



O T O M O T İ V
D İ S T R İ B Ü T Ö R L E R İ
D E R N E Ğ İ

İçindekiler

GİRİŞ	9
BİRİNCİ BÖLÜM: OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN EKONOMİDEKİ YERİ VE ÖNEMİ	10
1.1. GENEL OLARAK	10
1.2. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN TARİHÇESİ	11
1.3. DÜNYADA MEVCUT DURUM	13
1.3.1. Kuzey Amerika.....	15
1.3.2. Japonya.....	17
1.3.3. BRIC Ülkeleri.....	20
1.3.3.1. Brezilya.....	20
1.3.3.2. Rusya.....	22
1.3.3.3. Hindistan.....	23
1.3.3.4. Çin.....	24
1.3.4. Türkiye.....	26
1.4. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜ	28
1.5. KÜRESEL EKONOMİK KRİZİN ETKİLERİ	29
1.5.1. Finans Piyasası Açısından Ekonomik Krizin Etkileri.....	34
1.5.2. İstihdam Piyasası İle İlgili Sorunlar.....	35
1.6. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN GELECEĞİ ve GELECEĞE İLİŞKİN BEKLENTİLER	37
1.7. SEKTÖR KENDİSİNİ NASIL GÖRÜYOR?	44
1.7.1. KATILIMCILAR.....	44
1.7.2. ARAŞTIRMANIN AMACI.....	45
1.7.3. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ.....	45
1.7.4. ÇALIŞMANIN KISITLAMALARI.....	46
1.7.5. ARAŞTIRMANIN BULGULARI.....	46
PAZAR YAPISI.....	46
TALEP.....	46
HÜKÜMET.....	47
TÜKETİCİ.....	48
EKONOMİK KRİZ.....	48
1.7.6. SEKTÖRÜN ÖNERİLERİ.....	49
İKİNCİ BÖLÜM: AB OTOMOTİV SEKTÖRÜ	53
2.1. AB OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN GENEL YAPISI	53
2.2. AB OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE VERGİLER	57
2.3. AB OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE REKABET	60

2.3.1. Giriş	60
2.3.2. Uygulamada 1400/2002 Sayılı Tüzük.....	62
2.3.2.1. Genel Olarak.....	62
2.3.2.2. Markalar Arası Rekabet	62
2.3.2.3. Bağımsız Temsilcilerin Teknik Bilgiye Erişimi.....	64
2.3.2.4. Reorganizasyon	65
2.3.3. 1400/2002 Sayılı Tüzük Değerlendirme Raporu.....	66
2.3.3.1. Genel Olarak.....	66
2.3.3.2. Rekabet	67
2.3.3.3. Markalar Arası Rekabet	68
2.3.3.4. Yedek Parça	69
2.3.3.5. Bağımsız Temsilcilerin Teknik Bilgiye Erişimi.....	71
2.3.3.6. Dağıtıcıların Bağımsızlığı.....	72
2.4. AB OTOMOTİV SEKTÖRÜ VE TÜKETİCİ HUKUKU.....	74
2.5. AB OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜ İLGİLENDİREN ÇEVRE DÜZENLEMELERİ..	76
2.6. AB OTOMOTİV SEKTÖRÜYLE ATIK YÖNETİM SİSTEMLERİ.....	79
2.6.1. Genel Olarak.....	79
2.6.2. Ömrü Tükenmiş Araçların Yönetimi.....	81
2.6.2.1. Tanımlar	81
2.6.2.2. Genel Olarak.....	82
2.6.2.3. Uygulamada ELV Direktifi.....	86
2.6.2.4. ELV Sisteminin Rekabet Hukuku Açısından Değerlendirilmesi	91
2.6.2.4.1 Genel Olarak	91
2.6.2.4.2. İlgili Pazar	93
2.6.2.4.3. Genel Rekabet Endişeleri	95
2.6.2.4.4. Yükümlü Şirketler Arasındaki İlişkilerden Doğan Rekabet Endişeleri	96
2.6.2.4.5. Sistemler/Çözümler İle Yükümlü Şirketler Arası İlişkilerden Doğan Rekabet Endişeleri	99
2.6.2.4.6. Sistemler/Çözümler İle Toplama, Sınıflandırma, Geri Kazanım Şirketleri Arasındaki İlişkilerden Kaynaklanan Rekabet Endişeleri	100
2.6.2.4.7. Sonuç.....	102
2.6.3. Kullanılmış Pillerin Ve Akülerin Bertarafı.....	102
2.6.4. Atık Yağlar	106
2.7. AB OTOMOTİV SEKTÖRÜ VE KRİZ	107
2.7.1. AB Ekonomik İyileşme Paketi.....	107
2.7.2. Otomotiv Sektörü Açısından İyileşme Paketi	116
2.7.3. Sektörün Mevcut Durumu ve İyileştirme Planına Yaklaşım.....	119

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: TÜRKİYE'DE VERGİ POLİTİKALARI VE OTOMOTİV SEKTÖRÜ	127
3.1. GENEL OLARAK	127
3.2. VERGİ YAPISI VE VERGİ YÜKÜ	128
3.3. VERGİ ORANLARINDAKİ GELİŞİM	132
3.4. KAYITDIŞI EKONOMİ	134
3.5. OTOMOTİV SEKTÖRÜ İLE İLİŞKİLİ VERGİLER	136
3.6. ÇEŞİTLİ AÇILardan VERGİLERİN ETKİLERİ	143
3.6.1. Otomotiv Vergileri Bakımından Bazı Sorunlar	145
3.6.1.1. Motorlu Taşıtlar Vergisi Yönünden	145
3.6.1.2. ÖTV Yönünden	145
3.6.1.3. KDV Yönünden	145
3.6.2. Gelir-Kurumlar Vergileri Yönünden.....	145
3.7. VERGİ POLİTİKASI BAĞLAMINDA YAPILMASI GEREKENLER	146
3.7.1. Genel Olarak.....	146
3.7.2. Otomotiv Sektörü Açısından Yapılması Gerekenler	147
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: TÜRKİYE'DE REKABET POLİTİKALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ	149
4.1. GİRİŞ	149
4.1.1. Motorlu Taşıtlar Sektörünün Genel Yapısı	151
4.1.2. Türkiye'de ve AB'de Motorlu Taşıtlar Sektörüne Yönelik Rekabet Kurallarının Gelişimi	153
4.1.2.1. AB'de 1400/2002 sayılı Tüzük'ten Önceki Düzenlemeler	153
4.1.2.2. Türkiye'de 2005/4 sayılı Tebliğ'den Önceki Düzenlemeler	155
4.2. 2005/4 SAYILI TEBLİĞ İLE İSTENEN HEDEFLER VE KURALLARIN HEDEFLERE ULAŞMADAKİ BAŞARISI	156
4.2.1. Genel Olarak.....	156
4.2.2. Marka İçi Rekabetin Güçlendirilmesi.....	158
4.2.2.1. Konuya İlişkin Düzenlemeler	158
4.2.2.1.1. Dağıtım Sistemi Eşikleri	159
4.2.2.1.2. Ek Satış Yeri	161
4.2.2.1.3. Satış ve Satış Sonrası Hizmetlerinin Ayrılması	162
4.2.2.2. İlgili Rekabet Kurulu Kararları ve AB Uygulaması	162
4.2.2.3. Değerlendirme	166
4.2.3. Markalar Arası Rekabetin Sağlanması	169
4.2.3.1. Konuya İlişkin Düzenlemeler	169
4.2.3.2. İlgili Rekabet Kurulu Kararları ve AB Uygulaması	170
4.2.3.3. Değerlendirme	173

4.2.4. Satış Sonrası Piyasalarının Rekabete Açılması	175
4.2.4.1. Konuya İlişkin Düzenlemeler	175
4.2.4.1.1. Yedek Parça Tedarik Kanallarının Rekabete Açılması	175
4.2.4.1.2. Bağımsız Tamircilerin Yetkili Servislerle Rekabet Edebilmesinin Temin Edilmesi	177
4.2.4.2. İlgili Rekabet Kurulu Kararları ve AB Uygulaması	179
4.2.4.3. Değerlendirme	183
4.2.4.3.1. Yedek Parça Tedarik Kanallarının Rekabete Açılması Bakımından	183
4.2.4.3.2. Bağımsız Tamircilerin Yetkili Servislerle Rekabet Edebilmesinin Temin Edilmesi Bakımından	186
4.2.5. Sağlayıcının Dağıtım Ağı Üzerindeki Baskısının Azaltılması	189
4.2.5.1. Konuya İlişkin Düzenlemeler	189
4.2.5.1.1. Sözleşme ve Feshi İhbar Sürelerine İlişkin Asgari Süreler	189
4.2.5.1.2. Feshin Detaylı ve Objektif Gerekçeleri İçermesi.....	191
4.2.5.1.3. Sözleşmeden Doğan Hak ve Borçları Devir Hakkı	192
4.2.5.1.4. Hakem Şartı.....	192
4.2.5.2. İlgili Rekabet Kurulu Kararları ve AB Uygulaması	193
4.2.5.3. Değerlendirme	196
4.3. SONUÇ.....	198

BEŞİNCİ BÖLÜM: OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE TÜKETİCİ HUKUKU201

5.1. GİRİŞ	201
5.2. TÜKETİCİNİN KORUNMASI VE EVRENSEL TÜKETİCİ HAKLARI	202
5.2.1. Tüketicinin Korunması	202
5.2.2. Evrensel Tüketici Hakları	203
5.3. TÜRKİYE'DE TÜKETİCİNİN KORUNMASI VE AYDINLATILMASI KONUSUNDA MEVZUAT.....	205
5.3.1. Piyasa Gözetimi ve Denetimi.....	209
5.3.2. Otomotiv Sektörüne İlişkin Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'a Göre Hazırlanan Yönetmelikler.....	212
5.3.2.1. Ayıplı Malın Neden Olduğu Zararlardan Sorumluluk Hakkında Yönetmelik.....	212
5.3.2.2. Garanti Belgesi Uygulama Esaslarına Dair Yönetmelik.....	213
5.3.2.3. Kampanyalı Satışlara İlişkin Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik.....	220
5.3.2.4. Sanayi Mallarının Satış Sonrası Hizmetleri Hakkında Yönetmelik.....	222
5.3.2.5. Tanıtma ve Kullanma Kılavuzu Esaslarına Dair Yönetmelik	227
5.3.2.6. Tüketici Sorunları Hakem Heyetleri Yönetmeliği	228

5.3.2.7. Ticari Reklam ve İlanlara İlişkin İlkeler ve Uygulama Esaslarına Dair Yönetmelik	230
5.3.2.8. Etiket, Tarife ve Fiyat Listeleri Yönetmeliği	231
5.3.2.9. Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar Hakkında Yönetmelik ...	231
5.3.3. Yeni Binek Otomobillerin Yakıt Ekonomisi ve CO ₂ Emisyonu Konusunda Tüketicilerin Bilgilendirilmesine İlişkin Yönetmelik	232
5.4. TÜKETİCİNİN KORUNMASI HAKKINDA KANUN'UN OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE UYGULANMASI.....	233
5.5. OTOMOTİV SANAYİNE YÖNELİK TEKNİK MEVZUAT	236
5.6. TÜKETİCİNİN HUKUKU AÇISINDAN GENEL DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER	239
ALTINCI BÖLÜM: ÇEVRE.....	241
6.1. GİRİŞ	241
6.2. İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ ÇERÇEVE SÖZLEŞMESİ, KYOTO PROTOKOLÜ ve TÜRKİYE.....	242
6.3. AB'DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN ÇEVRESEL ETKİLERİ: MEVCUT DURUM	245
6.4. AB'NİN ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ'NDEKİ ÇEVRE POLİTİKALARI VE GELECEK HEDEFLERİNE GENEL BİR BAKIŞ	245
6.4.1. AB 'de CO ₂ Emisyon Hedefleri.....	246
6.4.2. Euro Emisyon Standartları	247
6.4.3. Temiz Yakıt Kullanımı ve Yakıt Tüketimi	248
6.4.4. AB'de Hurda Araçlardan Geri Kazanım.....	250
6.5. TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN ÇEVRESEL ETKİLERİ: MEVCUT DURUM	250
6.6. AB ÇEVRE POLİTİKALARI ve TÜRKİYE'DEKİ DURUM	253
6.6.1. Türkiye'de CO ₂ emisyonlarının azaltımı için yaklaşımlar	254
6.6.2. Türkiye ve Euro Emisyon Standardı	255
6.7. TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN ÇEVRESEL ETKİLERİ: GELECEK İÇİN ÖNGÖRÜLER (2009-2020).....	255
6.7.1. Emisyon tahminlerde dikkate alınan parametreler	256
6.7.1.1. Sera Gazları için Emisyon Faktörlerinin Belirlenmesi	256
6.7.2. Farklı senaryolar için Emisyon Tahmin Sonuçları.....	259
6.8. TÜRKİYE'DE HURDA ARAÇLARDAN GERİ KAZANIM.....	267
6.8.1. Hurda Araçta Bulunan Tehlikeli Maddelerin Geri Kazanımı ve Kontrollü Bertarafı	271
6.9. SONUÇ	273

YEDİNCİ BÖLÜM: HURDA PİYASASI.....	277
7.1. GİRİŞ	277
7.2. OTOMOTİV HURDA PİYASASININ ÖNEMİ.....	278
7.3. OTOMOTİV HURDA PİYASASI	281
7.4. DEVLETİN VE OTOMOBİL SATICISININ İÇERİLDİĞİ BİR MODEL.....	284
7.5. SONUÇ VE ÖNERİLER:.....	285
SEKİZİNCİ BÖLÜM: OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE ATIK YÖNETİMİ	289
8.1. ATIK YÖNETİMİNE İLİŞKİN GENEL DÜZENLEMELER.....	289
8.2. ATIK YAĞLARA İLİŞKİN DÜZENLEMELER.....	294
8.3. ÖMRÜNÜ TAMAMLAMIŞ LASTİKLERE İLİŞKİN DÜZENLEMELER	297
8.4. ATIK AKÜLERE İLİŞKİN DÜZENLEMELER	299
8.5. ÖMRÜNÜ TAMAMLAMIŞ ARAÇLARA İLİŞKİN DÜZENLEMELER	303
DOKUZUNCU BÖLÜM: OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE TALEP PROJEKSİYONU ..	311
.....	311
9.1. GİRİŞ	311
9.1.1. Talebi Etkileyen Faktörler	312
9.2. OTOMOBİL TALEP PROJEKSİYONU	313
9.2.1. Doğrusal Trend Varsayımı	313
9.2.2. Doğrusal Olmayan Trend Varsayımı	319
9.3. OTOMOBİL TALEBİNİN SEGMENTLERE GÖRE DAĞILIMI.....	321
9.4. OTOMOBİL TALEBİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLERİN BELİRLENMESİ	325
9.4.1. Otomobil Talebi ile Otomobil Fiyatı Arasındaki İlişki	327
9.4.2. Otomobil Talebi ile Gelir Arasındaki İlişki	328
9.4.3. Otomobil Talebi ile Kaydı Silinen Otomobil Sayısı Arasındaki İlişki	329
9.4.4. Otomobil Talebi ile Kredi Hacmi Arasındaki İlişki.....	330
9.4.5. Otomobil Talebi ile Akaryakıt Fiyatı Arasındaki İlişki	331
9.4.6. Otomobil Talebi ile Faiz Oranı Arasındaki İlişki	332
9.4.7. Otomobil Talebi ile Döviz Kuru Arasındaki İlişki.....	333
9.5. MODELİN TAHMİNİ VE SONUÇLAR.....	334
9.6. DEĞERLENDİRME	338
9.7. NİHAİ SONUÇ ve GENEL DEĞERLENDİRME	339
KAYNAKÇA	341

GİRİŞ

Türk ekonomisinin “lokomotif sektörü” olarak tanımlanan otomotiv sektörünün son yıllarda kaydettiği gelişme dikkat çekicidir. Üretim, yurtiçi ve yurt dışı satışlarla toplam 8 milyar dolarlık bir büyüklüğe ulaşan bu sektörün yarattığı katma değer, istihdam ve yatırım imkânları bu sektöre farklı bir gözle bakılmasını gerektirmektedir.

Bu çalışma Türkiye’de otomotiv ticaretini çeşitli yönleriyle ele alarak; sektörün ana sorunlarını belirlemek ve bu sektörde faaliyet gösteren firmaların ana gündem maddelerini ortaya koymak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Çalışma kapsamında Türkiye’de otomotiv ticaretinin önünde var olan çeşitli kısıtlamalar ve engellemeler irdelenerek vergi gelirleri, karbon emisyonları ve diğer etkenler bakımından çeşitli senaryolar geliştirilmiş ve sektör oyuncularının önüne bir yol haritası çıkarılmaya çalışılmıştır.

Halen ülkemizde otomotiv sahipliğinin ölçüsü olan bin kişiye düşen otomobil rakamları gelişmiş ülkelerle kıyaslandığında ciddi oranda gerilerdedir. Basit olarak otomobil fiyatlarının yüksek oluşu talebi etkilemektedir. Otomobil fiyatlarının yüksek olması ise büyük ölçüde vergi oranlarının yüksek oluşuna bağlıdır. Talep seviyesinin düşük olması mevcut otomobil stokunun yaş yapısını da etkilemektedir. Eski model araçların yarattığı karbon emisyonu hava kirliliğine yol açmaktadır.

Otomobil ticaretini etkileyen çeşitli faktörlerin ele alındığı bu çalışmada vergi oranlarından, rekabet mevzuatından, hurda piyasasının oluşturulmasına, tüketici mevzuatından, ekonomik krizlerin yarattığı etkilere kadar hemen her konu ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

Çalışma otomotiv sektöründe ticareti etkileyen etkenlerle ilgili geniş bir literatür çalışmasıyla birlikte otomotiv sektöründe gelecek yıllarda talebin nasıl seyredeceğini öngören bir analize dayanmaktadır. Ek olarak otomobil talebine bağlı olarak karbon emisyonlarının da tahmin edildiği çalışmamızda gelişmiş bir hurda piyasasının oluşturulması ve bu piyasa üzerinden verilecek teşviklerle canlı bir talep yaratılması ana öneri olarak ileri sürülmüştür.

Ayrıca rekabet mevzuatı, katı atık mevzuatı, tüketici mevzuatı, vergi mevzuatı ve çevre mevzuatı bakımından alınması gereken önlemler ve izlenmesi gereken politikalar konusunda çeşitli öneriler geliştirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM: OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN EKONOMİDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

1.1 GENEL OLARAK

Otomotiv sanayi tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonomiye önemli katkılar sağlayan sektörler arasında yer almaktadır. Otomotiv sanayinin ekonomiye katkısının ardındaki temel unsurlardan en önemlisi sektörün farklı sektörlerle olan bağlantısıdır. Otomotiv sektörü, demir-çelik, petro-kimya, lastik, cam, elektrik-elektronik vb. sektörlerle yakın ilişkileri olan bir sektördür. Otomobil üretiminde ana ve yan sanayinin farklı sektörlerle girdi-çıktı ilişkisi içinde olması sektörün temel özelliklerinden birisi olup bu özellik sektörün ekonomideki yerini ve ağırlığını ortaya koymaktadır. Bu nedenle otomotiv sektöründe yaşanan dalgalanmalar genel ekonomiyi de etkilemektedir.

Otomotiv sektöründe teknoloji kullanımı büyük önem taşımaktadır. Artan rekabet koşulları nedeniyle üretici firmaların rakiplerinin önüne geçmesi ve müşteri tatmininin sağlanabilmesi için teknoloji kullanımı önemli bir koşuldur. Bu nedenle otomobil üreticilerinin farklı mühendislik alanlarında eğitim almış kişileri istihdam etme zorunluluğu bulunmaktadır. Aynı zamanda sektörde yoğun ARGE çalışmalarının gerçekleştirilmesi ve sürekli gelişme de esastır.

Sektörde nitelikli işgücüne duyulan ihtiyaç çalışanlara yönelik eğitim çalışmalarını da gerekli kılmaktadır. Aynı zamanda sürekliliği sağlayabilmek amacıyla işgücü devir hızının düşürülmesi ve işgücünde sürekliliğin sağlanması da bir koşul olarak otomobil üreticilerinin karşısına çıkmaktadır.

Motorlu taşıtların üretimi sırasında, malzeme yapısı, kullanılan teknoloji, üretim yeri birbirinden farklı olan çok sayıda parça grubunun bir araya getirilmesi söz konusudur.

Bir motorlu aracın üretimini takiben trafiğe çıkabilmesi için teknik mevzuata uygunluk gösterecek şekilde hazırlanmış trafik ve çevre ile ilgili çok sayıda belgenin çıkarılması gerekmektedir. Motorlu araçların trafiğe çıkabilmesi için hazırlanan belgeler teknolojik değişikliklere bağlı olarak sürekli yenilenmekte ve çevreye ilişkin sınırlamalar sektör üzerinde baskı yaratmaktadır.

Otomotiv sektörü ilişkide bulunduğu yan sanayiye ilişkin sektörlerin yanında motorlu araçların tüketicilere ulaştırılması sırasında pazarlama, bayii hizmeti, akaryakıt, finans ve sigorta sektörleri ile de ilişki içindedir. Aynı zamanda sektör bu yan sektörler açısından da önemli istihdam imkânları yaratmaktadır.

Günümüzde otomotiv üretiminde öncü olan ülkelerin dışında farklı ülkeler de üretim konusunda uzmanlaşmaya başlamıştır. Otomotiv sektörünün küreselleşmesi, beraberinde sektöre ilişkin teknik mevzuatın da küreselleşmesine neden olmaktadır. Günümüz otomotiv sektörünün büyük bir bölümünün öncü birkaç firma tarafından yönlendiriliyor oluşu da küreselleşmenin önemli göstergelerinden birisidir. Otomotiv sektöründe üretimin yaygınlaşması ile birlikte sektöre ilişkin sermayenin, teknolojinin ve yan sanayi ile birlikte sektör için üretilen ürünlerin de küreselleşmesi gerçekleştirilmiştir. Sektörde öncü olan küresel üretici işletmeler küresel üretim planları hazırlayarak üretim maliyetleri açısından avantajlar sağlayacak şekilde farklı ülkelerde üretim yapacak düzenlemeler yapmaktadırlar.

Tüketicilerin artan beklentilerine bağlı olarak rekabetin artması, yüksek mühendislik ihtiyacına bağlı olarak yüksek maliyetli ARGE çalışmalarına duyulan ihtiyaç da firma birleşmelerini ve küreselleşmeyi gerekli kılmaktadır. 2000'li yıllar ile birlikte otomotiv sektöründeki firma sayısı da düşmüştür. Gelecek yıllarda araç üreticilerinin sayısının giderek düşmesi ve bu küçülmenin özellikle yan sanayi alanında daha fazla yaşanacağı düşünülmektedir.

Yoğun rekabet ve artan maliyetler özellikle binek otomobil üreticilerini etkileyecektir. Otomotiv sektörü sahip olduğu özellikler nedeniyle stratejik bir sektör olarak görülmektedir. Bu nedenle ülkeler otomotiv sektörüne ilişkin stratejik planlar yapmakta, hızlı küreselleşme nedeniyle giderek artan rekabet karşısında oluşturulan ekonomik birlikler aracılığıyla sektörün ve rekabet gücünün korunması hedefleyen düzenlemeler geliştirmektedirler.

1.2 TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN TARİHÇESİ

Türkiye'nin otomobil ile karşılaşması yirminci yüzyılın başlarında gerçekleşmiştir. I.Dünya Savaşı'nı takip eden yıllarda Amerikan (Ford ve Chevrolet) ve İtalyan (Fiat) firmalarının ürettiği araçlar satılmaya başlamıştır. Türkiye otomotiv sektöründeki önemli bir diğer gelişme 1929 yılında gerçekleşmiştir. Bu yıl içerside ABD kökenli Ford Motor Company Türkiye sınırları içersinde montaj denemelerine başlamıştır. Bu dönemde montajı gerçekleştirilen araçların Sovyetler Birliği'ne satışı planlanmış olsa da 1930'da yaşanan Dünya ekonomik krizi nedeniyle bu planlar gerçekleştirilememiştir. Bu nedenle üretim durdurulmuş ve bu şekilde Türk otomotiv sektörüne ilişkin ilk çalışmalar başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bunu izleyen yıllarda Türkiye'de üretim yapılmasına ilişkin tekliflere Ford Motor'un olumsuz bakmasına neden olmuştur. Bu girişimin ardından ilk girişim 1956 yılında gerçekleşmiş, Türkiye'de bir montaj fabrikası kurulmuş ve günde 8 adet kamyon

ve 4 adet binek otomobil üretim kapasitesi ile fabrika faaliyete başlamıştır.

1960'lı yıllarda ise ithal otomobillere ikame olabilmesi amacıyla iç pazarın ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla tarım ve taşımacılık sektöründe kullanılacak araçların üretimi gerçekleştirilmiştir. 1970'li yıllara gelindiğinde ise sektöre yönelik küçük ölçekli yatırımlar gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Ancak hammadde ve yan sanayi açısından üretim kapasiteleri oldukça yetersizdir. Aynı zamanda bu dönemde pazara ilişkin talep de büyük ölçekli yatırımların gerçekleştirilmesi açısından yetersiz kalmaktadır. 1970-2000 yılları arasında Türkiye'deki sosyal ve ekonomik gelişmeler otomotiv sektörünü olumsuz yönde etkilemiştir. Sektörün olumsuz yönde etkilenmesinin ardındaki en önemli neden genel bir gelişim stratejisinin bulunmamasıdır.

1970'li yıllarda alınan lisanslar aracılığı ile teknik işbirlikleri kurulmuştur. Bu işbirliklerini 80'li yıllarda ekonomik işbirlikleri takip etmiştir. 1980'li yıllarda Türkiye otomotiv sektöründe yabancı sermaye katılımı büyük ölçüde artarak ekonomik işbirliklerinin kurulmasını beraberinde getirmiştir.

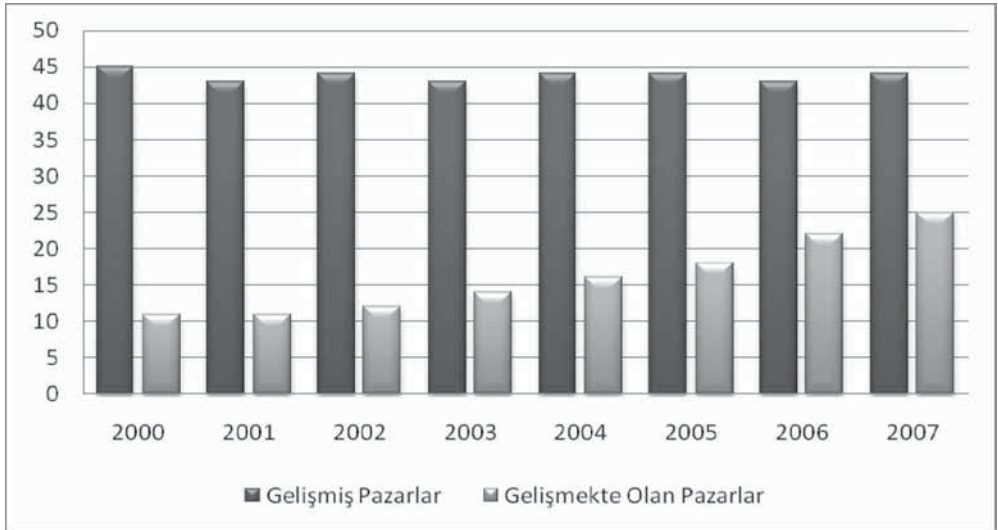
1990'lı yıllara gelindiğinde Türkiye sınırları içerisinde üretilen motorlu taşıtların özellikle otomotiv yan sanayinde çeşitli gelişmelerin sağlanmasına etki ettiği görülmektedir. Otomotiv üretiminde yerli katkı oranı geçen yıllarla birlikte gittikçe yükselmiştir. 1990'lı yılların başında talep artışının istikrarlı bir yükseliş izlemesi yan sanayiye büyük yatırımlar yapılmasını mümkün kılmıştır. Üretim kapasitesindeki gerçekleşen artışlar, rekabet gücü kazanmaya yönelik olarak teknolojiye yenileşmeye ve ARGE yatırımlarında büyümeye yol açmıştır. Ana ve yan sanayilerdeki üretici işletmeler pazarlama alanında yeniden yapılanma sürecini harekete geçirmiş, çağdaş üretim teknikleri ile ilgili eğitim çalışmaları gerçekleştirmiş ve uluslararası kuruluşlar tarafından belgelenmiş kalite sistemleri kurulmuştur. Bu gelişmeler sonrasında küresel ölçekte faaliyet gösteren otomotiv üreticileri Türkiye'de tesisler kurarak bu tesisleri kendi küresel stratejik geliştirme programlarına da dahil etmişlerdir. 1990'lı yıllarda Türkiye'de kalite ve verimlilik açısından dünya pazarına hizmet etme imkânları yaratılmıştır.

Kalite ve verimlilik açısından elde edilen başarı maliyet avantajları ile birleştiğinde otomotiv sektöründe rekabet gücünün elde edilmesi mümkün olmaktadır. Ancak Türkiye otomotiv sektörünün elde ettiği rekabet avantajının sürdürülebilmesi kalite ve verimliliğin geliştirilmesi ve ARGE faaliyetlerine gereken önemin verilmesi ile mümkün olabilmektedir. Bu amaç doğrultusunda sektör içerisindeki firmaların çeşitli konularda birlikte hareket etmeleri ve ARGE alanında

gereklî yatırımların yapılması sektörün gücünü arttıracak unsurlar arasında sayılabilir. Aynı zamanda sektördeki insan gücünün arzu edilen amaçlara ulaşmayı sağlayacak şekilde eğitilmesi de avantajlar sunacaktır.

1.3. DÜNYADA MEVCUT DURUM

2008 yılı finansal ve yasal düzenlemelerin baskısı ile küresel otomotiv endüstrisinde faaliyet gösteren işletmeler için önemli bir yıl olmuştur. Ancak küresel otomotiv piyasalarının incelenmesinde gelişmiş ve gelişmekte olan pazarlar arasında farklılıklar bulunmaktadır. Bu farkın görülebilmesi için gelişmiş ve gelişmekte olan pazarlar açısından karşılaştırmalı büyüme oranlarının dikkate alınması yerinde olacaktır. 15 farklı pazardan oluşan AB pazarının birleşik büyüme oranı %0,93 olurken AB'ye yeni katılmış 10 üye pazarın büyüme oranı %8,56 olarak gerçekleşmiştir. Benzer bir durum ABD ve Japonya pazarları için de geçerlidir. ABD ve Japonya otomotiv endüstrisinin gelişme açısından olgunlaşmış pazarları arasında yer almaktadır. Japonya'nın geçtiğimiz yıldaki bileşik büyüme oranı %-1,59, ABD'nin birleşik büyüme oranı ise %-0,84 olurken, gelişmekte olan bir pazar olan Meksika pazarı %2,97'lik bir büyüme hızına sahiptir. Küresel pazara ilişkin genel bir karşılaştırma yapıldığında gelişmiş pazarlarda ortalama büyüme oranı %0,93 iken; gelişmekte olan pazarlarda otomotiv sektörü %15,38'lik bir büyüme oranına sahiptir.¹



Şekil 1.1 - Küresel Hafif Motorlu Araç Pazarının Montaj Değerleri 2000-2007

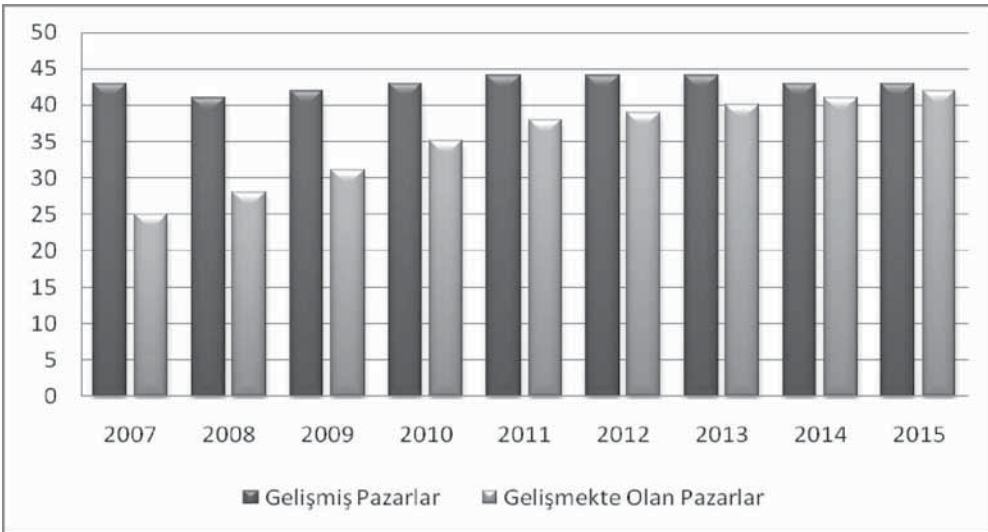
Gelişmiş Pazarlar: %-0,56 **Gelişmekte Olan Pazarlar:** %12,40

Kaynak: PwC Otomotiv Enstitüsü 2008 Verileri

¹ PwC , "Will You Have The Curve?", Global Automotive Perspectives 2008

Bu durum farklı pazarlar için farklı stratejilerin kullanılmasını gerekli kılmaktadır. Gelişmiş ülke pazarlarında işletmelerin mevcut durumu koruyucu stratejiler benimsemesi gerekmektedir. Buna karşın gelişmekte olan ülke pazarlarında dinamik çevre koşullarına bağlı olarak işletmeler büyüme fırsatlarına sahip olacak şekilde kendilerini konumlandırmalıdır. Ancak gelişmiş pazarlarda doğru strateji ve uygulama olmadan gelişmekte olan pazarlarda kâr elde edilmesi mümkün değildir. Yapısal konulara ilişkin bağlılık işletmelerin gelişmekte olan pazarlarda rekabet gücünü olumsuz yönde etkileyecektir.

İşletmeler gelişmiş ülke pazarlarındaki durum karşısında başarı elde edebilmek amacıyla kapasitelerini düşürmek ya da daha düşük maliyetle üretim yapabilecekleri coğrafyalara taşınma opsiyonlarından birini tercih etmektedirler. Gelişmiş pazardaki üreticiler pazara özel zorluklarla mücadele etmenin yanında bu zorlukları göz önüne alarak gelişmekte olan ülke pazarlarındaki yatırımlarını gözden geçirmelidirler. Stratejik zorlukların iki kaynağı vardır. Bunlar yasal düzenlemeler ve rekabettir. Her ikisi de pazar payının artırılması ve maliyetlerin düşürülmesi aracılığı ile rekabet edilen pazarlardaki rekabetin maliyetini yükseltmektedir. Bu baskılara örnek olarak geri dönüşümlü malzemeye ilginin artması, tüketici zevklerinin değişmesi, araç parçalarının arttırılması, lüks markaların yaratılması ve küresel tedarik zinciri yönetimi verilebilir.²



Şekil 1.2 - Küresel Hafif Motorlu Araç Pazarında Tahmini Büyüme 2007-2015

Gelişmiş Pazarlar: %-0,10 **Gelişmekte Olan Pazarlar:** %6,74

Kaynak: PwC Otomotiv Enstitüsü 2008 Verileri

Tüm bu varsayımların karşısında 2008 ekonomik krizinin yarattığı birtakım sonuçlar otomotiv sektörünün gelişimi ve değişimine ilişkin şüpheler uyanmasına neden olmaktadır. Gelişmekte olan pazarlardaki satış hacmi son dönemde yaşanan ekonomik krizin etkisi ile birlikte gelişmiş pazarlar kadar olmasa da gerilemeye başlamıştır. Ancak yine de gelişmekte olan pazarların otomotiv sektörüne yeni fırsatlar sunması söz konusu olabilmektedir.

Başka bir deyişle gelecekte otomotiv endüstrisindeki büyümenin büyük bir kısmı gelişmekte olan ülke pazarlarında gerçekleşecektir. Bu pazarlar arasında Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin (BRIC ülkeleri) başta gelmektedir. Özellikle Çin ve Hindistan'ın sahip olduğu nüfus artışı bu durumun en önemli sebepleri arasındadır. Nüfus oranı düşük olsa da Rusya ve Brezilya pazarlarının da otomotiv sektöründe faaliyet gösteren işletmelere stratejik avantajlar sunacağı da bir gerçektir.

Bu bilgiler ışığında hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülke pazarlarında doğru stratejileri uygulayan otomotiv üreticileri büyük ölçüde başarı elde ederek pazar liderliğini ele geçirebilecektir. Uygun kapasite ile uygun yer seçimi, farklı pazar ihtiyaçlarını en uygun maliyetlerle karşılayan ürün portföyü, zorlu küresel çevrede otomotiv üreticilerinin kâr elde etmesini sağlayacaktır. Küresel otomotiv üreticilerinin gelişmekte olan ülke pazarlarındaki gelişmeleri hızlandırmaya ve yüksek rekabetin olduğu pazarlardaki baskıyı azaltmaya yönelik çabaları üretilen düşük maliyetli araçların önemini arttıracaktır.

Dünya otomotiv sektörünün mevcut durumunun ortaya konulabilmesi açısından üretim miktarları, satış hacmi ve ithalat-ihracat kapasitesi gibi ekonomik göstergelerin incelenmesi de otomotiv sektörüne ilişkin bilgilerin edinilmesi açısından önem taşımaktadır. Bu göstergeler mevcut ülke pazarlarının büyüklüğü ve gelişme potansiyelinin ortaya konulması açısından incelenmelidir.

1.3.1. Kuzey Amerika

Otomotiv piyasası açısından önem taşıyan pazarlardan birisi Kuzey Amerika pazarıdır. 2007 yılının başında Kuzey Amerika pazarının önemli değişiklikler geçireceği öngörülmekteydi. Bu değişim geçmişteki ekonomik çevreye bağlı değişikliklerin aksine daha yapısal bir değişim olması bekleniyordu. 2007 yılında benzin fiyatlarındaki artış satın alma kararlarını büyük ölçüde etkiledi. Aynı zamanda kredi pazarında yaşanan olumsuz değişiklikler de 2007 yılının ikinci yarısında etkisi göstermeye başladı. Bütün bu gelişmeler neticesinde başta hafif

araçlar piyasası olmak üzere satış oranlarında düşüşler yaşanmaya başladı. Satış oranlarındaki azalma özellikle Meksika ve Amerika pazarlarında ortaya çıktı. Bölgede yaşanan ekonomik sıkıntılar tüketicilerin harcamalarını kısmasına neden oldu. Bu dönemi de kapsayan Kuzey Amerika pazarına ilişkin satış rakamları aşağıdaki gibidir

Tablo 1.1: Kuzey Amerika Otomotiv Satışları (Birim Sayısı)

	1990-1999	2000	2001-2006	2007	2008*	2009*
Kuzey Amerika						
Kanada	1.270.000	1.550.000	1.600.000	1.650.000	1.670.000	1.500.000
ABD	14.550.000	17.350.000	16.810.000	16.090.000	13.300.000	12.500.000
Meksika	540.000	870.000	1.040.000	1.090.000	1.040.000	980.000
TOPLAM SATIŞLAR	16.360.000	19.770.000	19.450.000	18.830.000	16.010.000	14.980.000

Kaynak: Scotiabank Global Auto Report

*Tahmini satış rakamlarıdır.

Tabloda görüldüğü gibi Kuzey Amerika bölgesi içerisinde faaliyet açısından en büyük pazar ABD'dir. Kuzey Amerika pazarında 1990'lı yıllardan sonra bir artış meydana gelmiştir. Ancak 2007 yılı itibarıyla satışlarda düşüş meydana gelmiştir. Çeşitli çevrelerce yapılan tahminler bu düşüşün süreceği şeklindedir. Bu düşüşün arkasında önce belirtildiği gibi öncelikle yükselen benzin fiyatları vardır. Ancak bunun yanında 2008 yılının üçüncü yarısında yaşanan ekonomik krizin de sektördeki küçülmenin diğer bir nedeni olduğunu söylemek de mümkündür. Yapılan tahminlere bağlı olarak 2012 yılına kadar bu düşüşün devam edeceği öngörülmektedir. Kuzey Amerika üreticilerinin mevcut pazar koşullarında başarı sağlayabilmelerinin önemli alternatiflerinden birisi benzin tasarrufuna imkân sağlayan araçları üretmeleridir. Kuzey Amerika pazarında yeni ve ikinci el araçlara ilişkin satış oranları da aşağıdaki gibidir

Tablo 1.2: Kuzey Amerika Otomotiv Sektörü Satış Rakamları

	Ekim 2007	Eylül 2008	Ekim 2008	Eylül 2008- Ekim 2008	Ekim 2007-2008
	Milyon \$			Değişim %'si	
Toplam Satışlar	7,931	7,776	7,763	-1.5	4.1
Yeni Araçlar	6,380	6,120	6,085	-0.6	-4.6
İkinci El Araçlar	1,551	1,646	1,678	1.9	8.2

Kaynak: Statistics Canada, CANSIM

Tablo 1’de görüldüğü gibi Kuzey Amerika pazarı yaşanan gelişmelere ve tüketici tercihlerindeki değişikliklere bağlı olarak farklılaşmıştır. Genel sayılar dikkate alındığında yeni araçlara ilişkin talep daha yüksek gözükse de mevcut talepte eylül ve ekim ayları arasında bir farklılaşma yaşanmıştır. Otomotiv pazarındaki toplam satışlar 2007 ve 2008 yılları karşılaştırıldığında artış göstermiş olsa da yeni araç satışlarında bir azalma söz konusudur. Otomotiv üreticileri açısından olumsuz olarak nitelendirilebilecek bu değişiklik de daha önce verilen bilgileri destekler şekilde tüketicilerin satın alma kararları sırasında daha tasarruflı davrandıklarını doğrular niteliktedir. Önemli bir diğer gösterge ülkelere ilişkin ithalat ve ihracat değerleridir.

Tablo 1.3: Kuzey Amerika İthalat ve İhracat

	Değer				
	1990	2000	2005	2006	2007
Kanada	28.442	60.656	66.856	66.339	65.833
ABD	32.547	67.195	85.993	95.344	108.805
Meksika	4.383	30.655	35.424	42.630	45.526
TOPLAM İHRACAT	65.372	158.506	188.273	204.313	220.164
Kanada	24.640	46.276	57.618	62.912	66.768
ABD	79.320	170.195	205.445	220.221	220.770
Meksika	933	20.003	25.151	28.386	30.094
TOPLAM İTHALAT	104.893	236.474	288.214	311.519	317.632

Kaynak: WTO, International Trade Statistics, 2008

Tabloda görüldüğü gibi Kuzey Amerika’da otomotiv sektörünün ithalat ve ihracat değerlerinde de artış meydana gelmiştir. Özellikle 1990 ve 2000 yılları arasında Kuzey Amerika’nın otomotiv sektörüne ilişkin ithalat ve ihracat değerlerinde yüksek artış meydana gelmiştir. Ancak tablo incelendiğinde 2000’li yıllar içerisinde ithalat ve ihracat değerlerinin artışında bir yavaşlama olduğu da görülmektedir.

1.3.2. Japonya

Otomotiv piyasasının bir diğer önemli oyuncusu ise Japonya’dır. Japonya otomotiv sektörü de AB ve Kuzey Amerika gibi dünya otomotiv sektöründe büyük öneme sahiptir. Otomotiv sektörü Japonya’daki en büyük sektörlerden birisidir. 2007 yılında Japonya dünyanın en büyük otomotiv üreticisi durumundaydı. Ancak geçen bir yıl içerisinde Japonya otomotiv sektörünün hacmi ve dünyadaki payı

%15 oranında azalma göstermiştir. 1990 yılında dünya otomotiv ticaretinin %25'i Japon otomotiv üreticileri tarafından gerçekleştirilmekteydi. Japonya otomotiv sektöründe yaşanan düşüşün ardında gelişmekte olan pazarların etkisi vardır. Bunun yanında farklı pazarlarda Japon otomobillerine ilişkin talep artışlarının da Japonya'nın yerel otomotiv pazarı üzerinde olumsuz etkileri olmuştur.³

Japon otomotiv üreticilerinin karşısındaki en büyük zorluk ihracata ilişkin taleple yerel pazardaki talep arasında anlamlı bir dengenin kurulabilmesidir. Japon otomotiv pazarının iki sıkıntı yaşayacağı öngörülmektedir. Bunlar ilki denizaşırı pazarlardan gelen üretim talepleri ve yerel pazarda yaşanan düşüştür. Japon firmaları denizaşırı pazarlardaki talebi karşılamak amacıyla başta Kuzey Amerika olmak üzere farklı ülkelerde üretim tesisleri kurmaktadır. Bu tesislere ilişkin talep ile yerel pazardan gelen talep baskısı Japon otomotiv üreticilerinin gelecek günlerde yaşadıkları sıkıntıları arttıracaktır.

2007 yılında piyasaya sürülen farklı nitelikteki modeller çevreye karşı duyarlı ve teknolojiye meraklı Japon tüketicilerin taleplerini karşılama konusunda yetersiz kalmıştır. Bunun yanında ekonomik koşullara bağlı olarak tüketicilerin tercih ve tutumlarında meydana gelen değişiklikler de pazardaki talebin düşmesine neden olmaktadır. Uzun dönemde Japon tüketiciler mevcut araçlarını eski dönemlere kıyasla daha uzun süre kullanmayı tercih edeceklerdir. Buna ek olarak Japonya'da nüfus artış hızı düşmekte ve toplumun yaş ortalaması da yükselmektedir. Bu durum da otomotiv pazarı açısından sıkıntılar yaratmaktadır.⁴

Diğer gelişmiş pazarlarda olduğu Japonya pazarı da son 10 yıldır bir durgunluk yaşamaktadır. Bu dönemde Japonya otomotiv sektöründeki satışlar 4.1 milyon ile 4.8 milyon arasında seyrederken son üç yılda küçük de olsa düşüşler meydana gelmiştir. 2007 yılında ise 2002 yılından bu yana en düşük satış oranları elde edilmiştir. Özellikle 1990 yılındaki yüksek satış oranları ile karşılaştırıldığında mevcut satış oranı oldukça düşüktür. Satış hacminin yanında Japon tüketicilerin tercihleri pahalı ve büyük araçlardan küçük ve ekonomik araçlara doğru kaymıştır. Bu gelişmeler sonrasında 2007 yılında Japon otomotiv sektöründe en fazla rağbet gören araçlar küçük otomobiller olmuştur.⁵

³ PwC, Autofacts 2007

⁴ PwC, Global Auto Industry Report 2007.

⁵ Japan Automobile Manufacturers Association, The Motor Industry of Japan, 2008.



Şekil 1.5: Japonya’da Araç Satış Oranları (Birim sayısı)

Kaynak: Japan Automobile Manufacturers Association, The Motor Industry of Japan, 2008.
(Standart Araçlar: 2000cc ve üzeri, küçük araçlar: 661-2000cc; çok küçük araçlar: 660cc ve altı)

Japon otomotiv pazarında yeni araç kayıtlarının büyük bir kısmı binek otomobillerdir. Japon otomotiv sektöründe otobüs ve ticari araçların toplam satışlardan aldığı pay binek otomobillere kıyasla daha düşüktür. Japonya’da 2003 yılından bu yana farklı motorlu araçlara ilişkin satış oranları şu şekildedir.

Tablo 1.6: Japonya Otomotiv Sektöründe Satış Oranları (Birim Sayısı)

	Yeni Binek Otomobil Kayıtları	Yeni Ticari Araç Kayıtları	İl.El Otomobil Satışları
	Toplam	Toplam	Toplam
2003	4.715.920	1,091,055	8.195.267
2004	4.768.131	1,067,104	8.001.912
2005	4.748.409	1,085,904	8.106.460
2006	4.641.732	1,080,174	8.066.864
2007	4.400.299	937,732	7.530.096

Kaynak: Japan Automobile Manufacturers Association, The Motor Industry of Japan, 2008.

Japonya’da satış ve üretim oranlarının incelenmesinin yanı sıra dış ticaret rakamlarının incelenmesi de pazarın özelliklerinin anlaşılması açısından önem taşımaktadır.

Tablo 1. 7: Japonya Otomotiv Sektöründe İthalat ve İhracat Hacmi (Birim Sayısı)

	İthalat		İhracat
	Yeni Araçlar	İl. El Araçlar	Toplam
2003	283.664	600.376	4.756.343
2004	289.261	616.907	4.957.663
2005	284.734	625.362	5.053.061
2006	280.995	620.462	5.966.672
2007	293.760	573.507	6.549.940

Kaynak: Japan Automobile Manufacturers Association, The Motor Industry of Japan, 2008.

Japon otomotiv sektöründe gerçekleştirilen ihracatın büyük bir kısmı Kuzey Amerika ülkelerine (%37.5) yapılmaktadır. Kuzey Amerika'yı Avrupa (%22.9) pazarı izlemektedir. Japon otomotiv pazarının büyüklüğü ve gelişmişliği nedeniyle ihracat hacmi ithalat hacmine kıyasla daha düşüktür.

Dünya otomotiv sektöründe büyük hacimle üretim yapan pazar liderlerinin yanında gelecekte sektör üzerinde fazlaca etkisi olacağı düşünülen ülkeler de bulunmaktadır. Bu ülkelerin başında Brezilya, Rusya, Çin ve Hindistan (BRIC ülkeleri) gelmektedir. Bu ülkelerin otomotiv sektörü açısından öne çıkmalarının ardındaki en önemli nedenlerden birisi sundukları düşük maliyetli üretim imkânlarıdır. Ancak son dönemlerde bu ülke ekonomilerindeki gelişmeler bu beklentilerin azalmasına yol açmıştır. Çin ve Hindistan'da düşen satışlar ve Brezilya'da da satışların düşeceğine ilişkin belirtiler bu beklentinin gerçekleşmeyeceği ile ilgili şüpheler uyandırmaktadır.

1.3.3. BRIC Ülkeleri

1.3.3.1. Brezilya

Günümüzde Brezilya otomotiv endüstrisi gelişmekte olan otomotiv pazarları arasında kendini göstermektedir. Brezilya özellikle teknolojik gelişme açısından otomotiv endüstrisindeki önemli pazarlardan birisidir. Bunun ardındaki temel neden kalifiye işgücü ile gelişmiş pazarlara kıyasla düşük işgücü maliyetine sahip olmasıdır. Bu nedenle Brezilya'da 30'dan fazla markanın üretimi gerçekleştirilmektedir. Brezilya otomotiv sektörü 2007 yılında büyük bir büyüme yaşamıştır. Bu nedenle otomotiv üreticileri 2008 yılına ilişkin büyümenin de yüksek olacağını öngörmüşlerdir. 2008 yılının ilk sekiz ayında araç satışları %26,4 oranında büyüme ile 1,9 milyon birimlik bir artış göstermiştir. 2008 yılının tamamında araç satışları sakin bir seyir olsa da yine de iki haneli büyüme rakamları

kaydedilebilmiştir. Brezilya Motorlu Araçlar Endüstrisi Birliği (ANFAVEA) 2008 yılında araç satışlarının 2007 yılına kıyasla %24,2 oranında bir artış göstereceğini öngörmektedir.⁶ Brezilya otomotiv sektörünün kaydettiği satış oranları aşağıdaki tabloda görülmektedir

Tablo 1. 8: Brezilya Otomotiv Sektöründe Satış Hacmi (Birim Sayısı)

	Satışlar
1990-99	940.000
2000	1.170.000
2001-06	1.300.000
2007	1.980.000
2008*	2.330.000
2009*	2.450.000

Kaynak: Scotiabank Global Auto Report, Kasım 2008.

*Tahmini rakamları göstermektedir.

Brezilya’da otomotiv endüstrisi büyük önem taşımakta olup ekonomik büyümenin önemli sürükleyicilerinden birisidir. Daha önce belirtildiği gibi Brezilya eğitilmiş mühendisleri ve düşük işgücü maliyetleri sayesinde gelişmiş ülke pazarlarına kıyasla önemli avantaja sahiptir ve dünya otomotiv sektörünün önemli üretim merkezlerinden birisidir. Diğer ülkeler için olduğu gibi Brezilya’nın da ithalat ve ihracat hacmine ilişkin bilgiler aşağıdaki tabloda görülmektedir.

Tablo 1.9: Brezilya İthalat ve İhracat

	Değer				
	1990	2000	2005	2006	2007
Brezilya İhracat	2034	4683	11983	13038	13519
Brezilya İthalat	532	4154	4733	6007	8604

Kaynak: WTO, International Trade Statistics, 2008

Tabloda görüldüğü gibi geçen yıllar içerisinde Brezilya’nın ihracat rakamlarında da artış meydana gelmiştir.

Küreselleşme ile birlikte Brezilya’nın otomotiv sektöründe kullanılan tedarik zinciri ve ürün tasarım sürecinde yeniliklerin yapılması söz konusu olmuştur. Brezilya’daki otomotiv üreticilerinin benimsedikleri yeni fabrika yerleşim planları, örgüt planları ve etkin tedarik zinciri yönetimi sayesinde Brezilya dünya otomotiv sektöründeki en dinamik pazarlardan birisi haline gelmiştir. Brezilya otomotiv pazarı dünya otomotiv sektörü için en zorlu operasyonel ortamlardan birisidir. Brezilya otomotiv sektöründe rekabetin yoğunluğunun ardındaki nedenler arasında

⁶ Infomag, “Yüksek Benzin Fiyatları ve Zayıf Ekonomik Koşullar Nedeniyle Küresel Otomobil Satışları Düşmeye Devam Ediyor”, Aralık 2008.

aşırı kapasite kullanımı, politik ve ekonomik tutarsızlıklar, tüketicilerin alım gücünün azalması ve tüketicilerin finansmanına ilişkin araçların yetersizliği, yüksek vergi ve faiz oranları sayılabilir.⁷

1.3.3.2. Rusya

BRIC ülkelerinden ikincisi Rusya'dır. Rusya, Avrupa otomotiv sektöründe yer alan en önemli ülkedir. Rusya otomotiv sektörünün büyüme hızı 2007 yılında da devam etmiştir. Rusya'da yeni araçların satışı 2007 yılında 2.3 milyona ulaşmıştır. 2008'in ilk sekiz ayında aylık satış artışı %23 seviyesine gerilese de bir önceki yıla göre %42,9 artış hızıyla 1,4 milyon birim seviyesine ulaşmıştır. Rusya otomotiv pazarına ilişkin satış rakamları aşağıdaki gibidir.

Tablo 1.10: Rusya Otomotiv Sektöründe Satış Hacmi (Birim Sayısı)

	Satışlar
1990-99	780.000
2000	1.030.000
2001-06	1.250.000
2007	2.310.000
2008*	2.890.000
2009*	3.120.000

Kaynak: Scotiabank Global Auto Report, Kasım 2008.

*Tahmini rakamları göstermektedir.

Rusya otomotiv sektöründe aynı zamanda üretim tabanı da genişletilmektedir. Uluslararası otomobil üreticileri büyük bir kısmı ithalat ya da ülkede açılan montaj ve üretim tesisleriyle, Rusya'nın yeniden şekillendirilen otomotiv piyasasında yer almaktadır. Bunun yanında sermaye akışı ve tüketici kredilerine ilişkin imkânlar da pazarın büyümesine imkân tanımaktadır. Rusya pazarındaki avantajlı yatırım imkânları ve geleceğe ilişkin olumlu tahminler de pazardaki işletme sayısını arttıran önemli nedenler arasında gösterilebilmektedir. Rusya otomotiv pazarına ilişkin ithalat ve ihracat bilgileri ise aşağıdaki tabloda görülmektedir.⁸

Tablo 1.11: Rusya İthalat ve İhracat

	Değer				
	1990	2000	2005	2006	2007
Rusya İhracat	-	959	2310	3000	3711
Rusya İthalat	-	2381	12199	20012	32934

Kaynak: WTO, International Trade Statistics, 2008

Rusya pazarı ihracat hacmini de geçen yıllarda arttırmıştır. Bunun ardında da ülkenin otomotiv sektörüne ilişkin yatırımların artışı bulunmaktadır. Rusya otomotiv sektörü Rusya ekonomisini fazlasıyla etkileyen önemli sektörler arasında yer almaktadır. Sektördeki büyümenin ardında yüksek kaliteli araba markalarının üretiminin kalitesini arttırmaya yönelik olarak gerçekleşen değişimlerin etkisi büyüktür. Rusya’da kişi başına düşen gelirin artması, avantajlı tüketici kredisi imkânları, yabancı otomobil üreticilerinin Rusya pazarına ilişkin ilgisi, tüketicilerin daha kaliteli araçlara ilişkin talebindeki artış gibi faktörlerin Rusya otomotiv sektörünün büyümesinde etkili olacağı düşünülmektedir.⁹

1.3.3.3. Hindistan

Hindistan otomotiv sektörü son yıllarda hızlı bir değişim göstermiştir. Her ne kadar artan faiz oranları Hindistan pazarının satış hacmini olumsuz yönde etkilese de orta sınıfın yaşam koşullarında meydana gelen değişiklikler, dört tekerli araçlara ilişkin talebin artışı, ekonomideki istikrar, kentleşmede artış, araçlar tarafından sunulan avantajlar ve kişilerin gelirlerinde meydana gelen yükselme gibi faktörler otomotiv pazarının büyümesine imkân tanımıştır. Hindistan otomotiv sektöründe özellikle ticari araç pazarının gelecekte daha da gelişeceği düşünülmektedir. Hindistan dünyadaki dördüncü en büyük ticari araç ve on birinci en büyük binek otomobil pazarıdır. Satış hacimleri incelendiğinde dünya otomotiv sektöründe otobüs üreticileri arasında beşinci sırayı almaktadır. 2016 yılı itibariyle Hindistan’ın Çin ve ABD’den sonra en büyük otomotiv pazarı haline geleceği tahmin edilmektedir.¹⁰ Hindistan pazarının satış hacmine ilişkin bilgiler Tablo 16’da görülmektedir.

Tablo 1.12: Hindistan Otomotiv Sektöründe Satış Hacmi (Birim Sayısı)

	Satışlar
1990-99	310.000
2000	600.000
2001-06	750.000
2007	1.180.000
2008*	1.270.000
2009*	1.320.000

Kaynak: Scotiabank Global Auto Report, Kasım 2008.

*Tahmini rakamları göstermektedir.

Hindistan pazarı da geçen yıllar içerisinde talep artışı sağlayabilmiştir. Yabancı otomobil üreticilerinin Hindistan pazarına hızlı girişlerine karşın endüstrideki mevcut yerli işletmeler de güçlerini ellerinde tutmaya devam etmektedirler. Hızla

⁹ PwC, Global Automotive Financial Review, Industry Outlook: A Focus on BRIC, 2006.

¹⁰ PwC, Global Automotive Financial Review, Industry Outlook: A Focus on BRIC, 2006.

artan nüfusun motorlu araç taleplerini karşılamak amacıyla yoğun bir şekilde çalışmaktadırlar. Yerli işletmelerin gücü ve yabancı yatırımcıların Hindistan pazarına olan ilgisi pazardaki üretim hacminin artışına imkân tanımaktadır. Üretim ve satış açısından olduğu gibi Hindistan otomotiv pazarı ithalat ve ihracat açısından da büyüme kaydetmiştir.

Tablo 1.13: Hindistan İthalat ve İhracat

	Değer				
	1990	2000	2005	2006	2007
Hindistan İhracat	198	581	2622	2997	3429
Hindistan İthalat	260	431	1234	1478	2196

Kaynak: WTO, International Trade Statistics, 2008

Hindistan otomotiv sektörü özellikle 2005 ve 2007 yılları arasında hızlı bir büyüme kaydetmiştir. 2008 yılının Ağustos ayı itibarıyla binek otomobillerin ihracatı %43,6, ticari araçların ithalatı ise %0,5 oranında artış göstererek ihracat artışı yükselmeye devam etmiştir.

Hindistan otomotiv sektörü ülkenin milli gelirine önemli katkılar sağlamakta ve ciddi işgücü imkânları sunmaktadır. Geçen yıllar içerisinde sektörün tasarım, mühendislik ve üretim yetenekleri dünyadaki pek çok otomotiv üreticisi tarafından fark edilmiş ve üreticilerin yatırımlarını Hindistan pazarına yönlendirmesi söz konusu olmuştur. Hindistan otomotiv sektörünün küreselleşmesinde sunulan maliyet avantajları ve kalite en önemli unsular arasında yer almaktadır. Ancak bunun yanında sektörün karşı karşıya olduğu zorluklar da bulunmaktadır. Hintli araç üreticileri artan işgücü maliyetlerinin yanında üretim maliyetlerinde avantaj sağlamanın beraberinde getirdiği zorluklarla da mücadele etmektedirler. Küçük ölçekli üreticileri en çok zorlayan unsur yeni teknoloji yatırımlarıdır. Hindistan'ın yerli otomotiv üreticileri şirket birleşmeleri ve satın almalar aracılığı ile bu sorunun önüne geçmeye çalışmaktadırlar. Altyapı çalışmaları devlet yardımları ile desteklenerek sektörün büyümesine olumlu etki yaratılmaktadır. Bunun yanında hukuki açıdan yapılan yeniliklerin gelecek yıllarda Hindistan otomotiv sektörünün dünya otomotiv sektöründeki rolünün artmasında olumlu etki yapacağı düşünülmektedir. Hindistan dünya otomotiv endüstrisindeki gücünü gün geçtikçe arttırmaktadır.¹¹

1.3.3.4. Çin

Hızla gelişen Çin otomotiv sektörünün dünyadaki önemi büyüktür. Çin otomotiv

sektöründeki binek otomobil pazarının büyüme hızı son dönemde düşmeye başlamıştır. Bunun durumun ardında yavaşlayan ekonomi, artan petrol fiyatları ve yükselen enflasyon gibi nedenler bulunmaktadır. 2007 yılında Çin otomotiv sektörünün satış hacminde bir yavaşlama meydana geldiyse de 2008 yılının Ağustos ayı itibarıyla Çin otomotiv sektörünün satış hacmindeki büyüme tekrar hız kazanmıştır.¹² 2005 yılında Çin'in dünyanın en büyük ikinci otomobil üreticisi olacağı düşünülmektedir. Artan nüfus, düşük maliyetli üretim imkânları Çin otomotiv sektörünün büyümesinde önemli gelişmelerin yaşanmasına imkân tanımıştır. Çin otomotiv sektöründe yabancı yatırımcıların yerli yatırımcılarla yaptıkları anlaşmalar yerli üreticilerin gücünün arzu edilen seviyelere taşınmasını engellemekte ve yabancı yatırımcıların güçlerini korumalarına neden olmaktadır. Yabancı yatırımcıların Çin'e olan ilgisindeki artış rekabeti arttırmaktadır. Bu da Pazar talep tahminlerinin yapılmasını zorlaştırmakta ve müşterilerin marka bağlılığı geliştirmelerini engellemektedir.¹³

Tablo 14: Çin Otomotiv Sektöründe Satış Hacmi (Birim Sayısı)

	Satışlar
1990-99	330.000
2000	610.000
2001-06	2.260.000
2007	5.150.000
2008*	5.660.000
2009*	6.060.000

Kaynak: Scotiabank Global Auto Report, Kasım 2008.

*Tahmini rakamları göstermektedir.

Çin'deki otomobil üreticilerinin karlılığı, sert rekabet, kapasite fazlası, fiyat konusundaki baskılar, piyasa bölünmesi, malzemelerin yüksek maliyeti, düşük kalite ve üretim bileşenlerinin uyumsuzluğu gibi faktörlerden fazlasıyla etkilenmektedir. Ancak artan nüfusa karşın otomobil sahipliğinin hala düşük oluşu piyasanın gün geçtikçe büyüyeceğine ve talep artışının sağlanacağına ilişkin varsayımları doğurmaktadır.

Tablo 1.15: Çin İthalat ve İhracat

	Değer				
	1990	2000	2005	2006	2007
Hindistan İhracat	258	1581	9957	14411	23029
Hindistan İthalat	1796	3798	13545	18580	24029

Kaynak: WTO, International Trade Statistics, 2008

¹² PwC, Global Automotive Financial Review, Industry Outlook: A Focus on BRIC, 2006.

¹³ Deloitte, Future Drivers of The China Automotive Industry, 2006.

Otomotiv parçaları, aksesuarları ve otomobil karoserleri otomotiv ürünlerine ilişkin olarak gerçekleştirilen ithalat çalışmalarının önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. İhraç edilen otomobil parçaları büyük ölçüde fiziksel işgücü ile üretilen, düşük katma değerli hammaddeleri içermektedir. Çin'den dünyanın diğer ülkelerine gerçekleştirilen ihracat gün geçtikçe daha fazla önem kazanmaktadır. Çin'in gerçekleştirdiği ihracat çalışmalarının büyük bir kısmı ABD, Japonya, Kanada, Almanya ve Kore ile yapılmaktadır. Özellikle ABD ve Japonya'ya yapılan ihracat toplam ihracatın %50'sine denk gelmektedir.

Çin'de faaliyet gösteren otomotiv üreticilerinin de yaşadığı pek çok zorluk vardır. Bunlar arasında pazarın fazlasıyla bölünmüş olması, küresel tedarikçilere kıyasla yetersiz kalan ürün ARGE çalışmaları, pazardaki pek çok bölümün çok uluslu işletmeler ve işletmelerin ortaklarının elinde olması, fazla sayıda çok uluslu işletmenin Çin'deki Pazar payını büyütmeyle ilişkin çabaları vb. unsurlar sayılabilmektedir. Ancak toplumda beklenen talep artışı ve yabancı yatırımcılara karşı pazarın sahip olduğu çekicilik gelecek yıllarda Çin pazarının fazlasıyla öne çıkmasına imkân tanyacaktır.

1.3.4. Türkiye

Farklı ülke pazarlarının incelenmesi sırasında olduğu gibi Türk otomotiv sektörünün incelenmesinde de üretim, satış ve dış ticaret verileri kullanılacaktır.

Tablo 1.16: Türkiye Otomotiv Sektörü Üretim İstatistikleri

YILLAR	Kamyon	Kamyonet	Minibüs	Otomobil	Otobüs	Traktör	Motosiklet
2000	28.327	49.341	42.626	305.603	4.215	35.908	41.813
2001	7.056	23.124	9.915	226.812	2.531	15.054	29.603
2002	12.233	55.762	12.824	259.812	2.682	10.371	19.613
2003	18.707	42.888	38.891	425.409	4.567	29.288	39.809
2004	31.125	106.355	59.169	617.771	4.837	38.240	49.729
2005	39.324	128.426	59.070	635.137	5.160	38.800	58.444
2006	35.142	136.594	46.510	756.381	5.837	42.496	22.685
2007	32.536	154.979	38.264	855.460	6.115	35.524	48.402

Kaynak: TÜİK

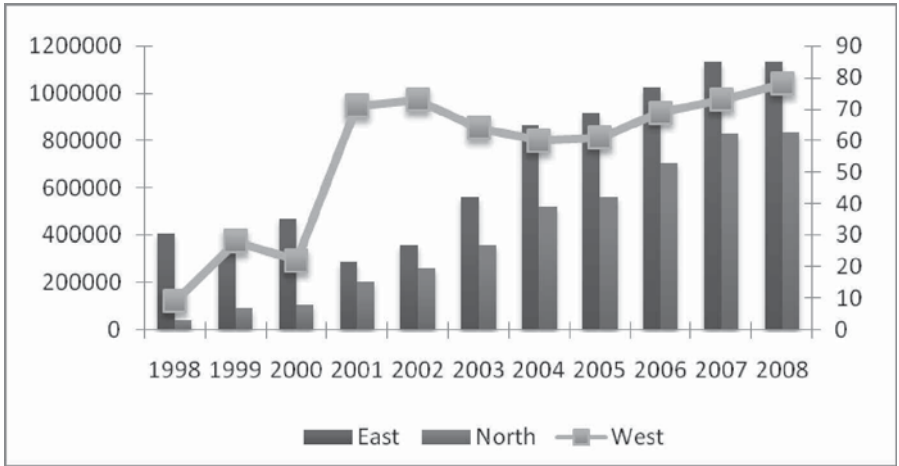
Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi Türk otomotiv sektöründe 2001 yılı itibariyle bir daralma yaşanmıştır. Üretim hacminin düşüşünde 2001 yılında yaşanan krizin etkisi bulunmaktadır. Türk otomotiv sektörünün üretimini 2007 ve 2008 yıllarına ilişkin karşılaştırılması da Tablo 17'de görülmektedir. 2007 ve 2008 yıllarının Ocak-Kasım dönemine ilişkin üretim miktarları incelendiğinde hem binek otomobil hem de ticari araçlara ilişkin üretim hacminin yükseldiği görülmektedir.

Tablo 1.17: 2007 ve 2008 yılı üretim miktarları (11 aylık)

ARAÇ TİPİ	11 AYLIK ÜRETİM		Değişim (%)
	2007	2008	11 AY
Binek Otomobil	578.892	601.067	4
Ticari Araçlar	418.175	507.563	21
Traktör	31.018	23.970	-23
Toplam	1.020.085	1.132.600	10

Kaynak: OSD

Türkiye otomotiv sektörünün 1998 ve 2008 yılına ilişkin ihracat rakamları ise aşağıdaki grafikte özetlenmiştir.

**Şekil 1.13:** Ocak-Kasım Üretim ve İhracat**Kaynak:** OSD

Türk otomotiv sektörünün ihracat hacmine ilişkin 2007 ve 2008 yıllarına ait veriler karşılaştırıldığında yıllar itibariyle Türk otomotiv sektörünün ihracat hacminin yükseldiği görülmektedir. Bunun yanında otomotiv yan sanayiye ilişkin ihracat değerleri dalgalı bir seyir izlemektedir.

Tablo 1.18: Türk Otomotiv Sektörü İhracat İstatistikleri

SEKTÖR	2005	2006	2007	2007 (11 ay)	2008 (11 ay)	Değişim %
Ana Sanayi	8.035.352.707	9.921.815.775	12.948.711.105	11.541.754.232	14.317.397.345	24
Yan Sanayi	3.504.213.036	4.508.490.757	6.321.835.873	5.794.334.106	6.694.905.688	16
Toplam	11.539.565.743	14.350.824.949	19.270.546.978	17.336.088.338	21.012.303.034	21

Kaynak: OSD

Türk otomotiv sektöründe 2005, 2006 ve 2007 yıllarında yerli otomobil satışından ziyade ithal otomobillerin daha fazla tercih edildiği görülmektedir.

Tablo 1.19: Satış İstatistikleri

	2005		2006		2007	
	Yerli	İthal	Yerli	İthal	Yerli	İthal
Binek Otomobil	136.708	301.889	117.631	255.588	120.740	236.725
Ticari Araç	153.838	131.419	133.564	115.558	128.965	108.322
Toplam	290.546	433.308	251.195	371.146	249.705	345.057

Kaynak: OSD

İzleyen bölümlerde Türkiye otomotiv sektörünün rekabet gücü ve yaşanan ekonomik krizin otomotiv sektörü üzerindeki muhtemel etkilerine ilişkin bilgiler yer almaktadır.

1.4. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜ

Otomotiv sektöründe uluslararası anlamda ciddi bir rekabet yaşanmaktadır. Yabancı yatırımcılar en iyi imkân ve uzmanlığın verildiği ülkelere (BRIC ülkeleri gibi gelişmekte olan ülke pazarları) yatırım yapmaktadır. Türkiye'nin küresel rekabet ortamında en önemli gücü kalifiye işgücü imkânını otomotiv üreticilerine sunmasıdır. Türk otomotiv sektörünün gelecek yıllar içerisinde küresel otomotiv pazarında gittikçe güçlenen bir konuma sahip olacağı ve ürünlerinin tüm dünya pazarlarına ihraç edilen bir ülke haline geleceği ön görülmektedir. Türk otomotiv sektörü hem binek araç hem de ticari araç ihracatı AB ülkeleri gibi beklentileri yüksek ülke pazarlarına hizmet edebilecek güçtedir.

Güçlü Yönler ve Fırsatlar

Hem ekonomik hem de eğitim açısından rekabet avantajları sağlayan işgücünün varlığı, know-how birikimi, Avrupa ülkelerine kıyasla sunduğu ücret avantajı, sektörün mevcut büyüme potansiyeli olan iç pazarı, gelişmekte olan ülkeler ve başta AB olmak üzere gelişmiş ülke pazarlarına yakınlık, sektörde öncü işletmeler ile gerçekleştirilmiş ortaklıklar, sektördeki yabancı işletmelerin Türkiye'nin bir üretim merkezi olarak konumuna ilişkin olumlu düşünceleri sektörün başlıca güçlü yanları ve sunduğu fırsatlar arasında yer almaktadır.

Zayıf Yönler ve Tehditler

Yaşanan ekonomik istikrarsızlıklar, yüksek vergi oranları, vergi mevzuatındaki sürekli değişiklik ve belirsizlikler, ARGE mevzuatındaki belirsizlikler, krizin etkisiyle beraber yatırım miktar ve alanlarına ilişkin ortaya çıkan olumsuzluk ve belirsizlikler, iç pazardaki kontrol dışı ikinci el araç ithalatı, hammadde fiyatlarında dengenin

sağlanamamış olması sektörün başlıca sorunları arasında yer almaktadır.

Türkiye otomotiv sektörünün arzu edilen başarıyı elde edebilmesi için öncelikle ekonomik denge, politik denge ve tüketici güven unsurlarının tümünün sağlanması gerekmektedir. Bunun dışında iç pazarın yaşadığı en önemli sıkıntılardan birisi olan kontrolsüz ikinci el ithalatına ilişkin önlemlerin alınması gerekmektedir. Bu nedenle ithalatta meydana gelen artışları sınırlayacak gerekli önlemlerin alınması da bir diğer gerekliliktir. Otomotiv iç pazarında kısa dönemde vergi oranlarının düşürülmesi gerekmektedir. Bunun yanında ARGE'ye ilişkin düzenlemelerin yapılarak yatırımların teşviki ve sektörde lojistiğe ilişkin imkânların artırılması otomotiv sektörünün gelişiminde etkili olacaktır. Doğu Avrupa ve doğu bloğu ülkeleri ile tedarikçi ilişkilerinin geliştirilmesi de otomotiv yan sanayi için daha büyük fırsatlar doğuracaktır.

1.5. KÜRESEL EKONOMİK KRİZİN ETKİLERİ

Dünya otomotiv sektörünün gelişimi ve ilerlemesi açısından 2008 yılında yaşanan ekonomik kriz önemli sonuçlar doğurmuştur. Başta ABD ve Avrupa ülkeleri olmak üzere küresel otomotiv sektöründe faaliyet gösteren pek çok ülke ekonomik krizin sonuçlarından olumsuz yönde etkilenmiştir. Emlak piyasasındaki olumsuz gelişmeler ile başlayan ekonomik kriz, artan faiz oranları ile birleşerek otomotiv satışlarını olumsuz yönde etkilemiştir. Ekonomik krizin sektörde yarattığı olumsuz dalgalanmalar sonrasında otomobil üreticileri gelecek beş yıla ilişkin planlarında değişiklikler yapmak zorunda kalmışlardır. Birçok uluslararası otomotiv şirketi pek çok yeni modelin üretimini iptal etmekte ve ürettikleri mevcut modellerin üretiminde de azalmaya gitmektedirler. Üretimin azalması ekonomik krizin beklenen sonuçlarından birisi olarak görülmektedir. Ancak krizin en önemli sonuçlarından birisi de ARGE harcamalarına yapılan yatırımların azalmasıyla sektördeki teknolojik gelişmelerin olumsuz etkilenmesidir. Bu durum otomotiv sektöründe yaratılacak veya keşfedilecek yeni pazarların gelişmesini olumsuz yönde etkilemektedir.

ABD otomotiv sektöründe yaşanan ekonomik darboğaz işletmelerin karar almalarını güçleştirmektedir. Otomotiv üreticileri düşen likidite oranları, yaşanan iflaslar ve işletme satışları ile mücadele etmenin yanında tedarikçilerin oluşturdukları baskı ile de savaşılmaktadır. Şirket birleşmelerine ilişkin tahminlere rağmen 2008 yılı içerisinde sektördeki birleşme sayısı düşmüştür. Yükselen yakıt fiyatları, duraklayan emlak piyasası ve yüksek kredi oranları ABD'deki otomotiv

satışlarının son on yıl içerisindeki en düşük değerleri gerçekleştirmesine neden olmuştur. Sektörde öncelikle yükselen maliyetler ve otomotiv üreticilerinin düşük fiyat beklentileri yedek parça üreticilerinin sıkıntı yaşamasına neden olmuştur. ABD otomotiv piyasasında rekabet gücünü elde etmenin yolu yedek parça üreticilerinin birleşmesi ile mümkün olabilecektir. 2008 yılının ikinci yarısının başında yatırım bankacıları Hintli ve Çinli işletmelerin satın alınması yolu ile gerçekleşecek birleşmeleri öngörmüşlerdi. Ancak bu öngörü gerçekleşmemiştir. Kredi problemleri özellikle halka arz edilmiş işletmelerin yatırım imkânlarını kısıtlamıştır. 2008 yılında yaşanan ekonomik kriz durumun daha da kötüleşmesine neden olmuştur. Kredi bulma imkânlarına ilişkin kısıtlamalar şirket birleşmelerinin yanı sıra operasyonel finansman için gerekli kredilerin alınmasını da zorlaştırmıştır.

2008 Aralık ayında ABD’de otomotiv satışları %30’dan fazla gerileme göstermiştir. ABD’li otomotiv şirketi Chrysler’in aralık ayı satışlarının ekonomik durgunluk nedeniyle % 53 düştüğü, ABD’li Ford’un satışlarının ise %32 oranında gerilediği açıklanmıştır. General Motors (GM) ile Nissan’ın aralık ayı satışları da % 31’er oranında düşüş göstermiştir. Ford’un 2008 yılı satışları ise bir yıl öncesine göre % 21 azalarak 1,98 milyon adet olurken, Toyota’nın 2008 yılı satışları 2007 yılına göre % 16 gerileyerek 2,22 milyon adet olmuştur. GM’nin geçen yıl satışları 2007 yılına göre % 23 azalarak 2,95 milyon olarak gerçekleşirken, Honda’nın satışları aynı dönemde % 8 ve Nissan’ın % 11 azalmıştır. 2009 yılında araç satışlarındaki düşüşün sürmesini bekleyen ABD’li otomotiv şirketleri, 2009 yılının ikinci yarısı itibariyle kayıpların azalacağı umudunu taşımaktadırlar. Ford’un 2009 yılının ilk beş ayının 2008 yılının son üç ayı gibi olmasını beklemekle birlikte, GM’in de 2009 yılında satışlarının 10,5 ile 12 milyon adet arasında olacağı tahmin edilmektedir.¹⁴

A.B.D. de başlayan oradan başta Avrupa Birliği ülkeleri, Japonya ve tüm dünyaya yayılan ekonomik krizin otomotiv sektörü bakımından en önemli sonucu hemen bütün ülkelerde yaşanan dramatik talep düşüşleridir. Küresel ekonomik krizin Avrupa Birliği ülkelerindeki etkileri ikinci bölümde ayrıntılı olarak değerlendirilecektir.

Yaşanan ekonomik kriz sonrasında artan işsizlik ve çalışanların da duydukları endişeler tüketim talebini olumsuz olarak etkilemeye devam etmektedir. Yaşanan finansal krizin endüstrilere yansımalarının sınırlı kalabilmesi için dünyada güven sağlama amaçlı bir çok paket açıklanmıştır ve açıklanmaya da devam etmektedir.

Tüm dünyada açıklanan yardım paketlerinin ve para enjeksiyonlarının toplamının 10 trilyon USD'ye ulaştığı tahmin edilmektedir. Bu değer dünya GSYİH'sının yaklaşık olarak %20'sine denk gelmektedir. Dünya ekonomilerinde küçülmenin, toplam otomotiv üretiminin 2/3'ünü Avrupa Bölgesine ihraç eden Türkiye'yi ciddi olarak zorlamakta olduğu açıklanan istatistiklere bakıldığında net olarak görülmektedir. Yıllık 1.5 milyon adetlik üretim kapasitesi ile Dünyanın 17. büyük üreticisi konumunda bulunan Türk Otomotiv Sektörü, son yaşanan krizden dolayı 100,000'nin üzerinde çalışanın isine son vermek zorunda kalmıştır. Kısacası talep açısından Avrupa Pazarı çok kötü durumda iken, yurt içi tüketimin arz ve talep yönlü acil tedbirlerle canlandırılmasına yönelik acil eylem planlarının açıklanması hayati önem arz etmektedir.

Dünyada yaşanan ekonomik krizin etkileri kendini Türkiye otomotiv sektöründe de göstermeye başlamıştır. ABD'de başlayan krizin etkileri kendisini Ağustos ayına kadar göstermemiş olsa da Ağustos takip eden aylarda otomotiv sektöründe ciddi bir daralma söz konusu olmuştur. Özellikle krizin Avrupa ülkeleri üzerindeki etkisi Türkiye'yi yakından ilgilendirmektedir. Avrupa otomotiv sektöründe yaşanan daralma öncelikle ihracat hacminin küçülmesine neden olmuştur. Bunun yanında Türkiye'de gerçekleştirilecek büyük yatırımlara da engel olmuştur.

Türkiye otomotiv sektörü 1994 ve 2001 yıllarında yaşanan krizlerden farklı olarak bu dönemde krize büyük kredi borçları ile yakalanmıştır. İç dinamiklerden kaynaklanan önceki iki krizi ihracata yönelerek aşmaya çalışan Türkiye içinde bulunduğumuz kriz ortamında bu imkândan yoksun durumdadır. Son dönemde yaşanan ekonomik krizin en önemli etkisi Türkiye otomotiv sektörünün hem iç hem de dış pazarlarda yaşanan olumsuzluklarla savaşıma zorunluluğunu beraberinde getirmesidir. Türkiye otomotiv sektörünün ihracat hacminin büyük bir kısmını oluşturan Avrupa ülkelerindeki gelişmeler krizden Avrupa'ya ihracat yaparak kurtulma şansını neredeyse imkânsız hale getirmiştir. 2008 krizini geçmişte yaşanan krizlerden ayıran en önemli özellik başta ABD ve AB olmak üzere tüm dünyanın alım gücünün düşmüş olmasıdır. Montaj özelliği ile ön plana çıkan Türkiye otomotiv sektörü üretim hacmini hem ülke içinde hem de ülke dışında satışa dönüştürmesi bu nedenle güçleşmektedir. Satışların düşüşü beraberinde üretim hacimlerindeki düşüşü getirerek sektör içerisinde işsizliğin artmasına ve sektörün küçülmesine neden olacaktır.

Otomotiv sektöründe krizi izleyen dönemde neler yaşanacağı sektördeki

firmalar ve birliklerin en önemli konusu haline gelmiş durumdadır. Krizin en önemli etkilerinden birisi otomotiv alıcılarının yaşadığı endişelerdir. Sektördeki küçülmenin ardındaki önemli nedenlerinden birisi de tüketicilerin harcamalarında kısıntıya gitmeleridir. Otomotiv alıcılarının en önemli şikayetleri arasında yüksek satış fiyatları gelmektedir.

Son beş yılda kaydedilen istihdam ve ihracat rakamları Türkiye otomotiv sektörünün önemini büyük ölçüde arttırmış durumdaydı. Ağırlıklı olarak ihracat odaklı çalışan Türkiye otomotiv sektörü yurtdışındaki talebin daralması ile birlikte 2008 yılının son çeyreğinde ciddi bir daralma yaşamıştır. 2008 yılının ilk üç çeyreğinde yaşanan olumlu gelişmeler 2008 yılının otomotiv açısından çok kötü bir yıl olmasını engellemektedir. Ancak sektörde ekonomik krizin yarattığı sıkıntı ve sorunların 2009 yılının ilk yarısının ardından kendini göstereceği beklenmektedir.

Türkiye genelinde otomotiv bayilerinin satışlarının düşmesinden dolayı zor günler yaşanmaktadır. Krizin etkisi ile birlikte uzun dönemli borçlanmadan kaçınan tüketicilerin tutumları satışların düşmesine neden olmuştur. Krizin toplumun her kesiminde kendini hissettirmesi ile birlikte otomotiv bayileri kimi zaman maliyetlerin altındaki fiyatlarla satış yapmak zorunda kalmışlardır. Bunun yanında satışlarda meydana gelen düşüşler, kredi imkânlarının azalması ile birleşerek bayiler tarafından gerçekleştirilen ödemeleri zora sokmaktadır. Bu nedenle otomotiv bayileri küçülme veya kapanma arasında karar vermek zorunda kalmaktadır.

Kredi imkânlarının azalması ve sektördeki firmaların üzerlerinde bulunan borçların yanında farklı alanlarda hükümetlerin uyguladığı politikalar iç pazardaki tüketicilerin alım gücünü düşürmekte, yüksek kredi faiz oranları da tüketicilerin satın alma eğilimini olumsuz yönde etkilemektedir. Krizin otomotiv üreticilerini olumsuz etkilemesinde son dönemde yapılan yatırımların da etkisi bulunmaktadır. Krizden önceki dönemde üreticiler öz sermayelerini aşacak büyüklükte yatırımlara yönelerek borçlanmış şekilde yakalanmaları hareket alanlarını ciddi anlamda kısıtlamaktadır. Alınan kredilere ilişkin borçların geri ödenmesi konusunda yaşanan zorluklar sektördeki daralma ile birleşerek ciddi riskler doğurmaktadır. Bunun yanında sektörde kullanılan hammadde ve malzemenin döviz kurları üzerinden fiyatlandırılması da bir diğer risk olarak üreticilerin karşısına çıkmaktadır. Döviz kuru dalgalanmalarının yarattığı belirsizlikler de sektördeki firmaların geleceğe yönelik planlama yapmalarını zorlaştırmaktadır.

Türkiye otomotiv sektörü mevcut üretiminin sadece %20'sini Türkiye pazarında

satışa sunmaktadır. Türkiye otomotiv sektörü açısından ABD'den ziyade Avrupa otomotiv pazarlarının önemi daha büyüktür. Bu nedenle Avrupa pazarında meydana gelen küçülme Türkiye otomotiv sektörünü büyük ölçüde olumsuz etkileyecektir.

2009 yılının özellikle ilk yarısı kritik öneme sahiptir. Türk otomotiv sektörünün ihracatı 2000 yılından bu yana her yıl %40-50 oranında büyüme kaydetmiştir. Beklentilere göre otomotiv sektörünün en iyi ihtimalle 2009 yılının üçüncü çeyreğinde 2007 yılındaki değerlere ulaşmasının mümkün olacağı düşünülmektedir. Ancak bu konuda alınması gereken önlemlerin gecikmesi ya da alınmaması halinde bu durumun daha da uzun sürmesi söz konusu olabilecektir. Beklentiler binek otomobil pazarına kıyasla ticari araç pazarının daha hızlı toparlanacağı yönündedir.

Krizin aşılması konusunda otomotiv sektöründe yer alan firmaların farklı beklentileri bulunmaktadır. Bu beklentilerin başında kredi imkânlarının artması ve tüketici kredilerine imkân tanıyacak şartların ve desteklerin oluşturulması yer almaktadır. Bunun yanında krize hazırlıksız yakalanan yan sanayi firmalarına da gerekli desteğin verilmesi de önem taşımaktadır. Bir başka önemli koşul ise vergilendirmeye ilişkin düzenlemelerin gerçekleştirilmesidir. Bu şekilde tüketicilerin otomotiv satın alma ve kullanma sırasında katlandıkları vergilerin düşürülmesinin olumlu sonuçlar doğuracağı düşünülmektedir.

Tüketici kredileri aracılığı ile talebin yönlendirilmesi ve vergilerde gerçekleştirilecek düzenlemeler aracılığı ile Türkiye otomotiv sektörünün ihracat alanında yaşadığı sıkıntıların doğurduğu olumsuzluklar belli bir ölçüde azaltılabilecektir. İç pazarın belli ölçüde canlanması ihracatta yaşanan durgunluğun neden olduğu kayıpları karşılamak açısından önemlidir.

Otomotiv üreticilerinin karşı karşıya oldukları maliyetlere ilişkin sıkıntılar da otomotiv sektöründe sorunlara neden olmaktadır. Bu nedenle devlet tarafından maliyeti düşürmek amacıyla alınacak önlemler de kritik öneme sahiptir. Uzun dönemde ihracatta arzu edilen rakamlara ulaşılabilmesi için ARGE yatırımlarının desteklenmesi, teknolojik ilerleme için gerekli koşulların sağlanması, lojistik alanında gerekli düzenlemelerin gerçekleştirilmesi de önem taşıyan diğer önlemler arasında yer almaktadır.

Bunlara ek olarak sektörde yer alan üreticilerin borçlanma maliyetlerini

düşürecek önlemlerin alınması da sektörde hareketliliğin yaşanmasına imkân tanıyacak bir diğer unsurdur. Özetle devletin vergilendirme konusunda sağlayacağı indirim vb. imkânlar, tüketici kredi maliyetlerinin düşürülmesiyle kredi imkânlarının gelişmesi sektörü hareketlendirecektir. Bunların yanında maliyet kısıntısı olarak istihdamın düşürülmesinden ziyade maliyet avantajı yaratacak farklı imkânların bulunması da sektördeki firmalar açısından önem taşıyan bir diğer konudur. Kriz döneminde Türkiye otomotiv sektörünün yaşadığı olumsuzlukların belli bir ölçüde azaltılabilmesi için bir başka seçenek de ihracat alanında Avrupa ülkeleri dışındaki ülkelere yönelme imkânıdır.

Gerekli önlemlerin alınmaması halinde sektörde ekonomik krizin yarattığı olumsuz koşullar daha uzun süre devam ederek 2009- 2010 yıllarında da arzu edilen gelişmelerin gerisinde kalmaya neden olabilecek ve sektörün toparlanarak güç kazanması zorlaşacaktır.

Krizden kaynaklanan olumsuz etkilerin büyük çoğunluğu sektörün ciddi anlamda büyümeye başladığı bir döneme rast gelmiş olmasından da kaynaklanmaktadır.2009 yılının ilk yarısında sektördeki mevcut durumda herhangi bir değişikliğin yaşanmayacağı öngörülmektedir. Krizin etkilerinin 2009 ve 2010 yılları içinde de etkisini sürdüreceği düşünülmektedir.

1.5.1. Finans Piyasası Açısından Ekonomik Krizin Etkileri

Sektör istatistikleri incelendiğinde fiyatlarda yaşanan düşüşe rağmen satış hacminin de düşmeye devam ettiği görülmektedir. Bu durumun ardındaki önemli nedenlerden birisi de tüketici kredilerinden kaynaklanmaktadır. Kredi faiz oranlarındaki artış sonucunda otomotiv ve konut tüketimine ilişkin olarak kullanılan tüketici kredileri büyük ölçüde düşüş göstermiştir.

2008 yılında büyük daralmanın görüldüğü otomotiv sektöründe otomobil kredileri %84.4 düşüş göstermiştir. Hafif araç olarak nitelenen otomobil ve hafif ticari araçlara verilen tüketici kredileri 2000 yılında yüzde 436.9 artışla 2 katrilyon 706 trilyon 913 milyar liraya ulaşmışken, 2001'de 422 trilyon 410 milyar lira düzeyine indi. 2001'in ilk çeyreğinde 44 trilyon 137 milyar lira, ikinci çeyreğinde 92 trilyon 179 milyar lira, üçüncü çeyreğinde 102 trilyon 597 milyar lira, son çeyrekte de 183 trilyon 497 milyar liralık kredi kullanımı gerçekleşmiştir. 2008 yılında 66 bin 82 adet otomobil ve hafif ticari araç tüketici kredisi ile satılmıştır. 2001'de satılan hafif araçların yüzde 36'sı kredi ile müşteri bulabilmiştir.

2009 yılı içerisinde makro ekonomik koşullar incelendiğinde önemli ölçüde tüketici kredileri aracılığı ile finanse edilen otomotiv satışlarının pek parlak sonuçlar elde etmeyeceği düşünülmektedir. Talepte ve kredi kullanımında yaşanan keskin düşüşler sektörün canlanmasını zorlaştırmaktadır. Merkez Bankasının yapmış olduğu faiz indirimlerine rağmen bankaların tüketici kredi taleplerini karşılayamadığı sürece faiz indirimleri herhangi bir değişiklik yaratamamaktadır.

İhracat ve satışlarda yaşanan düşüşlerin 2009 yılı süresince devam etmesi beklenmektedir. Tüketimin yanında üretim ve ihracat açısından da finansman sıkıntılarının var olması sadece binek otomobil değil ticari araç piyasasının da sıkıntılar yaşamasına neden olacaktır.

2009 yılında IMF ile yapılması söz konusu olan anlaşmanın ekonomiye olumlu yönde katkı sağlayabileceği düşünülmektedir. Birçok AB Ülkesinde, 2009 yılı itibarıyla uygulanmaya başlayan otomotive yönelik talebi canlandırmayı amaçlayan önlemlerden kaynaklanan olumlu etkilerin, yılın ilk çeyreğinden sonra gerek otomobil gerek ticari araç pazarında hissedilmeye başlanacağı tahmin edilmektedir. AB’de sektörün yaşaması muhtemel canlılık özellikle otomobil ihracatında olumlu gelişmelerin yaşanmasına neden olacağı beklenmektedir. Ancak sektörün gerçek anlamda canlanabilmesi için tüketici kredilerinin uygun hale gelmesi büyük önem taşımaktadır. Türkiye otomotiv sektörünün satış hacminin artması tüketici kredilerine ilişkin maliyetlerin düşürülmesi ve dolayısıyla tüketicilerin kredi imkânlarına ulaşmasının kolaylaştırılması ile mümkün olabilecektir. Bu nedenle tüketici kredilerine yönelik olarak devlet desteğinin sağlanması gerekmektedir. Devlet tarafından teşvik edici tedbirler alındığı takdirde kredi maliyetlerinde yaşanacak düşüş iç pazardaki tüketici talebini olumlu yönde etkileyecektir. Sektörün içinde bulunduğu nakit darboğazı açısından da tüketicilerin satın alımlarının yükselmesi büyük önem taşımaktadır. Otomotiv sektöründe yaşanan fiyat indirimine rağmen artışların kaydedilememesi nakit akışının düzelmesini büyük ölçüde engellemektedir.

1.5.2. İstihdam Piyasası İle İlgili Sorunlar

Krizin yaşandığı pek çok ülkede olduğu gibi Türkiye’de de ekonomik krizle mücadele için kullanılan yöntemlerin başında istihdam hacminin daraltılması gelmektedir. 2009 yılının başında istihdam oranlarındaki düşüşün devam edeceği beklenmektedir. Otomotiv sektörü de istihdam oranlarında düşüşün kendini büyük

ölçüde hissettireceği sektörler arasında yer almaktadır.

Türkiye’de istihdam piyasasında yaşanan daralanın önemli bir nedeni de istihdam üzerinden alınan vergilerinin yüksek oluşudur. Türkiye’deki yüksek istihdam vergileri işgücü maliyetlerini arttırmakta ve dolayısıyla istihdam hacminin düşmesine neden olmaktadır. Yaşanan krizle birlikte gelen nakit ve kredi sıkıntıları da işverenlerin işçi çıkarmasını zorunlu hale getirmektedir. Türkiye’de ücret dışı maliyetler de çok yüksektir. Bu maliyetlerin artmasının başlıca nedeni de istihdam üzerinden alınan vergileridir. İstihdam maliyetlerindeki sıkıntı Türkiye’ye yönelebilecek yatırımları da engellemektedir.

Türkiye’de ekonomik krizi önlemeye ilişkin olarak kabul edilen yasa tasarısının istihdam piyasası açısından da olumlu gelişmeler sağlayacağı beklenmektedir. Yasaya göre, istihdamın artırılması ve bölgeler arası gelişmişlik düzeyi farkının en aza indirilmesi ve sektörel olarak da kümelenme olgusunun öne çıkartılarak yatırımların teşvik edilmesine yönelik indirimli kurumlar vergisi oranı uygulamasına imkân tanınacaktır.

İndirimli kurumlar vergisi uygulamasından yararlanacak yatırımlar, teşvik belgesine bağlanacaktır. Bu yatırımlardan elde edilen kazançlar; yatırımın kısmen veya tamamen işletilmesine başlanılan hesap döneminden itibaren yatırıma katkı tutarına ulaşıncaya kadar, indirimli oranlar üzerinden kurumlar vergisine tabi tutulacaktır.

İstihdam piyasasında yaşanan sıkıntının uzun vadede süreceği beklenmektedir. İstihdam yaratan sektörler temel alınarak devlet tarafından sağlanacak birtakım kolaylıklar büyük önem taşımaktadır. İşletmelerin kredi piyasasında yaşadıkları sıkıntıları ortadan kaldıracak önlemler, kredilerin kolay kullanılabilir hale getirilmesi, dolaylı vergiler yoluyla maliyetlerin düşürülmesi ve istihdama yönelik SSK primleri gibi ödemelerde devlet ve endüstrinin ortak ödeme imkânlarının sunulması istihdam piyasasında yaşanan daralmayı azaltabilecek önlemler arasında sayılabilmektedir.

Yeni istihdam olanaklarının daralması ve işten çıkarmalarla oluşan işsizlik iç talebin daha da daralmasına ve farklı sektörlerdeki üreticilerin de bu durumdan olumsuz etkilenmesine yol açmaktadır.

1.6. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN GELECEĞİ ve GELECEĞE İLİŞKİN BEKLENTİLER

Değişim otomotiv sektörü için yeni bir kavram değildir. Yeni ürün fikirleri, farklı tasarımlar ve performansı arttıracak yenilikçi çözümler otomotiv endüstrisinde sıkça rastlanan durumlardır. Otomotiv sektörünün geçmişinde yaşanan gelişmeler sektörün önümüzdeki 10 ila 12 yıl içinde hızlı bir değişim sürecine gireceğini göstermektedir. Yaşanan gelişmelerin hem pazara yeni girecekler hem de uzun dönemdir pazar liderliğini elinde bulunduranlar için yeni düzenlemeleri gerekli kılmaktadır.

Sektördeki değişimin kendini gösterdiği ilk alan sektöre ilişkin önceliklerdir. Otomotiv üreticileri geçmişte otomobil üretiminde farklı özelliklere önem verirken gelecekte üzerinde durulacak özellikler farklılaşacaktır.

2020 yılına kadar güçlü performans ve uzun dönemli dayanıklılık, kullanım kolaylığı, güvenlik, eğlence ve ekonomikliği sunan ürünlere ilişkin ihtiyacın devam edeceği ve bu tip ürünlere ilişkin teknolojik gelişmelerin yaşanacağı öngörülmektedir. Sürdürülebilirlik bugün ve gelecekte önemli bir kavram olarak yerini koruyacaktır. Bu durum yatırımların, ürün kategorilerinin ve performansın etkilenmesine neden olacaktır. Geçmişte sektörü en fazla etkileyen unsurlar arasında küreselleşme ve devlet ile ilgili etkenler bulunmaktaydı. Ancak gelecekte bu unsurlara kıyasla farklı unsurların önem kazanacağı düşünülmektedir. Otomotiv sektörünün geleceğinde önem taşıyacak bir diğer unsur ise kurumsal sosyal sorumluluktur. Kurumsal sosyal sorumluluğun mevcut önemi artacak ve bu durum da örgütsel stratejilerin değişmesine neden olacaktır.

Sektörel önceliklerin değişimi beraberinde başarı koşullarının da değişmesini getirmiştir. Otomotiv tüketicileri gelecek yıllarda daha fazla bilgiye sahip, sabırsız ve çevreye karşı duyarlı hale geleceklerdir. Tüketici bilgi düzeyinin artması değer zincirinin şeffaflığını ve takip edilme seviyesini değiştirecek ve sonuçta tüketicilerin satın alma sürecindeki önemleri artacaktır.

Bu bilgili tüketici grubu otomotiv sektörünün belli özelliklerinin değişmesine neden olacaklardır. Bu değişimler arasında mobilite kavramının yeniden tanımlanması, yenilikçi iş modellerine imkân tanıyacak yeni ve alternatif finansman mekanizmalarının gelişimi, tüketicilerle iletişime geçme ve müşterileri elde tutma için yenilikçi yöntemlerin kullanılması yer almaktadır.

Günümüzde motorlu araçlara ilişkin satın alma kararları verilirken tüketiciler finansal sorunların etkisi altında kalmakta ve mevcut ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılayacak ürünler arasında seçim yapmak zorundadır. Geleceğin tüketicileri farklı ulaşım araçlarına sahip olmaya daha fazla önem verecektir. Yaşam tarzındaki değişiklikler tüketicilerin hafta sonlarında daha lüks ya da daha büyük araçları tercih ederken, hafta içlerinde daha küçük ve ihtiyaçlarını rahatlıkla karşılayacak araçlara yönelmelerine neden olacaktır. Bu değişimde araç üretimine farklılıklar getirecektir.

Bu durumun bir diğer boyutu ise farklı ulaşım araçlarının bir arada kullanılmasıdır. Hayat tarzlarındaki değişimin altında büyük şehirlerin gelişimi ve alternatif ulaşım araçlarının ortaya çıkışı bulunmaktadır. Gelecekte araçların satın alımı sırasında tüketicilere sunulacak aylık ödeme fırsatları da pazarda değişiklikler yaratacaktır. Maliyet ve ödeme açısından sunulan avantajlar tüketicilerin tercih ettiği araç kiralama yönteminin tercih edilme derecesini düşürecektir.

Çevre koruma, güvenlik, kişiselleştirme, trafik sıkışıklığı ve alternatif ulaşım yöntemleri insanların ulaşım ihtiyaçlarını tatmin etmekte farklı yöntemleri tercih etmelerine neden olacaktır. Fiyat, marka ve güvenilirlik gibi mevcut kriterler gelecekteki müşterinin karar verme sürecinde daha düşük etkiye sahip olacaktır. Otomotiv satıcıları sundukları değere ilişkin kurdukları iletişim yöntemlerindeki farklılıklara bağlı olarak kazanacak ya da kaybedeceklerdir. Yeni perakende modelleri geliştirilecektir. Günümüzde kullanılan yöntemlerin aksine otomobillerin doğrudan müşteriye satışına ilişkin çalışmalar yapılarak mağazaların satın alma sürecindeki rolleri küçülecektir.

Yenilikçilik otomotiv üreticilerinin güvenilirlik, ekonomiklik ve opsiyonel olarak yeni araçları üretmelerini gerekli kılmaktadır. Geleceğin otomobilleri akıllı araçlar olacaktır. Elektronik, otomobillerin üretiminde daha önemli hale gelecektir. Elektronik araçların bolluğu tüketicilerin kullandıkları araçlara bağlı olarak kendilerini güvende hissetmelerine ve araçlarına ilişkin deneyimlerinden keyif almalarına neden olacaktır. Bu “deneyim” tüketicileri etkilemek açısından önem taşıyacaktır. Geleceğin teknolojilerine ilişkin ipuçları günümüzde de bulunmaktadır. Telematik iletişim teknolojileri, aktif güvenlik teknolojileri gelişmekte olan dünyanın orta ve üst sınıf otomobillerinde kullanılmaya başlanmıştır. Son yıllarda navigasyon ve eğlence seçenekleri açısından da bir artış yaşanmaktadır. Güç üretiminde yenilikler de otomotiv sektörünün mühendislik alanında yerini almaktadır.

Geleceğin araçları günümüz araçlarından fazlasıyla farklı olacaktır. Otomotiv sektöründe gelecek 10 yıl içerisinde yazılım, elektronik sistemler, motor ve yedek motor sistemleri ve güç üretim sistemleri açısından yenilikçilik ön planda olacaktır. Bu gelişmeler sonrasında farklı özelliklere sahip araçlar otomotiv sektöründe yerlerini alacaktır. Gelecekte tamamen elektrik gücü ile çalışan araçların üretileceği ve tercih edileceği düşünülmektedir. Bu durumu gerçeğe dönüştürmek adına otomotiv üreticileri kaynak ayırmaya başlamışlardır.

Yeşil araçların yanı sıra kişilerin internet dışında, diğer araçlarla, evleri, işleri ve ulaşım altyapısı ile bağlantılarını sağlayacak araçların da otomotiv sektöründe yer alacağı düşünülmektedir. Kablosuz iletişim imkânlarının araçların yol durumu hakkında bilgi sağlamalarına, çevrelerindeki araç ve yayaları fark etmelerine ve çevresel değişiklikleri fark etmelerine imkân tanıyacağı düşünülmektedir. Söz konusu araçlar hataların düzeltilmesini sağlayacak ve sürücüye gereken bilgileri sağlayabilecektir. Bağlantı kurma imkânı sayesinde araçlar trafikteki gelişmelere karşı duyarlı hale gelerek trafikten kaynaklanan sıkıntıların engellenmesini sağlayabileceklerdir. Kullanılan teknolojiler sayesinde araçlar mekanik bir problem yaşadıkları takdirde bunu fark edebilecek ve durumu düzeltici önlemleri kendiliğinden alabileceklerdir. Ses tanımlayıcıları sayesinde sürücülerin doğrudan müdahaleleri azalacak sesleri aracılığı ile araçlarını yönlendirebileceklerdir. Kısaca geleceğin araçları güvenlik, sürücü desteği ve hizmet açısından üstün özelliklere sahip olacaktır. Daha güvenli sürüş şartları yaratılarak sürücülerin trafik sıkışıklığı, kazalar, yol durumu, çalışma alanları, hava değişikliği ve risklerle ilgili bilgi sahibi olmalarına imkân tanıyan teknolojiler araçlarda yer alacaktır. Japonya, ABD ve Almanya bu tip teknolojilerin benimsenmesi, geliştirilmesi ve kullanımı açısından lider pazarlar olacaktır.

Orijinal ekipman üreticileri sektör içerisinde bağımsız davranmayı tercih ederken tedarikçiler ortaklığa yönelik çalışmalara daha sıcak bakmaktadırlar. Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren tedarikçiler orijinal ekipman üreticilerinin ileri düzeyde liderlik göstermelerini beklemekte, bu şekilde sektörel büyümenin hızı ve gücü açısından daha net bilgi sahibi olmayı istemektedirler. Yazılım ve elektronik alanındaki gelişmeler imalatçıların yapısal anlamda işbirlikleri kurmalarını, ihtiyaçlar, performans, testler ve işlevsellik açısından tedarikçilere ilişkin beklentileri açık şekilde tanımlamalarını gerektirmektedir.

Gelecekte otomotiv sektörünün çoklu işgücüne ilişkin ihtiyacının da artması

beklenmektedir. Çoklu işgücü farklı niteliklere ve kültüre sahip işgücünün ortak amaç ve hedefler doğrultusunda birleşmesini ifade etmektedir. İşgücünün bu yeni yapısı farklı kültürlerde çalışma yeteneği ve çok sayıda dil konusunda bilgili olma gibi özellikleri taşımaktadır. Bu nedenle geleneksel örgüt modellerinin değişmesi de gerekmektedir. İşletmelerin merkeze bağlı birimlerinin coğrafi açılarından dağınık hale gelmesi de bir başka gerekliliktir. Gelecekteki otomotiv sektörünün çalışanlarının özellikle mühendislik, yönetim, ürün planlama ve yazılım geliştirme alanlarında tecrübe ve bilgi sahibi olmaları beklenmektedir.

Finans, satın alma ve üretime ilişkin yetenekler otomotiv sektörü yöneticileri tarafından yeterince önemli sayılmamıştır. Ancak küresel uygulamalar açısından bu özelliklerin önemli sayılması gerekmektedir. Otomotiv sektörü işgücünün çeşitlenmesi ve mobilitesinin artışı ile birlikte çalışanların işbirlikçi iş çevresine ilişkin talepleri ortaya çıkacaktır. Finansal açıdan güçlü otomotiv sektörü işletmeleri işçileri sürekli olarak değerlendirmekte; öğrenme, bilgi aktarımı ve çalışanlar açısından sektörün çekiciliğinin artırılmasına finansal açıdan güçsüz işletmelere kıyasla daha fazla önem vermektedir.

Büyüme stratejileri ve çoklu işgücüne ilişkin yeniliklerin yanında pazar dinamikleri otomotiv işletmelerinin temel faaliyet alanlarını yeniden tanımlamasını gerektirmiştir. Otomotiv sektörü ile işbirliği halinde olan farklı sektörlerde yeni iş modelleri geliştikçe temel faaliyet alanlarına ilişkin yeni tanımlamaların yapılması söz konusu olacaktır. Örneğin yeniliklere ilişkin talepler arttıkça enerji, malzeme ve elektronik alanlarında yenilikler tedarikçilerin temel yetenekleri haline gelecektir. Pazarlama, satış ve satış sonrası hizmet alanlarındaki yenilikçilik arttıkça ürün yenileştirme ve tüketici stratejileri temel faaliyet alanları haline gelmektedir.

Sürekli değişen tüketici ihtiyaçları ve bağımlı ekosistemlerle çalışma talebi karşısında süreç ve operasyonlarda esneklik önem kazanacaktır. Bu esneklik pazardaki değişime bağlı olarak uyum sağlamayı gerekli kılmaktadır. Tüketicilerin değişiklikleri takip etme ihtiyacı gelişmekte olan pazarlarda ürün mühendisliğini gerekli kılmaktadır. Temel ürün geliştirme hem gelişmiş hem de gelişmekte olan pazarlarda geçerli olacaktır. Uzmanlığın gelişmesi için yeniliklerin çok sayıda küresel ARGE merkezlerinde dağılımı da söz konusu olacaktır.

Yerel (gelişmiş ülkeler) üretim anlayışı değişim gösterecektir. Bunun yanında yerel olmayan üreticiler gelişmiş ülkelere yönelik yatırımlarını sürdürecektir. Gelecek yıllarda üretim alanında yaşanacak değişiklikler öngörülmektedir.

Otomatikleştirilmiş, esnek üretim tesisleri hem yerel hem de küresel taleplerin karşılanmasına imkân tanıyacaktır. Yeni pazarlar geliştikçe üretim anlayışı da farklılaşacaktır. Üretim tesislerinin değerlendirilmesi sırasında işgücü miktarı değil, işgücünün yetenek ve kapasitesi göz önüne alınarak değerlendirme yapılacaktır. İşgücünün dağılımının iyileştirilmesi sonrasında gelişmekte olan pazarların yetenekli çalışanlar geliştirmesinin süreceği, gelişmiş pazarlarda ise sektöre olan ilginin azalmasının çalışan devir hızının artması ve yeteneklerin azalmasına neden olacağı beklenmektedir.

Müşteriler, araçlar ve operasyonlardaki yenilik ve değişim işletmelerin de farklılaşmasına neden olacaktır. Sektörün, işletmelerin ve markaların imajı daha geniş bir şekilde küresel pazaryerine uygun şekilde yeniden tanımlanacaktır. Otomotiv üreticileri sektörün imajını olumlu şekilde etkileyecek sosyal sorumluluk projelerini geliştirmek ve uygulamak zorundadır. İşletmeler artık açık şekilde markaların sahibi değildir. Bir işletmenin markası tüketiciler, rakipler ve farklı özel ilgi grupları tarafından tanımlanmaktadır. Bunun yanı sıra pazarda yaşanan değişimler gelişmekte olan ülkelere ait markaları üretmekte olan işletmelerin örgüt kültüründe yenilik yapmalarının güçlüğü ile karşı karşıyadır. Çalışmakta oldukları işletmeye ilişkin olarak memnuniyet hisseden çalışanlar yöneticilerin aldığı kararlar, işletmede yaşanan değişiklikler ve pazardaki rekabet gücü açısından daha olumlu tutumlara sahiptirler.

Otomotiv sektöründe başarılı olabilmek için farklı sektörlerin ekosistemleri ile birlikte çalışma yeteneği önem taşımaktadır. Diğer sektörler ile birlikte çalışma tüketicilere sunulan çözümlerin de değişmesine imkân tanıyacaktır. Elektronik sektörü ile ortak çalışma sonucunda araçlarda kullanılacak elektronik sistemler ve yazılım teknolojisi farklılaşacak bunun yanında yeşil otomobillerin üretimi açısından da gelişim ve değişimler yaşanacaktır. Enerji sektörü ile birlikte çalışma kendisini araçlarda kullanılan yakıt ve enerji kaynaklarında alternatif kaynakların kullanılması ve elde edilmesinde gösterecektir. Telekomünikasyon sektörü ile ortak çalışma araç iletişim teknolojilerinin gelişimini yönlendirecek ve park alanları ve diğer hizmetlerde kullanılan araçların otomatikleştirilmesini sağlayacaktır. Finansal hizmet sektörü ile ortaklaşa yürütülen çalışmalar ise yeni finansman modellerin geliştirilmesi sonucunu doğuracaktır. Devletin altyapı geliştirme çalışmaları ile uyumlaştırma çalışmaları ise yakıt ekonomisi, çevre ile ilgili konular ve temiz teknolojilere yönelik değişimi etkileyecektir.

Bu işbirlikçi yaklaşım işletme ve endüstriler arası birliklerin ötesine geçmeli, işletmelerin tüketiciler, topluluklar ve farklı coğrafyalarla da etkileşim halinde olmasını içermelidir. Bu şekilde yeniliklere ilişkin yeni fikirlerin oluşturulması ve pazardaki istek ve ihtiyaçların tanımlanması kolaylaşacaktır. Gelecekte farklı ekosistemler ile otomotiv sektörünün ortak çalışmasının daha da artacağı beklenmektedir. Sağlıklı bir işbirliğinin sağlanabilmesi için otomotiv sektörünün tüketicilerden yenilikler hakkında bilgiler alması ve diğer sektörlerle güçlü bağlar kurması gerekmektedir. Yeni üretilecek araçlar için ihtiyaç duyulan yazılım ve bilgi teknolojisinin düzenlenmesi gerekmektedir. Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren işletmeler için yeni ortaklıklar yaratma ve işbirliği ihtiyaçlarını karşılamak gün geçtikçe önem kazanacaktır.

Gelecekteki otomotiv sektöründe başarının belirlenmesinde önem taşıyan kavramlar gelişmiş mobilite, perakendecilikte yenilik, süreçlerin basitleştirilmesi, ortaklıkların kurulması ve küresel ölçekte faaliyetlerin gerçekleştirilmesidir.

Pazaryeri ve makro çevredeki değişiklikler tüketicilerin mobilite anlayışını farklılaştırmaktadır. Yakıt fiyatlarında artan yükseliş tüketicilerin küçük ve ekonomik araçlara yönelmesini beraberinde getirmiştir. Tüketiciler aynı zamanda mevcut durumun izin verdiği kadar daha fazla mobilite seçeneği arzulamaktadırlar. Büyük şehirlerdeki nüfusun değişimi ve çevre kirliliğine ilişkin bilincin artması tüketicilerin farklı nitelikte ihtiyaçlar duymalarına neden olmuştur. Sonuç olarak otomotiv işletmelerinin yeni mobilite modellerini benimsemeleri ve bu modelleri kar geliştirme aracı olarak kullanmalarını gerektirmektedir. Tüketiciler ulaşımın toplam maliyeti hakkında bilgi sahibi olmak istemektedirler. Otomotiv işletmelerinin tüketici talepleri doğrultusunda yenilikçi fiyatlandırma modelleri geliştirmeleri gerekmektedir. Alternatif finansman stratejilerinin geliştirilmesi, bunun yanında yeni dönem araçlarının parçalarına ilişkin finansman yöntemlerinin de geliştirilmesi gerekmektedir.

Otomotiv sektörünün yeni tüketicilerine uyum sağlamak için perakende modelini değiştirmesi gerekmektedir. Geleceğin tüketicisi yüksek ölçüde bilgi sahibi, farkındalığı yüksek ve işletmenin mesajlarına karşı daha yüksek duyarlılığa sahiptir. Bilinçli tüketiciler satış sürecine kararlarını önceden vermiş olarak girecektir. Tüketicilerini etkilemek isteyen otomotiv üreticileri müşterileri ve muhtemel müşterileri ile iletişimi geliştirmeyi sağlayacak yeni yöntemler benimsemelidir. Sosyal toplulukların tüketici karar verme süreci üzerindeki etkileri

göz önüne alınmalıdır. Bunun yanında hizmet sadakatini sağlamak amacıyla araçların kişiselleştirilmesi ve sosyal sorumluluk projeleri aracılığı ile markaya ilgi yaratılmalıdır. Otomotiv üreticilerinin tüketicileri güvenlik ve araç özellikleri hakkında eğitmeleri de gerekmektedir.

Geleceğin araçları günümüz araçlarına kıyasla özellikleri itibariyle daha karmaşık hale geleceklerdir. Bunun yanında standart kuralların bulunmaması farklı sektörle gerçekleştirilecek entegrasyon süreçlerini de karmaşıklştırmaktadır. Bu nedenle sektöre ilişkin karmaşıklığın azaltılarak hızlı teknoloji benimseme sürecinin başlatılması gerekmektedir. Basitleştirmenin sağlanmasının yolu ortak süreçlerin oluşturulmasıdır. Süreçlerin artışı araçlardaki elektronik ve yazılım ekipmanın büyümesi açısından da sorunlar doğuracaktır. Bu nedenle otomotiv üreticilerinin entegrasyon süreçleri ve yapısını standartlaştırma zorunlulukları vardır. Araçta yer alacak teknolojilere ilişkin belirleyici özelliklerin de tanımlanması tedarikçiler ve işletmeler arasında oluşacak işbirliklerinin kolaylıkla ilerlemesini sağlayacaktır. Standardizasyon çalışmalarının araçların ötesine geçmesi tüm süreçleri kapsamı gerekmektedir. İşletmelerin aynı zamanda tüketicilerin kişisel ihtiyaçlarını karşılayacak kişiselleştirme çalışmalarına da önem vermelidirler. Modüler tasarımlar aracılığı ile yeni araç satın almadan mevcut araçlarda iyileştirme ve geliştirme imkânlarının üreticiler tarafından tüketicilere sunulması gerekmektedir.

Yeniliklerin maliyetleri işletmelerin tek başlarına karşılamaları mümkün olamayacak derecede yüksektir. Geleceğin başarılı işletmeleri yeniliğin yaratılmasında kendi işletmelerinin dışına çıkarak farklı sektörler ve işletmelerle işbirliğine giden işletmeler olacaktır. Otomotiv işletmelerinin temel güçlerini ve faaliyet alanlarını tanımlamaları ve bunları tamamlayacak ortakları bulmaları gerekmektedir. Kurallar, IP güvenliği, risk ve ödüllendirme sistemlerini içeren ortak bir platform oluşturarak işbirliklerini kurmalıdırlar. Bunun yanında diğer sektörlerle ilişkin forumlar, topluluklar ve tüketicilere ulaşarak yenilikçi girişimlerini genişletmeleri gerekmektedir. Bu birlikler işletmelerin kendi başlarına gerçekleştiremeyecekleri şekilde sektörün büyümesini sağlayacaktır. Bunun yanında birliklerin kurulması sırasında farklı nitelikteki işletmelerin birliklere dahil edilmesi de önem taşımaktadır. Bu şekilde kritik öneme sahip problemlerin çözümü de kolaylaşacaktır. Değer paylaşımlı iş modelleri tüm katılımcıların yeniliği hızlandırmalarını ve maliyet ve riskleri azaltmalarını sağlayacaktır.

Küresel ölçekte faaliyet gösterebilmek için işgücünde de yeniliklerin yapılması

gerekmektedir. Bu şekilde mal ve hizmetlere ilişkin yeniliklerin benimsenmesi ve uygulanması çok daha kolay olacaktır. İşletmelerin liderlik ve çalışan nitelikleri hakkında bilgi sahibi olması ve işletmenin bu unsurlara ilişkin ihtiyaçlarını belirleyebilmeleri gerekmektedir.

Bunlara ek olarak işletmelerin yerel ihtiyaçlara göre ürün geliştirmenin ötesine geçmeleri gerekmektedir. Gelecekte başarı sağlayacak olan işletmeler tüm pazarlardaki toplumların uzun dönemli sosyal ihtiyaçlarını göz önüne alan ve yerel yönetimler ve topluluklarla işbirliği sağlayacak işletmelerdir.

Özetle gelecek on yıl içerisinde otomotiv sektörü günümüz otomotiv sektöründen çok daha farklı olacaktır. Bu nedenle zaman çok önemlidir. Küresel otomotiv üreticilerinin kişisel mobilite gerçeğini yeniden tanımlamalı, tüketiciler ile iletişim kurmalı, ortaklık ve standartlaştırmanın gücünü kullanmalı, yeni girişimci ekosistemler oluşturmalı ve özel bir sosyal sorumluluk kültürü oluşturulmalıdır.

1.7. SEKTÖR KENDİSİNİ NASIL GÖRÜYOR?

Bu rapor 8 Kasım 2008 ve 10 Ocak 2009 tarihlerinde Otomotiv Distribütörleri Derneği için dernek ofisinde iki oturumlu uzman görüşlerine dayalı veri toplama sonucunda hazırlanmıştır. Her bir görüşme yaklaşık olarak 2 saat (10.00-12.00) sürmüştür. Görüşme esnasında video kaydı yapılmamış ancak ses kaydı kullanılmıştır. İki adet ses kayıt cihazıyla görüşme kaydedilmiştir.

1.7.1. Katılımcılar

Katılımcılar aşağıdaki gibidir:

1. Renault - İbrahim Aybar, Genel Müdür
2. Citroen: Müfit Ataseven, Genel Müdür
3. Toyota - Ziya Tahsin Burnaz, Pazarlama Müdürü
4. Fiat - Okan Baş, Fiat ve Ticari Araçlar İş Birimi Direktörü
5. Hyundai - Kurthan Tarakçıoğlu, Genel Müdür
6. Mercedes - Serdar Yaprak, Hafif Ticari Araç Satış Kısım Müdürü
7. Nissan - İbrahim Anaç, Satış Müdürü
8. Mitsubishi - Eşref Zeka, Pazarlama Müdürü
9. Peugeot - Muzaffer Arpacıoğlu, İcra Kurulu Üyesi
10. Jaguar - Oral Güven, Genel Müdür Yardımcısı
11. Renault - Cenap Binici, İnsan Kaynakları, Kalite ve Endüstriyel İlişkiler Müdürü

12. Ferrari - Ferhat Albayrak, Satış Müdürü
13. Peugeot - Olcay Arıcan, Lojistik Müdürü
14. Nissan - İlkin Sancaktaroğlu, Genel Müdür Yardımcısı

1.7.2. Araştırmanın Amacı

Araştırma genel olarak otomotiv sektörünün mevcut durumunun tespiti ile sektör içinde yaşanan sorunlarının belirlenmesi, sektör oyuncuları arasındaki olası çatışma, iletişim ve işbirliği konularının analiz edilmesi esasına dayanmaktadır. Bu özelliği ile araştırma Otomotiv Distribütörleri Derneği kapsamındaki distribütör firmaların faaliyet gösterdikleri sektöre ilişkin sorunlarının tespit edilmesine yönelik keşifsel bir çalışmadır. Araştırmanın ikincil amacı aynı proje kapsamında yapılması planlanan talep tahmin çalışması için temel oluşturacak potansiyel değişkenlerin ortaya çıkarılması ve söz konusu projeksiyonun tasarımına ışık tutacak ön bilgilerin elde edilmesidir.

Bu rapor, söz konusu kalitatif çalışma temelinde ortaya çıkan bulguları strateji ve rekabet ilkeleri çerçevesinde yorumlayan ve bazı keşifsel çözüm önerileri sunan bu bir niteliğe sahiptir. Ayrıca Otomotiv Distribütörleri Derneğinden elde edilecek veriler ışığında kalitatif çalışma sonucunda ortaya çıkan bulgular eşliğinde sektörün rekabet yapısı irdelenecek ve bazı önemli olabilecek noktalar “Öneriler” başlığı altında değerlendirilecektir.

1.7.3. Araştırmanın Önemi

Araştırma amacı paralelinde, mini odak grup olarak tanımlanabilecek (katılımcı profili ve katılımcı sayısı açısından odak grup benzeri ancak, tek yönlü ayna arkasında video kaydı içermeyen) otomotiv distribütörlerine yönelik çift oturumlu kalitatif bir çalışma dizayn edilmiştir. Ayrıca, söz konusu odak grup öncesinde hazırlık amacıyla sektörde deneyimli üst düzey yönetici konumunda çalışan ve odak grup görüşmelerine katılmayacak olan uzmanların fikirlerinden yararlanılarak bir odak grup soru/değişken planı hazırlanmıştır. Odak grup aşamasında söz konusu plan rehberliğinde, ancak zaman zaman tartışmanın seyri neticesinde plan dışına da taşılarak konu irdelenmiştir. Odak grup esnasında zincir reaksiyon, karşıt fikirler, rol oynama (pretending) ve teşvik edici sonlandırma yöntemlerinden yararlanılmıştır.

1.7.4. Çalışmanın Kısıtlamaları

1. Kalitatif çalışmalar nitelikleri itibarıyla gelecekte yapılacak kantitatif çalışmalara temel oluşturan, bu çalışmalarda kullanılacak ölçeklerin oluşturulmasına yardımcı olan keşifsel çalışmalardır. Bu itibarla, kalitatif çalışmalar genellikle araştırma konusuyla ilgili ipuçları sağlayan keşifsel çalışmalardır. Gerek düşük örnek hacimleri ve gerekse metodolojik kısıtlamaları (esnek oluşları, standart bir formata sahip olmamaları vs.) nedeniyle bu çalışmalarda elde edilen sonuçlar, kantitatif araştırmalarla doğrulanmadıkça bilimsel olarak doğru kabul edilemez.
2. Çalışma konusu kapsam açısından sektörde yer alan birden fazla tarafı (hükümet, otomotiv distribütörleri, otomotiv üreticileri, otomotiv tüketicileri, vs.) içermesi nedeniyle ve zaman zaman bu farklı tarafların çatışan ilişkiler içinde bulunmaları nedeniyle, çalışma objektif bir şekilde genel durumu ortaya koyma amacıyla dizayn edilmiştir. Söz konusu taraflar bu rapordan kendi paylarına düşen çıkarımlara ulaşabilirler ancak rapor sadece herhangi bir taraf için hazırlanmış değildir.
3. Raporda yer alan sektöre ilişkin değerlendirmeler bireysel firmalar için doğru olmayabilir. Her bir firmanın kendisine özgü özellikleri yine sadece o firmaya özgü çözümler gerektirir. Bu rapor genel bir tablo sunmakta olup, bireysel firmaların durumları raporda bahsedilen genellemelerden çok farklı olabilir.
4. Söz konusu rapor, sektörde yer alan tüm taraflara ilişkin değerlendirmeleri, sadece otomotiv distribütörleri temsilcilerinden elde edilen bilgiler ışığında yansıtmaktadır.

1.7.5. Araştırmanın Bulguları

PAZAR YAPISI

- Otomotiv sektörü katılımcılar tarafından özellikle AB pazarıyla karşılaştırıldığında henüz doymamış bir sektör olarak tanımlanmıştır. Pazar yapısının oldukça volatil olduğu belirtilmiştir. Sektörde alıcı başına 110 araç düşmektedir ve bu rakamın 400 - 500'e kadar çıkması umut edilmektedir.

TALEP

- Sektörün temel sorunlarından biri birincil (ürüne ilişkin) talebin yaratılmasıdır. Mevcut pazarı paylaşmak yerine tüm distribütörlerin biraraya gelerek otomotiv talebini arttırmaya yönelik çalışmalar içinde olmaları bir başka deyişle

pazar yaratmaları önemlidir. Yaratılan pazarın paylaşımı mevcut ekonomik kriz de düşünüldüğünde ikinci planda ele alınması gereken bir durumdur. Öncelik pazar talebinin arttırılmasıdır. Pazarın doymamış olmasının gerekçeleri aşağıdaki şekilde belirtilmiştir:

- Gelir seviyesinin düşüklüğü
- Nüfusun demografik özellikleri
- Yüksek vergi oranları

HÜKÜMET

- Sektöre ilişkin en önemli sorunlardan birinin sektörde mevzuata ilişkin sorunların varlığı ve yapılaşma yokluğu olduğu belirtilmiştir.
- Sektörde plansızlık ve belirsizlik ve hükümetin sektörü en önemli vergi kaynaklarından biri olarak görmesi sonucunda ortaya çıkan plansız ve belirsiz bir devlet politikasının hem otomobil distribütörleri hem de tüketicileri tedirgin hale getirmektedir. Otomobilin bir lüks tüketim olduğu imajının sadece tüketici de değil, aynı zamanda devlette de mevcut olması vergilendirme politikalarının lüks tüketim bazında gerçekleşmesine neden olmaktadır.
- Otomotiv sektörünün Türkiye’de yüzde yüz kayıtlı sektörlerden biri olup devlete vergi konusunda en önemli katkılardan birini yaratmasına rağmen devletin, sektörü vergi geliri açığını kapamada başta gelen sektör olarak görmektedir. Devlet vergi açığını kayıt dışı aktörler yerine kayıtlı aktörlerle kapatmaya çalışmaktadır. Vergi miktarının yüksek oluşu talebi bastırmaktadır. Bu durumda sektörün iskontolara yöneldiği görülmektedir. Sektörden en çok kazanç sağlayan taraf devlettir.
- Devlet bürokrasisinde sektörle ilgili kararlarda söz sahibi kişilerin sektörü çok iyi tanımadıkları ve anlamadıkları ifade edilmektedir.
- Sektörün aktörleri aşağıdaki gibi sıralanabilir:
 - Devlet
 - Yetkili satıcılar
 - Distribütörler
 - Tüketiciler
 - Karayolları
 - Medya
 - Sigorta kuruluşları

Devletin aktif ve müdahil rolü sektörün diğer aktörlerini (tüketiciler, distribütörler vs.) aşırı derecede reaktif hale getirmekte ve sektör kararlarında aktif ve hatta

proaktif olabilmelerini imkansız kılmaktadır.

- Ayrıca ülkede sıklıkla yaşanan siyasi ve ekonomik krizlerin sektörü olumsuz bir şekilde etkilemektedir. İhracat ve talep açısından son yılların en kötü durumuyla karşı karşıya kalınmış olup iç piyasayı hareketlendirecek bir plan mevcut değildir.
- Sektörün en önemli sorunlarından biri de sektörde yer alan taraflar arasındaki güven sorunudur. Her bir taraf kendi menfaati doğrultusunda hareket etmektedir. Hükümet sanayi tarafını göz ardı ederek yasal düzenleme yapmaktadır.

TÜKETİCİ

- Sektörün bir diğer sorunu da tüketicilerin otomobili bir servet ve yatırım aracı olarak algılamalarıdır. Tüketicilerin zihninde otomobilin diğer ürünlere kıyasla daha rutin bir şekilde satın alınabilecek ürün şeklinde konumlandırılması gerekmektedir.
- Fiyatlarda talebi canlandırmaya yönelik hızlı düşüşler tüketiciyi harekete geçirmekten ziyade daha çok beklemeye yöneltmektedir.

EKONOMİK KRİZ

- Otomotiv sektörü ekonomik krizden en çok etkilenen sektörlerin başında gelmektedir. Otomobilde talep tahmini kriz tahminine dönmüştür. Kriz talep tahmininin bir girdisi (bağımsız değişkeni) haline gelmiştir.
- Sektörde olumsuz etkilenmenin en temel gerekçesi tüketicideki ve ticari kesimdeki moral eksikliğinin otomobil satışlarına doğrudan yansımalarıdır.
- Kur artışları bu sektörde yer alan firmaları doğrudan etkilemektedir. Kur üzerinden vergi ödendiğinden, kur yüksekse ödenen vergi elde edilmeyen kâr vergisi olmaktadır.
- Bankaların kredi vermede son derece seçici davranması ve faizleri arttırması talebi tamamen kısmıştır. Talep yüksek olmakla beraber finansmanla desteklenememektedir. Otomobil talebinin ertelenebilir olması talebi daha da bastırmaktadır. Bin kişiye 92 otomobil düşmesine ve pazar potansiyelinin yüksek olmasına rağmen, talebin finansmanla desteklenmesi krizin en önemli nedenlerinden biridir.
- Otomotiv sektörü krizin göstere sektörlerinden biri ve en kırılgan

sektörlerinden biridir. Devletin otomotiv sektörünü itici güç olarak kabul etmemesi krizde sektörü daha da kötü hale sokmuştur.

- Krizin belirsizliği talebin harekete geçmesini engellemektedir. Tüketici fiyatların daha da düşeceği ümidiyle satın alma kararını ertelemektedir. Bu bağlamda Hurda Kanununun çıkmasıyla hurda indirim, indirim beklentisinin son noktaya ulaştığı fikrini vererek tüketiciyi harekete geçirebilir. Bu noktada, bankalarında bu konuda kolay ve ucuz finansman desteği sağlaması bu hareketi hızlandırabilir. Bankalardan kredilendirmede uygulanan vergilerin düşürülmesi fayda sağlayabilecektir. Aynı zamanda emisyon hacmi ve çevresel konularda da hurda kanunu olumlu katkılar yapabilecek bir kanundur. Hurda aracın yeni araca dönüşmesi maliye'ye de önemli bir vergi katkısı sağlayacaktır.

1.7.6. Sektörün Önerileri

Bu başlık altında mikro bazda (sektör içi) ve makro bazda bazı değerlendirmelere yer verilecektir. Kalitatif araştırmalar doğası gereği öneri geliştiren değil, hipotez geliştiren araştırmalardır. Bununla birlikte özellikle odak grup görüşmeleri katılımcılarının ürettiği fikirlere dayanarak bazı genel öneriler geliştirilmiştir.

- Otomotiv sektörüne yan sanayi ve diğer ilişkili sektörlerle birlikte holistik bakılmaması en önemli sorunlardan biridir. Sektörde yaşanan problemler beraberinde diğer ilişkili sektörleri ve hatta devletin mali gelir kaynaklarını da olumsuz etkileyebilecek güce sahiptir.
- Sektörün önemli problemlerinden biri de hükümetle ilişkilidir. Bu konuda önemli adımların acilen atılması gereklidir. Belirli yasal düzenlemelerin ivedilikle gerçekleştirilmesi, bu durumun sektörün önde gelen firmaları ve dernekleri tarafından dikkate alınması ve bir ilerleme kaydedilmemesi durumunda gerekli düzenlemelerin bir an önce gerçekleştirilmesi için ilgili mercilere baskı yapılması öncelikli bir konudur. Bu bağlamda ülke kalkınmasında otomotiv sektörünün önemi vurgulanmalı, BusinessWeek, Capital, Forbes, Turkish Time gibi iş dünyasına yönelik dergilerde bu yönde beyanatlar, makaleler çıkarılmalı, periyodik bilişim panelleri, toplantıları, vs. düzenlenmeli ve bu toplantılarda basının ilgisi çekilmelidir.
- Sektörün en önemli dezavantajlarından biri, özellikle kriz öncesinde pazarlama çevresi analizinde kısa vadeli öngörülerle başarılı bir performans çizilememesi ve sonuçta genel olarak proaktif davranma yerine reaktif davranmak

durumunda kalınmış olmasıdır.

- Sektör içi rekabet çok yoğundur. 8-10 adet büyüklük açısından benzer birbirine yakın marka yoğun bir şekilde rekabet etmektedir. Aynı marka içinde bile yoğun rekabet (cannibalization) yaşanmaktadır. Bayilerin pazara giriş maliyetleri plazalar yüzünden oldukça yükselmiş durumdadır.
- Belirli bir sektörde rekabet düzeyini etkileyen kriterlerden biri küçük firmaların sayısı ve sektöre hakim firmaların varlığıdır. Sektörde büyüklükleri eşit veya benzer firma sayısı artıkça ve sektöre hakim firma sayısı azaldıkça sektör içi rekabet artma eğilimine girer. Sektör içi rekabeti değerlendirmede yararlanılan bir diğer kriter ürün farklılaştırmasıdır. Burada ürün kelimesinden kastedilen sadece fiziksel ürün olmayıp “ürün + hizmet” toplamını ifade etmektedir. Bir sektörde ürün farklılaştırması ne kadar azsa, rekabet o derece artma eğilimi gösterir. Otomotiv sektörü yine ağırlıklı olarak fiyata dayalı ürün farklılaşması ile bu konuda olumsuz ve rekabet artırıcı bir tablo çizmektedir. Sektörde fiyat dışı ürün farklılaştırmasının çok düşük düzeylerde olması bunu başaracak öncü firmalara önemli rekabet üstünlükleri sağlayabilir. Sektördeki firmaların bunu avantaja dönüştürmeleri mümkündür.
- Sektör tek başına (devlet ve bankaların finansman desteği olmaksızın) talep yaratabilme şansına sahip değildir. Bununla birlikte, sektörün pazarı büyütme adına birtakım adımları beraberce ve organize bir şekilde atmasıdır. Sektörde yer alan ODD gibi oluşumlar bu tür çabaları teşvik ve organize edecek altyapı imkanlarını sağlayabilirler. Ayrıca, iç pazarın büyümesi yabancı yatırımı çekme etkisi gösterir. Rusya’daki iç pazarın dinamik büyümesi otomotiv şirketlerinin Rusya’ya yatırım yapmasını teşvik etmiştir.
- Satış anlayışı “bir kerelik müşteri” anlayışından (one time customer), ömür boyu müşteri (life time customer) anlayışına geçişte önemli bir engeldir. Bu bağlamda, özellikle bayilerin katma değer sağlayan hizmetler yaratarak, tıpkı bir aile hekimi gibi ömür boyu müşteri yaratmaya ve müşterinin getireceği ömür boyu bağlılığı sağlamaları gerekmektedir. Önemli olan ürünü stokladıktan sonra ürüne uygun müşteri aramak değil, müşteriyi bulup ona uygun ürün getirmek olmalıdır. Bu da müşterinin istek ve ihtiyaçlarının belirlenmesini içeren pazarlama anlayışını gündeme getirir. Sektörde özellikle krizle beraber yoğun bir satış anlayışı hakimiyeti izlenmeye başlanmıştır.
- Müşterinin değiştirme engellerinin (customer switching barrier - müşterilerin marka değiştirmede rahat hareket edebilmeleri) düşük olması rekabeti artıran

bir diğer önemli nedendir. Değişirme engelinden kastedilen müşterinin bir başka marka veya modele yönelmesinde etkili olan caydırıcı etmenlerin varlığıdır. Müşteri ne kadar kolay bir şekilde bir satıcıdan diğerine geçiş yapabiliyorsa (düşük değişirme engeli), rekabet o kadar şiddetli olur. Bu durum ayrıca sadık müşteri oranını da doğrudan etkiler. Otomotiv sektöründe değişirme engelleri son derece düşüktür.

- Finansman sorununun bertaraf edilebilmesi için devlet tarafından bir kredi sigorta sistemi geliştirmek yarar sağlayabilir.

İKİNCİ BÖLÜM: AB OTOMOTİV SEKTÖRÜ

2.1. AB OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN GENEL YAPISI

Otomotiv sektörü açısından önem taşıyan bir diğer pazar Avrupa Birliği pazarıdır. Pek çok büyük otomotiv üreticisini bünyesinde barındırmasının yanında, ticari anlaşmaların sağladığı kolaylıklara bağlı olarak ticarete sahip olduğu kolaylıklar açısından da Avrupa pazarı dünya otomotiv sektöründe yer alan büyük oyuncular arasında yer almaktadır.¹⁵ 2007 yılında geliştirilen maliyet tasarrufu ve yeniden yapılandırma programları benimsenmesi ile birlikte otomobil üreticilerinin karlarında artışlar meydana gelmiştir. Ancak Batı Avrupa pazarına ilişkin talepteki düşüşün orta vadeli kar hedefleri açısından problemler yaratacağı düşünülmektedir.

Özellikle 2000 ve 2003 yılları arasında dönem haricinde Batı Avrupa pazarında 1990'lı yıllardan itibaren bir süreklilik ve denge sağlanabilmişti. Ancak geçen yıllarda bu dengede bozulmalar meydana gelmeye başladı. 2004 yılında birliğe katılan ülkelerin gelecekte satış büyümesi elde edilmesini sağlayacağı beklenmekteydi. Ancak Avrupa Birliği'nde beklenen satış artışının meydana gelmemesinin ardında farklı nedenler bulunmaktaydı. Bu durumun ardındaki en önemli neden ikinci el otomobillere ilişkin talebin yüksek oluşuydu. Romanya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Polonya ve Macaristan'da belli ölçüde yeni araçlar açısından satış artışları yaşanmıştır. Özellikle Romanya'da 2007-08 yılları arasında ekonomik durumda yaşanan gelişmeler sonrasında %25'lik bir satış artışı gerçekleşmiştir. Polonya'da da satışlar 2007 yılında %27 oranında artış sağlamıştır. Ancak 2008 yılı itibariyle Avrupalı araba üreticilerinin büyümelerinde yavaşlamalar meydana gelmiştir.¹⁶ Avrupa pazarında 2008 yılı itibariyle yeni araç kayıtları/satışlara ilişkin rakamlar şu şekildedir:

Tablo 2.1: Batı Avrupa Ocak-Ekim 2008 Yeni Araç Kayıtları

Yeni Araç Kayıtları -TÜM AVRUPA*	Ocak - Ekim 2008	Ocak-Ekim 2007	%Değişim 08/07
Yeni Araba Kayıtları	12.828.310	13.580.242	-%5.5
Yeni Hafif Ticari Araç Kayıtları	1.765.967	1.889.767	-%6.6
Yeni Ağır Ticari Araç Kayıtları**	377.934	380.099	-%0.6
Yeni Otobüs Kayıtları	40.176	37.021	%8.5
Toplam Kayıtlar	15.012.387	15.887.129	-%5.5

Kaynak: ACEA EU Economic Report December 2008

*AB 27

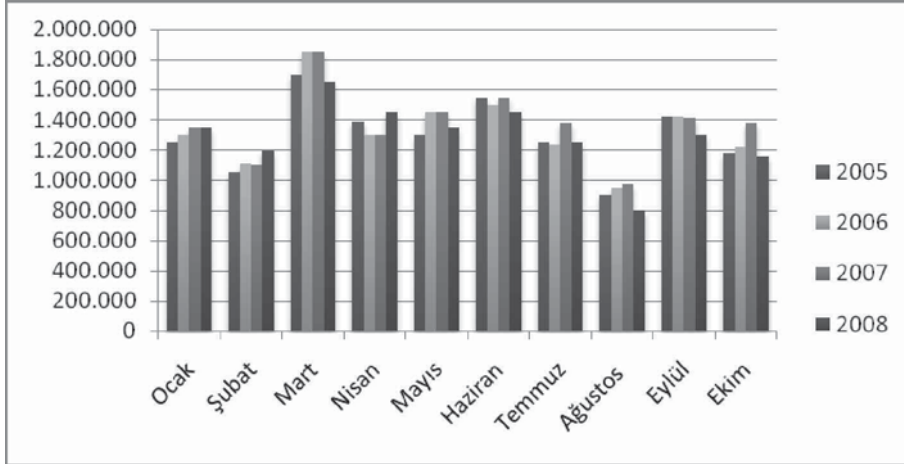
** Otobüsler dışındaki ağır ticari araçlar

Tabloda görüldüğü gibi hem binek otomobil hem de otobüsler dışında kalan

¹⁵ European Automobile Manufacturers Association, The Automobile Industry Pocket Guide, 2008

¹⁶ PwC. "Will You Have The Curve?", Global Automotive Perspectives 2008.

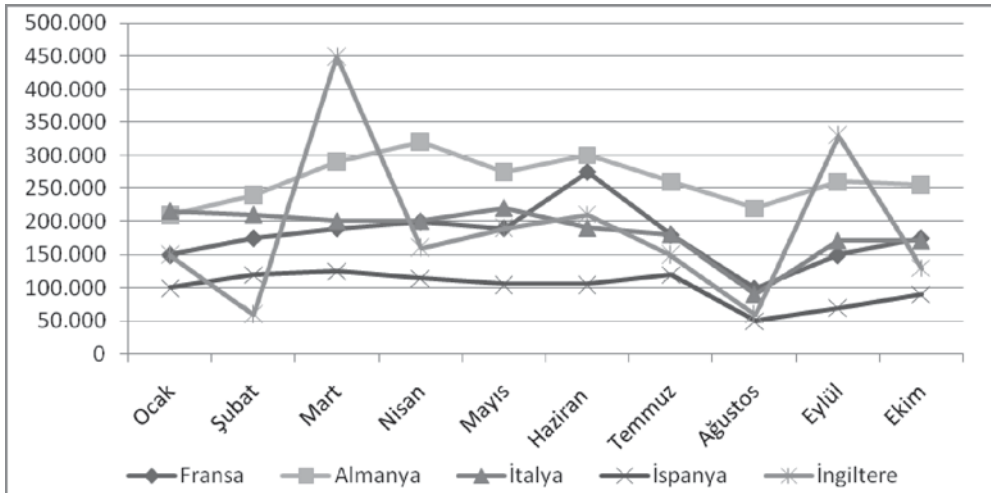
ticari araç kayıtlarında 2007 ve 2008 yılları arasında düşüş yaşanmıştır. 2005 ve 2008 yılları arasındaki otomobil kayıtları aşağıdaki grafikte özetlenmiştir.



Şekil 2.1: AB Pazarında Aylar İtibariyle Binek Otomobil Kayıtları

Kaynak: ACEA, EU Economic Report December 2008

Ocak, Şubat ve Nisan ayları dışında kalan tüm aylarda 2008 yılında binek otomobiller pazarında gerçekleşen kayıt sayıları diğer yıllara kıyasla daha düşük olmuştur. Bu durum 2008 yılında yaşanan ekonomik gelişmelerin Avrupa pazarını da etkilediğini göstermektedir. Avrupa pazarında güçlü olan ülkelerden Fransa, Almanya, İtalya, İspanya ve İngiltere'nin 2008 yılı yeni araç satış rakamları ise şu şekildedir:



Şekil 2.2: Avrupa Birliğinin Güçlü Ülkelerinde Yeni Binek Otomobil Satış Oranları

Kaynak: ACEA

Almanya, Fransa, İtalya, İspanya ve İngiltere’de 2008 yılında kaydı alınan yeni otomobil sayıları incelendiğinde İngiltere dışında kalan ülkelerin satış rakamlarının fazla dalgalanmadığı görülmektedir. Almanya’da 2007 yılına kıyasla 2008 yılında araç kayıtlarında %2.9’luk bir artış meydana gelmiştir. Almanya otomobil pazarında istikrarlı bir büyümenin yaşandığını söylemek mümkündür. Ancak 2008 yılında karbondioksit düzenlemelerine karşın Almanya’da bulunan otomobil üreticilerinin belirsiz tavırlarının pazarda bir durgunluk yaratacağı düşünülmektedir. AB’nin en güçlü pazarlarından bir diğeri olan Fransa’da 2008 yılının ilk sekiz ayında bir büyüme yaşamıştır. Özellikle uygulanan teşvik planları ve karbondioksit uygulamalarının Fransa pazarında ileriki dönemlerde de büyüme sağlaması beklenmektedir. İngiltere 2008 yılına olumlu şekilde başlamasına karşın 2008’in üçüncü ayı itibarıyla pazardaki satışlarda bir düşüş gerçekleşmiştir. Bu düşüşün ardında gayrimenkul fiyatlarına ilişkin olumsuz gelişmelerin ardından tüketicilerin güveninin düşmesidir. İlerleyen dönemlerde İngiltere pazarında satışların daha da düşmesi beklenmektedir. İtalya 2007 yılına çok olumlu başlamış olsa da 2008 yılı İtalya otomobil pazarı açısından olumlu gelişmeler yaşamamıştır. 2007 yılında pazarın büyümesinin ardında devlet teşviklerinin etkisi vardır. Ancak 2008 yılında teşviklerin sürmesinin piyasada olumlu bir gelişmeye neden olmayacağı düşünülmektedir. İspanya pazarı ise 2007 itibarıyla düşüşe geçmiştir. 2008 yılının ilk sekiz ayında da bu düşüş sürmüştür. Sekizinci aydan sonra pazarda göreceli olumlu bir gelişme olsa da İspanya pazarındaki küçülmenin belli bir oranda devam etmesi beklenmektedir¹⁷. AB pazarına ilişkin değerlendirmelerin yapılmasında son olarak İthalat ve İhracat rakamları değerlendirilecektir.

Tablo 2.2: Avrupa Birliği İthalat ve İhracat

	Değer				
	1990	2000	2005	2006	2007
AB (27 Ülke)	-	287.180	493.393	538.352	635.537
AB İçi İhracat	-	216.416	363.147	394.319	466.252
AB Dışı İhracat	-	70.764	130.246	144.033	169.285
TOPLAM İHRACAT	-	287.180	493.393	538.352	635.537
AB (27 Ülke)	-	245.244	418.041	458.969	543.100
AB Dışı İthalat	-	32.091	54.946	64.983	76.848
AB İçi İthalat	-	213.153	363.095	393.986	466.252
TOPLAM İTHALAT	-	245.244	418.041	458.969	543.100

Kaynak: WTO, International Trade Statistics, 2008

¹⁷ Infomag, “Yüksek Benzin Fiyatları ve Zayıf Ekonomik Koşullar Nedeniyle Küresel Otomobil Satışları Düşmeye Devam Ediyor”, Aralık 2008.

Avrupa Birliği'nin ithalat ve ihracat rakamlarında geçen yıllar içerisinde artış meydana gelmiştir. İçerideki ekonomik birliğin beraberinde getirdiği avantajlar nedeniyle AB ülkelerinin ithalat ve ihracat hacimlerinin büyük bir kısmı ekonomik birlik içerisinde meydana gelmektedir.

Avrupa'da otomobil satışları 2008'de son 15 yılın en sert düşüşünü gerçekleştirdi. Satışlar aralık ayında % 17,8 ve geçen yılın tamamında % 7,8 gerilemiştir. Otomotiv ihracatının ezici çoğunluğunun yapıldığı Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde ise yüksek oranlı ihracat düşüşleri dikkati çekmiştir. 1-15 Ocak döneminde, Yunanistan ve Letonya dışındaki tüm AB ülkelerinde ihracat, geçen yılın aynı dönemine göre, % 50-99,4 aralığında düşüş göstermiştir. Alman Otomotiv Endüstrisi Derneği (VDA), Almanya'nın Aralık 2008'de 223 bin adet araç ihraç ettiğini, böylece Aralık 2007'ye göre ihracatının % 22 gerilediğini açıklamıştır. Açıklamada, 2008 yılının tamamında 4,13 milyon adet araç ihraç edildiği, ihracatın bir önceki yıla göre % 4 azaldığı da belirtilmiştir. Aralıkta dışardan olan talebin % 32 ve ülke içinden olan talebin ise % 21 düştüğü kaydedilen açıklamada, aynı ayda 275 bin adet araç üreten otomotiv şirketlerinin üretiminin de % 22 gerilediği ifade edilmiştir.

2007 yılına oranla 2008'de Avrupa'da araba satışlarında % 7,8 düşüş olduğu görülmektedir. 27 AB ülkesinde bu oran % 7,9 olurken, ülke bazında en büyük düşüş % 28,1 ile İspanya'da görülmüştür. İtalya'da % 13,4, İngiltere'de % 11,3 olan araba satışındaki düşüş, Almanya'da % 1,8, Fransa'da ise % 0,7 olarak diğer gelişmiş ülkelere nazaran çok daha az olmuştur. Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği'nin Malta ve Kıbrıs Rum kesimi dışındaki 25 AB üyesiyle İsviçre, Norveç ve İzlanda'yı kapsayan verilerine göre, bir önceki yıl 15 milyon 960 bin otomobilin satıldığı Avrupa pazarı, 2008 yılında yaşanan daralmayla 14 milyon 712 bine gerilediği görülmektedir. Geçen yıl Batı Avrupa pazarında satışlar sadece % 1'le İsviçre, % 2'yle Belçika ve Lüksemburg, % 6'yla Portekiz ve % 11'le Finlandiya'da artarken yeni AB üyelerinden Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Litvanya, Polonya, Slovakya ve Slovenya'da küçük artışlar kaydedilmiştir. Oto satışlarının 2008'de en çok gerilediği ülkeler % 43'le İzlanda, % 41'le Letonya, % 28'le İspanya, % 21'le Estonya ve % 17'yle İsveç şeklinde sıralanmıştır. Satışlar Avrupa'nın en büyük pazarı Almanya'da % 1,8 gerileyerek 3 milyon 90 bine inerken İtalya'da % 13,4 düşüşle 2 milyon 160 bin düzeyinde gerçekleşmiştir. İngiltere'de geçen yıl % 11,3 kayıpla 2 milyon 132 bin otomobil satılırken Avrupa'nın dördüncü büyük pazarı Fransa'da binde 7 gerilemeyle 2 milyon 50 bin yeni otomobil satılmıştır.¹⁸

Geçtiğimiz kasım ayı içinde Macaristan'da yeni otomobil satışlarının % 28.7 düşüşle tarihi rekora gittiği, 2008 başından bu yana ise düşüşün % 10 civarında olduğu açıklandı. Macaristan Otomobiller Birliği'nden yapılan açıklamada, küresel mali kriz nedeni ile 2009 yıl da yeni otomobil satışlarında büyük düşüşler yaşanmasını bekledikleri bildirmişlerdir. Macaristan'da otomobil markaları yaşanan düşüşlerden yola çıkarak satışlarını artırabilmek için kampanyalar düzenlenmektedir. Bazı otomobillerde % 30'a varan indirimler yapılmasına rağmen, işlerini kaybetmek korkusundaki Macar halkı yeni araba almaya çekinmektedir.¹⁹

Küresel krize rağmen Belçika'da otomobil satışları geçen yıl toplamı 536 bin adetle tarihinin en yüksek seviyesine çıkmıştır. Belçika Otomobil Üreticileri Birliği'nin verilerine göre satışlar, küresel krizin etkilerinin yakından hissedildiği Ekim ayında % 6,8 oranında, Kasım'da % 16,4 ve Aralık'ta % 7,84 gerilese de ilk 3 çeyrekteki güçlü taleple yılı artıda kapatmıştır.

Bir önceki yıl 525 bin otomobilin satıldığı Belçika'da daha önceki rekor 526 bin adetle 2006 yılında kırılmıştı.²⁰

2.2. AB OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE VERGİLER

Motorlu taşıtların vergilendirilmesi pek çok ülkede önemli bir vergi kaynağıdır. Ancak, MTV oranlarının yüksek olmasına rağmen Türkiye'de toplam vergi hasılatı içinde önemli bir paya sahip değildir. Avrupa'da alınan MTV ise Türkiye'ye kıyasla daha düşüktür, aşağıdaki tablo kıyaslama yapılabilmesi açısından bazı Avrupa ülkelerindeki MTV ile Türkiye'deki MTV'yi vermektedir.

¹⁹ Macaristan'da Otomotiv Can Çekişiyor, <http://cnnturk.com>.

²⁰ Belçika'da Otomobil Satışları Krize Rağmen Rekor Kırdı, <http://hurriyetoto.com>.

Tablo 2.3: TÜRKİYE ve BAZI AVRUPA ÜLKELERİNDE MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ (EURO)

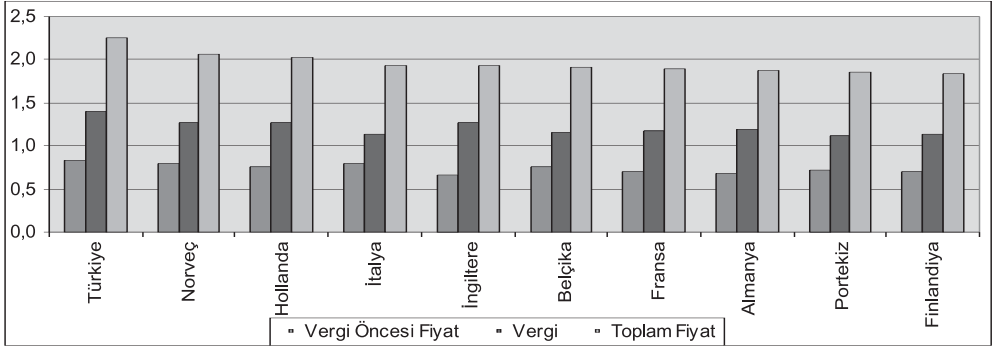
	Araç türü			
	Mini	Orta	Lüks	Spor
Avusturya	82	207	518	426
Belçika	167	259	1.142	300
Almanya	81	128	272	117
Danimarka	81	215	633	284
Finlandiya	43	82	126	78
Fransa	56	105	859	466
İtalya	99	187	484	308
Hollanda	312	556	1.075	522
Portekiz	16	38	198	83
İspanya	96	160	286	147
İsveç	118	147	162	118
İngiltere	154	156	229	181
Türkiye	185	521	1.229	-

Kaynak: KIZILOT, KILIÇ, MÜDERRİSOĞLU, a.g.e., 101.

AB ülkelerinde alınan MTV'nin Türkiye kıyasla çok daha düşük olduğu tabloda rahatlıkla görülebilmektedir. Ancak, **kişi başına düşen milli gelir açısından Türkiye'nin 4-5 katı olan AB ülkelerinde, ödenen MTV'nin Türkiye'dekinin yarısı hatta 1/3'ü kadar olması, Türkiye'deki vergi sisteminin çarpıklığına ilişkin bir başka çarpıcı örnektir.**²¹

Avrupa ülkelerinde motorlu araçlar üzerinden alınan vergilerde çevreye duyarlı ya da çevreyi daha az kirleten araçlardan daha az vergi alınmaktadır. Örneğin İngiltere'de aracın CO₂ emisyonu arttıkça yani çalışırken çıkardığı zararlı gaz arttıkça, araçtan alınan motorlu taşıt vergisi de artmaktadır.²² AB genelinde hali hazırda CO₂ ile ilgili vergi düzenleri önemli ölçüde değişiklik göstermektedir. Örneğin İtalya yeni bir araç alınırken bir kereye mahsus olmak üzere teşvikte bulunmaktadır. Fransa ve İngiltere'de ise CO₂ emisyonları özel mülkiyet kapsamındaki araçların ve şirket araçlarının vergilendirilmesinde sistematik bir şekilde kullanılmaktadır. Benzer şekilde Fransa, İngiltere ve Lüksemburg CO₂ emisyonlarını araçların vergilendirilmesindeki tek unsur olarak ele almaktadır. Diğer ülkeler ise motorlu araçların vergilendirilmesinde CO₂ emisyonları, araçların fiyatları, motor kapasiteleri gibi bir dizi farklı unsurun birleşiminden oluşan kriterleri uygulamaktadır. Bazı ülkeler ise vergi oranlarının adım adım artırıldığı kesme noktalarını daha keyfi biçimde uygulamaktadır. CO₂ ile ilgili vergilendirmelerin

mevcut olduğu ülkeler: Avusturya, Belçika, Kıbrıs, Danimarka, Finlandiya, Fransa, İrlanda, İtalya, Lüksemburg, Hollanda, Portekiz, İspanya, İsveç ve İngiltere'dir.²³

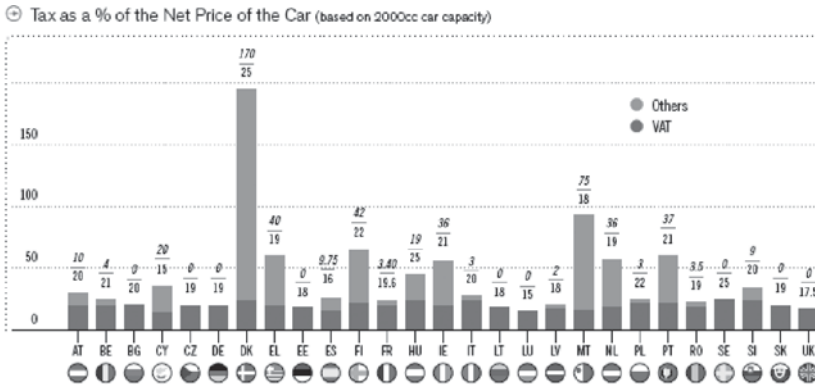


Şekil 2.3: DÜNYA'DA BENZİNİ EN PAHALIYA SATAN İLK ON ÜLKENİN BENZİNDEN ALDIĞI VERGİ (\$/LITRE)/VERGİ (\$/LITRE)

Kaynak: OECD, IEA; Energy Prices and Taxes, 2008.

Türkiye'de sadece akaryakıt satışından elde edilen ÖTV'nin; sayısı 700 bine yaklaşmış kurumlar vergisi mükellefinin ödediği toplam verginin yaklaşık iki katından fazla olması düşündürücüdür.²⁴ Akaryakıttan alınan vergilerin toplamı, akaryakıt fiyatının 3/4'nü oluşturmakta, söz konusu oran nedeniyle Türkiye dünyanın en pahalı benzinini tüketmektedir.

AB ülkelerinde verginin motorlu taşıtın nihai fiyatının yüzde kaçını teşkil ettiğine ilişkin tablo aşağıdaki gibidir.



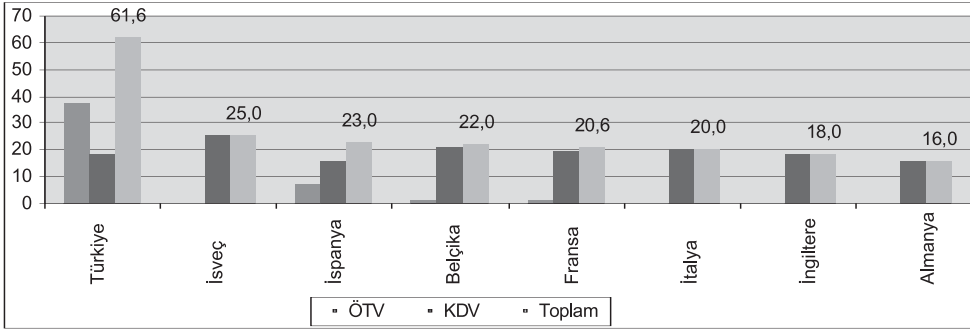
Excise Duties on Fuels in €/1000 liters

	AT	BE	BG	CY	CZ	DE	DK	EE	EL	ES	FI	FR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK	EU minimum rates
Unleaded Petrol	447	592	322	303	419	657	537	288	331	396	588	607	376	443	564	287	462	300	474	679	416	583	327	371	400	415	713	359
Diesel	347	331	274	248	352	470	364	245	276	302	319	424	309	368	423	245	290	256	332	371	288	364	260	399	323	388	713	302

²³ ACEA, The Automobile Industry Pocket Guide, 2008. www.acea.be

²⁴ KIZILOI, KILIÇ, MÜDERRİSOĞLU; a.g.e., s. 96.

Kaynak: ACEA, The Automotive Industry Pocket Guide, 2008



Şekil 2.4: BAZI AVRUPA ÜLKELERİNDE OTOMOBİL SATIŞI ÜZERİNDEN ALINAN ÖTV VE KDV

Kaynak: KIZILOT, KILIÇ, MÜDERRİSOĞLU, a.g.e., s. 101.

NOT: Türkiye'deki rakamlar en alt düzeyde %37 ÖTV ve %18 KDV, toplam %61,6 olarak hesaplanmıştır, en üst oran %84 ÖTV, %18 KDV toplamda %117,1'dir. 10 AB ülkesinde (Avusturya, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Yunanistan, İrlanda, Lüksemburg, Hollanda, Portekiz ve İspanya) yeni araç satışında "tescil vergisi" adı altında bir vergi alınıyor.

2.3. AB OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE REKABET

2.3.1. Giriş

Avrupa Birliği'nde motorlu taşıt dağıtım anlaşmalarının farklı kurallara tabi tutulması yönündeki uygulama, Topluluğun yürütme organı olan Komisyon'un sektöre ilişkin verdiği ilk bireysel muafiyet kararı olan BMW Kararı²⁵ ile başlamıştır. İlgili kararda Komisyon, motorlu taşıtlar sektörünün yapısı gereği hem münhasırlık hem de seçici dağıtım sistemi özelliklerini içeren dikey anlaşmalara konu olması sebebiyle, o tarihte yürürlükte olan münhasır bayilik anlaşmalarına ilişkin 67/67 sayılı Tüzük'ün²⁶ bu tür anlaşmaları kapsamadığı sonucuna ulaşmıştır.

Komisyon'un söz konusu muafiyet kararı sektördeki diğer firmalara "yol gösterici" olacak şekilde kaleme alınmış ve firmaların dağıtım anlaşmalarını bu

²⁵ AB Komisyonu'nun 13.12.1974 tarihli Bayerische Motoren Werke AG Kararı, Resmi Gazete (RG) L 29, 3.2.1975, s. 1.

²⁶ AB Komisyonu'nun, 8.12.1972 tarih ve 2591/72 sayılı Tüzük ile 23.12.1982 tarih ve 3577/82 sayılı Tüzük uyarınca değişik, 22.3.1967 tarih ve 67/67/EEC sayılı Tüzüğü, RG 57, 25.3.1967, s. 869.

²⁷ Bkz. AB Rekabet Politikası Hakkında Dördüncü Rapor, 1974, par. 86.

karar doğrultusunda uyumlaştıracığı düşünülmüştür²⁷. Ancak bu hedef gerçekleşmeyip birçok otomobil üreticisi bireysel muafiyet alabilmek için Komisyon'a başvurmaya devam edince, işlem maliyetlerini azaltmak ve sektördeki hukuki belirsizliği ortadan kaldırmak için, BMW Kararı'nda belirtilen prensipler doğrultusunda sektöre özgü yeni bir grup muafiyeti düzenlemesi olan 123/85 sayılı Tüzük²⁸ yürürlüğe sokulmuştur. Söz konusu Tüzük uyarınca, motorlu taşıtlar sektöründeki dikey anlaşmalar bakımından muafiyet tanınan kısıtlamalar ana hatlarıyla aşağıdaki gibidir:

- Seçici dağıtım sistemine özgü kısıtlamalar olan yetkisiz satıcılara yeniden satış yasağı getirilmesi ve satışla birlikte satış sonrası hizmetinin de verilmesinin zorunlu tutulması (3S);
- Münhasır dağıtım sistemine özgü hükümler olan münhasır bölge ve/veya müşteri tahsis;
- Herhangi bir zaman sınırı olmaksızın, başka marka araçları ya da eşdeğer kalitede olmayan yedek parçaları satmayı engelleyen rekabet etmeme yükümlülükleri;
- Sözleşmelerde bulunması şart olan hususlar bakımından, belirli süreli sözleşmelerin en az 4 yıl olması zorunluluğu ve belirsiz süreli sözleşmelerin en az bir yıllık feshi ihbar süresi içermesi zorunluluğu.

123/85 sayılı Tüzük on sene yürürlükte kalmış ve 1995 yılında sektöre ilişkin yeni bir grup muafiyeti düzenlemesi devreye girmiştir. Esasen söz konusu 1475/95 sayılı Tüzük²⁹ ile 123/85 sayılı Tüzük'te belirlenen ana prensiplere sadık kalınmış; yalnızca on yıllık uygulama sonucunda eksikliği ya da aksaklığı tespit edilen ikincil hususlarda değişiklikler ve eklemeler yapılmıştır. 1475/95 sayılı Tüzük'te muafiyet verilebilmesi için sözleşmelerde bulunması gerekli hususlar ile sözleşmelerde bulunması yasak olan hususlar birlikte düzenlenmiştir. Bu durum ilgili teşebbüslerin hareket alanını kısıtlaması sebebiyle uygulamada "dar elbise modeli" olarak adlandırılmıştır.

Söz konusu "dar elbise" etkisi ve 1475/95 sayılı Tüzük'ün tek pazar hedefini gerçekleştirmede başarısız sonuçlar vermesi nedeni ile 2002 yılında Komisyon

²⁷ AB Komisyonu'nun 12.12.1984 tarih ve 123/85 sayılı Tüzüğü, RG C 17, 18.1.1985, s. 4.

²⁸ AB Komisyonu'nun 28.6.1995 tarih ve 1475/95 sayılı Tüzüğü, RG L 145, 29.9.1995, s. 25.

³⁰ AB Komisyonu'nun 31.7.2002 tarih ve 1400/2002 sayılı Tüzüğü, RG L 203, 1.8.2002, s. 30.

tarafından 1400/2002 sayılı ve şu anda yürürlükte olan Tüzük³⁰ çıkarılmıştır.

2.3.2. Uygulamada 1400/2002 Sayılı Tüzük

2.3.2.1. Genel Olarak

AB'de 1400/2002 sayılı Tüzük yürürlüğe girdikten sonra bazı motorlu taşıt üreticileri, daha önce Komisyon incelemelerine maruz kalmaları ve para cezasına çarptırılmaları nedeniyle daha garantili bir yol izlemek adına, dağıtım ve servis sistemlerini Komisyon ile müzakere halinde kurmak istemişlerdir. Komisyon'un Audi yetkili servis sistemine verdiği onay 1400/2002 sayılı Tüzük uyarınca Komisyon'un aldığı ilk karar olması bakımından önemlidir. Buna göre satış sonrası hizmetlere ilişkin dağıtım yapısını yeni düzenlemelere göre yeniden organize etmek isteyen Audi, yetkili servis ağını niteliksel seçici sistem esaslarına göre kurmayı taahhüt etmiştir³¹.

Aynı yönde diğer bir örnek ise Porsche servis sözleşmelerine ilişkindir. Komisyon tarafından yayınlanan basın duyurusunda, Porsche'nin satış ve servis anlaşmalarını yeni Tüzük hükümlerine göre modifiye ettiği ve servis ağını niteliksel kriterleri karşılayan bağımsız tamircilere açtığı ilan edilmiştir. Anlaşmalarında yaptığı değişiklikler ile Porsche, servis hizmetinin verilmesini, araçların satışı şartına bağlamayı sona erdirmiştir.

Komisyon'un 2006 yılında General Motors ve BMW aleyhine başlattığı soruşturmanın inceleme konularından birini yetkili servis ağına kabuldeki niteliksel kriterleri aşan yükümlülükler oluşturmaktadır³². Komisyon, yetkili servis ağının minimum niteliksel kriterleri karşılayan tüm adaylara açık olması gerektiğini ve böylelikle yetkili servis yoğunluğunun ve dağılımının pazar güçleri tarafından kendiliğinden belirleneceğini ifade etmiş ve teşebbüslerce anlaşmalar bu şekilde revize edilerek soruşturma kapatılmıştır.

2.3.2.2. Markalar Arası Rekabet

1400/2002 sayılı Komisyon Tüzüğü'nün Açıklanmasına Dair Kılavuz'un 12. sorusunda yetkili satıcının alımlarının %30'undan fazlasını almaya yönelik

³¹ Press Release - IP/03/80 - 20.01.2003; Press Release - IP/04/585 - 03.05.2004.

³² Press Release - IP/06/303 - 13.03.2006, Press Release - IP/06/302 - 13.03.2006.

http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/cases/decisions.html

olarak tasarlanan sadakat indirimlerinin dolaylı rekabet etmeme yükümlülüğü oluşturacağı ifadesinden aslında %30'a kadar olan alımlar için bu tip yükümlülüklerin getirilebileceği sonucu çıkmaktadır. AB Komisyonu tarafından yayınlanan Frequently Asked Questions (Sıkça Sorulan Sorular) metninde ise soru işaretleri tamamı ile netlik kazanmış bulunmaktadır. 7. soruya verilen cevapta, yetkili satıcının toplam alımlarının %30'unu belirli bir markadan alması yönünde yükümlülük getirilmesinin serbest olduğu ve yetkili satıcının toplam alımlarının %30'unun sağlayıcının markasından alma yükümlülüğüne tabi olması halinde yetkili satıcının alımlarının %70'ine kadarını diğer markalardan temin edebileceği ifade edilmiştir. Diğer sağlayıcıların da aynı yükümlülüğü getirmesi halinde ise yetkili satıcının en fazla üç ayrı markanın satışını gerçekleştirebileceği belirtilmiştir. Bu koşullarda Komisyon'un da %30 alım yükümlülüğünü minimum olarak kabul etmiş olduğu açıktır aksi takdirde yetkili satıcının en az üç ayrı markanın satışını gerçekleştirebileceğinin kabulü gerekirdi.

AB'de Komisyon'un 2006 yılında General Motors ve BMW aleyhine başlattığı incelemeler çok markalılık prensibi ve servis ağının oluşturulmasında esas alınacak niteliksel kriterler ve yetkili servis ağına girişte yaratılan suni engeller üzerinde odaklanmaktadır³³. Her iki teşebbüsün de dağıtım ağı üyeleri tarafından yapılan şikayetler neticesinde başlatılan incelemelerde Komisyon teşebbüslerin yetkili satıcılık ve yetkili servis anlaşmalarını incelemiş ve 1400/2002 sayılı Tüzüğe aykırılık oluşturan düzenlemelerin ve uygulamaların bulunduğunu tespit etmiştir. Komisyon'un uyarıları doğrultusunda teşebbüsler yetkili satıcıların alımlarının yüzdelere dayanan prim sistemlerini değiştirmiş, hedeflerin belirlenmesinde yetkili satıcıların mutabakatlarının aranması prensibini benimsemiş ve hedefler belirlenirken pazar şartlarının ve yetkili satıcıların çok markalılık tercihlerinin gözetileceğini kabul etmişlerdir.

Söz konusu değişikliklerle teşebbüsler, açıkça dağıtıcılarının ve servislerinin hâlihazırdaki tesis alanlarını çok markalılığa uygun şekilde rakip markalara yönelik de kullanabileceklerini kabul etmiştir. Ayrıca dağıtıcılarının ve servislerinin çok markalı bir bilgilendirme altyapısı "generic (multibrand) IT infrastructure" kullanabilmelerinin de önünü açmıştır. Bu altyapıya tesislerde kullanılacak işletme sistemleri, muhasebe metotları ve hesaplama usulleri de

³³ Press Release - IP/06/303 - 13.03.2006, Press Release - IP/06/302 - 13.03.2006.
http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/cases/decisions.html

dahildir. Tüm bunlara ek olarak, servisler ve dağıtıcılar rakip markalarla gerçekleştirdikleri faaliyetlere ilişkin ticari bilgileri ve sırları sağlayıcılara açıklamaya zorlanamayacaktır. Ayrıca, satış hedeflerinin belirlenmesinde dağıtıcıların da onayının alınacağı açıklığa kavuşturulmuştur.

2.3.2.3 .Bağımsız Temsilcilerin Teknik Bilgiye Erişimi

2007 yılında Komisyon tarafından Daimler Chrysler³⁴, Fiat³⁵, Toyota³⁶ ve General Motors³⁷ aleyhine verilen dört karar da bağımsız tamircilerin yetkili servislerle etkin rekabet edebilmeleri hedefine yöneliktir. Bu hedefin gerçekleşmesindeki temel faktörün bağımsız tamircilerin araçlara ilişkin teknik bilgiye yetkili servislerle eşit şartlarda ulaşabilmesi olduğunun altını çizen Komisyon, aksi uygulamaları şikayet konusu edilen teşebbüslerden bu yönde taahhüt almıştır³⁸. Komisyon'un ön değerlendirmesi üzerine bu teşebbüsler tarafından 31 Mayıs 2010 tarihine kadar geçerli olmak üzere şu taahhütlerde bulunulmuştur;

1. Teknik bilgilere³⁹ ilişkin internet siteleri araba modelleri ve tamir kısımlarına ilişkin tüm bilgileri içerecek şekilde düzenlenecektir.
2. Dört teşebbüs kendi yetkili tamircilerine verdikleri her türlü teknik bilgiye bağımsız tamircilerin de erişimini garanti edeceklerdir.
3. Bu bilgiler hiçbir ayırmacılık olmaksızın orantılı olarak sağlanacaktır.
4. Teknik bilgiler gecikme olmaksızın, kullanılabilir biçimde sağlanacaktır.

³⁴ OJ C 66/08, 22.3.2007, p. 18.

³⁵ OJ C 66/09, 22.3.2007, p. 21.

³⁶ OJ C 66/10, 22.3.2007, p. 24.

³⁷ OJ C 66/11, 22.3.2007, p. 27.

³⁸ Press Release - IP/07/1332 - 14.09.2007.

³⁹ Söz konusu taahhütlerde teknik bilgilerin erişime açılmasının kapsamı da açıklanmaktadır; İnternet sitelerinde daha fazla teknik bilgi bulunacaktır (ithalatçının yerel dili, ürün yelpazesi, vb.), teknik bilgilere ilişkin internet sitelerine erişim herhangi bir şarta bağlanamaz ve yetkili tamirciler ile bağımsız tamirciler arasında ayırmacılık yapılamaz, dört teşebbüs, yetkili tamircilere verilen her türlü teknik bilginin teknik bilgilere ilişkin internet sitelerinde gecikme olmaksızın yer almasını temin etmeyi garanti ederler.

2.3.2.4. Reorganizasyon

AB’de 1 Ekim 2002’de yürürlüğe giren 1400/2002 sayılı Komisyon Tüzüğü’ne yönelik olarak AB Komisyonu Rekabet Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan Açıklayıcı Broşür’de, reorganizasyonun tanımı ve koşulları üzerinde durulmuştur. Broşür’ün 59. sayfasında (soru 68), bir reorganizasyon ihtiyacının, üreticinin içsel kararları veya belirli bir bölgedeki büyük bir fabrikanın kapanması gibi dışsal etkiler nedeniyle gerçekleşip gerçekleşmediği önemli olmaksızın, sağlayıcının rakiplerinin davranışlarından ya da diğer ekonomik gelişmelerden kaynaklanması gerektiği belirtilmiş ve reorganizasyon ihtiyacını doğurabilecek durumların çeşitliliğinden bahisle, tüm olası reorganizasyon sebeplerinin bir liste halinde sayılmasının gerçekçi olmayacağı ifade edilmiştir.

Ayrıca Komisyon, bir reorganizasyon ihtiyacının gerçekten oluşması için gerekli olan dağıtım sisteminin tamamı veya önemli bir kısmının⁴⁰ yeniden yapılandırılması için gereken koşulların oluşup oluşmadığının objektif olarak değerlendirilmesi gerektiğini, olası bir uyumsuzluk halinde sağlayıcının reorganizasyonu zorunlu olarak nitelendirmesinin ihtilafı çözüme bağlamak için yeterli olmayacağını ifade etmiş ve böyle bir durumda tarafların belirleyeceği bir hakem ya da yerel mahkemenin görüşünün gerektiğini belirtmiştir⁴¹.

Yeni grup muafiyet tüzüğünün yürürlüğe girmesi neticesinde reorganizasyon zorunluluğu doğduğu gerekçesi ile 1 yıllık feshi ihbar süresi verilerek bayilik ilişkisinin sona erdirilmesi ile doğan bir ihtilafta Danimarka Bölge (Doğu) Mahkemesi’nin, konuyu bekletici mesele yaparak AB mevzuatı uyarınca Avrupa Topluluğu Adalet Divanı’nın (ATAD) görüşüne başvurması üzerine ATAD reorganizasyon koşullarına ilişkin görüşünü ayrıntılı olarak açıklamıştır⁴².

ATAD’ın ilgili kararında, yalnızca yeni Tüzüğün yürürlüğe girmiş olması gerekçe gösterilerek reorganizasyona gidilmesinin kabul edilemeyeceği, **ulusal mahkemenin gerçekten bir reorganizasyon ihtiyacının ve reorganizasyon için gerekli koşulların ortaya çıkıp çıkmadığını değerlendirmesi gerektiği**

⁴⁰ Açıklayıcı Broşür uyarınca dağıtım sisteminin önemli bir kısmından kastedilen ise, sağlayıcının dağıtım ağının kendi özel yapısı içinde, işin hem coğrafi hem de ekonomik boyutları göz önüne alınarak değerlendirilmesi sonucunda ortaya çıkan yapıdır.

⁴¹ Distribution and Servicing of Motor Vehicles in the European Union, Commission Regulation (EC) No: 1400/2002 of July 2002, on the application of Article 81(3) of the Treaty to Categories of Vehicle Agreements and Concerted Practice in Motor Vehicle Sector, Explanatory Brochure, s.59.

⁴² Case C-125/05 VW-Audi Forhandlerforeningen, acting on behalf of Vulcan Silkeborg A/S v Skandinavisk Motor Co. A/S

belirtilmiştir. Ayrıca ATAD, Komisyon'un Açıklayıcı Broşürü'ne de atıf yaparak, reorganizasyon ihtiyacının, rakiplerin davranışları veya ekonomideki gelişmeler sonucunda teşebbüsün ekonomik açıdan etkinsiz olarak faaliyet göstermeye başladığı hallerde söz konusu olacağını eklemiştir.

ATAD'a göre; ilgili Tüzük düzenlemeleri ulusal mahkemelerin ya da hakemlerin, sağlayıcıların reorganizasyona neden olan ekonomik endişelerini irdemesini öngörmemiştir. Dahası, düzenlemeler sağlayıcının dağıtıcılarının sayısını sınırlamak konusundaki özgürlüğünü kısıtlayacak herhangi bir hüküm de içermemektedir. **Reorganizasyonun zorunlu olması koşulunun sağlanabilmesi için fesih ihbarları ile dağıtım ağının reorganizasyonu arasında bir illiyet bağı (sebe- sonuç ilişkisi) bulunması yeterlidir. Reorganizasyon ihtiyacını doğuran ekonomik etkinlik, içsel ya da dışsal objektif ekonomik gerekçelerle açıklanabiliyorsa bu koşulun sağlandığına karar vermek gerekir.** Ulusal yargıç ya da hakemlerin yetkisi önlerine gelen davada sunulan delillerin reorganizasyon ihtiyacını rasyonel olarak gerekçelendirmeye yeterli olup olmadığını incelemek ile sınırlıdır. ATAD'a göre reorganizasyon sebebi ile sözleşmelerin 1 yıllık feshi ihbar süresi verilerek sona erdirilmesine olanak sağlayan düzenleme, sağlayıcının feshi ihbarında reorganizasyon gerekçesini göstermesini zorunlu kılan herhangi bir yükümlülük içermemektedir.

2.3.3. 1400/2002 Sayılı Tüzük Değerlendirme Raporu

2.3.3.1. Genel Olarak

AB Komisyonu tarafından 28.5.2008 tarihinde yayınlanan Motorlu Araçların Dağıtım ve Servis Hizmetlerine İlişkin 1400/2002 sayılı Tüzüğün Uygulanmasına İlişkin Komisyon Değerlendirme Raporunda⁴³ öngörülen yedi hedefe⁴⁴ uygulamada ulaşılabildiği ve ulaşılamadığı ve 1400/2002 sayılı Tüzük kapsamındaki sektör spesifik kuralların etkinliğinin ve/veya zorunluluğunun ne derece kanıtlanabildiği incelenmiştir⁴⁵.

⁴³ Commission Evaluation Report on the Operation of Regulation (EC) No. 1400/2002 Concerning Motor Vehicle Distribution and Servicing,

⁴⁴ Komisyon'un 2002/C 67/02 sayılı ve 16.03.2002 sayılı Tebliği.

⁴⁵ http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/news.html

1400/2002 sayılı Tüzüğün, sektör uygulamalarına yansımaları ve bu uygulamaların AB içinde yer alan motorlu taşıtların perakendecilik ve satış sonrası servis hizmetlerine ilişkin pazarlardaki rekabet üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesi ve 1400/2002 sayılı Tüzüğün yürürlükten kalkacağı tarih olan 31.05.2010 tarihinden sonra uygulanacak olan rejime ilişkin zeminin hazırlanması amacı ile oluşturulan Komisyon Değerlendirme Raporu'nda sağlanan başarının incelendiği hedefler aşağıdaki gibidir;

- Rakip motorlu araç üreticilerinin piyasayı kapatmasının engellenmesi ve pazara girişlerine olanak sağlanması,
- Dağıtım şekillerindeki çeşitliliğin desteklenmesi ile aynı markanın yetkili satıcıları arasındaki rekabetin güçlendirilmesi,
- Motorlu taşıtların üye devletlerarası ticaretinin kolaylaştırılması,
- Bağımsız tamircilerin sağlayıcıların sistemindeki yetkili servislerle rekabet edebilmesinin temin edilmesi,
- Yetkili ağlar içerisindeki rekabetin korunması,
- Yedek parça üreticilerinin pazara girişlerinin kolaylaştırılması,
- Yetkili satıcıların araç üreticisi karşısındaki bağımsızlığının korunması.

2.3.3.2. Rekabet

AB'de 31.05.2010 tarihinde yürürlükten kalkacak olan 1400/2002 sayılı Tüzük sonrası dönemdeki yeni düzenlemelerin nasıl olacağına ilişkin Değerlendirme Raporu'nda⁴⁶, Tüzük ile getirilen kurallar neticesinde marka içi rekabetin ne kadar geliştiğine ilişkin üç ana gözlem yapılmıştır.

Bunlardan ilki, 1475/95 sayılı Tüzük'ün sebep olduğu "dar elbise" modelinin olumsuz etkisinin yeni düzenlemeler ile giderilemediğidir. Bu durumun ana sebebi, Tüzük'te motorlu taşıtların yeniden satışı bakımından niceliksel seçici dağıtım sistemi için belirlenen %40 pazar payı eşiği neticesinde hemen hemen tüm sağlayıcıların bu sistemi seçmiş olmasıdır. Dolayısıyla yeni düzenleme ile dağıtım ağları bakımından hedeflenen esnek yapı ve çeşitlilik sağlanamamıştır. Komisyon, sağlayıcıların marka içi rekabet bakımından yetkili satıcılarına daha fazla kısıtlayıcı hükümler getirebildiği niceliksel seçici dağıtım sisteminin muafiyetten yararlanma eşiğinin münhasır sistemden daha yüksek olmasının bu sonuca yol açtığını düşünmektedir.

⁴⁶ Commission Evaluation Report on the Operation of Regulation (EC) No 1400/2002 Concerning Motor Vehicle Distribution and Servicing,

İkinci gözlem ise, 1400/2002 sayılı Tüzük sayesinde sağlayıcıların motorlu taşıtların yeniden satışı bakımından getirdiği niceliksel kriterlerle yetkili satıcı sayısını düşürmüş olmasıdır. Komisyon, söz konusu düşüşün ilk bakışta marka içi rekabete zarar verecekmiş gibi gözüktüğünü, ancak -özellikle ABD'ye kıyasla- AB'deki dağıtım ağlarındaki mevcut yoğunlaşma oranının halen makul seviyelerde olduğunu belirtmiştir. Dolayısıyla Komisyon, bu durumun marka içi rekabeti olumsuz etkilemediğini vurgulamıştır.

Komisyon'un konuya ilişkin üçüncü gözlemi ek satış yerleri ile satış ve satış sonrası hizmetlerinin ayrılmasına yönelik hükümlerdir. Komisyon, niceliksel seçici dağıtım sistemi içerisinde faaliyet gösteren yetkili satıcıların büyük çoğunluğunun ek satış yerleri açma girişiminde bulunmadığını tespit etmiştir. Dolayısıyla söz konusu hükümden beklenen fayda sağlanamamıştır. Satış ve satış sonrası hizmetlerinin ayrılması bakımından da, Tüzük ile yetkili satıcılara getirilen servis hizmetlerini sistem içerisindeki başka bir yetkili servise devretme serbestisinin kimse tarafından kullanılmadığı; zira hiçbir bayinin daha karlı olan işletmesini devretmeye yanaşmadığı belirtilmiştir. Yetkili servislerin satış hizmetlerini devretmesi bakımından ise, zaten Tüzük uyarınca tüm sağlayıcılar niteliksel sistemi seçmek zorunda bırakıldığı ve böyle bir devir yasağı niteliksel sisteme uygun olmadığı için, konuya ilişkin düzenlemenin gereksiz olduğu ifade edilmiştir.

Yetkili servis ağı içerisindeki rekabet bakımından Komisyon, Tüzük uyarınca tüm sağlayıcıların niteliksel seçici dağıtım sistemini seçmek zorunda kalması sebebiyle, olumlu sonuçlar elde edildiğini tespit etmiştir. Niteliksel sistemde yetkili servislerin ayrımcılık yapılmadan ve hizmetin nitelikleri gereği belirlenen kriterler uyarınca sisteme dahil olması sonucunda satış sonrası pazarlarda faaliyet gösteren yetkili servis sayısında artış yaşanmış; bu durum da yetkili servislerin birbirleriyle rekabet edebilmek için daha etkin hizmet sunmalarına yol açmıştır. Ancak Komisyon, aynı sonuca genel muafiyet kuralları uyarınca da ulaşılabileceği görüşündedir.

2.3.3.3. Markalar Arası Rekabet

28.5.2008 tarihinde yayınlanan Motorlu Araçların Dağıtımı ve Servis Hizmetlerine İlişkin 1400/2002 sayılı Tüzüğün Uygulanmasına İlişkin Komisyon

Değerlendirme Raporu'nda yer verilen tespitlere göre münhasır dikey anlaşmaların yarattığı paralel ağlar etkisi riski Komisyon'un 2000 yılında tespit ettiğinden çok daha düşüktür. Ancak yetkili satıcıların rakip markalı motorlu taşıtların aynı showroom içerisinde satılmasına imkan tanıyan gelişmiş olanaklardan faydalanmadıkları açıktır. Birçok örnekte çok markalı satışlar 1400/2002 sayılı Tüzüğün yürürlüğe girmesi öncesinde de uygulandığı şekilde uygulanmaktadır. Örneğin düşük performans gösteren belli markalarda ve nüfus yoğunluğunun düşük olduğu bölgelerde, yetkili satıcının başka bir rakip marka ile çalışması hem yetkili satıcı hem de markanın pazarda kalabilmesi için bir zorunluluk haline gelmektedir. Her ne kadar AB pazarına yeni giren bazı araç üreticileri ve bazı dağıtıcı dernekleri, yükümlülerin münhasır (rekabet etmeme yükümlüğü içeren) anlaşmalarına muafiyet tanımayarak 1400/2002 sayılı Tüzüğün mevcut dağıtım ağlarına girişleri kolaylaştırdığını savunmuş olsalar da, çok markalı satışı amaçlayan kuralların temel nedeni dış pazar gelişmeleridir. Bu nedenle Tüzüğün mevcut düzenlemeleri olmasaydı dahi, birçok araç üreticisinin ticari mantığının gerektirdiği durumlarda çok markalılığı mümkün kılan anlaşmalar imzalayacağı anlaşılmaktadır.

Bazı piyasa aktörleri ise 1400/2002 sayılı Tüzüğün aynı showroom içinde çok markalılığı amaçlarken, marka imajlarını zedeleyeceğini düşünen araç üreticilerinin daha yüksek seçim kriterleri öngörmeleri nedeni ile dağıtıcıları daha yüksek oranlarda markaya özel yatırım yapmak durumunda bırakabileceği ve dağıtım maliyetlerinin yükseleceği endişesini dile getirmişlerdir.

Bu nedenle çok markalılığa ilişkin sektör spesifik kuralların tam olarak efektif olmadığı ve araç üreticilerinin yetkili satıcılarına getirdikleri doğrudan ya da dolaylı rekabet etmeme yükümlülüklerine ilişkin olarak 2790/1999 sayılı Tüzük (mevzuatımızdaki 2002/2 sayılı Tebliğin karşılığı olan genel nitelikli dikey anlaşmalar tüzüğü) ile öngörülen sınırların pazarda rekabeti aynı derecede koruyabileceği sonucu ortaya çıkmaktadır.

2.3.3.4. Yedek Parça

AB'de Komisyon tarafından kaleme alınan 1400/2002 sayılı Tüzük'e ilişkin Değerlendirme Raporu'nda, yedek parça tedarik kanallarının rekabete açılmasını

düzenleyen hükümlere ilişkin yapılan incelemeler neticesinde sektördeki rekabetin aynı seviyelerde olduğu tespit edilmiştir.

Yedek parça veya ekipman üreticilerinin satış sonrası pazarlara doğrudan satış yapabilmesini öngören hüküm açısından, söz konusu teşebbüslerin motorlu taşıt üreticileri karşısındaki konumlarında bir değişiklik olmadığı belirtilmiştir. Ancak Komisyon, yedek parça üreticilerinin ana müşterisi olan bağımsız tamircilerin pazar payı kaybetmelerine rağmen piyasadaki pozisyonlarını korumasının olumlu bir gelişme olduğu görüşündedir. Bununla birlikte, söz konusu gelişmenin Tebliğ ile getirilen hükümden ziyade dünya otomobil piyasasındaki değişimlerle bağlantılı olduğu düşünülmektedir. Ayrıca yedek parça üreticilerinin pazardaki konumunun güçlenmemesinin bir diğer sebebi olarak da, motorlu taşıt üreticilerinin yedek parçalar üzerinde sahip olduğu fikri mülkiyet hakları ve sektörde yaygın olarak kullanılan fason üretim anlaşmaları neticesinde bazı yedek parçaların halen üreticilerin dağıtım ağına bağımlı olması gösterilmiştir. Son olarak Komisyon, söz konusu hüküm olmasaydı da, dikey anlaşmalara ilişkin genel muafiyet rejimi uyarınca aynı sonuçlara ulaşılabileceğini belirtmiştir.

Yetkili servislerin orijinal veya eşdeğer kalitedeki yedek parçaları diledikleri teşebbüsten alabilmesini sağlayan hüküm bakımından yapılan değerlendirmede, her ne kadar yetkili servislerin bağımsız teşebbüslerden yaptıkları yedek parça alımlarında artış gözlemlense de, bu oranın yeterli seviyede olmadığı ifade edilmiştir. Motorlu taşıt sağlayıcısının tüm yedek parça ürün portföyüne sahip olması, yetkili servislerine bağımsız teşebbüslerden daha avantajlı koşullar sunabilmesi gibi sebeplerle, yetkili servisler halen alımlarının büyük çoğunluğunu söz konusu teşebbüslerden yapmaktadır. Esasen ana sanayiye parçaları temin eden birçok yan sanayi şirketi ana sanayi ile ilişkisini bozmama adına da kendiliğinden piyasaya mal vermeye yanaşmamaktadır. Sözleşmeler bir yıllık yapılmaktadır, birçok yedek parça üreticisinin ana sanayi bakımından alternatifleri de bulunmaktadır. Böyle bir durumda yan sanayi şirketlerinin sözleşmelerinde bir kısıtlama olmasa dahi piyasaya mal vermelerini beklemek gerçekçi değildir.

Yedek parça sağlayıcılarına ürettikleri parçalar üzerine kendi marka ve logolarını koyabilme serbestisi sağlayan hüküm bakımından ise, Komisyon, ilgili hükmün yetkili servisler veya bağımsız tamircilerin söz konusu teşebbüsü ayırt etmesini sağlamakta başarıya ulaşip ulaşmadığı hususunun şüpheli olduğunu belirtmektedir. Zira Komisyon, aynı sonuca bağımsız tamircilerin teknik bilgi ve ekipmana erişimini sağlayan hüküm uyarınca da ulaşılabileceği görüşündedir. Şöyle ki, motorlu taşıt üreticileri, talep edilmesi halinde, teknik bilgi kapsamında

ilgili parçanın hangi teşebbüs tarafından üretildiğini belirtmek durumundadır.

1400/2002 sayılı Tüzüğün Uygulanmasına İlişkin Komisyon Değerlendirme Raporu'nda sağlayıcıların bağımsız tamircilerin teknik bilgiye erişebilmelerini temin etmesini zorunlu kılan maddesinin olumlu etkileri yanında, 1 Eylül 2009 tarihinden itibaren 715/2007 sayılı Tüzüğün⁴⁷ sağlayıcılara bu teknik bilgileri her bir yeni model için yayımlamak konusunda yükümlülük getirdiği de belirtilmiştir. Raporla teknik bilgiye erişim sağlanmasındaki yetersizliği Tüzük düzenlemelerinin yanı sıra AB Kurucu Anlaşması'nın 81 (1) ve 81 (2) maddeleri kapsamında da inceleyerek sektöre bu konuda rehberlik eden dört adet Komisyon kararının⁴⁸ da Eylül 2007 de yayımlandığı hatırlatılmış ve sonuç olarak Tüzük'te yer verilen belirli düzenlemeler olmasa dahi Komisyon'un 81. ve/veya 82. maddeye dayanmak sureti ile gerekli yaptırımları uygulayabileceği sonucuna varılmıştır.

Komisyon raporunda yer verilen tespitlere göre AB pazarında yedek parça üreticileri satış sonrası pazardaki paylarını arttırmışlardır ve bağımsız rakiplerine yedek parça temin etmeyi reddeden az sayıda yetkili servis bulunmaktadır. Her ne kadar 1400/2002 sayılı Tüzüğün bağımsız teşebbüslere yedek parça satışını garanti eden sektör spesifik ağır sınırlaması hukuki durumu açıklığa kavuştursa da, sağlayıcının seçici dağıtım sisteminde dağıtıcılarının son kullanıcılara yapacakları satışları kısıtlayamayacakları yönündeki genel kural da rekabeti aynı derecede koruyacaktır.

2.3.3.5. Bağımsız Temsilcilerin Teknik Bilgiye Erişimi

Institut für Kraftfahrwesen Aachen (IKA) tarafından Komisyon için hazırlanan ve Komisyon'un değerlendirme raporunda kullanılan kaynaklardan biri olan raporda⁴⁹ ise bağımsız tamircilerin rekabete ne ölçüde dahil olabildikleri hususu masaya yatırılmış ve bu amaca hizmet eden temel kural olan araç üreticilerinin bağımsız tamircilere teknik bilgi sağlama yükümlülüklerinin arzu edilen oranda yerine getirilmediği tespit edilmiştir. Rapora göre bağımsız tamircilere teknik bilgiye erişim sağlansa dahi bu bilgi, bağımsız tamircilerin yetkili servislerle etkin şekilde rekabet edebilmelerine olanak sağlayacak detayı içermemektedir. Teknik bilgiye erişim konusu, özellikle üç yaşını doldurmuş ve bu suretle üreticinin garanti kapsamından çıkmış olan taşıtlar için önem arz etmektedir. Bu noktada, birden çok markaya

⁴⁷ OJ L 171/1, 29.6.2007. Regulation (EC) No 715/2007 on Type Approval of Motor Vehicles with Respect to Emissions from Light Passenger and Commercial Vehicles and on Access to Vehicle Repair and Maintenance Information.

⁴⁸ Comp/39.140-39.143, Daimler Chrysler, Fiat Toyota ve Opel

⁴⁹ Institut für Kraftfahrwesen Aachen, Final report, Do motor vehicle suppliers give independent operators effective access to all technical information as required under the EC competition rules applicable to the motor vehicle sector?, Ekim 2004.

yönelik hizmet veren küçük tamircilerin zarara uğradıkları açıktır. Zira bu tamirciler için her bir markanın özel aletlerinin ve bilgi sistemlerinin elde edilmesi çok masraflıdır. Bu sebeple, küçük tamirciler birden fazla markanın tamirinde kullanılabilecek genel nitelikte araç ve gereçlere yönelmektedir.

Bağımsız tamirciler için önemli bir problem de teknik bilgi fiyatlarıdır, teknik bilginin sınıflandırılması ve fiyatlaması bağımsız tamircilerin ihtiyacı olandan daha fazla bilgi almasına yol açmayacak şekilde yapılmalıdır⁵⁰. Eksik biçimde tasarlanmış bilgi sistemleri veya yetersiz fiyat modelleri yüzünden bağımsız tamirciler teknik tamir bilgilerine servis faaliyetlerini rekabetçi bir şekilde ifa edebilecek fiyatlarla elde edememektedir.

AB’de 20 Haziran 2007 tarihinde kabul edilen Motorlu Taşıtlar Bakım ve Onarımında Teknik Bilgilere Erişime İlişkin 715/2007 sayılı Tüzük⁵¹ ile araç üreticilerine bağımsız tamircilerin araçların bakım ve onarımına ilişkin standart teknik bilgiye erişimlerinin sağlanması yükümlülüğü getirilmiştir⁵². Anılan Tüzüğün “Tanımlar” başlıklı 3. maddesinde araç bakım ve onarım bilgisi; *“araç üreticisinin yetkili servislerine ve satıcılarına sağladığı araçtaki sorunun teşhisi; aracın servisi, muayenesi, periyodik bakımı, tamiri ve yeniden programlanması ya da yeniden kurulumu için gerekli olan, daha sonra yapılacak değişiklik ve eklemelerin de dahil olduğu tüm bilgiler”* olarak tanımlanmıştır. “Üreticinin Yükümlülükleri” başlıklı 6. maddede de bu yükümlülük ayrıntılı olarak açıklanmış, bilgilerin üreticilerin internet siteleri vasıtası ile OASIS formatında bağımsız tamircilere aktarılacağı belirtilmiş ve 7. maddede ise teknik bilgiye erişim ücretlerinin makul ve orantılı olması ve bilgilerin günlük, aylık ve yıllık bazda fiyatları içerecek şekilde bağımsız tamircilere ulaştırılması gerektiği düzenlenmiştir.

Bu koşullarda 1400/2002 sayılı Tüzüğün mevcut düzenlemeleri arasında, yürürlükten kalkmasından sonraki dönemde de geçerliliğini koruyacağına en fazla kesin gözü ile bakılabilecek yükümlülüğün bağımsız tamircilere teknik bilgi sağlama yükümlülüğü olduğunu söylemek mümkündür.

2.3.3.6. Dağıtıcıların Bağımsızlığı

Komisyon Değerlendirme Raporu’nda dağıtıcıların sağlayıcılarından

⁵⁰ International Federation of Automotive Aftermarket Distributors, BER 1400/2002/EC Opportunities for Independent Automotive Parts Distributors&Other Independent Aftermarket Operators, s.7.

⁵¹ Regulation (EC) No 715/2007 on Type Approval of Motor Vehicles with Respect to Emmissions from Light Passenger and Commercial Vehicles and on Access to Vehicle Repair and Maintenance Information.

⁵² Press Releases, IP/07/1332- 14.09.2007.

bağımsızlığının temin edilmesinin esasen 1400/2002 sayılı Tüzüğün doğrudan hedefi olmadığı, ancak bu bağımsızlığın teşvik edilmesinin tali bir tedbir olarak değerlendirildiği ve rekabetçi yönetimleri desteklediğinin kabul edildiği ifade edilmiştir.

Komisyon'a göre asgari sözleşme ve feshi ihbar sürelerine ilişkin düzenlemeler başarılı olmuştur; zira somut olayların çoğunda sağlayıcıların belirsiz süreli anlaşmalar için dağıtıcılarına 2 yıllık feshi ihbar süresi öngördükleri ve böylelikle dağıtıcıların markaya özgü yatırımlarının korunduğu şüphe götürmezdir. Dahası, günümüzün markalar arası rekabetin yoğun olduğu koşullarında rekabeti arttırıcı faaliyetlerde bulunan dağıtıcısına karşı üreticinin dağıtım sisteminden ihraç edileceği şeklinde bir tehdit ile karşılık vermesi mümkün gözükmemektedir. Bunun yerine çok sert denetimler uygulanması ya da suni olarak yüksek satış hedefleri öngörülerek dağıtıcının bonus ya da indirimlerden yararlanmasının engellenmesi sınırı aşan dağıtıcının disipline edilebilmesi için çok daha kurnaz ve etkin yöntemlerdir. Sözleşmenin feshedilmesinde gerekçe bildirilmesi yükümlülüğünün sözleşmenin aslında rekabeti arttırıcı faaliyetler nedeni ile mi feshedildiğinin tespit edilmesi konusunda hakem ya da yargıçların önünü açtığını ortaya koyan bir araştırma ise söz konusu değildir.

Komisyon'a göre anlaşmaların asgari 5 yıl olması gerektiğine ilişkin hüküm de daha uzun süreli anlaşmaların bu süreye bağlı olarak daha kısıtlayıcı olduğu ortaya konamamış olması nedeni ile iktisadi bir dayanak noktasına sahip değildir. Bu hükümler özellikle sağlayıcıların başarısız bayilerini daha etkin olanlarla değiştirebilmesinin önünde engel teşkil etmekte ve pazar koşullarındaki değişikliğin sözleşmelere yansımada gecikme yaşanmasına neden olmaktadır.

Sınır ötesi dağıtıcılığı geliştirerek pazar entegrasyonunu arttırmayı hedefleyen devir hakkına ilişkin madde değerlendirildiğinde, Komisyon araştırmaları dağıtım anlaşmalarının sistem içindeki devirlerinin hep ulusal boyutta kaldığını göstermektedir. Bu nedenle madde ile gözetilen amaca ulaşılamamıştır ve Tüzük dağıtıcı konsantrasyonun belirli yerel bölgelerde kalmasına ve ulusal rekabet otoriteleri için potansiyel sorunlar doğmasına neden olmuştur.

Uyuşmazlıklarda hakeme gidilmesini öngören maddenin ise genel olarak masraflı ve uzun süren yargılamaları azalttığı ve olumlu etkilerinin olduğu Komisyon'un tespitleri arasındadır. Yargıçlar örneğin niteliksel standartların sağlanıp sağlanmadığı gibi teknik olarak karmaşık konularda genellikle bağımsız hakemlerden daha az donanımlıdır. Dağıtıcının perspektifinden bakıldığında

ihtilafların hızlı ve kesin çözümü ilişkide güçlü olan tarafın bu durumunu kötüye kullanmasını önler; sağlayıcının perspektifinden bakıldığında ise tahkim sözleşme ihlallerinin hızlı bir şekilde yaptırıma bağlanmasını sağlar ve mahkemelerdeki yargılamanın neden olabileceği olumsuz tanıtımı engeller. Bu nedenle Tüzük'te hakem şartı yer almasa dahi tarafların sözleşmelerinde gönüllü olarak tahkim prosedürü öngörmeleri yararlı olacaktır.

2.4. AB OTOMOTİV SEKTÖRÜ VE TÜKETİCİ HUKUKU

Geçmişten günümüze AB süreci incelendiğinde; 25 Mart 1957 tarihinde Roma Anlaşmasıyla temelleri atılan AB'nin, o tarihlerde alıcı ile satıcı arasındaki dengesizlik belirginleşmemiş olduğundan tüketicinin korunmasına ayrı bir bölüm veya doğrudan bir atıfta bulunmadığı, bu nedenle tüketicilerle ilgili topluluk politikasının başlangıç noktasının 15-21 Ekim 1972 tarihlerinde yapılan "Paris Zirvesi"ne dayandığı görülmektedir. Zirve sonunda sağlık ve güvenliğin korunması hakkı, ekonomik çıkarların korunması hakkı, tazmin edilme hakkı, bilgi ve eğitim hakkı ve temsil edilme hakkı olmak üzere beş temel hak kabul edilmiş; daha sonra bu haklar sekize çıkarılarak 1985 yılında BM Genel Kurulu'nda "Evrensel Tüketici Hakları" olarak kabul edilmiştir.

Sonraki yıllarda; 1992 tarihli Maastricht ve 1997 tarihli Amsterdam Antlaşmalarıyla tüketicilerin korunmasına ilişkin yasal temel oluşturulmaya başlanmıştır. Bu antlaşmalarda tüketicinin korunması konusunun birliğin amaçlarından biri olduğu açıkça ifade edilmiş ve Amsterdam Antlaşmasının 153. maddesi ile tüketicinin korunmasıyla ilgili hükme son şekli verilmiştir. Buna göre; "AB tüketicinin çıkarlarının ve haklarının korunması için, tüketicinin sağlığı, güvenliği ve ekonomik çıkarlarının korunması için katkıda bulunulacak, bunun yanı sıra tüketici hakları açısından bilgi, eğitim ve organizasyon konularında tüketiciye destek olmak suretiyle tüketicilerin çıkarlarının korunmasını sağlayacaktır." denilerek, temel hedefleri belirlenen AB tüketici politikasının yasal dayanağı da oluşturulmuştur. Ayrıca, bu madde gereğince AB Komisyonu belli periyotlarda eylem planları hazırlamakta olup, günümüzde 2006 yılında yürürlüğe giren ve 2007-2013 yıllarını kapsayan Tüketicinin Korunması Eylem Planı kapsamında çalışmalara devam edilmektedir⁵³.

Tüm bu süreç içerisinde kurucu antlaşmalar ve direktiflerle oluşturulan mevzuat, AB müktesebatının 28. başlığı olan "Tüketicinin ve Sağlığının Korunması" faslında yer almaktadır. Bu fasılda yer alan mevzuat "tüketicinin sağlık ve güvenliğinin korunması" ve "tüketicinin ekonomik çıkarlarının korunması" olmak üzere iki

74 ⁵³ BABAĞLU, M., ŞENER, A., "Tüketici Yazıları (I)", Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 2007, S 78.

⁵⁴ BABAĞLU, M., ŞENER, A., "Tüketici Yazıları (I)", Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 2007, S 79.

grupta ele alınmaktadır⁵⁴. Ancak AB’de tüketici ve sağlığının korunmasına ilişkin düzenlemeler, sadece tüketici haklarının ve sağlığının korunması ve ekonomik çıkarlarının gözetilmesi açısından değil, iç pazarın işleyişi ve gelişimi açısından da büyük önem taşımaktadır. AB’nin bu alandaki düzenlemelerini tüketicinin sağlık ve güvenliği, tüketici çıkarlarının korunması ve satış yöntemleri gibi alt başlıklar altında ele almak da mümkündür⁵⁵.

Otomotiv sektörü açısından bu bölümde bazı direktiflere değinilmesinde fayda bulunmaktadır. Bu kapsamda, AB mevzuatında pek çok ürüne ait özel bir düzenleme olmadığından ilk ele alacağımız direktif 2001/95/EC sayılı Genel Ürün Güvenliği Direktifi’dir. İkinci el ve yeniden onarılanlar da dahil olmak üzere tüketicinin kullanımına sunulan tüm ürünleri kapsayan direktif, bu ürünler için geçerli olan güvenlik koşullarını ortaya koymakta ve buna göre tüketicilerin hemen ortaya çıkmayan riskler de dahil olmak üzere, ürünün taşıdığı asgari riskler hakkında bilgilendirilmesinden üreticiyi sorumlu tutmaktadır. Dağıtıcılar ise piyasaya sürdükleri ürünün genel güvenlik koşullarına uygun olmasını sağlamakla yükümlüdür.⁵⁶

Ayrıca, 70/156/EEC sayılı Motorlu Araçların ve Römorkların Tip Onayına İlişkin Direktif ile motorlu araçların yapımı ve işleyişinden kaynaklanabilecek tüm riskleri ele alınmıştır. Ancak her ne kadar motorlu taşıtların özel bir direktifinin olması nedeniyle Genel Ürün Güvenliği Direktifi’ne uyulmasa da Genel Ürün Güvenliği direktifi motorlu taşıt üreticileri ve dağıtıcıları açısından bir takım ek yükümlülükler getirmektedir. Genel Ürün Güvenliği direktifi gereğince üretici ve satıcılar, tüketicileri hemen ortaya çıkmayan riskler de dahil olmak üzere ürünün taşıdığı tüm riskler hakkında bilgilendirmekle yükümlüdür⁵⁷.

Bunların yanı sıra tüketicinin motorlu taşıtların karbondioksit emisyonlarına ilişkin farkındalık düzeylerinin artırılması ve Avrupa Komisyonu’nun binek otomobillerden kaynaklanan karbondioksit emisyonlarının azaltılması amacıyla belirlediği stratejinin bir bileşeni olan ve topluluk genelinde satışa sunulacak veya kiralanacak yeni binek otomobillerin karbondioksit emisyonları ve yakıt ekonomileri ile ilgili bilgi sahibi olması ve bilinçli seçim yapabilmesi amacıyla 1999/94/EC sayılı direktifi yürürlüğe koymuştur⁵⁸.

Diğer yandan otomotiv sektörünü de etkileyen; haksız sözleşme

⁵⁴ İTO, “Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Otomotiv Sektörü Rehberi”, İstanbul. 2003, S 78-79.

⁵⁵ İTO, “Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Otomotiv Sektörü Rehberi”, İstanbul. 2003, S 79.

⁵⁷ İTO, “Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Otomotiv Sektörü Rehberi”, İstanbul. 2003, S 81.

⁵⁸ İTO, “Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Otomotiv Sektörü Rehberi”, İstanbul. 2003, S 81-82.

hükümlerini (93/13/EEC), ayıplı malları ve garanti şartlarını (99/44/EC), güvensiz üründen imalatçının sorumluluğunu (85/374/EEC) ve tehlikeli taklitleri (87/357/EEC daha çok gıda sektörü) içeren pek çok direktif yayınlamıştır.

Tüketicileri ekonomik olarak korumak üzere çıkarılan Diğer direktifleri de şu şekilde sayabiliriz:

- 84/450/EEC Sayılı Aldatıcı Reklamlara İlişkin Direktif
- 85/577/EEC Sayılı Kapıdan Satışlara İlişkin Direktif
- 87/102/EEC Sayılı Tüketici Kredilerine İlişkin Direktif
- 90/314/ EEC Sayılı Paket Turlara İlişkin Direktif
- 93/47/ EC Sayılı Devre Tatillere İlişkin Direktif
- 97/7/EC Sayılı Mesafeli Sözleşmelere İlişkin Direktif
- 97/55/EC Sayılı Karşılaştırmalı Reklamlara İlişkin Direktif
- 94/6/EC Sayılı Fiyat Etiketlerine İlişkin Direktif
- 98/27/EC Sayılı İhtiyati Tedbir Kararlarına İlişkin Direktif
- 2002/65/EC Sayılı Tüketici Finansal Hizmetlerinin Mesafeli Pazarlanmasına İlişkin Direktif
- 2005/29/EC Sayılı Haksız Ticari Uygulamalar Direktifi
- 261/04 Sayılı Yolcu Hakları İle İlgili Tüzük
- 2006/2004 Sayılı Tüketicinin Korunması İşbirliğine İlişkin Tüzük
- 98/257/EC Sayılı Tüketici Uyuşmazlıklarının Mahkeme Dışı Çözümü İçin Sorumlu Kurumlara Uygulanabilir Kurallara İlişkin Komisyon Tavsiyesi
- 2001/310/EC Sayılı Tüketici Uyuşmazlıklarının Uzlaştırılmasından Sorumlu Kurumlara Uygulanabilir Kurallara İlişkin Komisyon Tavsiyesi

2.5. AB OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜ İLGİLENDİREN ÇEVRE DÜZENLEMELERİ

Batı Avrupa ülkelerinde ulaştırma aktivitelerinin yoğun olmasına karşın bu ülkelerdeki koşulların doyuma ulaşmış olması, toplam CO₂ emisyonları içerisinde karayolu taşıtlarının payının 1970-1990 dönemindeki %3.4 değerinden (yolcu-km) 1997-2020 dönemi için %1.2 değerine gerileyeceği öngörülmüştür. Ulaştırma faaliyetlerinin giderek artış gösterdiği Türkiye ve Orta Avrupa ülkelerindeki durum ise farklıdır. 1970-1990 döneminde %3.3 lük artış, 1997-2020 dönemi için %3.0 değerinde beklenmektedir. 1990-2005 periyodunda EU-27 ülkelerinde toplam sera gazı emisyonlarında %7,9'luk bir azalma olurken ulaştırma sektörü emisyonlarında %26'lık bir artış gözlenmiştir. 2005 yılında toplam EU-27 ülkesindeki sera gazı emisyonlarının %22'sini ulaştırma sektörü oluşturmuştur (EEA, 2008).

Son yıllarda taşıt teknolojisindeki gelişmeler sayesinde birim taşıt başına

emisyonlarda önemli kazanım sağlamak mümkün olmuştur. Karayolu taşıtlarından kaynaklı CO₂ emisyonlarının azaltılması için dört yaklaşımın benimsenmesi gerekmektedir (Soruşbay, 2007).

- 1) Taşıtların yakıt tüketiminin azaltılması,
- 2) Ulaşım politikalarının düzenlenmesi,
- 3) Alternatif taşıtların ve yakıtların kullanımı,
- 4) Trafik akımının düzenlenmesi.

Bu yaklaşımlardan ilk ikisi oldukça önemlidir. Yönetimler ulaşımda emisyon azaltmaya yönelik bilimsel ve teknolojik gelişmelere paralel olarak yeni yasal düzenlemelerle tedbirler almalıdır. Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde hem bölgesel hem de küresel çevrenin ve insan sağlığının korunması ve aynı zamanda yükseltilmesi hedefi ile hava kirliliğini azaltmak için çevre alanında hava kirlleticilerin konsantrasyonlarında ortak standartlar kullanmaktadır. Bu kapsamda, motorlu taşıtlar hava kirleticilerin önemli bir kaynağı olduğundan emisyonlarını azaltmak amacıyla 1993 yılında ilk egzoz emisyonları standardı olan Euro 1'i kabul etmiş, daha sonra 1996'da Euro 2, 2000'de Euro 3, 2005'te Euro 4, 2009'de Euro 5 standartlarının uygulanmasını zorunlu hale getirmiştir (Tablo 2.4). AB'nin getirdiği standartlardan önce, belirli bir emisyon kuralına uymadan üretilen motorlara *Euro standartları öncesi motor* denmektedir. Egzoz emisyon standartları şu an için dört hava kirleticiyi düzenlemektedir. Bunlar dolaylı sera gazları olarak da bilinen azot oksitler (NO_x), hidrokarbonlar (HC), karbon monoksit (CO) ve partiküllerdir (PM).

Tablo 2.4: Avrupa Birliği egzoz emisyon standartları (URL 4)

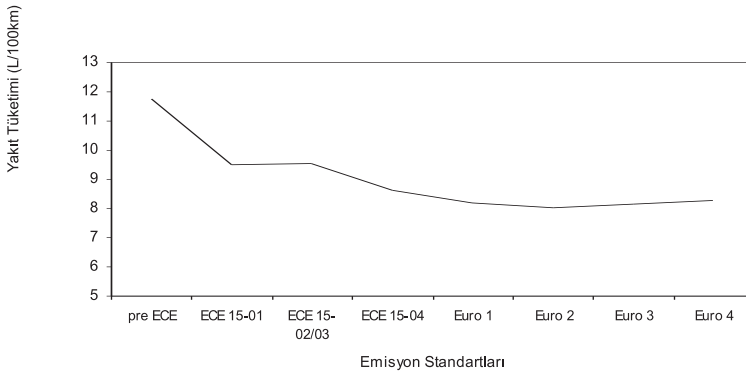
Standart	Tarih
Pre ECE	Euro standartları öncesi
ECE 15-01	
ECE 15-02/03	
ECE 15-04	
Euro 1	1993
Euro 2, IDI	1996
Euro 2, DI	1996
Euro 3	2000
Euro 4	2005
Euro 5	2009
Euro 6	2014

Tablo 2.5: Hafif taşıtlar için AB emisyon standartları

Hafif Taşıtlar	PM (mg/km)		NOx (g/km)		HC (g/km)		HC+NOx (g/km)	
	Dizel	Benzinli	Dizel	Benzinli	Dizel	Benzinli	Dizel	Benzinli
Euro 1	140	-	-	-	-	-	0.97	0.97
Euro 2	80/100	-	-	-	-	-	0.7/0.9	0.5
Euro 3	50	-	0.50	0.15	-	0.20	0.56	-
Euro 4	25	-	0.25	0.08	-	0.10	0.30	-
Euro 5	2.5	2.5	0.08	0.08	0.05	0.05	-	-

Taşıtlarda yakıt tüketiminin azaltımı için üreticiler bilimsel ve teknolojik çalışmalar yapmakta ve bunları EURO standartları çerçevesinde uygulamaktadır. Hafif taşıtlar için belirlenen AB emisyon standartları Tablo 2.5’de görülmektedir. Bu standartlardaki emisyon limitlerine ulaşmak için motora çeşitli eklemeler yapılmış, farklı bileşimdeki yakıtlar kullanılmış ve egzoz gazlarının motor içinde farklı dönüşümünü sağlayıcı yöntemler geliştirilmiştir. Ayrıca 1990 yılındaki emisyon değerlerinin korunması için hedeflenen yakıt tüketimi değerlerine yakalanabilmesi ancak otomotiv sektöründeki yakıt tüketimi ve emisyonları azaltıcı teknolojik yeniliklerin yapılması ile mümkün olacaktır. Motor teknolojisindeki gelişmelere ek olarak taşıtın aerodinamik özellikleri, lastik performansı ve taşıt boyut ve kütlesinin azaltılması gibi taşıt teknolojisindeki gelişmeler de yakıt tüketimini azaltacak yeniliklerdir.

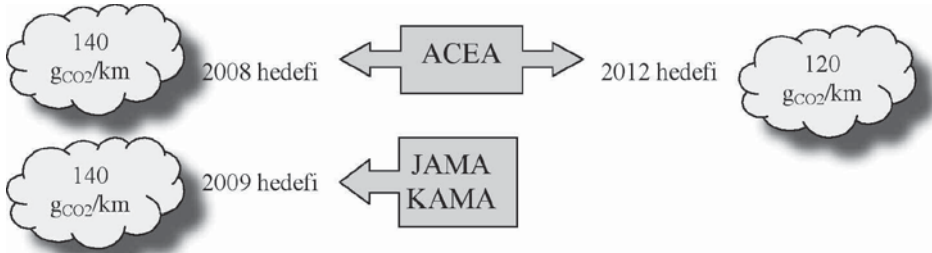
AB ve bazı ülkelerde son yıllarda uygulamaya koyulan teknolojik önlemler sonucunda trafiğe yeni çıkan taşıt filolarının yakıt tüketimi değerlerinde belirgin düşüş sağlanmıştır. Şekil 2.5’de otomobil model yıllarına göre yakıt tüketimindeki değişimler görülmektedir.



Şekil 2.5.: Otomobil model yıllarına göre yakıt tüketimi değişimi (EMEP, 2007).

1990 yılı sonrasında dünyadaki karayolu kaynaklı hava kirleticileri düşme eğilimindedir. Bunun en önemli nedeni 1990 sonrası üretilen araçlarda EURO standartlarının uygulanmasıdır. Yapılan çalışmalar 1990 ve 2005 yılları arasında otomobilden verilen emisyonlarda asidik gazlarda %36, ozon öncülerinde %45 ve partikül maddede %33 azalma meydana geldiğini göstermiştir. Yeni dizel araçlarda kullanılan filtreler ile partikül madde emisyonları %99 düşürülmüştür. Yapılan çalışmalar dünyada şehirlerde her yıl ortalama 4 milyon yaşamın hava kirliliği nedeni ile sonlandığını belirtmektedir (EEA, 2008).

Avrupa (ACEA) Japonya (JAMA) ve Kore (KAMA) otomobil üreticileri Birliği ürettikleri otomobillerde hedef CO₂ değerine ulaşmak için geliştirdikleri yeni teknolojileri uygulamakta ve sürekli yenilikler yapmaktadır. Yıllara göre hedeflenen sınır değerler şu şekildedir:



2.6. AB OTOMOTİV SEKTÖRÜYLE ATIK YÖNETİM SİSTEMLERİ

2.6.1. Genel Olarak

Avrupa Birliği Üye Devletleri genelinde her yıl tehlikeli atıklar da dahil olmak üzere yaklaşık iki milyar ton civarında atık üretilmektedir. Bu oran düzenli bir şekilde artış göstermektedir. Avrupa Birliğinde söz konusu atıkların depolanması uygun bir çözüm olarak değerlendirilmemektedir. Ayrıca söz konusu atıkların yok edilmesi emisyonlara ve kirlenici başka diğer atıklara neden olması sebebi ile tatmin edici bir sonuca ulaşılmasını engellemektedir. Konunun en uygun çözümünün atık üretiminin önüne geçilmesi ve ilgili atıkların tekrar üretim zincirine kazandırılması olduğu; bunun için uygulanabilir ekolojik ve ekonomik yöntemlerin mevcut olduğu durumlarda atıkların ve parçalarının geri dönüştürülmeleri gerektiği ifade edilmektedir.

Avrupa Birliğinde atık yönetiminin genel çerçevesini Atıkların Yok Edilmesine

İlişkin Çerçeve Direktif, Atıkların Önlenmesi ve Geri Dönüştürülmesi Stratejisi, Atıklara İlişkin Mevzuatın Uygulanması (1998- 2000), Kirliliğin önlenmesi ve Kontrolü Entegrasyonu Direktifi, Atık Yönetimi İstatistikleri, Geri Dönüşüm Konularının Rekabet Edebilirliği, Atıkların Arazilerdeki Depolama Alanlarında Depolanması, Atıkların Yakılması, Atıkların Sınır ötesi Nakliyesinin Yönetimi ve Kontrolü oluşturmaktadır.

Tehlikeli atıklara ilişkin olarak Topluluk genelindeki mevzuatlar şunlardır; Tehlikeli Atıkların Kontrollü Yönetimi ve Tehlikeli Atıkların Sınır Aşan Dolaşımının Kontrolüne İlişkin Basel Konvansiyonu.

Tüketici Mallarından türeyen atıklara ilişkin mevzuat ise Ambalajlar ve Atıkların Ambalajlanması, PCB⁵⁹ ve PCT'lerin⁶⁰ bertaraf edilmesi, Kullanılmış Pillerin ve Akülerin bertaraf edilmesi, Atık Yağların İmha Edilmesi, Hurdalar, Motorlu Araçların Yeniden Kullanılması, Geri Dönüştürülmesi ve Yeniden Kazanılması, PVC Nedeni İle Ortaya Çıkan Çevre Problemleri, Elektrikli ve Elektronik Ekipmanlardan Oluşan Atıklar konularını kapsamaktadır.

Ayrıca bazı özellikli faaliyetler neticesinde ortaya çıkan atıklar da AT atık yönetimi mevzuatının ayrı bir konusunu oluşturmaktadır. Bu başlık altında yer altından kömür, petrol, demir gibi Madenlerin Çıkarılmasına İlişkin Endüstriler Nedeni ile Ortaya Çıkan Atıkların Yönetilmesi, Gemilerin Demonte Edilmesi, Kullanılmayan Açık Deniz Yağ ve Gaz Üslerinin Kaldırılması ve İmha Edilmesi, Kanalizasyon Sularının Tarımda Kullanılması, Liman Alt Yapıları: Gemiler ve Yükler Nedeni ile Oluşan Atık Tesisleri, Titanyum Oksit'in İmha Edilmesi, Gözlenmesi ve söz konusu maddeden kaynaklanan Kirlenmenin Azaltılması Programları hususları ele alınmaktadır.

Nihayet Avrupa Birliği'nde Radyoaktif Atıklara ve Maddelere ilişkin olarak, Radyoaktif Atıkların Nakliyesi, Gözetimi ve Kontrolü, Radyoaktif Maddelerin Nakliyesi, 1999'daki durum ve Radyoaktif Atıkların Yönetimine İlişkin Öngörüler, Kullanılmış Nükleer Yakıtların ve Radyoaktif Atıkların Yönetilmesine ilişkin mevzuat bulunmaktadır⁶¹.

Görüldüğü gibi otomotiv sektörünü ilgilendiren atık yönetimi mevzuatı Tüketici Mallarından Kaynaklanan Atıklar başlığı altında sınıflandırılmaktadır ve bu

⁵⁹ PCB'den Poliklorlu bifenilleri, Poliklorlu terfenilleri, Ponometil-tetraklorodifenil metan, Monometil-dikloro-difenil metan, Monometil- dipromo-difenil metan anlaşılmaktadır. Bkz. Çevre ve Orman Bakanlığının PCB ve PCT İçeren Atıkların Kontrolü Yönetmeliği.

⁶⁰ PCB ve PCT'lere ilişkin detaylı bilgi için bkz. <http://www.cevreonline.com/atik2/pcbpcct.htm>

⁶¹ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/s15002.htm>

kategoriye akülerin ve atık yağların bertaraf edilmesi, hurdalar, motorlu araçların yeniden kullanılması, geri dönüştürülmesi ve geri kazanılması konuları girmektedir.

2.6.2. Ömrü Tükenmiş Araçların Yönetimi

2.6.2.1. Tanımlar

Atıklara ilişkin 75/442/EEC sayılı Konsey Direktifi⁶² uyarınca *atık*, tabi olunan ulusal hukuk gereğince elinde bulunduran kişinin bertaraf ettiği veya bertaraf etmesi gerektiği her türlü madde veya objedir. Ömrü Tükenmiş Araçlara ilişkin Direktif uyarınca *ömrü tükenmiş araç* 75/442/EEC sayılı direktif uyarınca atık sayılan her türlü araçtır. Bu kapsamda bir aracın ne zaman ömrünün tükenmiş sayılacağına ilişkin iç hukuklarca belirlenmesi gereken bir husus olduğu söylenebilir.

2000/53/EC sayılı direktif⁶³ uyarınca *işleme* ömrü tükenmiş araç teslim edildikten sonra temizlenme, demonte edilme, kesme, öğütme, yeniden kazanım veya öğütülmüş atıkların bertaraf edilmek üzere hazırlanması ve ömrü tükenmiş aracın ve parçalarının geri kazanımı ve/ veya bertarafı için gerekli diğer her türlü faaliyettir.

2000/53/EC sayılı Direktif uyarınca *yeniden kullanım*, ömrü tükenmiş araçların parçalarının tasarlandıkları aynı amaç ile kullanılmasıdır.

2000/53/EC sayılı ömrü tükenmiş araçlara ilişkin direktif uyarınca *geri dönüşüm*, atık maddeleri orijinal amacı doğrultusunda veya diğer amaçlar ile bir üretim sürecinden yeniden işlemektir, ancak diğer amaçlar enerji geri kazanımını kapsamaz. Enerji yeniden kazanımı, yanıcı atıkların diğer atıklarla birlikte veya birlikte olmadan, ısı geri kazanımı ile birlikte doğrudan yakılmak sureti ile enerji üretmek üzere kullanılmasıdır.

2006/12/EC sayılı direktifin II B sayılı eki ise *geri kazanım* faaliyetlerini listelemektedir. İlgili direktifin 4'üncü maddesi uyarınca atıkların insan sağlığına ve çevreye zarar vermeyecek şekilde geri kazanılması gerekmektedir. Listeye göre, atıkların enerji üretmek amacı ile yakıt veya diğer bir şekilde kullanılması, çözücü olarak değerlendirilmesi, çözücü olarak kullanılmayan organik maddelerin değerlendirilmesi (organik gübre ve diğer biyolojik dönüştürme süreçleri dahildir), metallerin ve metal bileşiklerin değerlendirilmesi, asitlerin ve bazların yeniden oluşturulması, kirliliğin azalması için kullanılan parçaların yeniden kazanılması, katalizör parçalarının yeniden kazanılması, yağların yeniden rafine edilmesi veya yağların başka şekillerde yeniden kullanılması, sayılan faaliyetler neticesinde elde

⁶² Council Directive 75/442/EEC of 15 July 1975 on waste. [OJ L 194, 25.07.1975, p.39- 41]

⁶³ Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of-life vehicles. [OJ L 269/34, 21.10.2000].

edilen atıkların yeniden kullanılması, sayılan faaliyetlerde bulunmak için atıkların değiştirilmesi, sayılan faaliyetlerde bulunmak için atıkların depolanması yeniden kazanımdır.

75/442/EEC sayılı direktif uyarınca *bertaraf*, atıkların toplanması, sınıflandırılması, nakliyesi, işlenmesi, depolanması ve yer altında veya üstünde istiflenmesi anlamına gelmektedir. Ayrıca bertaraf atıkların yeniden kullanımı, yeniden kazanımı veya geri dönüşümü için gerekli olan nakliye faaliyetlerini de kapsamaktadır. 75/442/EEC sayılı Direktifin yerine geçen 2006/12/EC sayılı Direktifin II A ekinde uygulamada görülen bertaraf faaliyetleri listelenmiştir. Direktifin 4'üncü maddesi uyarınca atıkların insan sağlığını tehlikeye atmaksızın bertaraf edilmesi gerekmektedir. Ayrıca bertaraf sürecinde çevreye zarar verebilecek metotlardan kaçınılması gerekmektedir. Direktife göre bertaraf faaliyetleri, toprak altında veya üzerine depolama (çöp sahaları oluşturma), toprak işleme (örneğin sıvı veya çamurlu atıkların katılar içinde biyolojik bozunması), derine enjeksiyon (örneğin pompa edilebilir atıkların sondaj kuyularına, tuz kubbelerine veya doğal havuzlara enjekte edilmesi), yüzeye toplama (örneğin sıvı veya çamurlu atıkların çukurlara, yapay göllere veya lagünlere toplanması), özel olarak yönetilen çöp sahaları (örneğin atıkların sıralanmış birbirinden ayrı hücreler içinde başlıklar takılarak birbirlerinden ve çevreden izole edilmesi), denizler ve okyanuslar dışında kalan su birikintilerine boşaltma, deniz yatakları da dahil denizlere ve okyanuslara boşaltma, biyolojik işleme, fizikokimyasal işleme, toprak üzerinde yakma, denizde yakma, kalıcı depolama (örneğin konteynırları bir madene yerleştirme), sayılanlardan herhangi birini gerçekleştirmeden önce harmanlamak veya karıştırmak, sayılanlardan birini gerçekleştirmeden önce yeniden ambalajlamak, sayılanları gerçekleştirmeden önce atıkları depolamak.

Nihayet 2000/53/EC sayılı direktif uyarınca *öğütücü*, doğrudan kullanılabilir metal hurda elde etmek amacı da dahil olmak üzere ömrü tükenmiş araçları parçalara ayırmak veya parçalamak için gerekli olan her türlü aygıttır. *Demontaj* bilgisi ömrü tükenmiş araçların doğru ve çevreye uygun işlenmesini sağlayan gerekli her türlü bilgidir. Söz konusu bilginin yetkili işleme tesisine araç üreticileri ve parça üreticileri tarafından el kitabı ile veya elektronik medya (CD, on-line hizmetler vs.) biçiminde sağlanması gerekir⁶⁴.

2.6.2.2. Genel Olarak

Avrupa Birliği ömrü tükenmiş araçlardan kaynaklanan atıkları önlemek, bunların toplanmasını ve parçalarının yeniden kullanımını, geri dönüşümünü teşvik etmek

82 ⁶⁴ Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of life vehicles, OJ L 269/34, 21.10.2000, art. 2.

sureti ile çevreyi korumayı hedeflemektedir. Konuyla ilgili olarak Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Ömrü Tükenmiş Araçlar Direktifi'ni (kısaca: ELV Direktifi) yayınlamıştır⁶⁵.

Konseyin 7 Mayıs 1990 tarihinde atık yönetimi ile ilgili politikalarını belirlemesi ertesinde, Komisyon belirli kategorilerdeki atıkların oluşması ile mücadele edilmesi için bir dizi önlemleri gündeme getirmiştir. Muhtelif atık sistemleri ise, örneğin, atık yağlar, piller ve aküler, ambalajlar ve atıkların ambalajlanması, kanalizasyon suları, daha önceden Topluluk düzenlemelerine konu olmuştur. Çevre ve sürdürülebilir gelişmeye ilişkin Topluluğun 5'inci eylem programı (kısaca: 5'inci Çevre Eylem Programı) üretimin, gelişmenin ve tüketici davranışlarının değişmesi gereği üzerinde durmaktadır.

Topluluğun atık yönetimine yaklaşımı iki farklı ve birbirini tamamlayan aşamadan oluşmaktadır.

- Ürün dizaynını geliştirerek atıklardan kaçınmak.
- Atıkların geri dönüşümünün ve yeniden kullanımının artırılması.

14 Kasım 1996'da Avrupa Parlamentosu atık sistemleri ve özellikle ömrü tükenmiş araçlar ile ilgili olarak ürün sorumluluğu temelinde Komisyon'u yasama faaliyeti gerçekleştirmek üzere göreve davet etmiştir. Komisyon'a göre ilgili atık tipinin önemi göz önünde bulundurulduğuna, konuya özgü direktiflerin hazırlanması gerekmektedir. Bu husus OECD'nin 1995 yılında yayınlamış olduğu bir raporda görev almış olan çalışanları ile de paylaşılmıştır ve ömrü bitmiş araçların işlenmesinin atıkların azaltılmasına ilişkin amaçların gerçekleştirilmesinde öncelikli bir konumda bulunduğu karar verilmiştir.

Direktif uyarınca, ömrü tükenmiş araçların çevreye etkilerini asgariye indirmek, çevre kalitesinin korunmasına ve artırılmasına katkıda bulunmak, enerji tasarrufunda bulunmak, iç pazarın düzgün işleyişini sağlamak ve Toplulukta rekabetin bozulmasını önlemek amaçları ile söz konusu araçlara ilişkin olarak alınmış olan ulusal önlemlerin uyumlaştırılması gerekmektedir.

Sayılan amaçların elde edilebilmesi ve ulusal yaklaşımların uyumlaştırılabilmesi için Topluluk genelinde bir çerçeve belirlenmesi gerekmektedir. Söz konusu çerçevenin ana hatlarını ise geri dönüşüm ve geri kazanıma uygun dizayn, bunlara ilişkin belirlenmiş hedefler ile yerindelik ve kirlenen öder prensipleri oluşturmaktadır.

Her yıl Topluluk genelinde sadece ömrünü tüketmiş araçlar, doğru bir şekilde yönetilmesi gereken 8- 9 milyon ton atık anlamına gelmektedir.

⁶⁵ Directive of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of-life vehicles [OJ L 269 of 21.10.2000].

Direktife göre ömrü bitmiş araç 2006/12/EC sayılı direktif ile değiştirilmiş olan 75/442/EEC sayılı direktif kapsamında atık teşkil eden her türlü araçtır⁶⁶. Direktif kapsamına 70/166/EEC sayılı Direktif⁶⁷ kapsamındaki M1 veya N1 kategorisinde dizayn edilmiş olan araçlar ile 92/61/EEC sayılı Direktif kapsamındaki iki veya üç tekerlekli motorlu araçlar girer. Ancak direktif motorlu üç tekerlekli bisikletleri kapsamına almamaktadır⁶⁸.

Direktifin öncelikli amacı atıkların önlenmesidir. Bu doğrultuda, araç, materyal ve ekipman üreticileri

- Araçları dizayn ederken tehlikeli atık kullanımını azaltmaya çalışmalıdırlar.
- Ömrü tükenen araçların demonte edilmesini, yeniden kullanılmasını, yeniden kazanılmasını ve geri dönüşümünü kolaylaştıracak araçlar dizayn etmeli ve üretmelidirler.
- Araç üretiminde geri dönüşmüş materyallerin kullanımını arttırmalıdırlar.
- 1 Temmuz 2003 tarihinden sonra direktifin ikinci ekinde sayılan uygulama istisnaları dışında piyasaya sürülmüş araçların ve parçalarının ağır metaller (civa, altı değerli krom, kadmiyum veya kurşun) içermemesi yükümlülüğünü yerine getirmelidirler. Direktifin ikinci ekinde yer alan ve yukarıda sayılmakta olan maddeleri ihtiva eden parçaların listesinde Komisyon her zaman teknik ilerlemeleri göz önünde bulundurarak değişiklikler yapabilir⁶⁹.

Direktifin 5'inci maddesi ile ömrü tükenmiş araçların toplanmasına ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Buna göre, Üye Devletlerin ömrü tükenmiş araçların

⁶⁶ Directive 2006/12/EC of the European Parliament and of the Council of 5 April 2006 on Waste. Council Directive 75/442/EEC of 15 July 1975 on waste. [OJ L 194, 25.07.1975, p. 39-41]. Tarihi, koleksiyoncular için değerli olan, müzelerde sergilenen, uygun ve çevreci bir şekilde kullanıma hazır bulundurulana veya parçalara ayrılmış olan klasik araçlar 75/442/EEC sayılı Direktifin atık tanımı içerisinde yer almamaktadır.

⁶⁷ 70/156 sayılı Direktif 2005/64/EC sayılı bir başka direktif ile değiştirilmiştir. Directive 2005/64/EC of the European Parliament and of the Council of 26 October 2005 on the type-approval of motor vehicles with regard to their re-usability, recyclability and recoverability and amending Council Directive 70/156/EEC. Council Directive 70/156/EEC of 6 February 1970 on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers. [OJ L 042, 23.02.1970, p. 1 - 5] 70/156/EEC sayılı Direktif uyarınca, M1 kategorisindeki araçlar, yolcuların taşınması amacı ile kullanılan araçlar ile sürücü koltağı da dahil olmak üzere sekizden fazla koltuk içermeyen araçlardır. N1 kategorisindeki araçlar ise, malların taşınması amacı ile kullanılan araçlardır. Ayrıca bir aracın N1 kategorisinde sayılabilmesi için 3.75 bin kilogramı geçmemesi gerekmektedir.

⁶⁸ Council Directive 92/61/EEC of 30 June 1992 relating to the type approval of two or three Wheel motor vehicles. [OJ L 225, 10.08.1992, p.72-100] Söz konusu direktif uyarınca üç tekerlekli motorlu araç tanımına, motor silindiri hacmi 50 santimetre küpü aşmayan ve maksimum hızı saatte 45 kilometreyi geçmeyen iki veya üç tekerlekli küçük motosikletler ("moped"), motor silindiri hacmi 50 santimetre küpten fazla olan saatte 45 kilometreden fazla hız yapabilen sepeti olan veya olmayan iki tekerlekli motosikletler, silindiri hacmi 50 santimetreküpten fazla olan ve saatte 45 kilometreden fazla hız yapabilen üç tekerlekli motosikletler girmektedir. Ayrıca söz konusu direktif bazı dört tekerlekli motosikletlere ve belirli özellikleri taşıyan dört tekerlekli araçlara da uygulanmaktadır.

⁶⁹ Nitekim end-of-life vehicle (ELV) direktifinin 2'nci eki bu güne dek 4 kez değişikliği uğramıştır. Söz konusu ek en son 1 Ağustos 2008 tarihinde tadil edilmiştir. Commission Decision of 1 August 2008 amending Annex II to Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles. (2008/689/EC)

ve bunların kullanılmış parçalarının ekonomik işletmeciler tarafından toplanmasına ilişkin sistemler kurmak için gerekli tedbirleri alması gerekmektedir. Ayrıca Üye Devletlerin, tüm araçların yetkili işleme tesislerine gönderilmesini sağlaması ve imha sertifikalarının sunulması üzerine sicil kayıtlarının terkinine ilişkin bir sistem oluşturmaları gerekmektedir. İmha sertifikalarının ilgili aracın işleme tesisine gönderilmesi üzerine ücretsiz olarak verilmesi gerekmektedir. Direktif uyarınca verilecek olan imha sertifikaların tüm AB Üye Devletlerince karşılıklı olarak tanınması gerekir. Komisyon imha sertifikaları ile ilgili asgari şartları belirlemiştir⁷⁰.

Aracı en son elinde bulundurmuş olan kimse söz konusu araçtan ücretsiz olarak kurtulabilir. Buna ücretsiz geri alma prensibi denilmektedir. Söz konusu prensip uyarınca üreticilerin bu husustaki tüm masraflara veya masrafların önemli bir bölümüne katılmaları gerekmektedir, buna üreticinin sorumluluğu prensibi adı verilmektedir.

Ömrü tükenmiş araçların depolanması ve işlenmesi ayrıca 2006/12/EC sayılı Direktif ile değiştirilmiş 75/442/EEC sayılı Direktif ve söz konusu Direktifin 1 numaralı eki kapsamında sıkı bir kontrole tabidir. İşleme faaliyetlerini yürüten kuruluşlar veya teşebbüsler işleme ve yeniden kazanımdan önce araç üzerindeki tüm çevre açısından tehlikeli atıkları çıkarmak durumundadırlar. Öncelik aküler, lastikler ve yağlar gibi araç parçalarının yeniden kullanımına ve geri dönüşümüne verilmelidir.

Mevcut durumda ömrü tükenmiş araçların metal içeriklerinin % 75'i geri dönüştürülmektedir. İlgili Direktifin amacı ise yeniden kullanılma ve yeniden kazanılma oranlarının aracın ortalama ağırlığı/yıla göre yapılacak bir hesaplama ile 2006 yılında % 85'e, 2015'te ise % 95'e çıkarılması hedeflenmektedir. Ayrıca ilgili süreçte yeniden kullanım ve geri dönüşüm oranlarının % 80 ila 85'e çıkarılması öngörülmektedir. 1980 öncesinde üretilmiş araçlar bakımından ise daha düşük hedefler söz konusudur⁷¹.

Ömrü tükenmiş araçlara ilişkin direktif, ilgili olduğu atıkların işlenmesine yönelik teknolojik gelişmelerin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Ayrıca direktif sayesinde bir çok esaslı çevresel ve ekonomik yarar elde edilmiştir. Özellikle hava ve su kalitesinde artışlar yaşanmış ve atık miktarına düşüşler gözlenmiştir. Komisyon söz

⁷⁰ Decision 2002/151/EC [OJ L 50 of 21.2.2002] Commission Decision of 19 February on minimum requirements for the certificate of destruction issued in accordance with Article 5(3) of Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles.

⁷¹ Decision 2005/293/EC [OJ L 94 of 13.04.2005] Commission Decision of 1 April 2005 laying detailed rules on the monitoring of the re-use/recovery and re-use/recycling targets set out in Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles.

konusu direktifte yer alan ve yukarıda izah edilen hedeflerin artırılmasına ihtiyaç olup olmadığının değerlendirildiği bir rapor yayınlamıştır. Rapor uyarınca 2015 yılı için öngörülmüş olan hedefler idealdir ve revize edilmelerine ihtiyaç bulunmamaktadır⁷².

Üye Devletler, üreticilerin demontaj aşamasında çeşitli materyallerin tanınmasına yardımcı olacak bir materyal kodlama standardı oluşturmalarını sağlamalıdır. Komisyon ise materyal kodlamaları ve tanınabilirliğinin sağlanması bakımından Avrupa standartlarını oluşturmakla görevlidir⁷³.

Ekonomik işletmeciler muhtemel araç alıcılarına yeniden kazanma ve araç parçalarının geri dönüşümü, demontaj gibi konularda bilgi sağlamakla yükümlüdür. Üreticiler tarafından sağlanan bu bilgiler temelinde Üye Devletler Komisyon'a her üç yılda bir Direktifin uygulanmasına ilişkin rapor vermekle yükümlüdürler⁷⁴. Komisyon Üye Devletlerden gelen raporlar çerçevesinde Direktifin uygulanmasına ilişkin ayrıca bir rapor yayınlamıştır⁷⁵.

Üye Devletler Direktif'in bazı hükümlerini ilgili ekonomik sektörlerle yapacakları anlaşmalar çerçevesinde de aktarabilirler⁷⁶.

2.6.2.3. Uygulamada ELV Direktifi

Avrupa Parlamentosu'nun Ekonomik ve Bilimsel Politikalar Departmanı 2006 yılında ELV Direktifinin Üye Devletler tarafından güncel uygulamalarının değerlendirilmesine ilişkin bir çalışma hazırlamıştır⁷⁷. Söz konusu çalışma Avrupa Parlamentosu Çevre, Kamu Sağlığı ve Besin Güvenliği Komitesi tarafından talep edilmiştir. Raporda hem tüm Üye Devletler bakımından genel değerlendirmelere

⁷² Report from the Commission to the Council and the European Parliament of 16 January 2007 on the targets contained in Article 7(2)(b) of Directive 2000/53/EC on end-of-life vehicles (COM(2007) 5 final- Not Published in the Official Journal)

⁷³ Decision 2003/138/EC [OJ L 53 of 28.02.2003] Commission Decision of 27 February 2003 establishing component and material coding standards for vehicles pursuant to Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles.

⁷⁴ Decision 2001/753/EC [OJ L 282 of 26.10.2001] Commission Decision of 17 October 2001, concerning a questionnaire for Member States2 reports on the implementation of Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles.

⁷⁵ Report from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on the implementation of directive 2000/53/EC on the end-of-life vehicles for the period 2002-2005 [COM (2007 618) final- Not Published in the Official Journal]

⁷⁶ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l21225.htm>, http://ec.europa.eu/environment/waste/elv_index.htm.

⁷⁷ European Parliament Policy Department, Economic and Scientific Policy Study, End of Life Vehicles (ELV) Directive, An assesment of the current state of implementation by Member States, IP/A/ENVI/FWC/2006-172 Lot 1/C1/SC2, IP/A/ENVI/ST/2006-29, PE 385.625.

⁷⁸ Çalışmada yer alan ve hurda yönetim sistemleri değerlendirilen ülkeler: Belçika, Çek Cumhuriyeti, Almanya, Macaristan, İrlanda, İtalya, Malta, Hollanda, İsveç ve İngiltere'dir.

hem de her bir devlet için ayrı değerlendirmelere yer verilmektedir⁷⁸.

Söz konusu çalışmada Üye Devletlerin ve motorlu taşıt üreticilerinin ELV direktifini uygulama konusunda bazı zorluklarla karşılaştıklarına değinilmiştir. Rapor, ELV Direktifini bir çok açıdan değerlendirmekte ve bir dizi örnek olay incelemesi içermektedir. Çalışma özellikle Direktifin iç hukuklara aktarılması, ücretsiz geri alım ve bertaraf anlaşmaları ve geri dönüşüm hedeflerine ulaşıp ulaşılamadığı ile ilgilidir.

Her ne kadar direktif sayesinde hurdalar konusunda bazı gelişmeler gözlenmekte ise de halen motorlu taşıt hurdalarının kalitesi Avrupa genelinde önemli derecede değişiklik göstermektedir. Her ne kadar yıllık olarak hangi miktarda ömrü tükenmiş aracın hurdalaştırıldığı kesin biçimde tespit edilemese de, Üye Devletlerin bazılarında tüm eski araçlar Direktif kapsamında bertaraf edilememektedir.

Avrupa motorlu taşıt pazarında ikinci el araçların ömürleri tükenmeden önce ihraç edilmeleri önemli bir husustur. Yasal ikinci el ticareti çalınmış veya harabe haline gelmiş araçların ihraç edilmeleri gibi bazı yasal olmayan faaliyetleri gizlemektedir. Bazı Üye Devletlerde önemli sayıda araç lisanslı olmayan işletmeciler tarafından hurda haline getirilmektedir ve söz konusu işletmeler araçların ekonomik açıdan arzu edilir parçalarını çıkararak elde etmektedirler. Halen bazı araçlar hurda haline getirilmektense terk edilmektedir. Ayrıca bazı ömrünü tüketmiş araçlar hurda haline getirilmektense biriktirilmektedirler.

Yeterli kaynaklara, etkin bir idari sisteme ve önemli derecede regülasyona tabi araçların bertaraf edilmesi sistemlerini işletmek bakımından tecrübeye sahip olan sınırlı sayıdaki Üye Devletlerde Direktifin uygulanması görece daha düzgün olmuştur. Hollanda ve İsveç bu açıdan iyi birer örnek teşkil etmektedir. İsveç, ilk motorlu taşıtlara ilişkin hurda yasasını 1975 tarihinde çıkarmıştır ve üreticinin sorumluluğu prensibini 1998 yılından beri uygulamaktadır. Almanya ve Avusturya da Direktifi sistematik ve zamanlı uygulayan Üye Devletler arasındadır.

Ancak belirtilenlerin dışında kalan bir çok Üye Devlet Direktifin uygulanması bakımından önemli derecede zorluklar ve gecikmeler yaşamıştır. Bu nedenle Komisyon direktifle (ve özellikle direktifin geç uygulanması ile) ilgili olarak AB-15 Ülkelerine karşı bazı biçimlerde yasal eylemler gerçekleştirmiştir. AB-10 ülkeleri de aşağıda izah edileceği üzere direktifin uygulanması bakımından bazı zorluklarla karşılaşmışlardır.

Söz konusu sorunları arttıran birden fazla neden bulunmaktadır. Sorun yaratan sebeplerden bazıları yerine getirilmesi gereken görevlerin karmaşıklığından, bazıları ise, Direktifte belirtilen bazı özel şartlardan kaynaklanmaktadır.

Atıkların bertaraf edilmesi düzenlemeleri Üye Devletler arasında önemli derecede farklılıklar göstermektedir. Söz konusu düzenlemelerin bazıları ELV Direktifinden önceki dönemlerde hazırlanmıştır ve dolayısıyla ilgili direktifin gereklerini yerine getirememektedir.

Direktif, üreticileri kendi ürünlerini geri almaları konusunda oluşacak maliyetler konusunda sorumlu tutmaktadır. Ancak bu sorumluluk sadece pazara yeni sürülecek ürünler ile sınırlı değildir, üreticilerin sorumluluğu hali hazırda pazarda mevcut bulunan ürünleri de kapsamaktadır. Sorumluluğun pazardaki mevcut araçları da kapsamaması hususu son derece tartışılmış ve araç üreticileri bu duruma şiddetle karşı çıkmışlardır. Ayrıca Direktifin mevcut araçların bertarafının geçiş süresi boyunca (2002-2007) ne şekilde finanse edileceğini belirtilmemiş olması konuyla ilgili tartışmaları alevlendirmiştir.

Direktif ile getirilen şartlar araçların bertarafı konusunda maliyetleri arttırmıştır. Tüm devletlerin direktif ile, araçların hurdaya çevrilmesi konusunda belirtilen yeniden kullanma ve geri dönüşüm seviyelerinin üzerine çıkmaya zorlanması, diğer maddelerin de geri dönüştürülmesi şartı getirilmesi, bazı atıkların ısı geri kazanımı ile yakılması gerekmesi maliyetleri arttırıcı unsurlar olarak gösterilebilir.

Ayrıca idari düzenlemeler de karmaşıktır. Örneğin, direktifin bazı şartları ulusal sistemler veya standartlar oluşturulmasını gerektirmektedir ancak direktif öncesi dönemde konu bölgesel otoriteler veya belediyeler tarafından ele alınmaktaydı. Diğer sorumluluklar ulusal Çevre Koruma Ajanslarına veya lokal otoritelere verilmiş olabilir. Ayrıca bazı ülkelerde araç demonte işi ile uğraşan veya hurda haline getiren teşebbüslere katı çevre standartlarına uyum ve lisans gereklilikleri

⁷⁹ Bkz. DG Competition Paper concerning issued of competition in waste management systmens, para. 95-97. ELV direktifi uygulanması ile ilgili olarak Üye Devletlere çok geniş bir takdir yetkisi verdiğiinden ve bir sistemin ne şekilde olması gerektiğine ilişkin (örneğin sistemin bireysel mi kolektif mi olması gerektiği açık değildir) açık bir hüküm olmadığından dolayı Devletlerin farklı düzenlemeler ile konuya yaklaştıkları ve ortaya farklı sistemlerin çıktığı da görülmektedir. Örneğin kimi Üye Devletler her bir araç üreticisi firmanın kendi araçlarını geri almaktan sorumlu olduğu "kendini markası" yaklaşımını şart koşmuşken, diğer bazı devletler bu şartı getirmemişlerdir. Ayrıca sistemlerin finansman metotları da önemli ölçüde değişiklik göstermektedir.

Örneğin ALV Direktifinin kabul edilmesinden önce kurulmuş olan, söz konusu direktifin yürürlüğe girmesi üzerine muafiyet başvurusunda bulunan Hollanda Geri Dönüşüm sistemi ile demonte şirketleri, toplayıcılar ve geri dönüşüm şirketleri arasındaki anlaşmalara (Auto Recycling Nederland BV- kısaca: ARN) Hollanda Rekabet Otoritesi muafiyet vermiştir. ARN tarafından işletilen geri dönüşüm sistemi, ilgili taraflar arasındaki gönüllü anlaşmalara dayanmaktaydı, ARN'ye araç üreticileri ve ithalatçıları tarafından her yeni tescil edilecek araç için sabit bir ücret (önceden 45 \$ olan ücret 2007'den itibaren 15 \$ olmuştur) ödenmesini gerektirmekteydi. Hükümet söz konusu anlaşmaların üç yıl süre ile bağlayıcı olacağını kararlaştırmıştı. Ücret ile elde edilen gelir demontaj ve geri dönüşüm masraflarını karşılamak için kullanılmaktaydı. Sisteme hükümet tarafından münhasırlık verilmemişti. Yani araç üreticileri ve ithalatçıları kendi hurdaları için benzer alternatif sistemler kurabileceklerdi. Komisyon'un ömrü tükenmiş araçlarla ilgili vermiş olduğu kararlardan biri ARN kararıdır. Ancak söz konusu karar devlet yardımlarına ilişkindir. Commission Decision of 30 October 2001 on the waste disposal system for car wrecks implemented by the Netherlands, OJ 2002 L 68/18.

getirilmektedir.

Birçok Üye Devlette raporlama ve imha sertifikası şartlarının yerine gelmesi için tamamen yeni bir sistemin, prosedürün ve idari yapının kurulmasını gerektirmektedir⁷⁹.

Hali hazırda araç üreticileri kendi ürünlerinin bertarafını kendi asıl faaliyet alanları dahilinde görmemektedir. Üreticiler ve demontajcılar arasındaki uyuşmazlıklarda arabuluculuk görevinin bir takas odası niteliğindeki otorite tarafından görüldüğü Üye Devletlerde bu nitelikli sorunların daha rahat çözümlendiği görülmektedir. Ancak diğer yerlerde üreticilerin 25 Üye Devletteki birbirinden farklı atık yönetimi sistemlerini anlamamak için adeta savaştıkları gözlenmektedir.

AB 10 ülkelerinde araç filoları, eski bertaraf düzenlemeleri ve Topluluk Mevzuatını yeni iktibas etmeleri nedeni ile bazı zorluklar yaşanmıştır. Genel olarak ilgili alanlarda yüksek seviyede idari kaynakları olmayan devletler, söz konusu karmaşık Direktifin uygulanmasını daha zor bulmuşlardır.

Yukarıda belirtildiği gibi bir aracın bertaraf edilebilmesi için birden fazla yöntem mevcuttur. Direktifin de konuyla ilgili olarak ekstra prosedürler ve bertaraf için ekstra maliyetler öngörüyor olması, uyum sağlanması motivasyonunu azaltmaktadır. Dolayısıyla daha fazla aracın sistem tarafından kapsanmasını sağlamak için ek bazı icra yöntemlerine ihtiyaç bulunmaktadır.

Birçok Üye Devlette direktifte öngörülen ve araçların son sahiplerini bertaraf için teslim etmek konusunda motive eden ücretsiz geri alım şartı uygulanmaktadır. Ancak bazı durumlarda kimi idari ücretlerin alındığı ve geri alımın ideal biçimde tam olarak ücretsiz olmadığı görülmüştür. Ayrıca bir aracın bertaraf alanına nakliye edilmesi de kendi gücü ile çalışamayan araçlar açısından önemli derecede maliyetli olabilir. Sadece belirli ülkelerde bertaraf için katlanılması gereken söz konusu taşıma maliyetinin de ücretsiz geri alım kapsamında değerlendirildiği görülmektedir. Diğer ülkelerde bu durum sistem işlerliği bakımından bir engel teşkil edebilir.

Bertaraf ağının yoğunluğu da ülkeden ülkeye önemli derecede değişiklik göstermektedir. Bu durum Üye Devletlerin konuya yaklaşımlarının ciddiyet derecesini gösteriyor olabileceği gibi, geçiş sürecindeki uygulamaların yavaşlığından da kaynaklanıyor olabilir. Nitekim halen yeni ağlar oluşturulmakta ve yeni yerler lisanslanmaktadır.

Genel olarak takas odası organizasyonu bulunan ve söz konusu organizasyon

tarafından nakit ve doküman akışının yürütüldüğü yerlerde birden fazla oyuncu arasındaki finansal düzenlemelerin düzenli bir şekilde çalıştığı görülmektedir. İsveç'te ve Hollanda'da hurdacılık tüm yeni araçlara uygulanan bir bedel ile finanse edilmektedir. Diğer ülkelerde işler daha karmaşık görülmektedir. Özellikle takas odalarının gönüllü bir şekilde oluşturulması temeline dayanan bazı sistemlerin başarısız oldukları gözlenmiştir. Böyle sistemlerin mevcut olmadığı durumlarda hem araç üreticileri hem de demontajcılar ve hurdacılar önemli sayıda işlem ile uğraşmak zorunda kalmaktadırlar. Ayrıca bazı Üye Devletlerde maliyetler ve ücretler ile ilgili konularda uyuşmazlıklar yaşandığı öğrenilmiştir.

Geçiş süreci esnasında 2002 senesinden önce yollarda olan araçların maliyetlerini kimin üstlenmesi gerektiği tartışma konusu olmuştur. Ömrü tükenmiş araçların bertarafının mevcut fonlar ile ele alındığı Ülkelerde bu durumun herhangi bir problem teşkil etmediği görülmüştür. Ancak diğer yerlerde üreticiler söz konusu maliyetlere katlanmamak için önemli derecede direnç göstermişlerdir. Bu nedenle ilgili araçların son sahipleri geçiş sürecindeki maliyetlere katlanmak zorunda kalmışlardır. Neyse ki ilgili dönemde hurda metalin değerinde keskin bir yükseliş yaşanmıştır da araç sahiplerinin katlanmak durumunda kaldıkları maliyetler bu sayede dengelenmiştir. Üreticilerin söz konusu direnci Direktife konuyla ilgili söz konusu araçların maliyetlerinin de üreticiler tarafından yüklenilmesi zorunluluğu getirilmesi ile ortadan kalkmıştır.

Her ne kadar Direktif ile koyulmuş olan geri dönüşüm, yeniden kullanım ve geri kazanım hedeflerinden ilki 1 Ocak 2006 tarihini işaret etmişse de söz konusu tarihte söz konusu hedefin geniş bir alanda yakalanıp yakalanamadığının tespiti mümkün olamamıştır. Bunun nedeni 2006 yılında halen bazı Üye Devletlerin güvenilir raporlama sistemlerinin bulunmamasından kaynaklanmıştır. Ayrıca biraz daha ileri sistemlere sahip olan Devletlerde dahi kesin verilerin birleştirilmesi açısından bazı gecikmeler yaşanmıştır. Direktif çerçevesinde sadece çok düşük oranlarda araçların hurdalaştırıldığı ülkelerdeki veriler ise seçicidir ve tam anlamı ile güvenilir değildir.

İsveç ve Hollanda daha 2005 yılında yeniden kullanma ve geri kazanım konularında % 85'lik eşiği yakalamıştır. Hollanda yeniden kullanım ve geri dönüşüm hedeflerini 1997 yılında karşılamıştır. Ancak bu durum istisnai kabul edilmektedir. Belçika yeniden kullanım ve geri dönüşümde % 80 hedefine 2005 yılında ulaşmıştır. Ancak söz konusu ülkenin % 85'lik hedefi tutturabileceği kesin değildir.

Genel olarak katı hedefleri daha erken tarihlerde uygulamaya başlayan ülkeler hedeflere ulaşabiliyorlar mı diye izlenmektedir. Ancak nedense bir çoğu eşiklerin altında kalmaktadır. Hedeflere ağırlık bakımından ulaşılması yani demir ve çelik gibi hurdalaştırılmış metallerin yeniden kullanımı ve geri dönüştürülmesi kolay olduğu gibi ekonomiktir de. Ancak yeniden kullanım ve geri dönüşüm hedeflerine tam bir şekilde uyulması için daha fazla çaba gösterilmesi gerekmektedir. Özellikle camların, plastiklerin ve diğer maddelerin geri dönüşümünün sağlanması gerekmektedir. 2006 yılına kadar sadece bazı Üye Devletler söz konusu alanları da kapsayan sistemler oluşturmuşlardır. Ancak 2006 yılında halen söz konusu maddelerin geri dönüşümü için belirli pazarların oluşmadığı, oluştuysa da çok küçük olduğu görülmektedir. Ayrıca çok az sayıda devlet asıl geri dönüşüm işleminden sonra kalan atıklar, hafif öğütücü bölümleri ve kırıntılar için daha gelişmiş sistemler üzerinde çalışmaktadır.

Nihayet yeniden kullanım ve geri kazanım hedefleri bir çok Üye Devlet tarafından zorlayıcı bulunmuştur. Sadece birkaç devlet söz konusu hedefleri tutturabilmiştir. Diğer bazı devletler de tam olarak hedefi yakalayamamaları da oldukça yaklaşmışlardır. Bazı devletler ise atık sisteminin öğütüm aşaması sonrası bakımından uyum sağlayabilmek amacı ile ısı yeniden kazanımı yolu ile yakma imkanını araştırmaktadır.

Çalışma grubu tüm bu veriler çerçevesinde diğer tip atıkların yönetilmesi (özellikle elektronik atıklar) ile ilgili direktiflerin uygulanması açısından da benzer problemlerin yaşanabileceği sonucuna ulaşmıştır.

2.6.2.4. ELV Sisteminin Rekabet Hukuku Açısından Değerlendirilmesi

2.6.2.4.1. Genel Olarak

Komisyon'un Rekabet Genel Müdürlüğü tarafından Atık Yönetimi Sistemleri Hakkında 22 Eylül 2005 tarihinde bağlayıcı olmayan bir rapor hazırlanmıştır⁸⁰. Rapor, ilgili AB Direktifleri çerçevesinde üç tip atığın toplanması ve işlenmesi hakkında kilit nitelikli rekabet konularına değinmektedir. Bunlar, ambalaj atıkları

⁸⁰ DG Competition Paper concerning issues of competition in waste management systems.

⁸¹ Directive 94/62/EC of the European Parliament and Council of 20 December 1994 on packaging and packaging waste, OJ L 365, 1994, p. 10. Söz konusu direktif 2004/12/EC sayılı direktif ile tadil edilmiştir. 2004/12/EC of the European Parliament and Council of 11 February 2004, OJ L 47, 2004, p. 26.

⁸² Directive 2002/96/EC of the European Parliament and of the Council of 27 January 2003 on waste electrical and electronic equipment (WEEE), OJ L 37, 2003, p. 24.

⁸³ Philip KIENAPFEL, Gerald MIERSCH, "Competition issues in waste management systems", Competition Policy Newsletter (CPN), No 1, Spring, 2006, s. 52.

(Ambalaj Direktifi⁸¹), ömrü tükenmiş araçlar veya araba hurdaları (ELV direktifi), elektrikli ve elektronik aletlerdir (WEEE direktifi⁸²). Söz konusu rapor, Komisyon tarafından Ulusal Rekabet Otoriteleri ile işbirliği içinde hazırlanmıştır. Raporun hazırlanmasındaki amaç atık yönetimi sektöründe rekabet otoriteleri arasında şeffaf ve uyumlu bir politika rehberi oluşturulması ve bu sayede Avrupa Rekabet Otoriteleri ağının konuya yaklaşımlarının yakınlaştırılmasıdır⁸³.

Komisyona göre, geri dönüştürülmüş materyallerden oluşan pazar gelecekte kilit nitelikli bir kaynak pazarı haline gelecektir, ayrıca atık yönetimi sektörünün ekonomik önemi çok hızlı bir şekilde artmaktadır. Örneğin Almanya'da teşebbüsler kendilerini son derecede karlı olan atık yönetimi sisteminin bir parçası olarak konumlandırmayı amaçladıklarından dolayı atık yönetimi alanında bir çok devralma görülmektedir⁸⁴. Sadece Almanya'da atık yönetimi sektörü her yıl 400 milyon ton atık ile uğraşmaktadır, sektörde 240.000'den fazla kişi istihdam edilmektedir ve sektörün yıllık cirosu 50 milyar dolar civarındadır⁸⁵. Dolayısıyla rekabet politikalarının söz konusu alanda uygulanması son derecede önemlidir. Rekabet politikalarının atık yönetimi sektörüne uygulanmasının nihai amacı karşılıklı olarak uygulanan rekabet ve çevre politikalarının desteklenmesi ve Lizbon Stratejisi altında büyüme ve ticarete ortaklığın bir parçası olarak açık ve rekabetçi pazarlara katkıda bulunulmasıdır⁸⁶.

Rapor yeni bir yöntem ile hazırlanmıştır. 2003 yılında Komisyon, atık yönetimi alanında Ulusal Rekabet Otoriteleri ile geniş bir diyalog içerisine girmeye karar vermiştir. İlk önce bir anket hazırlanarak Ulusal Rekabet Otoritelerine gönderilmiş ve ankette yer alan soruların yanıtlanması kendilerinden talep edilmiştir. Ankette genel olarak ulusal hukuklarda atıklara özel rekabet hükümlerinin mevcut olup olmadığı ve ulusal rekabet otoritelerinin atık yönetimi alanındaki tecrübelerinin ve içtihatlarının neler olduğu sorulmuştur. Daha sonra mevcut Komisyon kararlarını⁸⁷ ve Rekabet Otoritelerinin ankete verdikleri yanıtları temel alan bir tartışma metni yayınlanmıştır. 2005 yılında taslak metni tartışmak üzere Ulusal Rekabet Otoriteleri ve Komisyon bir toplantı düzenlemiştir. Toplantı neticesinde metin nihai haline

⁸⁴ 2005 yılının başında Dual System Deutschland (DSD) isimli ambalaj atıkları alanında faaliyet gösteren kolektif sisteminin, KKR isimli girişim sermayesi şirketi tarafından devralınması ile SULO tarafından Cleanaway isimli şirketin 2005 yılı sonunda devralınmak istenmesi örnek olarak gösterilebilir.

⁸⁵ Bkz. Almanya Federal Çevre, Doğal Kaynaklar ve Nükleer Güvenlik Bakanlığı internet sitesi, http://www.bmu.de/english/waste_management/downloads/doc/35563.php

⁸⁶ CPN, No:1, 2006, s. 52.

⁸⁷ Commission decision of 16 October 2003, ARA, ARGEV, ARO, OJ L 75,2004, p. 59. Commission Decision of 17 September 2001, DSD, OJ L 319, 2001, p. 1. Commission Decision of 15 June 2001, Evo Emballages, OJ L 233, 2001, p. 37. Commission decision of 20 April 2001, DSD, OJ L 166, 2001, p.1.

getirilmiş ve 2005 yılının Eylül ayında yayınlanmıştır. İlgili teşebbüslerin görüşlerine bu süreç içerisinde başvurulmamıştır. Söz konusu rapor yasal olarak bağlayıcı değildir ve Komisyon Rehberi olarak değerlendirilmemektedir.

Ulusal Rekabet Otoriteleri ile işbirliği, sınırlı bir kaynakla ve 1/2003 sayılı AT Tüzüğü'nün sektör soruşturmalarına ilişkin 17'inci maddesi uyarınca önemli derecede insan gücü harcanmaksızın Komisyon'un atık yönetimi sektörüne genel bir bakışının oluşmasına ve ilgili alandaki potansiyel rekabet endişelerinin neler olabileceğini belirlemesine yardımcı olmuştur. Bu yaklaşım ileride aynı veya benzer bir sektöre de uygulanabilir⁸⁸.

2.6.2.4.2 İlgili Pazar

Atık pazarları görece yenidir. Ambalaj atıkları pazarı 1990'lı yıllardan itibaren gelişmeye başlamıştır. Ömrü tükenen araçlar ile elektrikli ve elektronik aletler pazarları ise bir çok ülkede 2005 yılında henüz mevcut değildir, bazılarında ise yaratılma aşamasındadır. Dolayısıyla ömrü tükenen araçlar ile elektrikli ve elektronik aletler açısından kesin bir ilgili ürün pazarı veya coğrafi pazar tanımı zordur.

Raporda Komisyon her üç farklı tip atık için üç ana ürün pazarı tanımlaması yapmıştır. Benzer pazar tanımları diğer tip atıklar (örneğin atık piller) açısından da uygulanabilir. Sayılan her bir pazar ayrıca alt pazarlara bölünebilir.

İlk pazar, ilgili atık direktiflerinde belirtilen yükümlülüklerin yerine getirildiği sistemlerin veya çözümlerin organizasyonudur. Kolektif sistemler ve bireysel çözümler atıkların yeniden kazanılmasını organize etmektedir. Kolektif sistemler, direktif hükümlerini uygulayan iç hukuklarda atıklarını geri dönüştürmekle yükümlü teşebbüslere (söz konusu teşebbüsler genellikle üreticiler veya ithalatçılar olmaktadır) kendi hizmetlerini sunmaktadır. Kolektif bir sistemde yer almak yerine yükümlü teşebbüsler bireysel bir çözümü de tercih edebilirler ve kendi ürünleri ile ilgili olan atıkların toplanması ve yeniden kazanılmasını organize edebilirler.

İkinci pazar ise toplama ve sınıflandırmadır. Söz konusu pazar ömrü tükenmiş araçlar ile elektrikli ve elektronik aletler açısından demontaj ve öğütme faaliyetlerini de kapsamına almaktadır. Söz konusu pazarda sistemler veya çözümler toplama ve sınıflandırma hizmetlerini farklı özel veya kamu teşebbüslerinden tedarik etmektedir. Toplama ve sınıflandırma pazarları da ayrıca farklı pazarlar teşkil edebilir.

⁸⁸ CPN, No:1, 2006, s. 52- 53.

Üçüncü pazar ise yeniden kazanım hizmetleri ile ikincil maddelerdir. Yeniden kazanım şirketleri hizmetlerini sistemlere/çözümlere sunmaktadır ve bunun karşılığında sistemler/çözümler ise toplanmış ve sınıflanmış atıkların yeniden kazanım şirketlerine teslim edilmesini organize etmektedir. Yeniden kazanım şirketleri ikincil maddeleri yeniden kullanım için (örneğin üreticilere) satmaktadır.

Ömrü tükenmiş araçlarla ilgili pazarlar ELV direktifinde belirtilen yükümlülüklerin yerine getirilmesi için sistemlerin organizasyonu, ömrü tükenmiş araçların toplanması, işlenmesi ve ikincil maddelerin veya yedek parçaların yeniden kazanılması ve pazarlanması olarak belirlenecektir.

Sistemlerin organize edilmesi pazarında, sistemler ulusal hukuklar uyarınca yükümlü şirketlerin ömrü tükenmiş araçları toplamalarını organize edeceklerdir. ELV direktifi uyarınca sistemleri ekonomik işletmecilerin kurması gerekmektedir. Söz konusu direktifte ekonomik işletmeci geniş olarak tanımlanmaktadır. Buna göre, üreticiler, ithalatçılar, dağıtıcılar, toplayıcılar, motorlu taşıt sigorta şirketleri, demonteciler, öğütücüler, geri kazandıranlar, geri dönüştürenler ve diğer işleme faaliyetinde bulunanlar ekonomik işletmecidir. Üye Devletlerin yeniden kullanım ve geri kazanım hedeflerinin ekonomik işletmeciler tarafından yerine getirilip getirilmediğini izlemeleri ve ömrü tükenmiş araçların ücretsiz geri alımı için gereken masrafları üreticiler ile ithalatçıların ödemelerini sağlaması gerekmektedir.

Ömrü tükenmiş araçların toplanması ve işlenmesi pazarında, yukarıda bahsi geçen sistemler ömrü tükenmiş araçların toplanması ve işlenmesi hizmetini bu konuda uzmanlaşmış teşebbüslerden sağlayacaklardır. Söz konusu pazarda toplama ve işleme şirketleri ömrü tükenmiş araçları toplama noktalarından alacaklar ve işleyeceklerdir. İşleme sürecinde aracın motoru, lastikleri ve diğer ekonomik değeri olan ve yedek parça olarak kullanılabilen önemli parçaları çıkarılacak ve sınıflandırılacaktır. Geri kalan, özellikle ömrü tükenmiş aracın gövdesi öğütücülere teslim edilecek ve öğütücüler tarafından ezilecektir. Öğütücüler işleme şirketlerinden bağımsız teşebbüsler olabilecekleri gibi bunlar dikey entegre de olabilirler. Öğütme sürecinde demirli ve demir içermeyen metaller sınıflandırılacak ve yenilenecektir. Öğütülmeden sonra kalan reçine, lastik, cam gibi parçalar içeren artıklar da ya geri dönüştürülecektir veya bertaraf edilecektir. İşleme ve öğütme iki farklı şirket tarafından yürütülen teknik olarak iki farklı faaliyet niteliğinde ise bunların iki farklı pazar teşkil ettikleri kabul edilecektir. Araç üreticilerinin veya ithalatçılarının kendi araçları için bireysel sistemlerini kurmaya karar vermeleri halinde, sistemlerin parçalı yapısı, toplama ve işleme faaliyetleri

açısından da bölünmeye neden olabilir. Bu durumda belirli bir araba markasının toplanması ve işlenmesi şeklinde bir alt pazarın oluştuğundan söz edilebilecektir⁸⁹.

Geri kazanım şirketleri de kendi hizmetlerini sistemlere sunmakta ve sistemler de karşılığında toplanmış ve işlenmiş maddeleri geri dönüşüm/geri kazanım şirketlerine teslim etmektedir. Genel olarak her bir maddenin geri dönüşümü (örneğin metal, plastik) ayrı bir pazar teşkil edebileceği gibi aynı kaynaktan gelen diğer atıklarla birlikte de değerlendirilebilir (örneğin ömrü tükenmiş araçlardan kaynaklanmayan metaller)⁹⁰.

Sistemlerin veya çözümlerin organizasyonu bakımından yasal çerçeveyi de içeren arz ve talep koşulları halen ülkeden ülkeye önemli derecede değişiklik göstermektedir. Dolayısıyla bu pazar açısından coğrafi pazar ulusal olacaktır⁹¹.

Toplama ve sınıflandırma hizmetleri açısından ilgili teşebbüslerin yerel veya bölgesel faaliyetlerde bulunmaları sebebi ile coğrafi pazar da lokal veya bölgesel olacaktır, ancak ilgili pazarın ulusal olması da mümkündür. Özellikle küçük veya orta büyüklükteki bir Üye Devlette hurda arabaların toplanması işi ulusal ölçekte yürütülebilir. Ömrü Tükenmiş Araçların ihracatı, her ne kadar sınırlar arası ticaret sınırlı olarak mevcut olsa da, hem vakit kaybıdır hem de idari açıdan son derece külfetlidir. Yedek parçalar, geri kazanım hizmetleri ve ikincil maddeler için coğrafi pazar muhtemelen AB geneli olarak belirlenecektir⁹².

Yeniden kazanım hizmetleri ve ikincil maddeler için coğrafi pazar ise ulusal olabileceği gibi AB geneli de olabilecektir. Şöyle ki söz konusu pazar artan bir şekilde uluslararasılaşmaktadır. Coğrafi kapsam ilgili materyale bağlı olarak değişebilecektir. Örneğin nakliye masrafları ve sınırlar arası trafik her bir ikincil madde (örneğin plastik, cam, kağıt) için farklılık gösterebilir⁹³.

2.6.2.4.3. Genel Rekabet Endişeleri

Atık yönetimi sistemleri ile ilgili olarak rapor rekabet politikası ile ilgili olarak üç ana prensip belirlemektedir. İki, pazar paylaşma, fiyat belirleme ve gizli bilgileri değiştirme gibi rekabete aykırı uygulamaların önlenmesidir. Ayrıca Ulusal hukuklar uyarınca kendi atıklarını geri dönüştürmekle yükümlü tutulan teşebbüslerin birden fazla atık yönetim sistemi arasında tercihte bulunabilmesi gereklidir. Nihayet kesin ve ikna edici ekonomik nedenler bulunmadığı müddetçe her türlü münhasır düzenlemelerden kaçınılması gerekmektedir.

⁸⁹ Bkz. DG Competition Paper, para. 100-108.

⁹¹ CPN, No:1, 2006, s. 53.

⁹² DG Competition Paper, para. 110,111.

⁹³ CPN, No:1, 2006, s. 53.

ELV Direktifi uyarınca Üye Devletler, ekonomik işletmecilerinin çevre yükümlülüklerini yerine getirecekleri toplama sistemleri oluşturmalarını sağlamakla yükümlüdürler. Pratikte, Üye Devletlerin böyle sistemler oluşturmak konusunda sadece motorlu taşıt üreticileri ile ithalatçılara yetki vermesi, dolayısıyla söz konusu teşebbüslerin ömrü tükenmiş araç kaynakları pazarlarını kontrol etmelerinin sağlanması rekabet sorunlarına neden olabilir.

Rapor, her üç tip atık için olası rekabet endişelerini ayrı ayrı değerlendirmektedir. Komisyon'un ve bir çok Ulusal Rekabet Otoritesinin araba hurdaları ve elektronik atıkları gibi yeni alanlar ile kıyaslandığında ambalaj atıkları konusunda daha fazla tecrübesi bulunmaktadır. Rapor atık yönetimi sektöründe ilgili aktörler (sistemler/çözümler, toplama/sınıflandırma/geri kazanım şirketleri) arasındaki ilişkileri analiz etmektedir⁹⁴. Aşağıda raporda her üç tip atık için de belirtilen rekabet endişelerine değinilecek ve yeri geldikçe ömrü tükenmiş hurdalar açısından özellik teşkil eden diğer hususlara değinilecektir.

2.6.2.4.4. Yükümlü Şirketler Arasındaki İlişkilere Doğan Rekabet Endişeleri

Hemen her Üye Devlette yükümlü şirketler atık yönetim sistemi oluşturmak için işbirliğine gitmektedir. Söz konusu işbirliği bazı rekabet endişelerine neden olabilir. Komisyon'un Yatay Rehberi⁹⁵ uyarınca toplama ve geri dönüşüm anlaşmaları iki farklı pazarı etkileyebilir veya iki farklı pazarla ilgili olabilir. İlk pazar ilgili tarafların üretici veya dağıtıcı olarak faaliyet gösterdikleri pazardır (taşma etkisi görülen pazar) ve potansiyel olarak ilgili malları kapsayan toplama veya sınıflandırma hizmetleri pazarında özellikle talebin bağlanması etkisi ("*effects of bundling of demand*") görülebilir.

Taşma Etkisi: Eğer yükümlü teşebbüsler rakip üreticiler veya ithalatçılar ise, bunların atık yönetimi alanında işbirliğine gitmesi potansiyel olarak ortak bir ürün dizaynı gelişmesine, geri dönüşüm maliyetlerinin aynı olması nedeni ile ürünlere ilişkin maliyetlerde benzerliklere ve hassas bilgilerin değişimine neden olabilir. Aynı ürün dizaynını geliştirme riski, önemli ölçüde ilgili ürünlerin homojenlik derecesine bağlıdır. Maliyetlerin aynılaşması riski ise geri dönüşüm maliyetlerinin toplam maliyetler içerisindeki oranının büyüklüğüne bağlı olacaktır. Örneğin, belirli bir tip ampulün geri dönüşüm maliyeti söz konusu ampulün toplam maliyeti içerisinde

⁹⁴ CPN, No:1, 2006, s. 53.

⁹⁵ Commission Notice- Guidelines on the applicability of Article 81 of the EC Treaty to horizontal cooperation agreements, OJ C 3, 2001, p.2.

⁹⁶ CPN, No:1, 2006, s. 54.

önemli bir orana sahip olabilir. Dolayısıyla atık yönetimi alanında üreticilerin işbirliği içerisinde bulunması, fiyatların önemli derecede ayniyet göstermesine neden olabilir⁹⁶. Ömrü tükenmiş araçlar açısından araç üreticilerinin veya ithalatçıların işbirliğine gitmesi durumunun araç üretim maliyetlerini ve araç satış fiyatlarını önemli derecede etkilemeyeceği düşünülmektedir. Şöyle ki, toplama ve geri dönüşüm maliyetleri, nihai araç satış fiyatlarının sadece küçük bir bölümünü teşkil etmektedir⁹⁷.

Hassas bilgilerin değiştirilmesi riski ise kolektif bir sisteme iştirak eden yükümlü şirketlerin doğrudan rakip olup olmamalarına göre değişecektir. Örneğin şampuan ve mısır gevreği üreticilerinin ambalaj atıkları alanında işbirliğine gitmesi halinde ortaya çıkacak olan bilgi değişimi riski, her iki şirketin de şampuan ürettiği bir senaryoya göre daha düşük olacaktır. Ömrü tükenmiş araçlar açısından ise iki lüks araç üreticisinin işbirliğine gitmesi, bir lüks araç üreticisi ile bir orta ve düşük sınıf araç üreticisinin işbirliğine gitmesinden daha fazla sorun teşkil edecektir⁹⁸.

Talebin bağlanması etkisi: Yükümlü şirketlerin işbirliği atıkların toplanması, sınıflandırılması ve geri kazanımı hizmetlerinde talebin bağlanmasına neden olabilir. Bağlanma etkisinin önemi sistemin pazar payına (pazar gücüne) bağlı olacaktır. Genel olarak kolektif bir sistemin pazar gücü önemli derecede pazar gücüne sahip olan daha fazla sayıda yükümlü şirketin katılması ile artar. Ancak belirtilmelidir ki, bir sistemin toplama, sınıflandırma ve geri kazanım hizmetleri için alım pazarındaki pazar payı sistem üyesi üreticilerin veya dağıtıcıların toplam pazar paylarına tekabül etmemektedir. Örneğin, televizyonları ve bilgisayar ekranlarını toplamak aynı toplama hizmetleri pazarına dahil olabilecek gibiyse de, söz konusu ürünlerin farklı pazarlar teşkil etmesi mümkündür.

Talebin bağlanması etkisi olası ağ etkileri ve ölçek ekonomileri ile dengelenmelidir. Örneğin, evsel ambalaj atıklarının toplanması için her eve ulaşması gereken alt yapının maliyeti yüksektir. Böyle bir sistem sadece belirli bir miktarda atığı kapsayabildiği ölçüde ekonomik olarak gerçekleştirilebilir olabilir. Bu nedenle belirli bir oranda talebin bağlanması gerçekleştirilebilir bir evsel atıkların ambalajlanması sisteminin oluşturulabilmesinin kaçınılmaz sonucudur. Diğer tip atıklar (örneğin endüstriyel ambalaj atıkları veya araba hurdaları) için söz konusu hususlar çok daha az ilgilidir. Ömrü tükenmiş araçlar sektöründe, evsel ambalaj atıkları sektörüne nazaran ölçek ekonomilerinin daha az ilgili olmasının sebebi

⁹⁷ DG Competition Paper, para. 118.

⁹⁸ DG Competition Paper, para. 117.

⁹⁹ DG Competition Paper, para. 114.

ömrü tükenmiş araçlar için daha az toplama noktasının gerekmesidir. Ayrıca ömrü tükenmiş araçlar için büyük Üye Devletlerde olduğu kadar daha küçük Üye Devletlerde de paralel toplama ağları işletilmesi hem ekonomik hem de etkindir⁹⁹. Talebin bağlanması alt pazarlarda ve üst pazarlarda rekabetin sınırlandırılmasına neden olmaması gerekir. Alt pazardaki rekabet ile kast edilen toplama, sınıflandırma ve geri kazanım şirketleri arasındaki rekabettir. Üst pazardaki rekabet ise sistemler arasındaki rekabettir. Sistemin kapsamının daraltılması rekabete aykırı etkilerin sınırlandırılması için alınabilecek bir önlem olabilir. Örneğin evsel ambalaj atıkları alanında faaliyet gösteren ve yüksek pazar payına sahip olan bir sistemin iştiğal alanını endüstriyel ambalaj atıkları alanına genişletmesi engellenebilir. Ayrıca rekabete aykırı etkilerin azaltılması için toplama, sınıflandırma ve geri kazanım şirketleri ile yapılan anlaşmaların süreleri sınırlandırılabilir ve ihale/teklif usulü yürütülmesi konusunda bir yükümlülük getirilebilir¹⁰⁰.

Ömrü tükenmiş araçlar sektöründe, toplayıcı, işleyici teşebbüsler muhtemelen sadece bir tane veya birkaç tane sistem ile çalışmak durumunda kalacaklardır. Dolayısıyla bir toplayıcı, işleyici teşebbüsün açısından, araç üreticilerinin veya ithalatçıların ELV Direktifi uyarınca yerine getirmeleri gereken yükümlülükler nedeni ile işbirliğine gitmeleri sonucunda, talep tarafı önemli derecede yoğunlaşmış olabilecektir. Dolayısıyla talebin bağlanması nedeni ile oluşan rekabet endişesi, işbirliği içerisinde olan üreticilerin veya ithalatçıların sayıca az olması veya bunların düşük pazar payına sahip olmaları halinde daha az olacaktır. İzah edilenin tersi bir durumda ise büyük kolektif sistemlerin toplama ve işleme hizmetlerinde bağlama etkisi çok daha önemli boyutlarda olabilecektir. Ayrıca bağlamanın olumsuz sonuçlarının ömrü tükenmiş araçlar sektöründe şebeke ekonomileri mülahazası ile dengelenemeyeceği düşünülmektedir, çünkü söz konusu sektörde şebeke ekonomileri sınırlıdır¹⁰¹.

Muhtemel gösterge, % 30 pazar payı eşiğidir. Rapora göre, yükümlü teşebbüsler arasında meydana gelebilecek bir işbirliğinin kabul edilebilir olduğunu gösterecek bir pazar payı eşiğinin belirlenmesi oldukça güçtür. Sistemler ile toplama, sınıflandırma ve geri kazandırma şirketleri arasındaki dikey nitelikli ilişkiler bakımından Komisyon'un dikey sınırlamalara ilişkin politikası yol gösterici olabilir. Dikey Anlaşmalar Grup Muafiyeti Tüzüğü'nün 3'üncü maddesi uyarınca üretim ve dağıtım pazarında % 30'dan az pazar payına sahip olan üreticiler, ithalatçılar arasındaki işbirlikleri rekabetin sınırlandırılması endişesini gündeme getirmeyecektir. % 30 pazar payı eşiği araba hurdaları sistemleri bakımından daha uygundur. İşbirliği içerisindeki araç üreticileri veya ithalatçıların araç satışlarından

elde ettikleri pazar paylarının toplama ve sınıflandırma hizmetleri ile ilgili alım pazarındaki taleplerini daha iyi yansıttığı söylenebilir. Pazar paylarındaki bu uygunluk ambalaj atıklarına ve elektronik atıklara ilişkin sistemlerde çok daha küçük bir kapsamda uygulanabilecektir. Her halükarda, araba hurdaları da dahil olmak üzere, % 30 pazar payı eşiği mutlak olarak değerlendirilemeyecektir. Söz konusu eşik sadece uygun bir başlangıç noktası teşkil etmektedir. % 30 eşiğinin aşılması bir sistemin otomatik olarak yasaklanmasına neden olmayacaktır, ancak böyle bir durumda daha detaylı bir inceleme gerekli olacaktır¹⁰².

2.6.2.4.5. Sistemler/Çözümler İle Yükümlü Şirketler Arası İlişkilerden Doğan Rekabet Endişeleri

Hakim durumdaki kolektif sistemlerin üyelik kriterlerini objektif, şeffaf, ayrımcı olmayan bir şekilde belirlemeleri gerekmektedir, aynı zamanda sistem tarafından uygulanacak üyelik ücretlerinin de söz konusu şartları taşıması gerekmektedir.

Kolektif sistem ücretlerinin etkinlikleri artırıcı olabilmesi için toplama ve geri kazanma maliyetlerini yansıtmaması gerekmektedir. Ayrıca hakim durumdaki bir sistemin “hizmet yoksa ücret de yok” prensibini yansıtmayan sözleşmesel düzenlemeleri kötüye kullanma teşkil edebilir. Örneğin, Alman sistemi DSD müşterilerinin ambalajlarında kendisine ait olan “yeşil nokta” amblemini kullanmasını ve pazara sürülen tüm yeşil nokta amblemlili ürünler için kendisine belirli bir ücret ödenmesini zorunlu kılmıştır. Söz konusu ücret, DSD tarafından toplama ve sınıflandırma hizmetlerinin ilgili müşteriye sunulup sunulmadığına bakılmaksızın uygulanmıştır. Dolayısıyla herhangi bir yükümlü şirket sadece belli ambalajları için DSD'nin sunduğu hizmetlerden yararlanmak istediğinde (örneğin geri kalan ambalajları için rakip bir sistem ile çalışmak istediğinde) ya DSD'ye tüm ambalajları için ücret ödemek ya da yeşil nokta içeren ve içermeyen olmak üzere iki farklı ambalaj hattı kurmak zorunda kalmıştır. Bu durumun rakipleri pazardan dışlıyor olması nedeni ile Komisyon 2001 yılında AT Anlaşması'nın 82'inci maddesi uyarınca yasaklama kararı vermiştir¹⁰³.

Sistemler katılımcıların tüm yükümlülüklerinin kendilerine devredilmesini talep edebilirler. Örneğin teşebbüslerin sisteme katılabilmeleri için tüm atıkları için sözleşme yapmaları, aksi takdirde sisteme katılamayacakları şart koşulmuş olabilir.

¹⁰² CPN, no:1, 2006, s. 54.

¹⁰³ Commission Decision of 20 April 2001, DSD, OJ L 166, 2001, p.1. Ayrıca bkz. Michale GREMMINGER, Gerald MIERSCH, "Commission acts against Duales System Deutschland AG for the abuse of a dominant position", CPN, No:2, 2001, s. 27.

Böylesi bir “*ya hep ya hiç*” kuralı alternatif sistemlerin bu şekilde bağlanmış atık miktarları bakımından rekabet edebilme imkanlarını dışlamaktadır. Böyle bir kural rekabeti sınırlandırdığı ve Üye Devletler arasındaki ticari önemli derecede etkilediği için AT Anlaşmasının 81(1)'inci maddesini ihlal edecektir. Kural nedeni ile ortaya çıkan rekabete aykırı etkiler sistemlerin pazar payları yüksek olduğu durumlarda veya düşük pazar payına sahip sistemlerin benzer anlaşmaları paralel ağlar oluşturduğu zaman daha şiddetli olacaktır. Bir sistem hakim durumda olduğu zaman *ya hep ya hiç* kuralı AT Anlaşmasının 82'inci maddesini de ihlal edebilir. Komisyon geçmiş yıllarda bir ülkenin toplama ve sınıflandırma altyapısına önemli derecede yatırım yapılmasını teşvik etmek amacı ile bazı istisnai durumlarda *ya hep ya hiç* kuralına 81(3)'üncü madde çerçevesinde muafiyet tanımıştır¹⁰⁴. Ancak atıkların toplanması için gerekli alt yapı yatırımlarına daha fazla ihtiyaç bulunmayan hallerde söz konusu kural muafiyetten yararlanamayacaktır. Benzer bir durum kuralın yeni yatırımların teşvik edilmesi açısından etkin bir yöntem olarak değerlendirilemeyeceği durumlar bakımından da geçerlidir¹⁰⁵.

2.6.2.4.6. Sistemler/Çözümler İle Toplama, Sınıflandırma, Geri Kazanım Şirketleri Arasındaki İlişkilerden Kaynaklanan Rekabet Endişeleri

Bir çok kolektif sistemde belirli bir toplama bölgesi için sadece bir toplama, sınıflandırma şirketi ile münhasıran anlaşılmaktadır. *Münhasır anlaşmaları* geri kazanma şirketleri de akdedilebilmektedir. Dikey Anlaşmalar Grup Muafiyeti Tüzüğü'nün 3(1)'inci maddesi uyarınca sağlayıcının pazar payının % 30'u aşmadığı durumlarda münhasır anlaşmalar muafiyetten yararlanmaktadır. Bu durumda sağlayıcı toplama, sınıflandırma veya geri kazanma şirketi olacaktır. Ancak lokal veya bölgesel olarak faaliyet gösteren toplama, sınıflandırma şirketlerinin genellikle pazar payları % 30'dan fazla olacaktır. Bu durumda grup muafiyetinden yararlanamayan anlaşmaların pazar koşulları, kolektif sistemin ve toplama, sınıflandırma, geri kazanım şirketinin pazar pozisyonu ve toplama anlaşmasının süresi dikkate alınarak bireysel muafiyet değerlendirmesi gerçekleştirilecektir. Örneğin, evsel ambalaj atıklarının toplanması ve sınıflandırılması pazarında sağlayıcı tarafındaki şartlar son derece özelliğlidir. Şöyle ki katı ağ etkileri, tüketicilerin bertaraf gelenekleri, konteynır yerleştirme sınırları mevcuttur. Bu

¹⁰⁴ 1998 ve 2000 yıllarında İngiltere'de söz konusu ambalaj atıklarının toplanması ve sınıflandırılması alt yapısının kurulması için gerekli yatırımların yapılmasını sağlamak bakımından bazı İngiliz sistemlerine *ya hep ya hiç* kuralını uygulamaları için muafiyet tanımıştır.

¹⁰⁵ CPN, No:1, 2006, s. 54.

¹⁰⁶ CPN, no:1, 2006, s. 54.

nedenle etkinlik artışı, güvenilirlik ve süreklilik sadece bir toplayıcı ile anlaşılmasını haklı gösterebilir¹⁰⁶.

Ömrü tükenmiş araçlar sektörü açısından toplama, sınıflandırma şirketi lehine yapılmış olan münhasır anlaşmalar, sistemin pazar pozisyonu ve toplama anlaşmasının süresi göz önünde bulundurulduğunda AT Anlaşmasının 81'inci veya 82'inci maddesini ihlal edebilir. Talebin bağlanması oranı ne kadar yüksek ise münhasır anlaşmaların da olumsuz etkileri o kadar büyük olacaktır. Özellikle ilgili sektördeki kolektif sistemlerin toplama, işleme şirketleri ile münhasır anlaşmalar akdedip edemeyecekleri veya akdedebilirlerse söz konusu anlaşmaların kapsamının ne olması gerektiği son derece tartışmalıdır. Münhasırlığın haklı olarak gerekçelendirilebildiği hallerde ihale usullerinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Buna göre sistemlerin toplama, işleme veya geri kazanım sözleşmeleri akdedecekleri şirketleri seçmek için açacakları ihalelerin şeffaf ve ayrımcı olmayan kriterlere dayanması gerekmektedir. Bir ihale neticesinde akdedilen sözleşmenin süresinin sınırlı olması gerekir. Süre, ilgili sözleşmenin niteliğine göre değişebilecektir ancak genel olarak üç yılı aşan süreli bir sözleşmenin kabul edilmesi mümkün görülmemektedir¹⁰⁷.

DSD ve ARA kararları neticesinde toplama, sınıflandırma ve geri kazanım şirketlerinin sadece *bir sistem ile münhasır anlaşma* yapmak zorunda bırakılmamaları gerektiği açıklığa kavuşmuştur. Hem DSD hem de ARA toplama ve sınıflandırma şirketlerine münhasırlık şartları dayatmayacaklarını taahhüt etmişlerdir.

Belirli tip atıklar için mevcut toplama alt yapılarının kopyalanması ekonomik olarak gerçekleştirilebilir değildir. Örneğin evsel ambalaj atıklarının toplanması binlerce veya milyonlarca haneyi kapsayacak şekilde toplama tesisleri kurulmasını gerektirmektedir. Böyle durumlarda *hakim durumdaki toplama sistemlerine sınırsız erişim* ve paylaşım, sistemlerin ve çözümlerin organize edilmesi alt pazarında rekabetin tesisi açısından zorunlu olabilir. Söz konusu faaliyetleri yerine getiren toplama şirketlerinin aynı hizmeti hakim durumdaki sistemin rakip sistemlerine sunmalarının engellenmemesi gerekmektedir¹⁰⁸.

Ömrü tükenmiş araçların işlenmesi, öğütülmesi neticesinde yedek parçalar, cam, metaller, plastikler gibi, hasarlı araçların tamir edilmesinde veya yeni ürünlerde ikincil madde olarak yeniden kullanılabilir bir çok madde çıkmaktadır. Araç üreticilerinin kendi araçlarından elde edilen ikincil maddeleri kullanmak konusunda menfaatleri bulunabilir. Dolayısıyla sistemlerin böyle bir kullanımı

¹⁰⁷ DG Competition Paper, para. 123, 124.

¹⁰⁸ CPN, no:1, 2006, s. 56.

mümkün kılmak için ikincil maddelerin ticaretini sınırlandırması söz konusu olabilir. Tıpkı ambalaj atıklarında olduğu gibi ömrü tükenmiş araçlar sektöründe de geri kazanım teşebbüslerinin ikincil maddelerin ticaretini özgürce yapabilmeleri ilkesinden bazı haklı şüpheler olabilir. Ancak araç üreticilerinin demonte teşebbüslerinden elde edilen kullanılmış yedek parçaların rekabetini kendi ürettikleri orijinal yedek parçaları korumak için sınırlandırması durumunda rekabet endişeleri doğabilir¹⁰⁹.

2.6.2.4.7. Sonuç

Sonuç olarak Komisyon raporu atık yönetimi sektöründeki rekabet endişeleri hakkında sınırlı sayıda bir liste sunmamaktadır. Ayrıca söz konusu rapor Komisyon ve Ulusal Rekabet Otoriteleri için bağlayıcı değildir. Raporun amacı AB Rekabet Hukukunu uygulayan çeşitli ekonomik oyunculara, otoritelere ve mahkemelere gayri resmi bir şekilde yol göstermektir. Rekabet kurallarının modernleşmesi, Ulusal Rekabet Otoritelerinin AT Anlaşmasının 81 ve 82'inci maddelerini doğrudan uygulama yetkisini elde etmesi ve atık yönetimi sistemlerinin ulusal yapısı, söz konusu alandaki rekabet vakıalarının gelecekte genellikle Komisyon tarafından değil, Ulusal Rekabet Otoriteleri tarafından ele alınacağını göstermektedir. Yine de Komisyon, Ulusal Rekabet Otoriteleri ile birlikte son derece önemli olan bu sektördeki gelişmeleri yakından izlemeye ve gerektiğine müdahale etmeye devam edecektir¹¹⁰.

2.6.3. Kullanılmış Pillerin Ve Akülerin Bertarafı

Avrupa Birliğindeki piller ve aküler ile ilgili mevzuat belirli oranda cıva ve kadmiyum içeren ilgili ürünlerin piyasaya sürülmesini yasaklamaktadır, ayrıca söz konusu ürünlerin kullanılmaları ertesinde toplanması, geri dönüşümü, işlenmesi ve bertarafı ile ilgili konuları düzenlemektedir.

Konu ile ilgili ilk Direktif 1991 yılında çıkarılmış ancak söz konusu direktif

¹⁰⁹ DG Competition Paper, para. 126.

¹¹⁰ CPN, no:1, 2006, s. 56.

¹¹¹ Söz konusu direktif 2008/12/EC ve 2008/103/EC sayılı başka iki direktif ile tadil edilmiştir. Directive 2008/12/EC of the European Parliament and of the Council of 11 March 2008 amending Directive 2002/66/EC on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators, as regards the implementing powers conferred the Commission. Directive 2008/103/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2006/66/EC on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators as regards placing on the market.

¹¹² Directive 2006/66/EC of the European Parliament and of the Council of 6 September 2006 on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators and repealing Directive 91/157/EEC. Council Directive 91/151/EEC of 18 March 1991 on batteries and accumulators containing certain dangerous substances [OJ L 78 26.03.1991]

2006/66/EC sayılı bir başka direktif¹¹¹ ile 26 Eylül 2008 tarihinden itibaren değiştirilmiştir¹¹². Eski direktif ile 1 Ocak 1993 tarihinden itibaren %0,05'ten fazla cıva içeren manganez alkali pillerin ve % 0,025'ten fazla cıva içeren diğer alkali pillerin pazara sürülmesi yasaklanmıştır. 98/101/EC sayılı direktif ile söz konusu standart bakımından çıta yükseltilmiş ve 1 Ocak 2000 tarihinden toplam ağırlığına oranı % 0,0005'ten fazla cıva içeren akülerin ve pillerin pazara sürülmesi yasaklanmıştır¹¹³.

Düğme şeklindeki piller ile düğme şeklindeki pillerin içerikleri ile aynı içeriklere sahip olan piller söz konusu Direktiflerin kapsamı dışındadır. Üye Devletler öncelikle pillerin ve akülerin içerdikleri ağır metallerin azaltılması olan programları uygulamalıdır. Söz konusu programlar dahilinde Üye Devletler pillerin ve akülerin geri kazanımı ve bertarafı için ayrı bir şekilde toplanmasını teşvik etmelidirler. Ayrıca söz konusu Direktifler uyarınca pillerin ve akülerin veya bunların içerisine konuldukları aygıtların ayrı toplanma ve geri dönüşüm şartlarını sağlamaları ayrıca ağır metal içeriklerini gösterecek şekilde işaretlenmeleri gerekmektedir.

2006/66/EC sayılı Direktif de pillerde ve akülerde¹¹⁴ belirli bir orandan fazla cıva ve kadmiyum kullanılmasını yasaklamaktadır. Ayrıca söz konusu direktif atık pillerin ve akülerin daha fazla oranda toplanmasını ve geri dönüşümlerinin yapılmasını böylece tüm ilgili pillerin ve akülerin kullanım ömürleri boyunca ve geri dönüşümleri esnasında çevre performanslarının artırılmasını sağlamaktadır.

Direktifin amacı çevreye atılan cıva, kadmiyum ve kurşun gibi tehlikeli maddelerin miktarını azaltmaktır. Bu durum ilgili maddelerin pillerde ve akülerde kullanım oranlarını azaltarak ve kullanılmış olanların da işleme ve geri kazanım ile yeniden kullanımını sağlayarak gerçekleştirilebilir.

Direktif, Üye Devletler'in güvenliğini koruyan veya askeri amaçlarla kullandıkları veya uzaya gönderilmek üzere dizayn edilen araçlardaki ekipmanları hariç olmak üzere her tip pile ve aküye uygulanmaktadır. Dolayısıyla söz konusu direktif, sadece cıva, kurşun ve kadmiyuma uygulanan ve düğme pilleri dışlayan

¹¹¹ Akü ve pillerden oluşan atıkların yakılarak bertaraf edilmesi atmosferi kirletmektedir. Ayrıca söz konusu atıklar toprak altına gömüldüklerinde veya toprak üzerinde bırakıldıklarında toprağı ve suyu kirletmektedirler. Uygun kurallar ile bu atıklar nedeni ile oluşan kirliliğin azaltılması mümkündür. Ayrıca atıkların geri dönüştürülmesi nikel, kobalt ve gümüş gibi değerli metaller de dahil olmak üzere binlerce ton metalin geri kazanılmasını sağlayacaktır.

¹¹² Söz konusu direktif uyarınca pil veya akü, kimyasal enerjinin doğrudan dönüştürülmesi ile oluşan, bir veya daha fazla pil hücresi içeren, şarj edilebilen veya edilemeyen her türlü elektrik enerjisi kaynağı anlamına gelmektedir. Düğme hücre ile, çapı yüksekliğinden büyük olan ve ısıtma aygıtları, saatler, küçük taşınabilir aygıtlar gibi özel amaçlar ile kullanılan her türlü küçük, yuvarlak, pratik pil veya akü ifade edilmektedir.

¹¹³ Piller ve aküler konusu önceden 91/157/EEC, 93/86/EEC, 98/101/EC ve 91/157/EEC sayılı direktifler ile düzenlenmekteydi.

91/157/EEC sayılı Direktife nazaran daha geniş bir ürün skalasını kapsamına almaktadır¹¹⁵.

2006/66/EC sayılı Direktif ağırlığına oranla % 0.0005'ten fazla civa içeren pilleri ve aküleri, farklı aygıtların içerisinde olsunlar veya olmasınlar, yasaklamaktadır. Söz konusu kuralın tek istisnası düğme hücrelerdir. Söz konusu düğme pillerdeki civa oranı ağırlıklarının % 2'sini geçmemelidir.

Ağırlığına oranla %0,002'den fazla kadmiyum içeren taşınabilir piller ve aküler, başka aygıtların içerisindekiler de dahil olmak üzere, Direktif ile yasaklanmaktadır. Ancak söz konusu kuralın istisnası acil alarm sistemlerde, tıbbi cihazlarda ve kablosuz güç eşyalarında kullanılan piller ve akülerdir.

Kullanılmış pillerin ve akülerin önemli bir bölümünün geri dönüşümünün sağlanması için, Üye Devletler ekonomik enstrümanlar da dahil gereken her türlü tedbiri almakla yükümlüdürler. Buna göre Devletler atıkların ayrı bir şekilde toplanmasını ve pillerle akülerin sınıflandırılmadan sokağa atılmalarını engellemelidir. Ayrıca devletler son kullanıcıların kullanılmış pilleri ve aküleri kendi bölgelerindeki toplama noktalarına atılmasını ve bunların ücretsiz bir şekilde üreticiler tarafından geri alınmasını sağlamalıdır. 26 Eylül 2012 tarihine kadar toplama oranının en az % 25 ve 26 Eylül 2016 tarihine dek en az % 45 olması gerekmektedir.

Kural olarak pillerin ve akülerin kolayca ve güvenli bir şekilde çıkarılabilmeleri, taşınabilmeleri gerekmektedir. Dolayısıyla Üye Devletler üreticilerin kendi aygıtlarını buna uygun bir şekilde dizayn etmelerini sağlamakla görevlidir.

Üye Devletler ayrıca en geç 26 Eylül 2009 tarihinden itibaren pillerin ve akülerin en uygun teknik ile toplanmasını, işlenmesini ve geri dönüştürülmesini sağlamakla yükümlüdür. Geri dönüşüm enerji geri kazanımını kapsamamalıdır.

Asgari olarak, işleme tüm sıvıların ve asitlerin çıkarılmasını kapsamalıdır. Piller ve aküler sızdırmaz yüzeylere, kötü hava şartlarına dayanıklı kaplamalara ve uygun konteynirlara sahip alanlarda işlenmeli ve (geçici de olsa) depolanmalıdır.

Pillerin ve akülerin 26 Eylül 2011 tarihine kadar benzer ürünler üretmek için veya diğer sebeplerle geri dönüştürülmesi konusunda ulaşılmaması gereken seviyeler aşağıdaki gibidir:

- Kurşun- asit pillerin ve akülerin ortalama ağırlıklarının % 65'i (kurşun içeriğin teknik olarak mümkün en üst seviyede geri dönüştürülmesi gerekir)

- Nikel-kadmiyum pillerin ve akülerin ortalama ağırlıklarının % 75'inin
- Diğer piller ve akülerin ortalama ağırlıklarının % 50'sinin Geri dönüştürülmesi gerekmektedir.

Eğer gerçekleştirilebilir bir pazar mevcut değilse veya çevre, ekonomi ve sosyal değerlendirmeler neticesinde geri dönüşümün en iyi çözüm olmadığı kanısına ulaşırsa, ilgili Üye Devlet tarafından kadmiyum, cıva ve kurşun içeren aküler ve piller bertaraf edilebilir veya toprak altında depolanabilir. Aksi takdirde endüstriyel pillerin ve otomotiv pillerinin ve akülerinin toprak altında depolanması veya yakılması yasaktır. Yalnızca söz konusu piller ve akülerin işlenmesi ve geri dönüştürülmesi ertesinde kalan tortular sayılan biçimlerde bertaraf edilebilir.

İşleme ve geri dönüşüm, atıkların nakliyesine ilişkin AB mevzuatı çerçevesinde ilgili Üye Devlet'in ve hatta Topluluk sınırları dışında da gerçekleştirilebilir.

Endüstriyel, otomotiv ve taşınabilir pillerin ve akülerin toplanması, işlenmesi ve geri dönüştürülmesi maliyetlerine ve bunun sağlanabilmesi için halkın bilgilendirilmesi amacı ile gerçekleştirilecek kampanyaların maliyetlerine üreticiler katlanmalıdır. Toplama ve işleme düzeninin düzgün bir şekilde işlemesinde etkisi bulunmayan küçük üreticiler söz konusu yükümlülükten muaf tutulabilirler. Tüm pil ve akü üreticilerinin kayıt altına alınması (tescil edilmesi) gerekmektedir.

Nihai kullanıcılar bir çok şekilde bilgilendirilebilirler:

- Pillerin ve akülerin içerisinde kullanılan maddelerin çevreye ve insan sağlığına potansiyel etkileri ve nihai kullanıcıların kullandıkları pillerin ve akülerin toplanması ve geri dönüştürülmesi ile ilgili düzenlemeler hakkında kampanyalar yapılabilir.
- Nihai kullanıcılar, atık pillerin ve akülerin satış noktalarına bırakılabilecekleri konusunda doğrudan dağıtıcılar tarafından bilgilendirilebilir.
- Piller, pil takımları ve aküler görünebilir, okunaklı ve silinmeyecek biçimde belirtilen bilgileri içerecek şekilde işaretlenmesi. Direktifin 2'inci ekinde gösterilen tekerlekli ve üstüne çarpı işareti koyulmuş çöp tenekesi resmi olmalı, akünün veya taşınabilir pilin kapasitesi belirtilmeli, direktifte belirtilen değerlerin üzerinde ağır metal içeren pillerin üzerine içerdikleri metalin kısa adı (örneğin, Hg, Cd, Pb) yazılmalıdır. Eğer pil veya pil takımı üzerine tüm bu bilgiler yazılamayacak kadar küçük ise, söz konusu bilgiler ambalajlarına yazılabilir.

Üye Devletler, Direktifin uygulanması ve aldıkları pillerin ve akülerin çevreye etkilerini azaltan önlemler hakkında Komisyona rapor sunmakla yükümlüdürler. İlk rapor 26 Eylül 2012'ye kadar geçen süreci kapsayacaktır. Daha sonraki raporlar her üç yılda bir gönderilecektir. Üye Devletler'in raporları çerçevesinde Komsiyon

da Direktifin uygulanması, çevreye ve iç pazarın işleyişi ile ilgili genel bir rapor hazırlayacaktır¹¹⁶.

Yukarıda belirtilenlerin dışında taşınabilir pillerin ve akülerin nihai kullanıcılara yıllık satışlarının hesaplanmasında ortak bir metodun belirlenmesine ilişkin Komisyon'un bir kararı mevcuttur¹¹⁷.

2.6.4. Atık Yağlar

Atık yağlarla ilgili olarak da AT genelinde bir direktif mevcuttur¹¹⁸. Söz konusu direktifin amacı atık yağların güvenli bir şekilde toplanması ve bertaraf edilmesini sağlamaktır.

Söz konusu direktif orijinal kullanım amacını karşılayamayan her türlü mineral bazlı yağları veya endüstriyel yağları kapsamına almaktadır. Üye Devletler atık yağların toplanmasından ve bertaraf edilmesinden (işlenmesi, imha edilmesi, depolanması, toprak altına veya üstüne boşaltılması) sorumludur. Üye Devletler, atık yağların işlenmesinde yeniden üretime (örneğin yeniden rafine edilmesine) öncelik vermelidir. Yeniden üretim işleminin kullanılmadığı durumlarda, diğer metotlar söz konusu olabilir. Diğer metotlar yakma, imha etme, depolama veya boşaltmadır. Direktif hangi şartlar altında bu işlemlerin mümkün olacağını ortaya koymaktadır.

Direktif uyarınca atık yağları ülke içindeki yüzey sularına, yer altı sularına, kara sularına, drenaj sistemlerine boşaltmak, toprağa zararlı atık yağları ve bunların işlenmesi neticesinde ortaya çıkan tortuları kontrolsüz biçimde boşaltmak, mevcut hükümler ile öngörülmüş olan değerleri geçen ve hava kirliliğine neden olan her türlü işlem yasaktır.

Sayılan nedenlerle atık yağları toplayan tüm şirketlerin kayıt altına alınması (tescil edilmesi) ve izin sistemi de dahil olmak üzere ulusal gözetime tabi olması gerekmektedir. Ayrıca atık yağları bertaraf eden tüm şirketlerin izne tabi olması gerekir.

Direktif atık yağların klorlu hidrokarbonlar (PCB, PCT) ile veya toksik ve tehlikeli atıklar ile karıştırılmasına izin vermemektedir. Direktif uyarınca PCB, PCT, toksik

¹¹⁶ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l21202.htm>, <http://ec.europa.eu/environment/waste/batteries/index.htm>.

¹¹⁷ Commission decision 2008/763/EC establishing, pursuant to Directive 2006/66/EC of the European Parliament and of the Council, a common methodology for the calculation of annual sales of portable batteries and accumulators to end- users.

¹¹⁸ Council Directive 75/439/EEC of 16 June 1975 on the disposal of waste oils, OJ L 194, 25.01.1975. Söz konusu direktif 1987/101/EEC, OJ L 42, 12.02.1987, 91/692/EEC, OJ L 377, 31.12.1991, 2000/76/EC, OJ L 332, 28.12.2000 sayılı direktifler ile tadil edilmiştir.

veya tehlikeli madde içeren her türlü atık yağ imha edilmelidir.

Üye Devletler atık yağların düzgün bir şekilde toplanmasını ve depolanmasını sağlamak için kamuyu bilgilendirebilir ve promosyon kampanyaları düzenleyebilir.

Her üç yılda bir Üye Devletler ilgili direktifin uygulanmasına ilişkin bir rapor hazırlayarak Komisyon'a iletmekle yükümlüdürler. Komisyon Üye Devletler'den gelen raporlar çerçevesinde Topluluk genelini kapsayan raporlar hazırlayacaktır.

Konu ile ilgili diğer mevzuat içinde 75/442/EEC sayılı atıklara ilişkin, 91/689/EEC tehlikeli atıklara ilişkin, 75/439/EEC atık yağlara ilişkin, 86/278/EEC kanalizasyonlara ilişkin, 94/62/EC ambalaj atıklarına ilişkin, 1999/31/EC çöp sahalarına ilişkin direktifler hakkında Komisyon raporları yer almaktadır^{119/120}.

2.7. AB OTOMOTİV SEKTÖRÜ VE KRİZ

2.7.1. AB Ekonomik İyileşme Paketi

AB Komisyonu 26 Kasım 2008 tarihinde kısa dönemde mevcut krizin yarattığı semptomları iyileştirmek, işleri ve alım gücünü kurtarmak, Avrupa'nın uzun dönemde sağlıklı bir ekonomiye sahip olmasını sağlamak ve iklim değişikliği ile mücadele etmek amacı ile bir iyileştirme programı yayınlamıştır¹²¹.

İyileştirme Planı iki güçlendirici esasa dayanmaktadır. İlki talebi arttıracak kısa dönemli unsurlar, işleri kurtarmak ve güveni yeniden tesis etmektir. İkincisi ise daha büyük büyüme ve sürdürülebilir refah sağlayacak akıllı yatırımların hayata geçirilmesidir. Buradaki amaç kısa dönemde çalışarak uzun dönemde krizi bir fırsata dönüştürmektir.

Plan, koordine olmuş ulusal eylemler ile AB politika önlemlerini karşılıklı güçlendirilmiş şekilde kapsamına almaktadır. Dolayısıyla plan hem Ulusal bütçeleri (170 milyar Euro) hem de AB ve AB Yatırım Bankası bütçelerini (30 milyar Euro) kapsayacak şekilde 200 milyar Euro civarında (AB GSMH'nin % 1,5'i) zamanlı, hedeflenen ve geçici finansal teşvik öngörmektedir. Teşvik, İstikrar ve Büyüme Paketi kapsamındadır ve Paktin sunduğu tüm esneklikten yararlanmaktadır.

Teşvik paketleri hazırlayan Üye Devletler hem kendi ekonomilerindeki hem de diğer Üye Devletlerdeki talebi arttırarak kendi ihracatçılarına önemli derecede

¹¹⁹ Bkz. COM(97) 23 Final, COM(1999) 752 Final, COM (2003) 250 final, COM(2006) 406 final.

¹²⁰ http://ec.europa.eu/environment/waste/oil_index.htm, <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l21206.htm>.

¹²¹ Commission of the European Communities, Brussels, 26.11.2008, COM(2008) 800 final, Communication from the commission to the European Council, A European Economic Recovery Plan.

destek sağlamış olacaklardır. Koordine eylemler, çarpan etkileri yaratacak ve tek başına kalkınma yöntemi nedeni ile ortaya çıkabilecek olan sorunlardan kaçınılmış olunacaktır. Örneğin tek başına kalkınmaya çalışan Devletler sermaye çıkışları ile cezalandırılabilirler, bunların desteklerinden bazıları diğer devletlerden kaçak ihracat yapılmasına neden olabilir ve bunun karşılığında hiçbir şey elde edemeyebilirler.

Tek bir pazarda X Üye Devletindeki yerel talebin artırılması ayrıca söz konusu devletteki ithalatı da artıracaktır. X Devletinde ithalatın artması ise Y Üye Devletindeki (ve diğer üye devletlerdeki) talebin artması anlamına gelmektedir.

Eğer söz konusu teşvikin, Y Üye Devletinin büyüme yoluna girmesine yardımcı olması halinde ikinci etkisi söz konusu devletteki X Üye Devletinden gelen ihracata olan talebini artırması olacaktır. Zamanla ve tüm 27 Üye Devlet için çarpıldığında bu tüm büyümeyi arttıran ve mali teşvikin finanse edilmesi için alınmış olan borcun geri ödenmesini sağlayan çok büyük bir döngü yaratacaktır.

Tam tersi bir durumda hiçbir Üye Devletin diğerinin sürdürülebilir olmayan borçlar altına girerek vermiş olduğu mali teşvikin fonlanmasında herhangi bir menfaati olmadığı varsayıldığında, bunlar kendi kamu finansmanlarını tehlikeye sokmuşlar ve borç spiralini tetiklemişler demektir. Bu halde resesyon ve işsizlik diğer Üye Devletleri de dibe çekecek ve hükümetlere olan güveni sarsacaktır. Euro alanında bu durum diğer Üye Devletlere de zarar verecektir. Euro alanı dışında ulusal para birimi zarar görebilir ve enflasyonda önemli bir büyümeye neden olabilir.

Koordinasyondan tüm Üye Devletlerin aynı yaklaşımı izlemesi gerektiği anlaşılmamalıdır. Şuan iyi zamanlarda elde etmiş oldukları sürdürülebilir kamu finansmanı pozisyonunu avantajından yararlanmakta olan Devletlerin manevra için daha fazla alanı vardır. Özellikle Euro alanı dışında olan Üye Devletler, önemli dışsal dengesizliklerle mücadele etmektedir. Bütçe politikalarının amacı söz konusu dengesizlikleri gidermek olmalıdır.

Sonuç olarak söz konusu plan tek taraflı biçimde her Devlete uyacak bir plan değildir. Tüm devletler krizden muzdariptir ve tedaviye gereksinim duymaktadır ancak devletlerin gereksinimleri aynı ilaç değildir, farklı farklı ilaçlardır.

Ayrıca finansal teşvik Üye Devletlerin aynı havuza ödeme yapacakları ve bir Üye Devlet tarafından bir Euro az ödeme yapıldığında diğer bir Üye Devlet tarafından bir Euro fazla ödeme yapılması gereken bir sıfır toplamlı oyun değildir. Teşvik,

Avrupalı bir çerçeve içerisinde her bir Üye Devletin kendi ekonomik durumuna ve stratejisine uygun vergi ve yatırım önlemleri aldığı ve ekonomisini azami biçimde destekleyerek diğer Üyelere yardımcı olduğu koordine mali bir cevaptır.

Mali destek planının geri kalanından izole bir önlem değildir, diğer önlemler ile bağlantılıdır. Komisyon fonlar kullanılarak kilit stratejik alanlara yatırım yapılmasını böylece yeni işler yaratılmasını ve sürdürülebilir, dinamik bir 21'inci yüzyıl ekonomisinin yaratılmasını önermektedir. Olan dahilinde mali teşviklerin orta dönem bütçe sürekliliğini bozmaması gerekmekte ve bütçe pozisyonları bunlara çok fazla ihtiyaç duyan Üye Devletlerin yapısal reformlar gerçekleştirmeleri gerekmektedir.

AB'nin söz konusu teşvike katılımı yapısal ve sosyal fonlar ile hızlı bir şekilde 6.3 milyar Euro ödeme yapılması şeklinde gerçekleşecektir. Ancak belirtilmelidir ki sosyal ve uyum fonları arttırılmaktan ziyade içinde bulunulan sıkıntılı dönemi atlatmak için ödemelerini hızlandırmıştır veya ödemelere öncelik vermiştir. Bu durum sonraki dönemlerde söz konusu fonların daha az para vereceği anlamına gelmektedir. Enerji ara bağlantılarının ve geniş bant alt yapılarının geliştirilmesi için Komisyon 2009- 2010 periyodu için belirtilenin haricinde 5 milyar Euro daha hazırlamıştır. Ayrıca plan ile 500 milyon Euroluk trans Avrupa ulaşım projesi için şirketler tarafından teklifte bulunulması amacı ile çağrıda bulunulmuştur. Söz konusu para inşaatın 2009 sonundan önce başlamasını sağlayacaktır. Avrupa Yatırım Bankası AB'deki yıllık müdahalelerini 2009'da 15 milyar Euroya ve 2010'da da benzer bir miktara arttıracaktır. Avrupa Rekonstrüksiyon ve Gelişme Bankası enerji verimliliği, iklim değişikliğinin azaltılması ve belediyelerle diğer alt yapı hizmetlerinin finansmanı ile ilgili çabalarını iki kat arttıracaktır.

Hızlı internet bağlantıları teknolojinin hızlı bir şekilde yayılmasını ve yeni ürünlere ve hizmetlere talebin artmasını sağlamaktadır. Avrupa'nın söz konusu modern altyapı ile donatılması 19'uncu yüzyılda demir yollarının inşa edilmesi kadar önemlidir. Avrupa'nın sabit ve kablosuz iletişimlerde lider konumda olması, önemli derecede katma değer içeren hizmetlerin geliştirilmesi için Komisyon ve Üye Devletler ilgili teşebbüsler birlikte çalışmalı ve ağların kapsamının geliştirilmesi için bir geniş bant stratejisi oluşturulmalıdır. Strateji, henüz geniş bant erişimi olmayan veya söz konusu erişimin çok maliyetli olacağı dolayısıyla pazarın kendi deviniminin yetersiz kaldığı alanlara sağlanması için kamu fonları ile desteklenecektir. Amaç 2010'a kadar hızlı internet kapsamının % 100'e ulaşmasıdır. Ayrıca Üye Devletler fiber ağlarla ilgili rekabetçi yatırımları

desteklemelidir ve Komisyon'un kablosuz geniş bant spektrumu işletilmesi önerileri desteklenmelidir.

Komisyon Planının kilit kısmı, düzenlemelerin, AR&GE'nin, ulusal yatırımların, Komisyon fonlamasının, Avrupa Yatırım Bankası desteğinin ve kamu kesimi ile özel kesim ortaklıklarının otomotiv ve inşaat gibi kilit sektörlerde akıllı bir şekilde karıştırılmasıdır.

İyileştirme Planı ayrıca emek piyasalarının desteklenmesi ve enerji verimli mallar ve hizmetlere talebin artırılması için yaratıcı vergilendirme uygulamalarını önermektedir.

İyileştirme Planı Lizbon Büyüme ve İş Stratejisi kapsamında öngörülen reformları da güçlendirmektedir. Plan hane halkını ve endüstriyi hem ulusal hem de AB seviyesinde koruyucu tedbirler getirmektedir. Ayrıca plan müteşebbisliği, motorlu araç ve inşaat endüstrileri dahil olmak üzere araştırma ve yenilikleri teşvik etmektedir. Plan bir yandan enerji verimli binalar ve teknolojilere yapılacak stratejik yatırımlar ile yeni iş alanları oluşturulmasını bir yandan da iklim değişikliği ile mücadele edilmesini amaçlamaktadır.

İyileştirme Planı kısa dönemde milyonlarca kişinin işlerini kaybetmesinin önlenmesini amaçlamaktadır. Ayrıca plan ile kriz AB için bir fırsata dönüştürülmek istenmektedir. Finansal teşvikler ile ekonomi eski haline getirilecek, akıllı yatırımlar ile AB ekonomisi 21'inci yüzyıla düşük karbonlu dinamik bir ekonomi olarak devam edecektir.

Planın önceliği Avrupa vatandaşlarının finansal krizin en kötü etkilerinden korunmasıdır. Çünkü söz konusu kişiler çalışanlar, hane halkı veya müteşebbisler olarak krizden ilk etkilenecek olan kesimdir.

Plan uyarınca büyük bir Avrupa istihdam desteği girişimi oluşturulmaktadır. Komisyon ve Üye Devletler birlikte çalışarak işçilerin işlerinde kalmaları için gerekli olan doğru vasıfları haiz olmalarını ve işten çıkarıldıklarında en kısa sürede yeni iş bulmalarını sağlamak için Avrupa Sosyal Fonu harcamalarını yeniden programlamıştır. Üye Devletlerden özellikle zayıfları ve düşük vasıflıları hedef alan ve emek piyasalarını harekete geçirecek politikalara vurgu yapan yeni İşletmesel Programlar üretmeleri istenmiştir.

Öngörülen önlemler arasında istihdam hizmetlerinin (örneğin iş bulma kurumlarının) tam ekipmanlı ve insanlara kişisel danışmanlık, iş arama desteği, yoğun tekrar eğitim, çıraklık, finanse edilmiş istihdam projeleri, serbest meslek ve

işletme kurma konularında hizmet vermeye hazır olması da yer almaktadır. Komisyon 2008 yılının aralık ayında “yeni işler için yeni vasıflar” adında bir girişim oluşturmuştur. Söz konusu girişimin amacı yarınların emek piyasalarında ihtiyaç duyulacak niteliklerin öngörülmesi bu sayede işler ile işçilerin arasında oluşabilecek olası uyuşmazlıkların önleyecek doğru stratejilerin geliştirilmesidir.

Komisyon Avrupa Sosyal Fonu kriterlerini basitleştirmiştir. Bu kapsamda harcamalar yeniden programlanmış ve 2009’dan önce erken peşin ödemeler ayarlanmıştır. Bu sayede Üye Devletlerin 1.8 milyar Euroya kadar bir fona erken erişimi sağlanmış ve bu sayede aktif emek pazarı politikalarını güçlendirme imkanı elde etmişlerdir. 4.5 milyon Euroya kadar uyum fonu diğer önlemlerin yanında gündemdedir. Söz konusu fonun amacı büyük yatırım projelerinin uygulanmasıdır.

Avrupa Küreselleşme Düzenlemesi Fonu daha çabuk eyleme geçebilmesi için yeniden gözden geçirilecek ve kapsamı genişletilecektir. Bu sayede fon insanları işlerinde tutabilecek ve işini kaybedenlerin yeni iş bulmalarını kolaylaştıracaktır.

Plan, emek için talep yaratabilmek amacı ile Üye Devletleri daha düşük gelirli işçilerin sosyal harçlarını azaltmaya ve Konseyi 2009 baharından önce emek yoğun hizmetlerde kalıcı indirilmiş KDV oranları hakkında direktifi hazırlamaya davet etmektedir. Komisyon inşaat sektöründeki yeşil ürünler ve hizmetler ile ilgili olarak KDV indirimi önerisinde bulunmuştur. Ancak vergilendirme önemli ölçüde ulusal bir konu olması dolayısıyla Plan ile önerilmekte olan vergi indirimlerini (örneğin düşük gelirliilerden alınan sosyal harçların azaltılması sureti ile düşük vasıflı işçilerin istihdam edilme oranının artırılması) uygulayıp uygulamamak konusunda Üye Devletler takdir hakkına sahiptir.

Ekonomik kriz dönemlerinde bütünleşmiş güvenceli esneklik sistemleri özellikle gereklidir, bu sayede iş dışında kalanlara, çalışma motivasyonları ortadan kaldırılmaksızın yeterli sosyal koruma sağlanmış olmaktadır. Planda sayılanların dışında ayrıca zayıflara yardımcı olmak maksadı ile enerji verimli sosyal konutlandırma yatırımlarının Yapısal Fonlarla finansmanının mümkün olması önerilmektedir.

Plan, kamu sektörü ile (Topluluk, Avrupa Yatırım Bankası ve Ulusal Fonlar) özel sektör arasında en az 5 milyar Euro fonlanacak Avrupa Yeşil Motorlu Araçlar Girişimi de dahil olmak üzere yenilikleri destekleyerek temiz teknolojileri arttırmak amacı ile ortaklık detayları önermektedir. Söz konusu ortaklıklara 1 milyar değerinde Avrupa enerji verimli binalar girişimi ve 1.2 milyar Euro değerinde olduğu tahmin edilen geleceğin fabrikaları girişimi dahildir.

Avrupa Yeşil Araçlar girişimi yenilenebilir ve çevreyi kirliletmeyen enerji kaynaklarını kullanan enerji alt yapıları, güvenlik, trafik acıklılığı gibi çok çeşitli teknoloji alanlarındaki araştırmaları kapsamaktadır. Ortaklık Topluluk, Avrupa Yatırım Bankası, endüstri ve Üye Devletler tarafından fonlanacaktır ve toplam meblağın 5 milyar Euro civarında olması beklenmektedir. Girişim kapsamında, güvenliği ve araçların çevre performansını arttıran teknolojiler için Avrupa Yatırım Bankası maliyet temelli krediler sağlayacaktır. Talebin arttırılması için gerekli önlemleri almak ise girişim çerçevesinde Üye Devletlerin sorumluluğundadır. Üye Devletler talebi arttırmak için kayıt/ tescil ve dolaşım vergilerini düşük emisyonlu araçlar için azaltabilir, eski araçların hurdalaştırılması için çaba gösterebilir. Ayrıca Komisyon bu kapsamda bölgesel ve yerel otoritelerden oluşan, temiz otobüsler ve diğer araçlar ile ilgili talepleri bir havuzda toplayan ve CARS21 girişiminin uygulanmasını hızlandıran bir ağın oluşturulmasını destekleyecektir.

Plan, inşaat sektörünü desteklemek için kamu sektörü ve özel sektör arasında yeni bir ortaklık öngörmektedir. Söz konusu ortaklık Avrupa enerji verimli binalar girişimi olarak adlandırılmaktadır ve girişimin çerçevesi 1 milyar Euro civarındadır. Girişim geleceğe yönelik olup, yeni veya yenilenmiş binalarda yeşil teknolojileri desteklemeyi ve enerji verimli sistemlerin ve materyallerin geliştirilmesini amaçlamaktadır. Girişimin önemli bir düzenleyici ve standart belirleyici işlevi olacaktır ayrıca yerel ve bölgesel otoriteler ağının oluşturulmasını kapsamaktadır.

Geleceğin fabrikaları girişimi planda kamu ve özel sektörün ortak olmaları öngörülen üçüncü alandır. Söz konusu girişimin tahminen 1.2 milyar Euro'luk bir çerçevesi bulunmaktadır. Girişimin amacı çeşitli sektörlerdeki AB üreticilerine, özellikle KOBİ'lere, teknolojik temellerini destekleyerek global rekabet baskısını adapte edebilmelerine yardım etmektir. Girişimin odak noktası adapte edilebilir makineler ve endüstriyel süreçler için mühendislik teknolojileri, bilgi ve iletişim teknolojileri, gelişmiş materyaller gibi geleceğin teknolojilerini erişilebilir kılmak olacaktır.

İyileştirme Planı akıllı yatırımların önemini vurgulamaktadır. Öğretime ve yeniden eğitime daha fazla yatırım yapılması insanların işlerini ellerinde tutmasına ve emek pazarına tekrar girmelerine yardımcı olacak ve üretkenliği arttıracaktır. Altyapıya ve enerji verimliliğine yatırım yapmak inşaat sektöründeki insanların çalışmaya devam etmesini sağlayacak, enerji tasarrufunda bulunacak ve etkinliği arttıracaktır. Temiz motorlu araçlara yatırım yapmak gezegeni korumaya ve Avrupalı şirketlerin önemli derecede rekabetçi söz konusu pazarda lider bir konum kazanmalarına yardımcı

olacaktır.

Plan küçük ve orta ölçekli işletmelerin finansmana ulaşma imkanlarını genişletmeyi amaçlamaktadır. Avrupa Yatırım Bankası 2008-2011 yılları arasında KOBİ'ler için 30 milyar Euroluk bir kredi paketi hazırlamıştır. Ayrıca Avrupa Yatırım Bankası, konuyla ilgili finansman ihtiyacını karşılamak için Avrupa Yatırım Fonuna ek 1 milyar Euro verecektir. Avrupa Yatırım Fonu ise AB rekabet gücü ve yenilik programı kapsamında finansal enstrümanların uygulanmasına hız verecektir.

Bu arada Üye Devletlerin özellikle KOBİ'lere devlet yardımı vermek için reforma uğramış tüm kuralları uygulaması gerekmektedir. Komisyon bunlara yardımcı olabilmek ve özellikle devlet yardımları ile ilgili karar alma sürecini hızlandırabilmek için bir basitleştirme paketini uygulamaya koyacaktır. Ayrıca Komisyon geçici bir süre için Üye Devletlerin KOBİ'lere bazı çeşitlerde devlet yardımı vermesini kolaylaştıracaktır (Örneğin Komisyon'un çevre koruma standartlarının seviyesini aşan seviyelerde çevre koruma standartlarına sahip olan ürünlerin üretilmesi için gerekli yatırımlarla ilgili olarak kredi verilmesi.).

Plan ayrıca işletmeler üzerindeki idari yükleri hafifleten, bunların nakit akışını arttıran ve daha çok insanın müteşebbis olmasını sağlayan somut, spesifik önlemler içermektedir. Söz konusu önlemler önerilen Küçük İşletme Kanunu üzerine bina edilmiştir. Buna göre, bir işletmenin faaliyete başlaması üç gün içerisinde ve sıfır maliyet ile gerçekleştirilebilmeli, mikro işletmelerin yıllık hesap hazırlama yükümlülükleri kaldırılmalı ve sermaye gereksinimleri bir Euroya düşürülmelidir. (Bu sayede senede 7 milyar Euro tasarruf edilebilir.), KOBİ'lerin kamu alımlarına kolay erişimi ve kamu otoritelerinin yaptıkları alımlar karşılığında ilgili teşebbüslerce kesilen faturaları bir ay içerisinde ödemeleri sağlanmalıdır. Ayrıca kamu teşebbüslerinin kağıt faturalar yerine e faturaları da kabul etmesi neticesinde 18 milyar Euro tasarrufta bulunulabilecektir. Son olarak patent başvurularında başvuru ücretlerinin % 75 azaltılması öngörülmektedir. KOBİ'lerin desteklenmesi ve bunların üzerindeki idari yüklerin azaltılması için Üye Devletler tarafından Komisyon'un bu konudaki çalışmalarının ve önerilerinin hızlı bir şekilde takip edilmesi ve en kısa süre içerisinde Küçük İşletme Kanunu'nun uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir.

Plan ayrıca devlet yardımı kurallarının kriz ile başa çıkabilmek amacı ile esnek bir şekilde uygulanmasını öngörmekte ve tüm oyunculara eşit mesafede adil rekabet alanı yaratmaktadır. Söz konusu yeni adımlar karar alma sürecini hızlandıracak basitleştirme paketi, risk sermayesi için güvenli liman eşliğinin geçici

olarak 2.5 milyon Euroya yükseltilmesi ve Üye Devletlerin geçici olarak işletmelere garantili krediler vermesini içermektedir.

AB devlet yardımı kuralları geçen yıllarda modernize edilmiş ve geliştirilmiştir. Bir taraftan Üye Devletlerin kendi tasarruflarında yardım etmek için uygulayabilecekleri çeşitli önlemler mevcuttur ancak söz konusu yardımların Avrupa'nın rekabet gücünü artırması gerekmektedir. Diğer tarafta ise kurallar ile belirli bir Üye Devletin veya şirketin diğerleri ile karşılaştırıldığında haksız rekabet avantajından yararlanması önlenerek ortak pazarda adil rekabet alanı yaratılmaktadır. Bu durum özellikle hem rekabet gücüne zarar verecek hem de şirketlerin başarısızlık riskini arttıracak ve orta vadede işsizliği arttıracak olası bir sübvansiyon yarışının önlenmesi bakımından önemlidir.

İyileştirme Planı Komisyon'un devlet yardımları bakımından basitleştirilmiş bir paketi uygulamaya koyacağını ilan etmektedir. Bundan anlaşılan Komisyon'un devlet yardımları ile ilgili karar alma sürecini hızlandıracağıdır. Yatay projeler ile yönlendirilmiş her tür devlet yardımının Lizbon amaçlarını yerine getirmesi gerekmektedir. Özellikle araştırma, yenilik, eğitim, çevre koruma, temiz teknolojiler ve enerji verimliliği bu amaçlar arasında sayılabilir. Komisyon ayrıca şirketlerin finansmana erişmelerini kolaylaştırmaları için Üye Devletleri sübvansiyon edilmiş garantiler, AB çevre standartlarının ötesinde ürünlerle ilgili yatırımlar için kredi sübvansiyonları vermeleri konusunda geçici olarak yetkilendirebilir.

Finansal destek önerisi tüm Üye Devletlerin dahil olmasını amaçlamaktadır. Ayrıca teşvik seviyesi dengelidir. Bir tarafta işsizliği azaltmak ve küçük ve orta ölçekli şirketleri krizin dışına çekmek, diğer tarafta Avrupa'nın ekonomik temelini uzun dönemde önemli derecede bozabilecek ve gelecekte kitlesel işsizliğe neden olabilecek kalıcı borçlanma sorununu çözmek amaçlanmaktadır.

Gelecek krizleri önlemek, iyileşmeyi hızlandırmak ve güçlendirmek için Komisyon'un İyileştirme Planı ayrıca her bir Üye Devletin kendi ihtiyaçlarına özgü yapısal reformlar öngörmektedir. Söz konusu reformların bazıları talebi arttırıcı finansal teşvikin tamamlayıcısıdır. Tüketici alımlarının desteklenmesi aracılığı ile pazarın daha iyi işleminin sağlanması buna örnek olarak gösterilebilir. Akıllı yatırımlar ile birlikte doğru yapısal reformlar Lizbon Stratejisi altında ilerlemek, rekabetçi güçlerini arttırmak, borçlarını geri ödemek ve sürdürülebilir bir büyüme sağlamak konularında Üye Devletlere yardımcı olacaktır.

İyileştirme Planı Büyüme ve İş için Lizbon Stratejisinin kapsamlı biçimde güçlendirilmesi ile oluşturulmuştur. Plan, talebin arttırılması, vatandaşların

işsizlikten korunması, yeni işlerin yaratılabileceği stratejik alanlara yatırım yapılması, uzun dönemde Avrupa'nın refahının ve rekabet gücünün artırılması gibi önlemler ile mevcut krize kapsamlı bir yanıt oluşturmaktadır.

Yeni yatırımlar Lizbon Stratejisinin ar-ge ve yenilikler alanındaki yatırımların artırılması ve Avrupa ekonomisinin bilgi temelli bir hale getirilmesi vurgusunu güçlendirmektedir.

Ayrıca İyileştirme Planı Lizbon Stratejisinin krizden önceki Avrupa'nın rekabet gücünün artırılması amacının başarısına dayanmaktadır. Örneğin halihazırda bir çok Üye Devlet tarafından gerçekleştirilebilen bütçe manevraları Lizbon önlemlerinin uygulanmasının sonucunda mümkün olabilmiştir. Bu sayede Euro alanının toplam hükümet açığı 2004'de % 3 iken 2007'de % 0,6'ya gerilemiştir.

Ayrıca Komisyon tarafından değerlendirilmek üzere Lizbon Stratejisi kapsamında uygun olan araçlar, Üye Devletlerin dikkatli gözetimi (karşılıklı gözetim) ve Konseyin ülkelere özel tavsiyeler iktibas edebilmesi ve icra edebilmesi İyileştirme Planı kapsamında ulusal önlemlerin koordinasyonunun sağlanmasında çok önemlidir.

Plan Üye Devletlerin Lizbon Büyüme ve İş Stratejisi kapsamındaki taahhütlerini yerine getirmelerini sağlayacak araçları güçlendirmektedir. 16 Aralıkta Komisyon tarafından yıllık Lizbon paketinin bir parçası olarak çıkarılmış olan Ülkeler bölümü her bir ülkenin bireysel durumunu değerlendirmekte ve her bir ülkeye özgü öneriler getirmektedir. Komisyon Baharda toplanacak Avrupa Konseyini söz konusu önerileri onaylamaya davet edecektir. Bu, AB liderlerinin her bir Üye Devletin İyileştirme Planını uygulamak bakımından yapması gerekenlere birlikte karar verdiğini ortaya koymaktadır.

Komisyon, 11- 12 Aralık tarihindeki Avrupa Konseyinde, Devlet Başkanlarından ve Hükümetlerden İyileştirme Planını onaylamalarını ve yakın işbirliği içerisinde birlikte hareket etme yönünde niyetlerini göstermelerini istemiştir. Planın uygulanabilmesi için hem Finans Bakanları aracılığı ile politika seviyesinde hem de teknik seviyede yakın işbirliği gerekecektir. Bu sayede Avrupa reel ekonomiyi kesin bir şekilde destekleyebilir¹²².

Belirtilmelidir ki Plan ile Üye Devletlere belirli bir önlemi almak konusunda herhangi bir zorunluluk getirilmemektedir. Plan, ekonomiyi canlandırabilecek bir dizi önlemi tanımladıktan sonra (örneğin, kamu harcaması, dolaylı vergi indirimleri, garantiler, kredi sübvansiyonları) hangi önlemi veya önlemleri seçmesi gerektiği

¹²² IP/08/1171, Brussels, 26 November 2008, The Commission launches a major Recovery Plan for growth and jobs, to boost demand and restore confidence in the European economy.

konusunda ilgili Üye Devlete takdir alanı bırakmaktadır. Dolayısıyla bir Üye Devlet tarafından seçilecek önlemler kendi ulusal durumuna bağlı olarak değişiklik gösterebilecektir. Ancak plana göre devletlerin bütçelerinden gerçekleştirecekleri teşvik paketlerinin hem harcama hem de kazanç unsurlarını bir arada içermesi ve bunların bir karışımı olması gerekmektedir. Destek paketinde yer alacak kamu harcamalarına örnek olarak işsizlere veya düşük ücretlilere geçici olarak doğrudan finansman yardımında bulunulması, işsizlik yardımının süresinin uzatılması, KOBİ'lerin yararlanabileceği kamu yatırımı projelerine, altyapıyı geliştiren veya iklim değişikliği ile mücadele eden uzun dönem kamu politikası hedefleri ile ilgili projelere öncelik tanınması gösterilebilir. Bunun dışında garantiler, kredi sübvansiyonları, finansal teşvikler, vergilerin ve sosyal katılım paylarının düşürülmesi söz konusu olabilecektir. Özellikle gelir vergisinin azaltılması düşük ücret ile çalışan işçilerin alım güçlerinin desteklenmesi anlamına gelecektir. Nihayet tüketimi teşvik etmek amacı ile standart KDV oranları geçici olarak indirilebilecektir.

Nihayet Komisyon'a göre ticaret bağlantılarının korunması ve yatırım fırsatlarının açık tutulması hayati önem taşımaktadır çünkü Avrupa'nın somut büyümesi ihracat kapasitesine bağlıdır ayrıca global iyileşme yeni oluşan ve gelişen ekonomilerin performansına bağlıdır. Dolayısıyla Avrupa kriz süresince pazarlarını dünyaya açık tutacak ve diğer ülkelerin de bu şekilde pazarlarını açık tutmaları için ısrarcı davranacaktır¹²³.

Özetlemek gerekir ise İyileştirme Paketi ile on büyük girişim öngörülmektedir. Bunlar; Avrupa istihdam destekleme girişimi kurulması, emek için talep oluşturulması, işletmelerin finansa erişimlerinin artırılması, idari yüklerin azaltılması ve müteşebbisliğin desteklenmesi, Avrupa altyapılarının modernize edilmesi için yatırımlar yapılması, binalarda enerji verimliliğinin artırılması, yeşil ürünlerin alınmasının desteklenmesi, AR& GE, yenilik ve eğitim alanlarındaki yatırımların artırılması, otomotiv ve inşaat sektöründe temiz teknolojilerin geliştirilmesi ve herkes için hızlı internettir¹²⁴.

2.7.2. Otomotiv Sektörü Açısından İyileşme Paketi

2009 ve 2010 yılları için Komisyon'un 19 Ocak 2009 tarihinde yayınlamış olduğu ekonomik öngörüler alarm vermektedir. 2009'da GSYİH'nın % 1.8 oranında

¹²³ MEMO/08/735, Brussels, 26 November 2008, FAQs on the European Economic Recovery Plan.

¹²⁴ SPEECH/08/654, Brussels, 26 November 2008, Jose Manuel Durao Barroso, President of the European Commission, A European Economic Recovery Plan.

düşmesi beklenmektedir. Buna göre 2007 yılında % 3 olan büyüme, 2008'de % 1'dir. Mevcut veriler çerçevesinde 2010 yılında % 0,5 oranında hafif bir büyüme beklenmektedir. Ancak söz konusu rakam açısından ihtiyatlı olunmalıdır. Bu seneki kamu açığının 2008'deki % 2'den iki kat fazla olarak 2009'da % 4.5'e çıkması ve durumun 2010 için daha da kötüye gitmesi beklenmektedir. Emek piyasası da söz konusu olumsuz trendi izleyecek ve 2009'da 3.5 milyon daha az iş olacak ve 2010'da durum daha da kötüye gidecektir. Olumlu tek husus enflasyonun düşük seyredecek olmasıdır¹²⁵.

Genel ekonomik havanın bu denli olumsuz olması karşısında otomotiv endüstrisinin durumunun çok ciddi olmasına şaşırılmamalıdır. AB genelinde yeni araç kayıtlarında dramatik düşüşler gözlenmektedir. 2008 yılında 2007 yılına göre % 8 daha az araç satılmıştır. Bu, 1 milyon araçtan fazla bir düşüş anlamına gelmektedir. En önemli düşüşler 2008 yılının sonunda gerçekleşmiştir. Komisyon öngörülerine göre 2009 yılında satışların %10 ila 20 civarında düşeceğini dolayısıyla durumun daha da kötüye gideceğini göstermektedir.

Avrupa Komisyonu Başkan Yardımcısı Günter Verheugen Üye Devletler'in söz konusu sektörü desteklemek için aldıkları önlemler konusunda 17 Ocak 2009'da bir toplantı düzenlemiştir. Söz konusu toplantıda Üye Devletlerin otomotiv sektörünün desteklenmesi konusunda güçlerini hem ulusal hem de Avrupa seviyesinde birleştirmesi hususu görüşülmüştür. Görüşme neticesinde Üye Devletler kriz karşısında aldıkları hem arz hem talep tarafı tedbirlerinin koordine olması konusunda politik bir anlaşmaya varmışlardır. Söz konusu tedbirler Avrupa Ekonomik İyileşme Planı olarak Komisyon tarafından 2008'in Kasım ayında önerilen ve Avrupa Konseyi tarafından Aralık ayında kabul edilenler ile aynıdır¹²⁶.

Öncelikle en önemli husus araç üreticilerinin ve sağlayıcılarının krediye ulaşabilmelerinin sağlanmasıdır. Otomotiv endüstrisinin kredi finansmanına erişimi sağlanmalıdır aksi halde uygun olmama veya anapara maliyeti gibi problemler sürdürülebilir bir ticaret alanını tehdit edebilir. Kısacası bankacılık sisteminin tekrar düzgün biçimde çalışmaya başlaması gerekmektedir.

Avrupa seviyesinde kredi verilmesini sağlayan asıl araç Avrupa Yatırım Bankasıdır. 17 Ocaktaki AB Bakanlar toplantısında Avrupa Yatırım Bankası mevcut

¹²⁵ Detaylı bilgi için bkz. IP/09/67 Brussels, 19 January 2009, Interim forecasts for 2009- 2010: slowdown sharpens but growth will come back before the end of 2009. European Commission Directorate- General for Economic and Financial Affairs, Interim Forecast, January 2009.

¹²⁶ Council of the European Union, Brussels, 12 December 2008, 17271/08, Brussels European Council 11 and 12 December 2008 Presidency Conclusions.

durum hakkında açıklamalarda bulunmuştur. Hemen hemen tüm araç üreticileri banka ile işbirliğine gitmek istemektedir ve bunların mevcut projeleri 6 milyar dolardan fazladır. Bunun 3.2 milyar dolarının Mart ayında onaylanması beklenmektedir. Ancak bankanın sağladığı finansman yeşil projeler içindir. Bir başka ifade ile Avrupa Yatırım Bankası işletme sermayesini karşılamak üzere kredi vermemektedir. Ayrıca Bankanın küçük ve orta ölçekli şirketler için ayırdığı 30 milyar dolarlık bir kaynağı bulunmaktadır. Söz konusu gruba özellikle otomotiv sağlayıcılarının dahil olacağı düşünülmektedir.

Üye Devletler seviyesinde ise hükümetlerin krediye ulaşımı kolaylaştırmak ve maliyet problemini aşmak için araç üreticilerine ve sağlayıcılarına kredi garantileri verdikleri görülmektedir.

İkinci olarak İyileştirme Planı talep tarafında, talebi arttırıcı önlemler alınmasını söylemektedir. Bunlara eski araçların hurdalaştırılması, yakıt verimli araçlardan daha az vergi alınması veya yeşil araçların alınmasında kamu alımları uygulaması dahildir. Mevcut durumun ciddiyeti, araç talebindeki keskin düşüş tüketici güveninin düşük olmasından kaynaklanmaktadır. İyileştirme Planının bu ayağı Üye Devletler tarafından uygulanması içindir. Bazı Üye Devletler, örneğin Fransa, Almanya ve İspanya, eski araçların yenileri ile değiştirilmesi için ya vergi önlemleri veya hurda projeleri geliştirmişlerdir. 17 Ocak'ta gerçekleşen Bakanlar toplantısında Üye Devletler bu konuda aldıkları önlemler konusunda işbirliklerini arttırmayı taahhüt etmişlerdir.

Bakanlık toplantısında İyileştirme Planının üçüncü unsuru muhtemel yeniden yapılanmaların sosyal etkilerini azaltmak ve Avrupa'da vasıflı iş gücünü elde tutmaktır.

Küreselleşme Düzenleme Fonu ve Avrupa Sosyal Fonu gibi Topluluk araçları yeniden yapılanmanın geçici etkilerinin hafifletilmesi ve işlerini kaybedenlerin ihtiyaçları olan eğitimi ve finansal yardımı almalarının sağlanması için kullanılmaktadır. Söz konusu politikanın devam ettirilmesi ve genişletilmesi gerekmektedir. Vasıflı kişilerin Avrupa endüstrisinde kalmalarının sağlanması gerekmektedir. Bilindiği gibi araç üreticileri iş güçlerini azaltıcı önlemler gibi maliyetleri azaltıcı her türlü tedbire başvurumaktadırlar. Vasıflı işçilerin kalıcı olarak işsiz kalmalarının önlenmesi gerekmektedir, aksi bir ihtimalde bu durum işler düzeldikten sonra endüstri için büyük bir problem teşkil edebilir.

İyileştirme Planının son unsuru araştırma ortaklığıdır. Ancak Bakanlar toplantısında söz konusu hususun üzerinde durulmamıştır.

İyileştirme Planı, AR& GE yatırımlarında kullanılmak üzere en az 5 milyar Euroluk Yeşil Araç Girişimi kurulmasını öngörmektedir. Söz konusu husus sektöre içinde bulunduğu krizden çıkması için yardım etmeyecek olsa dahi sürdürülmelidir. Keza uzun dönemde çevre amaçlarının yerine getirilmiş olması global rekabet ortamında Avrupa otomotiv endüstrisinin konumunu güçlendirecektir. Ancak bu alanda hazırlanan yasal mevzuat sadece kriz zamanında değil, normal zamanlarda dahi zorlayıcı sayılabilecek önemli derecede yatırım maliyetine neden olmaktadır. Dolayısıyla Üye Devletler tarafından çevresel teknolojiler ile ilgili AR& GE'nin desteklenmesi ve endüstrinin daha yeşil ve yakıt verimli teknolojilere yatırım yapmaya devam etmesinin sağlanması gerekmektedir¹²⁷.

Sonuç itibarı ile Komisyon Avrupa'da öngörülebilir ve rekabetçi bir otomotiv endüstrisinin mevcut olmasını istemektedir. İyileştirme Planı ile bu sektördeki işlerin korunması ve yeni çevre ile dost teknolojileri de kapsayan sürdürülebilir reformlar ile uzun dönem öngörülebilirliğinin sağlanmasını ve Avrupa araç üreticilerinin artan rekabetçi pazarda lider konuma gelmelerini amaçlamaktadır.

2.7.3. Sektörün Mevcut Durumu ve İyileştirme Planına Yaklaşım

Avrupa otomotiv endüstrisi yıllık 551 milyar Euro ciro (söz konusu rakam Avrupa'nın gayri safi yurt içi hasılasının % 2'sine denktir.) yaratarak AB ekonomisine en büyük katkıda bulunan endüstrilerden biridir. Geçen aylarda bir çok araç üreticisi firma üretimlerini geri çekmek durumunda kalmıştır. Ne zaman bir üretim alanı kapasitesini kısas, sağlayıcıların da buna uymaktan başka çareleri olmamakta ve söz konusu uygulamayı takip etmektedir. Avrupa Otomotiv Üreticileri Birliği (ACEA) ve Avrupa Otomotiv Tedarikçileri Birliği (CLEPA) yeni araç satışlarındaki düşüşlerin Avrupa'da sektörü ağır bir şekilde etkilediğini ifade etmektedir.

CLEPA'nın CEO'su Lars Holmqvist Avrupa Otomotiv Haberleri'ne kriz hakkında ortak kanılarının son 20 yılda görülenlerin içerisinde en kötüsü olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca Holmqvist konuştuğu tüm sağlayıcıların üretim vardiyalarını kısmayı, fabrikalarını kapatmayı ve çalışanlarını işten çıkarmayı düşündüğünü ifade etmiştir¹²⁸.

Finansal krizin ortaya çıkması kredi alma zorluğu nedeni ile sektörün günlük faaliyetlerini devam ettirmesini zorlaştırmış ve aynı zamanda yeni otomobillere olan

¹²⁷ SPEECH/09/13, Günter Verheugen, Vice- President of the European Commission responsible for Enterprise and Industry, The European response to the current crisis of the automotive sector, Paris, 20th January 2009.

¹²⁸ http://www.acea.be/images/uploads/files/20081015_Fall_out_of_financial_crisis_adds_to_pressure_on_auto_industry.pdf

talebi azaltmış ve dolayısıyla otomotiv üreticilerini önemli derecede etkilemiştir. Tüketiciler artan biçimde büyük harcamalarda bulunmaktan çekinmekte ve alımlarına finansman bulmakta gün geçtikçe güçlük çekmektedir.

Söz konusu trend AB'nin CO₂ emisyonlarını azaltmak için Avrupa araç filosunu daha yakıt verimli araçlar ile değiştirme amacına zarar verebilecek niteliktedir. Hükümet destekleri ve pazar özendiricileri olmaksızın sıkı CO₂ mevzuat düzenlemeleri son derece kırılğan bir ekonomik durumdaki endüstrinin durumunu daha da olumsuz bir konuma getirecektir.

Güncel ekonomik krizin üçlü bir yapısı bulunmaktadır. Finansal: krediye ulaşmak önemli ölçüde sınırlıdır. Ulaşılabilen krediler ise hem üreticiler, hem bunların sağlayıcıları hem de potansiyel otomobil ve kamyon alıcıları için önemli derecede maliyetlidir. Ekonomik: hem yolcu araçları için hem de ticari araçlar için talepte dramatik bir düşüş mevcuttur. Yapısal: Artan ölçüde karmaşık ve çeşitli ürün portföyüne rağmen düşük marjlar. Mevcut resesyon çok acil bir ihtiyacı gündeme getirmektedir. Bir an evvel fazla kapasite sorununun giderilmesi, üretimin, lojistiğin, araçların ve AR&GE'nin çevre gereksinimlerini karşılayacak şekilde uyarlanması gerekmektedir.

Avrupa'da yolcu araçları satışları 2008'de % 7.8 düşmüştür. Bu 1993'ten beri kaydedilen en sert düşüştür. Sadece 2008'in son çeyreğinde bu düşüş % 19.3'tür. Ticari araç kayıtları Ocak- Kasım döneminde % 7.7, sadece Kasım ayında % 30.8 düşmüştür.

2009 yılının Ocak ayında Avrupa yeni araç kayıtları geçen yılın aynı ayına göre % 27 oranında gerilemiştir. Ocak 2009 miktar verileri 958.000 birim olup, söz konusu rakam son 20 yılın en düşük seviyesidir.

Batı Avrupa'da 891.505 birim araç kaydı yapılmış olup, gerileme geçen yılın ocak ayına göre % 26.5'dir. -% 88.1 ile İzlanda'da kaydedilen en büyük düşüş görülmüştür, söz konusu ülkeyi % 66.5 ile İrlanda takip etmektedir. Fransa (-% 7.9) dışındaki tüm pazarlarda iki haneli düşüşler görülmüştür. En büyük pazarlara bakıldığında -% 14.2 ile Almanya'nın Fransa'dan sonra en iyi durumdaki ülke olduğu görülmektedir. İngiltere (- % 30.9), İtalya (-% 32.6) ve İspanya (-% 41.6) 2009'a daha büyük kayıplar ile başlayan ülkeler arasındadır.

Birliğe yeni üye olmuş ülkelerde yeni araç talebi % 34 civarındadır. Polonya pazarı bu süreçte en çok yeni aracı kaydetmiş ve söz konusu pazarda en küçük düşüş gözlenmiştir (-% 5.3). Romanya (-% 53.2), Macaristan (-% 52.3) ve Çek

Cumhuriyeti (-% 12.3) gibi büyük pazarlar da dahil olmak üzere diğer tüm pazarlardaki gerileme sert gerçekleşmiştir¹²⁹. ACEA, Avrupa araç üretiminde 2009'da en az % 15 oranında düşüş beklemektedir¹³⁰.

Bu durumun nedeni ile üretim ve istihdam üzerindeki baskı artmaktadır. Bir çok üretici firma mevcut esneklik düzenlemelerini kullanarak çalışanlarına karşı sorumlu bir şekilde davranmıştır. Geçici sözleşmeler ise yenilenmemektedir. Eğer durum makul bir zaman içerisinde düzelmez ise daha başka adımların atılması gerekebilecektir.

AB otomotiv endüstrisi krizle baş edebilmek için, mevcut enstrümanların ve ekonomik rasyonalitenin sınırları dahilinde hızla ve sorumlu bir şekilde harekete geçmiştir.

Üretim: üreticiler üretimlerini tahmin edilen düşük araç taleplerine göre uyarlamaktadırlar.

İstihdam: Üreticiler istihdam ilişkilerini sosyal sorumluluk bilinci ile yeniden düzenlemektedirler. Bu doğrultuda kendi tasarruflarındaki esneklik düzenlemelerini (genişletilmiş tatiller, bazı haftalar üretimde bulunmama, çalışma haftasını kısaltma, kısa dönemli sözleşmelerin yenilenmemesi, boşalan yerlere yeni eleman alınmaması) hayata geçirmekte ayrıca hükümetler ve birlikler ile yakın iletişim içerisinde bulunmaktadır.

Maliyetler ve AR& GE: her ne kadar üreticiler stratejik projelerdeki yatırımlarını devam ettirmek istemekteyseler de yeni ürün programları ve AR& GE alanlarında harcamalarını gözden geçirmek durumunda kalmaktadırlar.

Pazarlama ve satışlar: üreticiler ürünlerini ve pazarlamalarını yeni sınırlamalar ve müşteri talebi çerçevesinde düzenlemektedir.

Sağlayıcılar için destek: Sağlayıcıların krediye erişimi çok daha kritiktir. Üreticiler, ana tedarikçilerinin durumunu günlük olarak takip etmekte ve ellerinden geldiğince onlara destek olmaktadır.

Özetle, üreticiler mevcut krizden güçlü bir şekilde çıkabilmek için ellerinden geleni yapmaktadır. Satışların 2010'da tekrar artmaya başlayacağı düşünülerek endüstrinin esneklik önlemleri ile geliştirilmesi için çaba sarf edilmektedir. Bu doğrultuda üreticiler geçici sözleşmeleri yenilemeyerek ve çalışma saatlerini

¹²⁹ http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/passenger_cars_european_registrations_drop_by_27_in_january

¹³⁰ http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/eu_must_step_up_and_coordinate_support_measures_for_the_european_economy_an

¹³¹ http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/eu_must_step_up_and_coordinate_support_measures_for_the_european_economy_an

azaltarak araç çıktısını azaltmakta ve yüksek vasıflı iş gücünü elinde tutmayı amaçlamaktadır. Ayrıca üreticiler genel harcamaları ve yatırım seviyelerini kısımaktadırlar¹³¹. Resesyonun uzamaması, daha geniş ve kalıcı istihdam ve rekabet gücü kayıplarının yaşanmaması için sektör AB hükümetleri ve kurumlarından acilen yardım beklemektedir.

Otomotiv endüstrisi hükümet yardımı beklemektedir. Çünkü mevcut durum olağan dışıdır. AB araç üreticileri satışlarda önemli bir gerileme ile karşı karşıyadır. Aynı zamanda bir çok regülatif program teknolojik gelişmelerde, program entegrasyonunda ve üretimde önemli derecede ek maliyete neden olmaktadır. Nihayet kredi almada yaşanan zorluk üreticilerin üretimi ve yatırımları devam ettirmeleri için gerekli likiditeye ulaşmasını sınırlandırmaktadır.

12 milyon aileyi destekleyen otomotiv endüstrisi AB ekonomisindeki kilit oyuncularından biridir. Araç üreticilerinde ve bunların sağlayıcılarında doğrudan çalışan 2.2 milyon kişi bulunmaktadır. Dolaylı istihdam ise (çarpan etkisi) 10 milyon civarındadır. Araç üreticisindeki bir iş, sağlayıcı seviyesinde 4 farklı işi, diğer ilgili sektörlerde (parça üreticilerinde, diğer ekipman üreticilerinde, dağıtıcılarda, servis hizmetlerinde ve diğer motorlu araçlarla ilgili faaliyetlerde) ve perakendede 5 farklı işi ortaya çıkarmaktadır. Almanya, Fransa, İspanya, İtalya veya Çek Cumhuriyeti gibi ülkelerde söz konusu oran iki kat fazladır. Dolayısıyla sağlayıcıdan dağıtıcıya dağıtım zincirinin korunması otomotiv sektörünün varlığı için kaçınılmaz olup, söz konusu sektörün sağlıklı bir bütün olarak AB ekonomisine önemli derecede katkıda bulunmaktadır.

Endüstri ayrıca AB'deki en büyük özel AR& GE yatırımcısıdır, dolayısıyla yenilik ve ekonomik büyümenin motorudur. Otomotiv stratejik bir sektördür ve desteklenmesi gerekir.

AB teşvik paketi ve Avrupa Yatırım Bankasının “Temiz Ulaşım İmkani” yeterli değildir. Otomotiv üreticilerine göre söz konusu girişimler olumlu birer başlangıçtır ancak bu amaçla daha büyük fonlar ayrılmalıdır. Endüstri AB'nin teşvik paketini ve Avrupa Yatırım Bankası aracılığı ile AR& GE finansmanı kriterlerinin ve ürün programlarının daha hızlı bir şekilde somutlaştırmasını ve gerçekleştirmesini beklemektedir. Nihayet otomotiv üreticilerine göre pazardaki talebin eski haline getirilmesi ve filo yenilenmesinin sağlanması için bazı önlemler alınması gerekmektedir.

Avrupa otomotiv endüstrisi düşük CO₂ araçları üretmek için elinden gelen çabayı göstermek konusunda isteklidir, ancak olağan dışı şartlar nedeni ile

hükümetlerden bu konuda yardım talep edilmektedir.

Avrupa Yatırım Bankasının verdiği paralar akaryakıt etkin teknolojilerin pazarda kabul edilmesi ve gelecekteki AR& GE'lerin sağlanması amaçlarını gerçekleştirmek için kullanılacaktır. CO₂ emisyonlarının azaltılması pahalıdır. Bu konuda tek bir çözüm yoktur, motor, aktarma organları, dizayn ve aracın şekli ile ilgili atılması gereken farklı adımlar söz konusudur. İlgili yatırımlar çok büyüktür. Tüketicilerin daha iyi bilgilendirilmesi ve yeni teknolojileri kabul edebilecek konuma getirilmesi gerekmektedir.

Örneğin, Avrupa Komisyonu'nun gerçekleştirmiş olduğu hesaplama göre, yeni CO₂ azaltma mevzuatı teklifi neticesinde araç başına ortalama 1500 Euro ek maliyet oluşmaktadır. Ne endüstrinin ne de tüketicilerin şuanda o miktarda parası bulunmamaktadır.

Otomotiv üreticilerine göre, söz konusu paketin detaylarının görüşülmesi gerekmektedir. Endüstrinin mevcut durumu hiç de iç açıcı değildir. Satışlar düşmekte, hammadde fiyatları artmakta ve dolayısıyla toplam araç üretim maliyetlerinde artış gözlenmektedir. Belirli bir noktadan sonra endüstrinin üretim kapasitesini düşürmesi gerekebilir. Dolayısıyla hükümet destekleri olmaksızın bu şartlar altında yeni teknolojilere yatırım yapmak son derece güç olacaktır.

Endüstri yatırımlarını ancak ürünlerinin desteklendiği pazarlarda bizzat finanse edebileceğini ifade etmektedir. Araç üreticileri şüpheli tüketiciler ile karşı karşıyadır. Hükümetlerin ekonomiyi canlandırmaları gerekmektedir. Bunun için kredi sıkışıklığı hafifletilmeli ve tüketici güveni tesis edilmelidir. Ancak bu sayede tüketiciler yeni araçlara yatırım yapacak paraya ve güvene sahip olacaklardır ve üreticiler AR& GE için yüksek seviyelerde yatırım yapmaya devam edebileceklerdir.

Japonya yerli araç pazarını canlandırmak ve temiz araçları teşvik etmek için bir tür özel vergi muafiyeti sistemi düşünülmektedir. Kanada ve Birleşik Devletler uzun dönemli finansmanları garanti altına alacak kısa dönemli kredileri (köprü kredileri) ve/veya araştırma ve geliştirme için ek destekte bulunmayı düşünmektedir. Avrupa'da bir dizi ulusal hükümet otomotiv sektörünü desteklemek için, Almanya, Fransa ve İngiltere'de özel vergi girişimleri dahil gereken adımlar atılmaktadır.

Daha önce de ifade etmiş olduğumuz gibi AB seviyesinde ise yeni CO₂ azaltan teknoloji yatırımlarının ve araçların gerçekleştirilmesi (2009- 2012 arasında yıllık 4 milyar Euro) ve AB ekonomik teşvik paketi çerçevesinde alınabilecek diğer otomotiv ile ilgili önlemler için Avrupa Yatırım Bankası'nda Temiz Ulaşım İmkanının

kurulmuş olması takdirle karşılanmaktadır. Otomotiv sektörüne göre bu olumlu bir gelişme olmakla birlikte ileride daha büyük fonların ayrılması gerekeceği düşünülmektedir.

Avrupa otomotiv üreticilerine göre AB endüstrisi yeniden yapılanma, üretim hatları, pazar talebi ve düzenleyici çevre gibi unsurlar bakımından Birleşik Devletler'den farklı bir pozisyonadadır. AB'de araç satışları Temmuz 2008'de düşmeye başlamıştır, oysa Birleşik Devletlerde bir yıldan uzun bir süredir önemli derecede düşüşler gözlenmiştir ve şuan en son seviyenin % 30- 40 altında seyretmektedir. Maalesef, AB satış öngörülerini de benzer bir azalma trendi göstermektedir. Sonuç olarak AB'de resesyonun Birleşik Devletlere kıyasla daha sığ olacağını ümit edilmektedir ancak bunun kesin bir şekilde böyle olacağını söyleyebilmek için henüz çok erken olduğunun belirtilmesi gerekir.

Araç pazarları açısından Birleşik Devletlerin hemen hiç dizel yolcu aracı pazarının mevcut olmadığı söylenebilir. Her iki bölgedeki araç karışımının bu kadar farklı olmasının bir nedeni de budur. Diğer bir neden ise petrol fiyatlarıdır. Vergilendirme nedeni ile AB'de petrol fiyatları Birleşik Devletlerdeki fiyatların ortalama iki buçuk katıdır. AB'de bir galonun fiyatı yaklaşık 5 US \$ iken, US ortalaması yaklaşık 1,8 US \$'dir. Bu durum her iki bölgede farklı çeşitlerde araç satışına neden olmaktadır¹³².

10 Şubat 2009 tarihinde Brüksel'de Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği (ACEA) başkanı, Renault'nun CEO'su Carlos Ghosn, Avrupa Komisyonu Başkan Yardımcısı Günter Verheugen ve Rekabet Komiseri Neelie Kroes ile bir araya gelmiştir. Toplantıda otomotiv endüstrisi için gereken destek önlemleri tartışılmıştır. ACEA, söz konusu toplantıda otomotiv endüstrisi için bir dizi acil eylem çağrısında bulunmuştur. Buna göre aşağıda sayılanlar Komisyon'dan talep edilmiştir.

1. Pazar özendiricileri, filo yenileme projeleri, geçici işsizliğin maliyetinin azaltılması gibi destek önlemlerinin AB geneline yayılması ve koordine edilmesi sureti ile tüm oyunculara eşit mesafede duran adil rekabet alanının sağlanması. (Söz konusu önemli adımlar halen bazı Üye Devletler tarafından atılmamıştır.)

2. Düşük faizli krediler için devlet garantilerine izin verilerek likiditeye erişimin geliştirilmesi.

3. Avrupa Yatırım Bankasında otomotiv sektörü için ayrılmış fon miktarının artırılması ve söz konusu fona erişim süresinin hızlandırılması.

4. Maliyetli yeni yasal düzenlemelerin ertelenmesi ve yeni müzakere edilmiş bağımsız ticari düzenlemelerin dengelenmesi sureti ile endüstrinin rekabet kabiliyetinin güvence altına alınması.

Avrupa otomotiv üreticileri AB'nin şu ana kadar almış olduğu önlemlerin endüstrinin gereksinimlerini karşılamak bakımından yeterli olmadığını düşünmektedir. Geçen yılın Ekim ayında 40 milyar Euro düşük faizli kredi talebinde bulunulmuştur. Araç üreticileri şu ana kadar Avrupa Yatırım Bankasından 6 milyar Eurodan fazla kredi için başvurmuş durumdadır. Sadece 2009 için gereksinim duyulan fon miktarının 15 milyar Euroya varacağı görülmektedir. Dolayısıyla fonlama seviyesinin artırılması, karar alma sürecinin basitleştirilmesi ve kısaltılması gerekmektedir. Araç üreticileri endüstri kapasitesinin yenileştirilmesi ve düşük emisyonlu filolara geçişin sağlanması için söz konusu yardımlara en kısa zamanda ihtiyaç duyulduğunu ifade etmektedir.¹³³

¹³³ http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/eu_must_step_up_and_coordinate_support_measures_for_the_european_economy_an

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: TÜRKİYE’DE VERGİ POLİTİKALARI VE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

3.1. GENEL OLARAK

Devlet açısından en önemli gelir kaynağını oluşturan vergiler, ödeyenler açısından bir “yük” niteliğindedir. Bu yükü adaletli ve dengeli dağıtmak, Anayasa ile Devlet’e verilmiş bir görevdir. Devlet, kamu harcamalarının finansmanı amacıyla vergileme yetkisini kullanırken, sosyal ve ekonomik amaçlar da gözetir. Bütün bunların birlikte değerlendirilmesi sonucunda vergi politikaları oluşturulur. Türkiye’de toplam kamu gelirlerinin yaklaşık %80’ni vergi gelirleri oluşturmaktadır. Vergi gelirlerinin toplam gelirler içindeki payının bu denli yüksek olması, diğer bir ifadeyle devletin temel gelir kaynağının vergi olması, verginin ekonomi içinde ne kadar önemli bir olgu olduğunu göstermektedir.

Tablo 3.1: TÜRKİYE’DE KAMU GELİRLERİNİN DAĞILIMI (1980-2007) (%)

	Vergi Gelirleri Vergi Dışı Normal	Gelirler*** Özel Gelirler ve Fonlar	ile Alınan Bağış ve Yardımlar
1980	81	15	4
1985	84	10	7
1990	82	8	10
1995	78	6	16
2000	80	11	9
2001	78	15	7
2002	80	15	5
2003	86	10	4
2004(*)	84	15	1
2005(*)	80	17	2
2006(**)	83	15	2
2007(**)	84	15	1

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı verilerine dayanılarak tarafımızdan derlenmiştir
(www.gib.gov.tr).

(*) Önceki yıllarla aynı baza getirmek için, rakamlara red ve iadeler dahil edilmiştir.

(**) 2006 ve 2007 yılları bütçe kanunu’nda mahalli idare ve fon payları ile red ve iadeler dahil olduğundan, 2006 ve 2007 rakamlarında da mahalli idare ve fon payları ile red ve iadeler dahildir.

(***) Faizler, paylar, cezalar ve sermaye gelirleri dahildir.

Türkiye’deki vergi gelirlerinin yaklaşık üçte biri doğrudan ya da dolaylı olarak otomotiv sektöründen alınmaktadır. Devlet gelirlerinin doğrudan ya da dolaylı

olarak önemli bir kısmının otomotiv sektörü tarafından finanse edilmesi, vergi sisteminin etkinliği ve adaletini tartışılır hale getirmekte ve Türk Vergi Sisteminin yeniden gözden geçirilmesinin gerekliliğini ortaya koymaktadır. Bu genel çerçevede içinde çalışmamızda Türk Vergi Sistemi, vergi yapısı, vergi yükü ve otomotiv sektöründeki vergiler açısından AB ve OECD ülkeleri ile kıyaslanarak incelenecek; otomotiv sektöründeki vergilerin, sektör üzerindeki etkilerine ve yapılması gerekenlere değinilecektir.

3.2. VERGİ YAPISI VE VERGİ YÜKÜ

Bir ülkedeki vergi sistemi, o ülkedeki vergilerin tümünü ifade etmektedir. Etkin, ihtiyaçlara cevap verebilen, vergi yükünü adil dağıtabilen, üretim ve istihdam artışını engellemeyen vergi sistemi, etkin bir vergi sistemidir. Bir vergi sistemi hakkında fikir sahibi olabilmemizi sağlayan unsurlar “vergi yapısı” ve “vergi yükü”dür. Vergi yükü, bir ekonomide toplanan fiili vergi hasılatının ile milli gelire oranını ifade etmektedir. Vergi yükü sadece vergi değil; vergi benzeri yükümlülükleri de (parafiskal yükümlülükler, diğer bir ifadeyle işçi ve işverene ait sosyal güvenlik, işsizlik sigortası primleri vb.) kapsamaktadır¹³⁴. Vergi yapısı ise, bu vergi yükünün nasıl dağıldığını ifade etmektedir. Vergi yapısı daha geniş anlamda, “vergilerin bileşimini ve karşılıklı yerini ifade eder, diğer bir ifadeyle “vergi sistemlerini meydana getiren çeşitli vergilerin, gerek toplam vergiler içerisinde ki payını ve gerekse GSYİH ve diğer makro ekonomik büyüklüklere oranını ifade eder”¹³⁵. Önemli olan vergi yükünü adil, üretim ve istihdam artışını engellemeyecek bir yapıya sahip olabilecek şekilde dağıtmaktır.

Tablo 3.2: TÜRKİYE'DE ve BAZI OECD ÜLKELERİNDE VERGİ YÜKÜ (1975 - 2007) (%)

	1975	1985	1990	1995	2000	2004	2005	2006
ABD	25,6	25,6	27,3	27,9	29,9	26,0	27,3	28,3
Kanada	32,0	32,5	35,9	35,6	35,6	33,6	33,4	33,4
İngiltere	35,3	37,6	36,3	34,7	37,3	35,6	36,5	37,4
Fransa	35,4	42,8	42,0	42,9	44,4	43,5	44,1	44,5
Almanya	34,3	36,1	34,8	37,2	37,2	34,8	34,8	35,7
İtalya	25,4	33,6	37,8	40,1	42,3	41,1	41,0	42,7
Belçika	39,5	44,4	42,0	43,6	44,9	44,8	45,4	44,8
Japonya	20,9	27,4	29,1	26,8	27,0	26,3	27,4	-
İsveç	41,6	47,8	52,7	48,1	52,6	49,9	50,7	50,1
Danimarka	38,4	46,1	46,5	48,8	49,4	49,3	50,3	49,0
Norveç	39,2	42,6	41,0	40,9	42,6	43,3	43,7	43,6
İspanya	18,4	27,2	32,5	32,1	34,2	34,7	35,8	36,7
Portekiz	19,7	25,2	27,7	31,7	34,1	33,8	34,8	35,4
Polonya	-	-	-	36,2	31,6	33,4	34,3	-
Çek Cum.	-	-	-	37,5	35,3	38,3	37,8	36,7
Macaristan	-	-	-	41,3	38,0	37,6	37,2	37,1
Yunanistan	16,9	22,2	22,8	25,2	29,7	27,1	27,3	27,4
Meksika	-	17,0	17,3	16,7	18,5	19,0	19,9	20,6
G. Kore	15,1	16,4	18,9	19,4	23,6	24,6	25,5	26,8
Türkiye	16,0	15,4	20,0	22,6	32,3	31,3	32,3	32,5
OECD ort.	29,0	32,7	33,9	34,9	36,2	35,5	36,2	-
AB-19	32,1	37,4	38,0	38,7	39,2	38,3	38,7	-
AB-15	32,1	37,4	38,0	38,8	40,4	39,1	39,7	39,8

Kaynak: OECD, Revenue Statistics 1965-2006, s. 19.

Yukarıdaki tablo dönemler itibariyle Türkiye ve bazı OECD Ülkelerinde vergi yükünün gelişimini vermektedir. Öncelikli olarak Türkiye'deki vergi yükünün gelişimini incelersek, Türkiye'de özellikle 1980 sonrası dönemde dolaylı vergilere verilen ağırlıkla birlikte vergi yükünün giderek arttığını ve gelişmiş ülkelerdeki vergi yükü seviyesine ulaştığını görebiliriz. OECD'nin vergi gelirleri istatistik raporuna göre¹³⁶;

- Türkiye 1985-1995 arası dönemde vergi yükünü (GSYİH'ya oranı açısından) en hızlı artıran OECD ülkesidir (30 ülke arasında). Söz konusu dönemde vergi gelirlerinin GSYİH'ya oranı yaklaşık 7,2 puan artarak %15,4 olan vergi yükünü %22,6'ya çıkarmıştır.
- Türkiye 1995-2005 arası dönemde vergi yükünü (GSYİH'ya oranı açısından) İzlanda'dan sonra en hızlı artıran ikinci OECD ülkesi (30 ülke arasında) olmuştur. Söz konusu dönemde vergi gelirlerinin GSYİH'ya oranı yaklaşık 9,3

¹³⁶ OECD, Revenue Statistics 1965-2006 verilerine dayanılarak yazar tarafından derlenmiştir.

puan artarak, %22,3'den %32,6'ya çıkmıştır.

Bir ülkenin vergi sisteminin adaletli olup olmadığı, vergi yükünün mükellefler arasında adil dağılıp dağılmadığının anlaşılabilmesi için, başvurulabilecek ilk ölçüt, vergi yapısıdır. Vergi yapısını en genel anlamda ortaya koyan ölçüt, dolaylı ve dolaysız vergilerin dağılımıdır. Dolaysız vergiler, kişisel durumu dikkate aldıkları, ödeme gücünü daha etkin kavradıkları için daha adil olarak kabul edilirler ve gelişmiş ülkeler için daha uygun vergilerdir¹³⁷. Dolaylı vergiler ise şahsileştirmeye uygun olmamaları nedeniyle adaletsiz olarak kabul edilmektedir.

Tablo 3.3: TÜRKİYE'DE VERGİ YAPISI (1980 - 2007) (%)

	Dolaysız ve Dolaylı Ver. Top. Ver. İçindeki Payı (%)		Dolaysız Vergilerin Top. Vergiler İçindeki Payı (%)		Dolaylı Vergilerin Top. Vergiler İçindeki Payı (%)	
	Dolaysız	Dolaylı	Gelir	Kurumlar	KDV	ÖTV
1980	62,8	37,2	-	-	-	-
1985	46,9	53,1	-	-	-	-
1990	52,1	47,9	41,0	10,2	27,2	-
1995	40,7	59,3	30,4	9,5	32,7	-
2000	40,9	59,1	23,4	8,9	31,6	-
2001	40,4	59,6	29,1	9,3	31,3	17,1
2002	33,6	66,4	23,0	9,3	34,2	22,9
2003	32,9	67,1	20,2	10,3	32,1	26,4
2004	30,8	69,2	20,7	10,3	33,7	24,1
2005	32,7	67,3	20,3	10,3	32,0	25,5
2006	31,3	68,7	21,0	8,2	33,5	24,5
2007	33,6	66,4	22,2	9,2	32,4	23,0

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı verilerine dayanılarak tarafımızdan derlenmiştir (www.gib.gov.tr).

(*) Önceki yıllarla aynı baza getirmek için, rakamlara red ve iadeler dahil edilmiştir.

(**) 2006 ve 2007 yılları bütçe kanunu'nda mahalli idare ve fon payları ile red ve iadeler dahil olduğundan, 2006 ve 2007 rakamlarında da mahalli idare ve fon payları ile red ve iadeler dahildir.

Tabloda da görüldüğü üzere, Türkiye'de 1980'li yılların ikinci yarısından sonra (KDV 1985 yılında yürürlüğe girmiştir) dolaylı vergilerin ağırlığının giderek arttığı ve 2002 sonrası dönemde toplam vergi gelirlerinin yaklaşık %70'nin dolaylı vergilerden oluşmaya başladığı görülmektedir (ÖTV 2002 yılında yürürlüğe girdi). Bu durum Türkiye'de vergi sisteminin ne kadar adaletsiz olduğunun en temel göstergesidir. Dolaysız vergilerin toplam vergi gelirleri içindeki payı 1980-89 döneminde ortalama olarak %54,8 iken, 1990-97 döneminde %46,6'ya, 1998-2001 arası dönemde %43,3'e ve 2002-2007 döneminde %32,5'e gerilemiştir. Çarpık yapının daha iyi anlaşılabilmesi açısından diğer ülkelerle kıyaslama yapıldığında aşağıdaki noktalar göze çarpmaktadır¹³⁸:

- Türkiye; OECD ülkeleri arasında, mal ve hizmetler üzerinden alınan tüketim vergilerinin toplam vergi gelirleri içindeki payı açısından %49,3 oranı ile Meksika (%56,7)'dan sonra en yüksek orana sahip ikinci ülkedir. OECD ortalaması %31,9'dur.
- Türkiye; OECD ülkeleri arasında, mal ve hizmetler üzerinden alınan tüketim vergilerinin GSYİH'ya oranı açısından %15,9 oranı ile İzlanda (%16,7) ve Danimarka (%16,2)'dan sonra en yüksek orana sahip üçüncü ülkedir. OECD ortalaması %11,4'dür.
- Türkiye; OECD ülkeleri arasında, Özel Tüketim Vergisinden elde edilen hasılatın GSYİH'ya oranı açısından %8,3 oranı ile birinci ülke, %8'i aşan tek ülkedir. Türkiye'yi %7,3 ile Meksika ve %5,2 ile Portekiz izliyor, OECD ortalaması %3,9.
- Türkiye; OECD ülkeleri arasında, Özel Tüketim Vergisinden elde edilen hasılatın, toplam vergi gelirleri içindeki payı açısından %25,5 oranı ile Meksika (%36,6)'dan sonra ikinci ülkedir. OECD ortalaması %11,3'dür.
- Türkiye; OECD ülkeleri arasında, gelir ve kar üzerinden alınan vergilerin toplam vergi gelirleri içindeki payı açısından %21,8 ile Slovakya (%18,0) ve Portekiz (%18,7)'den sonra en düşük orana sahip üçüncü ülkedir.
- Türkiye; OECD ülkeleri arasında, gelir ve kar üzerinden alınan vergilerin GSYİH'ya oranı açısından %7,0 ile Yunanistan ile birlikte, Meksika (%4,8) ve Slovakya (%5,7)'dan sonra en düşük orana sahip üçüncü ülkedir. OECD ortalaması %13,0'dür.

Adaletsiz olmasına rağmen, bu yapının baskın olmasının temel nedeni; dolaylı vergilerin daha geniş bir tabana yayılması nedeniyle, bu vergilerde yapılacak küçük bir oran değişiklikle büyük gelir elde edilebilme olanağının olması ve toplumun bu tür vergileri daha az hissetmeleri nedeniyle (fiyat ve işlem içerisinde olmaları nedeniyle), hükümetlerin gelir ihtiyacı oldukça bu vergilere başvurmalarıdır.

Vergi yapısına ilişkin bir diğer ilginç tespitse, **sadece KDV ve ÖTV gelirlerinin 2002-2007 döneminde toplam vergi gelirlerinin ortalama %57,4'nü karşılamaıdır. Bunun anlamı toplam vergi gelirlerinin yaklaşık 2/3'ü sadece bu iki vergi tarafından karşılanmaktadır.** Bu durum vergi adaletini bozan bir diğer etkidir.

Vergi sisteminin etkinliği konusunda kullanılabilir başka bir ölçüt, gelir vergisi mükelleflerinin nüfusa oranıdır. OECD Ülkelerinde nüfusun % 50'si gelir vergisi mükellefi olmasına karşın, **Türkiye'de beyanname veren gelir vergisi mükellef sayısı nüfusun sadece % 3,5'ini oluşturmaktadır. Beyanname vermeyen**

ücretliler dikkate alınarak aynı hesaplama yapıldığında bu oran %20 civarına ulaşmaktadır. Bu çarpık yapı bile tek başına vergi sistemimiz hakkında bilgi vermeye yeterlidir. Vergi gelirlerinin 1/5'ni ifade eden **gelir vergisinin yarıdan fazlasının sadece ücretlilerden alınması da vergi adaleti açısından bir diğer olumsuzluk** olarak göze çarpmaktadır.

Tablo 3.4: Üreticilerin Ödediği Gelir Vergisinin Toplam Gelir Vergisi Hasılatı İçindeki Payı
Ücretlilerin Ödediği Gelir Vergisinin Toplam Gelir Vergisi Hasılatı İçindeki Payı (%)

Ücretlilerin Ödediği Gelir Vergisinin Toplam Gelir Vergisi Hasılatı İçindeki Payı (%)					
1990	55,0	1996	51,4	2002	36,0
1991	56,3	1997	49,0	2003	38,9
1992	55,5	1998	39,6	2004	44,6
1993	54,7	1999	42,7	2005	51,7
1994	50,9	2000	45,4	2006	53,6
1995	52,3	2001	37,0	2007	55,1

Kaynak: Fazıl AYDIN: "Vergi Yükü ve Türkiye Açısından İncelenmesi - II", Yaklaşım Dergisi, Yıl: 10, Sayı: 117, Eylül - 2002, s. 53 ve Gelir İdaresi Başkanlığı Yıllık Faaliyet Raporları verilerine dayanılarak tarafımızdan derlenmiştir (www.gib.gov.tr).

Gelişmekte olan ekonomilerde vergi politikalarıyla üretim kapasitesini, döviz girdisini ve istihdamı artırıcı faaliyetlerin özendirilmesi gerekmektedir. Bu açıdan bakıldığında, vergi sistemimizin bu yönde işlev görmek üzere kurgulandığını söylemek mümkün değildir. Özellikle istihdam üzerindeki vergi ve sigorta yükleri, yatırım ve üretim arzusunun engelleyici bir yapı taşımaktadır.

3.3. VERGİ ORANLARINDAKİ GELİŞİM

1980 yılında 2361 Sayılı Kanunla yeniden düzenlenerek, 1963 yılından 1981 yılına kadar değişmeden kullanılan gelir vergisi tarifesi, değiştirilmiş ve alt oran %40 üst oran ise %75 (son dilim %66) olarak belirlenmiştir¹³⁹. 1982-86 yıllarında ise gelir vergisi tarifesindeki alt oran kademeli olarak %40'dan %25'e, üst oran ise %75'den %50'e indirilmiş, Ayrıca 1999 yılında, alt oran tekrar düşürülerek %25'den %20'e üst oran ise %55'den %45'e indirilmiş, tarifedeki dilim sayısı ise 7'den 6'ya düşürülmüş ve hayat standardı esasının kaldırılmıştır¹⁴⁰. 2005 ve 2006 yıllarında gelir vergisi tarifesi yeniden değiştirilmiş ve tarifedeki dilim sayısı 6'dan 4'e ve en üst oranda %45'den %35'e çekilmiştir¹⁴¹. Süreç içerisinde bakıldığında, Türkiye'de 1982'den beri sürekli olarak gelir vergisi oranlarının indirildiği ve dilim

¹³⁹ Mehmet ŞAFAK: "Gelir Vergisi Tarifemiz Ve Bir Öneri", Vergi Dünyası Dergisi, Sayı: 113, Ocak 1991, s. 4 (Vergi Dünyası Tüm Sayıları CD'si).

¹⁴⁰ Özgür ŞAHAN, Yaklaşım Dergisi, Yıl 12, Sayı: 147, Mart-2005, S.

¹⁴¹ Özgür ŞAHAN, "Legal Mali Hukuk Dergisi,

sayısının azaltıldığı görülmektedir. Bu durum, gelir vergisi hasılatının, toplam vergi gelirleri içindeki payını ve GSYİH'ya oranının sürekli olarak gerilemesine ve vergi yapısındaki adaletsizliği daha da derinleştirmiştir.

Tablo 3.5: TÜRKİYE'DE 2004, 2005 VE 2006 YILI GELİR VERGİSİ TARİFLERİ

2004		2005		2006	
Matrah	Vergi Oranı	Matrah	Vergi Oranı	Matrah	Vergi Oranı
6.000 YTL' ye kadar	20	6.600 YTL' ye kadar	20	7.000 YTL' ye kadar	15
14.000 YTL' ye kadar	25	15.000 YTL' ye kadar	25	18.000 YTL' ye kadar	20
28.000 YTL' ye kadar	30	30.000 YTL' ye kadar	30	40.000 YTL' ye kadar	27
70.000 YTL' ye kadar	35	78.000 YTL' ye kadar	35	40.000 YTL üzeri	35
120.000 YTL' ye kadar	40	78.000 YTL üzeri	40		
120.000 YTL üzeri	45				

Kaynak: Özgür ŞAHAN, Legal Mali Hukuk Dergisi,

Kurumlar vergisinde de gelir vergisine benzer bir yapı söz konusudur. 1981 yılında %55'den %50'ye çekilen oran vergi, fon vb. yüklerle birlikte önce 1986 yılında yaklaşık olarak %47'e indirilmiş, 1993 yılında bir yıllığına %51'e çekildikten sonra, 1994 yılında %44'e, 1999 yılında %33'e, 2005 yılında %30'a ve 2006 yılında %20'e indirilmiştir. Kurumlar vergisi oranındaki bu değişimin temel nedeni, dünya ülkelerindeki değişime ayak uydurarak daha fazla doğrudan yabancı sermaye çekmek, yatırım ve istihdamın önünü açmaktır. Aşağıdaki tabloda, 1986-2007 arası döneme ilişkin olarak bazı OECD ülkelerindeki kurumlar vergisi oranlarını vermektedir. Tablo incelendiğinde, Türkiye'nin diğer ülkelerdeki vergi indirimlerini takip ederek, kurumlar vergisi oranında ciddi indirimler yaptığı görülmektedir. Tabloda Türkiye'de 2004 yılına kadar alınan fon payı dikkate alınmamıştır.

Tablo 3.6: OECD ÜLKELERİNDE KURUMLAR VERGİSİ ORANLARI (%) (1986 - 2007)

	1986	1991	1995	2000	2005	2007
Avustralya	49	39	33	34	30	30
Belçika	45	39	39	39	34	34
Kanada	36	29	29	28	36	36
Çek Cum.	-	-	-	-	26	24
Danimarka	50	38	34	32	28	25
Fransa	45	42	33	33	35	34
Almanya	56	50	45	40	39	39
Yunanistan	49	46	40	40	32	25
Macaristan	-	-	-	-	16	20
İrlanda	50	43	40	24	13	13
İtalya	36	36	36	37	33	33
Japonya	43	38	38	27	40	40
Kore	30	34	32	28	28	28
Meksika	34	34	34	35	30	28
Hollanda	42	35	35	35	32	26
Norveç	28	27	19	28	28	28
Polonya	-	-	-	-	19	19
Portekiz	47	36	36	32	28	27
Slovakya	-	-	-	-	19	19
İspanya	35	35	35	35	35	33
İsveç	52	30	28	28	28	28
İsviçre	10	10	10	8	21	21
Türkiye	46	49	25	33	30	20
İngiltere	35	34	33	30	30	30
A.B.D.	46	34	35	35	39	39
OECD	41	35	33	32	29	28

Kaynak: Türkan Öncel, Yenal Öncel, “Uluslararası Vergi Rekabeti”, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Maliye Araştırma Merkezi Konferansları, 43 - 44. Seri, 2003, s. 8 ve OECD, Tax Database, (Erişim) www.oecd.org, 28.02.2008.

3.4. KAYITDIŞI EKONOMİ

Kayıt dışılık, İngilizce’de “shadow”, “Underground”, “Informal”, “Second”, “Cash” gibi kavramlarla ifade edilmektedir. Üzerinde herkesin birleştiği bir tanım mevcut olmasa da kayıt dışı faaliyetlerin kapsamı¹⁴²;

- Çalınmış mal ya da uyuşturucu ticareti,
- Kumar, kara para, sahtecilik,

¹⁴² Şükrü KIZILOTT - Şafak Ertan ÇOMAKLI, “Vergi Kayıp ve Kaçaklarının Kayıtdışı Ekonomi İlişkisi ve Boyutlarının Mevzuat Açısından Değerlendirilmesi”, 19. Maliye Sempozyumu, Türkiye’de Vergi Kayıp ve Kaçakları ve Önlenmesi Yolları, Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayını, Mayıs 2004, s.115.

- Vergi kaçırmak amacıyla, muhasebe kayıtlarında yer almayan ve Maliye'den gizlenen işlemler,

Yasal ve yasal olmayan faaliyetler de anlaşılmaktadır. Vergilendirme açısından kayıt dışılık, bazı faaliyetlerin kayıt altına alınmayarak vergi dışına çıkarılmasıdır. Örneğin¹⁴³;

- Vergiden kaçınma ve vergi kaçırma,
- Piyasaya çıkmayan örneğin evlerde aile bireyleri ya da yakınlarınca gerçekleştirilen gelir getirici faaliyetler,
- İkinci iş yapma, mal ve hizmet takasları, çeşitli adlar altında çalışanlara yapılan ancak vergi ve pirim kesintisine tabi tutulmayan ödemeler.

Türkiye'de kayıt dışı ekonominin nedenleri;

- Yüksek vergi yükü,
- İstihdam üzerindeki yüksek vergi ve prim yükü,
- Çarpık vergi sistemi, açık anlaşılır olmayan vergi yasaları, vergi yasalarının sık değiştirilmesi,
- Vergi bürokrasisinin yoğun, denetimin yetersiz olması,
- Adaletsiz gelir dağılımı, uzun süre devam etmiş olan yüksek enflasyon,
- Siyasi iradenin olayın üzerine gitmemesi,
- Mükellefin vergi bilincinin ve ahlakının düşük olması,
- Kamu hizmetlerinin yetersiz olması.

Dünyada kayıt dışı ekonominin boyutları¹⁴⁴,

- Afrika ülkeleri (24 ülke ortalaması 1999/2000) %41,
- Asya ülkeleri (26 ülke ortalaması 1999/2000) %26,
- Latin ve Güney Amerika ülkeleri (17 ülke ortalaması 1999/2000) %41,
- Geçiş Ekonomileri (Asya ve Avrupa) (23 ülke ortalaması 1999/2000) %38,
- Gelişmiş OECD ülkeleri (21 ülke ortalaması 1999/2000) %16,8 ve (2002/20003) %16,4,

Türkiye'de kayıt dışı ekonominin boyutları;

- Maliye Bakanına Göre % 25 (29 Kasım 2006)
- Başbakanına Göre % 50 (14 Aralık 2006)
- TÜİK'e göre kayıt dışı istihdam %45
- Bilimsel Araştırmalara Göre %7 - 138

Resmi makamlar tarafından % 50 olarak açıklanan kayıt dışı ekonominin, ekonomi ve toplum üzerinde birçok olumsuz etkileri bulunmaktadır. Bunlar kısaca;

- Vergi adaletsizliğine neden olarak gelir dağılımını bozması,

¹⁴³ KIZILOĞLU, KILIÇ, MÜDERRİSOĞLU; a.g.e., s. 162-163.

¹⁴⁴ KIZILOĞLU, KILIÇ, MÜDERRİSOĞLU; a.g.e., s. 163-164.

- Toplumda, vergi ödeyenle ödemeyen arasında çatışmaya neden olması,
- Vergi ödeyenlerin, ödemeyenleri dikkate alarak bunun doğal bir unsurmuş gibi algılamaya başlaması ve toplumda vergi bilincinin bu nedenle azalmaya başlaması,
- Vergi veren ve vermeyen ticaret erbabı arasında haksız rekabete neden olması,
- Toplanmayan vergi hasılatı nedeniyle vergi gelirlerinde oluşan erozyon,
- Toplanamayan vergi hasılatı nedeniyle artan kamu açıklarının daha çok borçlanmaya ve daha çok faiz ödemesine, buna bağlı olarak ekonomik istikrarsızlığa, enflasyona neden olması,
- Kayıt dışı çalışanların, sosyal güvenceden ve sigortadan yoksun kalması, toplanmayan sigorta primleri nedeniyle, sosyal güvenlik açıklarının daha da artması...

Kayıt dışı ekonominin önlenebilmesi için yapılması gerekenler¹⁴⁵;

- Vergi oranları düşürülmeli.
- En az geçim indirimi müessesesi getirilmeli.
- Gider yazılabilecek harcamaların kapsamı genişletilmeli.
- Sigorta prim oranları düşürülmeli.
- Şirketlerin kurucu, yönetici ve denetçilerinde belli özellikler aranmalı.
- Vergi idaresinin denetim etkinliği artırılmalı.
- Belli bir tarihe kadar olan servetin kaynağının sorulamayacağına dair bir yasa çıkartılıp, bu tarihten sonrası için servet ve harcamaların kaynağı sorulmalı.
- Nakit para kullanımı azaltılıp, kredi kartı kullanılmaya prim veren bir düzenleme yapılmalı.
- Vergi iadesi uygulamasının kapsamı genişletilmeli, emekliler de yeniden bu kapsama alınmalı.
- Sık sık çıkan aflara son verilmeli, mükellefler ödedikleri vergilerin layıkıyla gerekli yerlere sarf edildiğine inandırıcı bir yönetim anlayışı olmalı.

3.5. OTOMOTİV SEKTÖRÜ İLE İLİŞKİLİ VERGİLER

Otomotiv sektörü, Türk ekonomisinin son dönemde lokomotif sektörlerinden biri olmuş hatta toplam ihracat hacminin 1/5'ni tek başına gerçekleştirir hale gelmiştir. Türk ekonomisinde bu denli büyük bir üretim ve istihdam potansiyeli yaratan otomotiv sektörü üzerinden doğrudan ya da dolaylı olarak alınan vergilerin de toplam vergi gelirleri içindeki payı da doğal olarak büyüktür. Türkiye'de elde edilen toplam vergi hasılatının yaklaşık 1/3'ünü doğrudan ya da dolaylı bir biçimde otomotiv sektörü sağlamaktadır. Türkiye'de otomotiv sektöründen doğrudan ya da

dolaylı bir biçimde alınan vergileri;

- Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV),
- Motorlu taşıt satışı üzerinden alınan ÖTV ve KDV,
- Otomotiv sektöründe üretim yapan üreten firmaların karları üzerinden alınan Kurumlar Vergisi ve kar dağıtımı üzerinden alınan Gelir Vergisi stopajı,
- Otomotiv sektöründe iş yapan yan sanayide üretim yapan firmaların karlarından alınan Gelir ve Kurumlar Vergisi, oto yedek parça alım-satımı yapan kişi veya firmalardan, tamir, bakım ve onarım yapan kişi veya firmalardan alınan Gelir veya Kurumlar Vergisi ve hatta KDV,
- Otomotiv sanayi ve yan sanayinde çalışan işçi ve yöneticilerin gelirleri üzerinden alınan Gelir Vergisi,
- Otomotiv satışı ile uğraşan distribütör, bayii ve acentelerin karlarından alınan Gelir ve Kurumlar Vergisi,
- Otomotiv satışı ile uğraşan distribütör, bayii ve acentelerin çalıştırdıkları işçi ve yöneticilerin gelirleri üzerinden alınan Gelir Vergisi.
- Akaryakıt, yağ vb. ürünlerin satışı üzerinden alınan ÖTV, KDV ile bu sektörde alım-satım yapan kişi veya kurumların kazançlarından alınan Gelir ve Kurumlar Vergisi ile bu sektörlerde çalışan işçi ve yöneticilerin gelirleri üzerinden alınan Gelir Vergisi.
- İkinci el motorlu araç alım-satımı için noterde yapılan işlemler üzerinden alınan harçlar olarak sıralandırılabilir.

MTV, gerçek veya tüzel kişilerin, motorlu taşıta sahip olması sonucunda, ödeme gücünün bir göstergesi olarak, servet üzerinden alınan bir vergidir¹⁴⁶. Türkiye'de alınan MTV, spesifik nitelikte olup aracın cinsi (kara, hava, deniz taşıtı olması ya da ticari amaçlı veya binek amaçlı kullanılması), yaşı, ağırlığı veya kalkış ağırlığı, silindirik hacmi veya beygir gücü, aracın sahip olduğu koltuk sayısı gibi ölçütler üzerinden vergi hesaplanmaktadır. Aşağıdaki tablo, 2009 yılında Türkiye'de uygulanacak olan MTV tutarlarını vermektedir.

**Tablo 3.7: TÜRKİYE'DE 2009 YILINDA UYGULANACAK MTV TARİFESİ
I SAYILI TARİFE**

Motor Silindir Hacmi (cm ³)	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (YTL)				
	1 - 3 yaş	4 - 6 yaş	7 - 11 yaş	12 - 15 yaş	16 ve yukarı yaş
1-Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri					
1300 cm ³ ve aşağısı	393	274	155	117	44
1301 - 1600 cm ³ e kadar	628	471	274	194	76
1601 - 1800 cm ³ e kadar	1104	865	510	312	123
1801 - 2000 cm ³ e kadar	1736	1340	788	471	188
2001 - 2500 cm ³ e kadar	2605	1893	1182	708	282
2501 - 3000 cm ³ e kadar	3631	3158	1974	1064	393
3001 - 3500 cm ³ e kadar	5529	4975	2998	1498	552
3501 - 4000 cm ³ e kadar	8690	7505	4422	1974	788
4001 cm ³ ve yukarısı	14220	10664	6317	2842	11042-
2-Motosikletler					
100 - 250 cm ³ e kadar	76	60	44	29	13
251 - 650 cm ³ e kadar	155	117	76	44	29
651 - 1200 cm ³ e kadar	393	235	117	76	44
1201 cm ³ ve yukarısı	946	628	393	312	155

Tablo 3.8: II SAYILI TARİFE

Taşıt Cinsi ve Oturma Yeri / Azami Toplam Ağırlık	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (YTL)		
	1 - 6 yaş	7 - 15 yaş	16 ve yukarı yaş
1) Minibüs	471	312	155
2) Panel van ve motorlu karavanlar (Motor Silindir Hacmi)			
1900 cm ³ ve aşağısı	628	393	235
1901 cm ³ ve yukarısı	946	628	393
3) Otobüs ve benzerleri (Oturma Yeri)			
25 kişiye kadar	1.182	708	312
26 - 35 kişiye kadar	1.420	1.182	471
36 - 45 kişiye kadar	1.578	1.340	628
46 kişi ve yukarısı	1.893	1.578	946
4) Kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri (Azami Toplam Ağırlık)			
1.500 kg.'a kadar	424	282	140
1.501 - 3.500 kg.'a kadar	851	495	282
3.501 - 5.000 kg.'a kadar	1.277	1.064	424
5.001 - 10.000 kg.'a kadar	1.420	1.206	567
10.001 - 20.000 kg.'a kadar	1.703	1.420	851
20.001 kg ve yukarısı	2.130	1.703	992

Tablo 3.9: III SAYILI TARİFE

Taşıt Cinsi ve Motor Gücü (BG)	Taşıtların Yaşları ile Her Motor Gücü Birimi (BG) İçin Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (YTL)			
	1 - 3 yaş	4 - 5 yaş	6 - 15 yaş	16 ve yukarı yaş
Yat, kotra ve her türlü motorlu özel tekneler				
10 - 20 BG'ne kadar	23	15	7	3
21 - 50 BG'ne kadar	31	23	14	6
51 - 100 BG'ne kadar	39	31	18	7
101 - 150 BG'ne kadar	47	39	23	11
151 BG ve yukarısı	71	55	31	15

(III) sayılı tarifede yer alan motorlu taşıtlara (yat, kotra ve her türlü tekneler) ilişkin vergi tutarları, bu motorlu taşıtların motor gücü (BG) ile söz konusu tarifede belirtilen tutarların çarpılması suretiyle hesaplanacaktır.

Tablo3.10: IV SAYILI TARİFE

Taşıt Cinsi ve Azami Kalkış Ağırlığı	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (YTL)			
	1 - 3 yaş	4 - 5 yaş	6 - 10 yaş	11 ve yukarı yaş
Uçak ve helikopterler				
1.150 kg'a kadar	7.899	6.317	4.738	3.790
1.151 - 1.800 kg.'a kadar	11.850	9.479	7.109	5.687
1.801 - 3.000 kg.'a kadar	15.800	12.640	9.479	7.583
3.001 - 5.000 kg.'a kadar	19.752	15.800	11.850	9.479
5.001 - 10.000 kg.'a kadar	23.702	18.961	14.220	11.375
10.001 - 20.000 kg.'a kadar	27.653	22.122	16.590	13.270
20.001 kg. ve yukarı	31.604	25.282	18.961	15.169

Uçak ve helikopterler (Türk kuşu, Türk Hava Kurumuna ait olanlar hariç) yukarıdaki (IV) sayılı tarifeye göre vergilendirilecektir.

Motorlu taşıtların vergilendirilmesi pek çok ülkede önemli bir vergi kaynağıdır. Ancak, MTV oranlarının yüksek olmasına rağmen Türkiye'de toplam vergi hasılatı içinde önemli bir paya sahip değildir. Avrupa'da alınan MTV ise Türkiye'ye kıyasla daha düşüktür, aşağıdaki tablo kıyaslama yapılabilmesi açısından bazı Avrupa ülkelerindeki MTV ile Türkiye'deki MTV'yi vermektedir.

Tablo3.11: TÜRKİYE ve BAZI AVRUPA ÜLKELERİNDE MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ (EURO)

	Araç türü			
	Mini	Orta	Lüks	Spor
Avusturya	82	207	518	426
Belçika	167	259	1.142	300
Almanya	81	128	272	117
Danimarka	81	215	633	284
Finlandiya	43	82	126	78
Fransa	56	105	859	466
İtalya	99	187	484	308
Hollanda	312	556	1.075	522
Portekiz	16	38	198	83
İspanya	96	160	286	147
İsveç	118	147	162	118
İngiltere	154	156	229	181
Türkiye	185	521	1.229	-

Kaynak: KIZILOT, KILIÇ, MÜDERRİSOĞLU, a.g.e., 101.

AB ülkelerinde alınan MTV'nin Türkiye kıyasla çok daha düşük olduğu tabloda rahatlıkla görülebilmektedir. Ancak, **kişi başına düşen milli gelir açısından Türkiye'nin 4-5 katı olan AB ülkelerinde, ödenen MTV'nin Türkiye'dekinin**

yarısı hatta 1/3'ü kadar olması, Türkiye'deki vergi sisteminin çarpıklığına ilişkin bir başka çarpıcı örnektir¹⁴⁷.

Avrupa ülkelerinde motorlu araçlar üzerinden alınan vergilerde çevreye duyarlı ya da çevreyi daha az kirleten araçlardan daha az vergi alınmaktadır. Örneğin İngiltere'de aracın CO₂ emisyonu arttıkça yani çalışırken çıkardığı zararlı gaz arttıkça, araçtan alınan motorlu taşıt vergisi de artmaktadır¹⁴⁸.

Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde, kişi başına gelir düzeyinin düşük olması, tarım gibi arz esnekliği düşük sektörlerin ağırlığı, kayıt dışılığın yoğun olması gibi faktörler, gelir ve servetin yeterince vergilendirilmesini engellemekte ve vergi politikalarını, mali anestezi etkisi daha yüksek olan ve mükellefler tarafından daha az dirençle karşılanan, hızlı gelir yaratan, idari kolay vergi maliyeti düşük olan dolaylı vergilere yönlendirmektedir¹⁴⁹.

Tablo 3.12: SON ALTI YILDA OTOMOBİL SATIŞINA UYGULANAN ÖTV ve KDV ORANLARI

Vergi Türü	2003	2004	2005	2006	2007	2008
KDV (Temel Oran %)*	18	18	18	18	18	18
ÖTV 1600 cm ³ 'den az (%)	27	30	37	37	37	37
Toplam Yük	31,9	35,4	43,7	43,7	43,7	43,7
ÖTV 1601-2000 cm ³ arası (%)	46	52	60	60	60	60
Toplam Yük	54,3	61,4	70,8	70,8	70,8	70,8
ÖTV 2000 cm ³ 'ü geçenler (%)	50	75	84	84	84	84
Toplam Yük	59,0	88,5	117,0	117,0	117,0	117,0

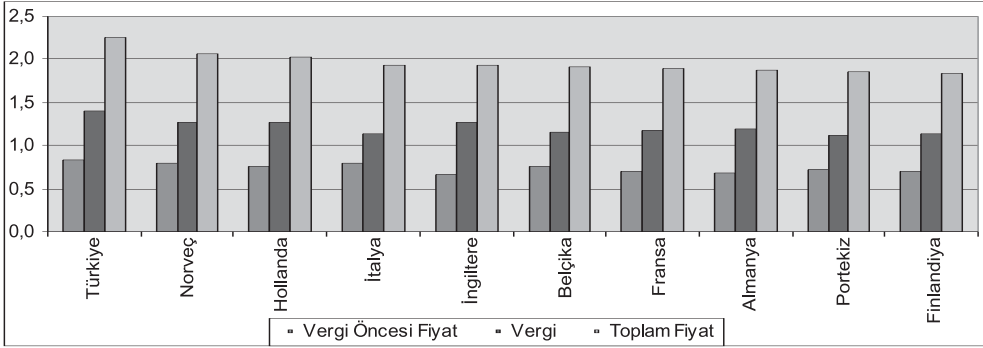
* KDV hesaplanırken matraha ÖTV'de dahil edilmektedir. Bu nedenle toplam vergi yükü daha da artmaktadır.

Otomotiv sektörü de bu dolaylı vergilerden fazlasıyla nasibini alan bir sektördür. Özellikle otomobil satışı üzerinden alınan ÖTV ve KDV ile akaryakıt ve türevleri üzerinde alınan ÖTV ve KDV gelirleri, toplam vergi gelirleri içinde önemli bir paya sahiptir. Türkiye hem otomobil satışı üzerinden alınan vergiler hem de akaryakıt üzerinde alınan vergiler açısından dünyanın en yüksek vergisini alan ülkelerden birisidir. Nitekim, akaryakıt üzerinden alınan vergiler açısından dünyada birinci sırada yer alan Türkiye, aldığı vergiler nedeniyle akaryakıt fiyatı açısından da dünya birincisidir.

¹⁴⁷ KIZILOT, KILIÇ, MÜDERRİSOĞLU; a.g.e., s. 51.

¹⁴⁸ Bilgi için; www.direct.gov.uk/en/Motoring/OwningAVehicle/HowToTaxYourVehicle/DG_4022118

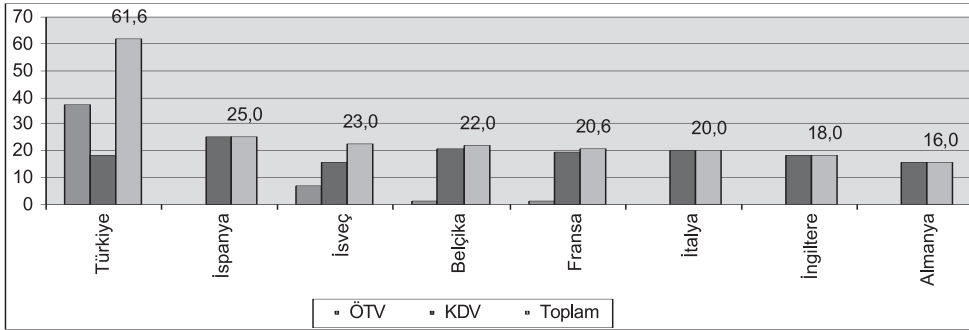
¹⁴⁹ Mustafa DURMUŞ , "ÖTV Çıkarken", Yaklaşım Dergisi, Sayı:114, Haziran 2002, s. .



Şekil 3.1: DÜNYA'DA BENZİNİ EN PAHALIYA SATAN İLK ON ÜLKENİN BENZİNDEN ALDIĞI VERGİ (\$/LİTRE)

Kaynak: OECD, IEA; Energy Prices and Taxes, 2008.

Türkiye’de sadece akaryakıt satışından elde edilen ÖTV’nin; sayısı 700 bine yaklaşmış kurumlar vergisi mükellefinin ödediği toplam verginin yaklaşık iki katından fazla olması düşündürücüdür¹⁵⁰. Akaryakıttan alınan vergilerin toplamı, akaryakıt fiyatının 3/4’nü oluşturmakta, söz konusu oran nedeniyle Türkiye dünyanın en pahalı benzinini tüketmektedir.



Şekil 3.2: BAZI AVRUPA ÜLKELERİNDE OTOMOBİL SATIŞI ÜZERİNDEN ALINAN ÖTV VE KDV

Kaynak: KIZILOT, KILIÇ, MÜDERRİSOĞLU, a.g.e., s. 101.

NOT: Türkiye’deki rakamlar en alt düzeyde %37 ÖTV ve %18 KDV, toplam %61,6 olarak hesaplanmıştır, en üst oran %84 ÖTV, %18 KDV toplamda %117,1’dir. 10 AB ülkesinde (Avusturya, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Yunanistan, İrlanda, Lüksemburg, Hollanda, Portekiz ve İspanya) yeni araç satışında “tescil vergisi” adı altında bir vergi alınıyor.

Grafiklerde de açıkça görüldüğü gibi Türkiye hem motorlu araç satışı üzerinden

hem de akaryakıt üzerinden ciddi anlamda vergi almakta bu da toplam vergi gelirleri içinde ciddi bir gelir anlamına gelmektedir. Aşağıdaki tabloda Türkiye'de elde edilen toplam vergi gelirlerinin ne kadarının doğrudan ya da dolaylı bir biçimde otomotivden alındığını göstermektedir.

Tabo 3.13: TÜRKİYE'DE MTV, OTOMOBİL SATIŞI ÜZERİNDEN ALINAN ÖTV ve KDV ile AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN ÖTV ve KDV GELİRLERİNİN TOPLAM VERGİ GELİRLERİ İÇİNDEKİ PAYI

Milyar YTL	2005	2006	2007	2008 (T)
A) ÖTV Akaryakıt (I sayılı cetvel)	19,4	20,6	22,1	25,6
B) ÖTV Motorlu Taşıtlar Alımı (II sayılı cetvel)	3,9	4,1	4,3	4,6
C) KDV (A ve B'nin ÖTV'si üzerinden hesaplanan KDV)	4,2	4,4	4,7	5,4
D) Motorlu Taşıtlar Vergisi	2,5	3,0	3,5	3,9
E) Toplam Vergi Gelirleri	119,6	137,5	152,8	171,2
F) A+B+C+D/E (%)				

Kaynak: Maliye Bakanlığı Muhasebat Genel Müdürlüğü verilerine dayanılarak tarafımızca derlenmiştir.

Tabloda da görüldüğü gibi, motorlu araçlar üzerinden alınan motorlu taşıtlar vergisi, motorlu taşıtlar alımından alınan ÖTV ve KDV ile akaryakıttan alınan ÖTV ve KDV gelirlerinin toplamı, toplam vergi gelirlerinin yaklaşık 1/4'nü oluşturmaktadır. Hesaplama yapılırken motorlu taşıtlar alımı üzerinden alınan ÖTV ile akaryakıt üzerinden alınan ÖTV'nin KDV'si hesaplanabilmiştir, halbuki toplam satış bedeli üzerinden alınan KDV daha fazladır, hesaplamalarda elimizde toplam satış hasılatı bilinmediği için zorunlu olarak sadece ÖTV'nin KDV'si hesaplanabilmiştir. Motorlu taşıtlar üzerinden alınan bu vergilere, hesaplara katamadığımız KDV, otomotiv firmalarının, otomotiv alım-satımı yapan firmaların, otomotiv yan sanayinde çalışan firma ve kişilerin kazançlarından alınan gelir ve kurumlar vergisi de katıldığından toplam vergi gelirlerinin yaklaşık 1/3'ünün doğrudan ya da dolaylı olarak otomotiv sektörü üzerinden alındığı anlaşılmaktadır.

3.6. ÇEŞİTLİ AÇILARDAN VERGİLERİN ETKİLERİ

Vergi genel olarak, devletin egemenlik gücüne dayanarak, bireylerin ödeme gücüne göre kamu harcamalarını karşılamak üzere, karşılıksız olarak aldığı iktisadi değerdir. Devlet vergi toplarken en temel amacı kamu harcamalarını karşılamaktır, bunun dışında devlet, vergi toplarken gelir dağılımını düzenlemek, ekonomik istikrarı sağlamak, kaynak kullanımında etkinliği sağlamak gibi mali olmayan amaçlar da güder. Bu amaçlara ulaşabilmek için vergi önemli ve etkin bir kamu

maliyesi aracıdır.

- Vergilerin Toplam Talep Üzerindeki Etkileri¹⁵¹: Vergi ister gelir üzerinden alınsın, ister gider üzerinden, talebi doğrudan ya da dolaylı olarak etkileyen bir unsurdur. Gelir üzerinden alınan bir vergi harcanabilir geliri, harcama üzerinden alınan bir vergi ise satın alınan mal veya hizmetlerin fiyatlarını etkileyerek talebi doğrudan ya da dolaylı bir şekilde yönlendirebilir. Buna göre vergi oranlarında ya da indirim, istisna veya muafiyetlerde bir değişiklik yapılarak gelir üzerindeki vergi yükü artırıldığında ya da harcama üzerinden alınan vergiler artırıldığında, harcanabilir gelirin azalması ya da satın alınan mal veya hizmetlerin fiyatların artması ile toplam talep düşürülebilir ya da tersi yapılarak artırılabilir. Ancak, harcama üzerinden alınan vergilerin tabanının, gelir üzerinden alınan vergilere göre daha geniş olması nedeniyle daraltıcı ya da genişletici etkisi de daha geniş olmaktadır. Harcama üzerinden alınan vergilerin bir başka özelliği ise, satın alınan mal veya hizmetin talep esnekliğinin de önem arz etmesidir. Buna göre, talep esnekliği düşük olan mal veya hizmetler üzerinden alınan vergilerde yapılacak bir değişikliğin, söz konusu mal veya hizmetin talebinde çok fazla değişiklik yapmayacağı, tersi durumda ise söz konusu mal veya hizmete olan talep de önemli bir değişim yaşanacağı söylenebilir. Kısacası, özellikle tüketim üzerinden alınan vergilerin toplam talep üzerinde önemli etkilerinin olduğu ve vergi ile talebin yönlendirilebileceği söylenebilir.
- Genel Ekonomiye Etkileri¹⁵²: Vergi, yukarıda ifade edildiği gibi toplam talebi genişletici ya da daraltıcı etkilere sahiptir. Verginin sahip olduğu daraltıcı veya genişletici etki, ekonomide enflasyonist veya deflasyonist baskıları azaltmak amacıyla kullanılabilir gibi, genişletici etki üretim ve istihdamın artmasını teşvik amacıyla da kullanılabilir. Kısacası vergi, ekonomik konjoktüre göre istikrarı sağlamak için kullanılabilir gibi, genişletici etkisi kullanılarak üretim ve istihdamı artırmak için de kullanılabilir.
- Sektör Üzerindeki Etkileri: Otomotiv sektöründen alınan iki temel vergi bulunmaktadır, bunlardan biri bir servet vergisi olan Motorlu Taşıtlar Vergisi diğeri ise motorlu taşıt alımı ve akaryakıt alımı üzerinden alınan ÖTV ve KDV'dir. Servet vergileri tabanı dar olduğu ve toplam talep üzerinde çok fazla etkiye sahip olmadığı için, nispeten daha az önem arz etmektedir. Motorlu taşıt alımı üzerinden alınan ÖTV ve KDV'nin, aracın vergisiz fiyatının %48-117 arasında değişen bir yük oluşturması, talep esnekliği nispeten yüksek olan motorlu araçlara olan talebi ciddi anlamda etkilemektedir. Aynı şekilde, akaryakıt üzerinden alınan ÖTV ve KDV'nin de yine akaryakıtın vergisi fiyatının yaklaşık

%60'nın, rafineri çıkış fiyatının yaklaşık %140'nı oluşturmakta. Motorlu taşıt alımı ve aldıktan sonra kullanılacak akaryakıt üzerinden alınan vergileri açısından dünya lideri olan Türkiye, bu anlamda izlenen vergi politikalarının otomotiv sektöründe toplam talebi önemli ölçüde etkilediği söylenebilir. Diğer taraftan, son yıllarda otomobil kredilerindeki artışa bağlı olarak toplumda lüks bir mal olmaktan çıkan otomobil, toplumun çeşitli gelir grupları tarafından talep edilir bir mal haline gelmesiyle, otomotiv sektöründeki yüksek vergilerin gelir dağılımı üzerinde de olumsuz etkilere neden olacağı söylenebilir.

3.6.1. Otomotiv Vergileri Bakımından Bazı Sorunlar

3.6.1.1. Motorlu Taşıtlar Vergisi Yönünden

- Binek otomobil ve jeeplerin MTV'sinin (Taşıt kiralama faaliyeti ile uğraşan işletmeler dışında) gider yazılamayışı,
- Sıfır yaşındaki araçla, 3 yaşındaki aracın satış fiyatları farklı olmasına rağmen MTV'sinin aynı oluşu,
- Silindir hacmine dayalı MTV'nin adil olmayışı,
- Türkiye'de, yabancı ülkelerde alınan MTV'nin 5-10 katının alınması,
- Temmuz 2008 ayında alınan taşıt ile 31 Aralık 2008 günü alınan taşıttan aynı verginin alınması.

3.6.1.2. ÖTV Yönünden

- AB'ye uyum gerekçesiyle ÖTV getirilmesine rağmen, AB üyesi ülkelerde otomobillerden ÖTV alınmayışı,
- Türkiye'de, taşıt alımında yabancı ülkelerin 3-5 katı vergi alınıyor ve toplamda yüzde 117.1'i buluyor. Bu bir "**dünya rekoru**". Yüzde 117.1'lik oran AB dışındaki ülkelere ithal edilen araçlarda yüzde 10 daha artıyor,
- Verginin de vergisi yani ÖTV'nin de KDV'sinin alınması, vergileri artırıyor.
- Üretimde kullanılan ağır yağ, müzik seti vb. donanım, başka bir firmadan alınıyorsa, ÖTV'si indirilemiyor.

3.6.1.3. KDV Yönünden

- Binek otomobillerde KDV (araç kiralayanlar dışında) indirilemiyor.
- ÖTV'den de ayrıca KDV alınıyor.

3.6.2. Gelir-Kurumlar Vergileri Yönünden

- Otomobillerde amortisman hesaplamasında kıst dönem uygulanıyor. Oysa

kamyon, minibüs, otobüs vs.de kıst dönem uygulanmıyor.

- Ödenen Motorlu Taşıtlar Vergisinin gider yazılması bakımından, binek otolarda sorun var. Gider yazılamıyor.

3.7. VERGİ POLİTİKASI BAĞLAMINDA YAPILMASI GEREKENLER

3.7.1. Genel Olarak

Çalışmamızda aktarılan bilgiler, Türk Vergi Sisteminin önemli eksikliklerinin olduğunu, bunun ise izlenen ve izlenmeye devan eden yanlış vergi politikalarından kaynaklandığını ortaya koymaktadır. Buna göre uygulanan vergi politikalarının, yeniden gözden geçirilerek küresel dünya düzenine ayak uydurabilecek, vergi adaletini sağlayan, üretim ve istihdam artışını engellemeyen ve teşvik eden bir yapıya uydurulması gerekmektedir. Bu çerçevede;

- Çağdaş ülkelerin çoğunda olduğu gibi, kayıt dışı yollardan edinilen servetin, kaynağı sorgulanabilmeli. Vergi mükellefleri için “gider bildirim” esas getirilmelidir,
- Nakit para kullanımı azaltılmalıdır,
- İstihdam üzerindeki yükler aşağı çekilmelidir,
- Hamiline işlemler sınırlandırılmalıdır,
- Düşük bedelle gayrimenkul satışı önlenmelidir,
- Gider yazılacak harcamaların kapsamı genişletilmelidir,
- Kaldırılan vergi iadesi belge alış-verişini olumsuz yönde etkiledi. Kazı-kazan ya da kredi kartı ile yapılan ödemelere prim gibi alternatifler düşünülmalıdır,
- Vergi sistemi ve vergi yasaları basit ve anlaşılabilir olmalıdır,
- Yüksek vergi oranları (özellikle kaçakçılığın yaygın olduğu sigara, alkollü içki ve akaryakıtta) aşağı çekilmelidir,
- Odacı, kapıcı, amele, bulaşıkçı, alkolik gibi kişilerin, şirket yöneticisi ve denetçisi olabilmesi, yasa ile engellenmelidir,
- Denetim etkinleştirilmeli. Vergi denetim kadrolarının yüzde 65’i yıllardır boş, kadrolar, zaman içinde doldurulmalıdır,
- Vergi tarifesi yeniden gözden geçirilmeli, tarifedeki dilim sayısı artırılmalı, dilimler arası uzunluk farkı ve yükseklik farkı azaltılarak, vergi yükünün daha adil dağılımı sağlanmalıdır,
- Teşvik sistemi gözden geçirilmeli ve yeniden yapılandırılarak, ihtiyaca ve çağın gereklerine uygun bir teşvik sistemine geçilmelidir,

3.7.2. Otomotiv Sektörü Açısından Yapılması Gerekenler

Otomotiv sektörünün Türkiye açısından ne denli önemli bir sektör olduğuna çalışmamızın ilgili kısımlarında dikkat çekilmişti. Kamu kesimi strateji ve politikalarını oluştururken bu önemi dikkate almak durumundadır. Böylesine önemli bir sektörün özellikle kriz dönemlerinde canlı tutulmasının önemi ortadadır.

Vergiler bağlamında bir süredir gündeme gelen oran indirimi konusunda Maliye Bakanlığı'nın tutumunu anlamak mümkün değildir. Üstelik kendi yaptırmış oldukları çalışmada¹⁵³; kayıt dışı ekonominin temel nedeni olarak vergi oranlarının yüksekliği vurgulanmasına ve mükelleflerin % 71,7'sinin vergi oranlarında yapılacak indirimlerin vergi ödemeyi teşvik edeceğine ilişkin amprik bir araştırma olmasına karşın oranlarda indirim yapılmayacağına açıklanması tarafımızca anlamsız olarak değerlendirilmektedir.

Yakın bir geçmişte kurumlar vergisi oranının düşürülmesinin kurumlar vergisi hasılatında ortaya çıkardığı artış bu konuda önemli bir deneyim niteliğindedir. Ayrıca, 2001 krizinde vergi oranlarındaki indirimin hem vergi hasılatına yapmış olduğu katkı ve hem de ekonomiye sağladığı canlılık hafızalardan silinmemiştir.

Bütün bu gerçekler ortadayken, öncelikle satışlara uygulanan ÖTV ve KDV oranlarının indirilmesi gerektiği açıktır.

Önce satış canlandırılmalı ki, buna bağlı olarak üretim ve istihdam canlılığı yaşanabilsin.

Bütün dünyayı etkisi altına alan krizden Türkiye'nin de etkileneceği geç de olsa yetkililerce de kabul edilmektedir. Her ülke krize karşı alacağı kamusal önlemleri kendi öznel koşullarına göre belirlemektedir. Türkiye'nin önlemlerini belirleyip uygulamaya koyarken uluslar arası finans kuruluşlarının dayattığı politikalar yerine; kendi özel koşullarına göre oluşturulmuş politikalara öncelik vermesi gerekmektedir.

Bu bağlamda, içeride “kemer sıkarak” ticaret fazlası oluşturma ve oluşan bu fazlayı ihraç ederek “kağıt üzerinde” iyi bir görüntü sağlayan ekonomik modelin modasının geçtiğini düşünüyoruz. Buna ilişkin iki temel gerekçe ortaya koyabiliriz. İlk olarak, bu politikalarla uzun yıllardır geldiğimiz ekonomik tablo ortada...

İkinci olarak ise dışsatım olanaklarında yaşanacak daralmanın böyle bir politikanın başarı şansını en azından kısa vadede ortadan kaldırması...

Yıllardır uygulanan monetarist politikalar yerine Keynezyen yöntemler

uygulanması gerektiği görüşündeyiz. Kaldı ki, bütün dünya şu anda bu politikalara dönmüş durumdadır.

Parasalcı politikaların aksine Keynezyen politikalarda amaç talebi canlı tutmaktır. Bunun doğrudan ya da dolaylı yolları vardır. Bazı odakları doğrudan fonlaya bilirsiniz ki, bu KOBİ'lere "can suyu" adı altında yapıldı ve daha da sürmesi bekleniyor. Böylesi desteklerin kuralsız olması işlevini önemli ölçüde azaltır. Bu noktada, destek kredisinin istihdam ve üretime ilişkin bazı kurallara bağlanması yerinde olur.

İkinci olarak, devlet doğrudan para aktarmak yerine; alacağı gelirin bir kısmından vazgeçerek de talebi canlandırabilir. Bu yöntem vergiler nedeniyle fiyatlar genel seviyesindeki yüksekliği aşağıya çektiği için talep artışı ortaya çıkarır. Kanımızca bu yöntem daha etkin sonuç verebilecektir. Bu çerçevede otomotiv satışında ve akaryakıt satışındaki vergi oranlarının öncelikli olarak düşürülmesi gerektiği düşüncesindeyiz.

Bunların dışında ortaya konulan aksaklıkların ve çelişkilerin acilen giderilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, Motorlu Taşıtlar Vergisi tarifesinde değer esasına geçilmesi yerinde olacaktır. Ayrıca kıst amortisman uygulamasından vazgeçilerek talebin canlı tutulması yerinde olacaktır.

Türkiye'nin kendine özgü gerçekleri dikkate alındığında bazı vergilerin kaldırılması kısa vadede mümkün görünmemektedir. Ancak, bu vergiler makul düzeye indirilerek "dünya rekorunu" başka ülkelere devretmemiz gerektiği açıktır.

Unutulmamalıdır ki, bu yüksek vergi düzeyi toplanan vergilerin giderek azalmasına hatta giderek erimesine yol açacaktır. Bu bizim iddia ya da tespitimiz değil, dünyaca ünlü Fransız maliyeci **Paul Leroy BEAULIEU**'nun atasözü haline gelmiş tespiti: "**Fazla vergi vergiyi öldürür.**" Nitekim son aylara ilişkin vergi gelirleri verileri bu hususu açıkça teyit etmektedir.

Sonuç olarak, bütçe dengesi gibi kısa vadeli hedefler yerine; ekonominin geleceğini derinden etkileyebilecek konuların öncelikli olması gerektiği açıktır. Bu bağlamda ekonomik açıdan doğru politikalarla krizin fırsata dönüştürülmesi mümkündür.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: TÜRKİYE'DE REKABET POLİTİKALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1. GİRİŞ

Motorlu taşıtlar sektörünün alt pazarları, motorlu kara taşıtları pazarı yanında motosiklet pazarı, petrol-benzin pazarı, motor yağları pazarı, lastik pazarı ve yan sanayi ürünleri kapsamındaki diğer yedek parça ve aksesuarlar pazarı olarak sayılabilir. Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (Rekabet Kanunu) "Muafiyet" başlıklı 5. maddesinin son fıkrasına dayanılarak Rekabet Kurulu tarafından yayımlanan 2005/4 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin (2005/4 sayılı Tebliğ) yeni motorlu taşıtların, bunların yedek parçalarının ya da tamir ve bakım hizmetlerinin alımı, satımı veya yeniden satımı konulu dikey anlaşmaları kapsamı nedeni ile işbu değerlendirme metni bakımından öncelikle bir kapsam sınırlaması yapmak yerinde olacaktır.

Bu amaçla ilk önce 2005/4 sayılı Tebliğ'in motorlu taşıt tanımına yer vermek gerekir. 2005/4 sayılı Tebliğ'in "Tanımlar" başlıklı 3. maddesi uyarınca motorlu taşıt; karayollarında kullanım amaçlı, üç veya daha fazla tekerlekli motorlu taşıt aracıdır. Bu tanım göz önünde bulundurulduğunda otomotiv ana sanayi grubu içerisinde değerlendirilen başlıca ürünlerden binek otomobil, otobüs, midibüs, minibüs, kamyon, kamyonetler çalışmamız kapsamında yer alacak ancak motosiklet ve traktörler 2005/4 sayılı Tebliğ ve dolayısıyla çalışmamız kapsamı dışında kalacaktır. Diğer yandan aynı maddede yedek parça; bir aracın parçalarını değiştirmek amacı ile aracın üzerine veya içine takılabilen, yakıt hariç olmak üzere, motorlu taşıt kullanımı için gerekli olan yağlar gibi ürünlerin de dahil olduğu mallar olarak tanımlanmıştır. Bu tanım göz önüne alındığında da aracın kullanımı için gerekli olmaması nedeni ile aksesuar olarak tanımlanan parçalar ve yakıt ürünleri işbu çalışmada yer verilecek olan değerlendirmelerin kapsamı dışında kalacaktır. Otomotiv yan sanayi grubu içerisinde ise başlıca yedek parçalar; komple motor ve motor parçaları, iç ve dış lastikler, aktarma organları, fren sistemleri ve parçaları, hidrolik ve pnömatik aksamlar, süspansiyon parçaları, emniyet aksamları, kauçuk ve lastik parçalar, şasi aksam ve parçaları, dövme ve döküm parçalar, elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemleri, akümülatörler, oto camları ve bujiler olarak sıralanmaktadır¹⁵⁴.

Bilindiği gibi ülkemiz, serbest rekabetçi kapitalist ekonomi sistemini anayasal

¹⁵⁴ İstanbul Ticaret Odası, Otomotiv Sektör Raporu, 2008, s. 3-4.

ekonomik kamu sistemi olarak kabul etmiştir. Bu sistem, hukuk devletini cumhuriyetin bir niteliği olarak gören 2. madde, mülkiyet hakkını sadece kamu yararı ile sınırlanabilen bir hak olarak düzenleyen 35. madde, sözleşme serbestisi ve özel teşebbüs kurma haklarını düzenleyen 48. madde, devletin piyasalara müdahalesinin amacını, kapsamını ve sınırlarını gösteren 166. ve 167. maddeler ile tüketicinin korunmasını sağlayan 172. madde hükümlerine dayanmaktadır. Özellikle 167. madde piyasalarda kartelleşmeyi ve tekelleşmeyi reddettiğini açıkça vurgulamaktadır. Rekabet Kurulu, Rekabet Kanunu'na dayanarak sektörde ticaretin yapılış şeklini derinden etkileyen düzenlemeler yapmaktadır. Örneğin 1998/3 sayılı Tebliğ ile sektörü 3S (satış, yedek parça, servis-sales, spare parts, service) plazalarda faaliyet göstermeye teşvik ederken ve bu tip plaza inşalarının artmasına yol açarken 2005/4 sayılı Tebliğ ile tek markaya özgülenmiş bu gibi plazaların artık yapılmasını istemediğini bildirmiştir. Rekabet Kanunu, bir yandan kartelleri ve rekabeti sınırlayıcı anlaşmaları, hakim durumdaki teşebbüslerin bu güçlerini rekabeti sınırlamak ya da müşterilerini sömürmek için kullanmasını yasaklarken, birleşme ve devralmalarla rakip sayısındaki azalmaları da denetim altına almaktadır. Öte yandan aynı kanun Rekabet Kurulu'na rekabeti sağlama amaçlı olarak bazı düzenlemeler yapma olanağı da tanımaktadır.

Rekabetçi kapitalist sistemin özü, fiyatların ve ticaret koşullarının piyasada arz talebe göre oluşması, devletin ekonomiye müdahale etmemesi esasına dayanmakta ve müdahaleci devlet anlayışını reddetmektedir. Dolayısıyla Rekabet Kanunu'nun Rekabet Kurulu'na verdiği düzenleme yapma yetkisinin bu çerçevede değerlendirilmesi, sektörlere müdahale edilmesi ve böylece fiyatların ve ticaret koşullarının arz ve talebe göre oluşması kriterini zedelememesi, aksine rekabeti artırıcı bir etki göstermesi gerekmektedir.

Sanayi için hazırlanmış olan teknik regülasyonlar, rekabetçiliğin ön koşulu olarak görülmektedir. Birçok durumda, bu regülasyonlar Ar-Ge harcamalarına sebep olmakta ve ürünün maliyetini arttırabilmektedir. Tedarik yönünde, değer zinciri elemanları (üretim, dağıtım ve hizmet gibi) üzerinde etki yapmakta, talep yönünden bakıldığında ise, regülasyonlar müşteri davranışlarını ve araçların kullanımını etkilemektedir. Aynı zamanda regülasyonlar, firmaların kendi arasındaki ve firma ile müşteri arasındaki ilişkileri etkilediği için maliyeti artırıcı etki yapmaktadır¹⁵⁵.

Devlet Planlama Teşkilatı'nın 2007 tarihli Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda, uygulanan teknik regülasyonlar arasında tedarik yönündeki regülasyonlardan biri olarak Rekabet Kurulu'nun grup muafiyeti

düzenlemeleri de sayılmaktadır. Anılan raporda yer verilen Türkiye GZFT (SWOT) Analizi'nde ise rekabetçi yan sanayi, sektörün güçlü yönlerinden biri olarak değerlendirilmiş, diğer yandan AB otomotiv sektörüne ilişkin analizde sıkı regülasyonların yenilikçiliğe zarar vermesi tehdit unsurlarından biri olarak görülmüş ve yine aynı şekilde AB Grup Muafiyeti mevzuatının benimsenmesi Türkiye'deki motorlu taşıt araçları sanayi bakımından bir tehdit olarak değerlendirilmiştir. Aynı analizde AB mevzuatına uyum çalışmaları kapsamında grup muafiyetinin, AB yenileme pazarındaki gücümüzü ve payımızı arttırmak için bir fırsat yarattığı ifade edilmektedir.

Bu değerlendirmelerden de görülebileceği üzere motorlu taşıtlar sektörüne özgü grup muafiyeti düzenlemeleri hem sektörün yumuşak karnını oluşturmakta, hem de AB pazarındaki gücü arttırmak için bir fırsat olarak görülmektedir. Motorlu taşıtlar sektörüne doğrudan etkisi ve satış ve satış sonrası ağlarının kurulmasındaki büyük önemi nedeni ile işbu değerlendirme raporu kapsamında öncelikle Türkiye'de ve AB'de otomotiv sektörüne yönelik rekabet kurallarının gelişimi özetlenecek, daha sonra yürürlükteki grup muafiyeti düzenlemelerinin hedeflerine, daha sonra bu hedeflere ulaşmak amacı ile getirilen kurallara ve bu kuralların Türkiye ve AB'deki uygulanma biçimlerine yer verilecek ve son olarak her bir kuralın amacına ulaşip ulaşmadığı piyasa tespitlerimiz ve AB Komisyonu tarafından yayımlanan değerlendirme raporu da göz önünde bulundurularak irdelenecektir.

4.1.1. Motorlu Taşıtlar Sektörünün Genel Yapısı

Türkiye'de motorlu taşıtlar sektörünün 50 yıllık bir geçmişi bulunmaktadır. Üretime 1950'lerin ortalarında sadece montajla başlayan sektör, özellikle Gümrük Birliği sonrasında artan yatırımlarla bugünkü durumuna gelmiştir. Sanayideki bu gelişme paralelinde Türkiye otomotiv pazarı bugün gelinen noktada küresel pazarın bir parçası olmuş ve uluslar arası markaların hemen hemen tamamının rekabet ettiği büyük bir pazar haline almıştır. 1963 yılında motorlu taşıt iç pazarında yıllık satış 11.000 adet olarak gerçekleşmiştir. Toplam motorlu taşıt parkı ise 223.000 adettir. 2005 yılında ise 786.000 adetlik satış hacmini yakalayan pazarla birlikte toplam araç parkı 9.7 milyon adete ulaşmıştır. Pazarın ulaştığı büyüklük Avrupa Birliği (AB) ülkeleri içerisinde ifade edilmek istenirse bugün Türkiye binek otomobil açısından Avrupa'nın 8. hafif ticari araç açısından 4. büyük pazarıdır. 1992 yılında 1000 kişiye düşen motorlu taşıt sayısı 52 adet iken 2004 yılında 112 adede yükselmiştir. Avrupa'da aynı dönemde 476 olan motorlu taşıt sayısının günümüzde de aynı seviyeyi koruduğunu göz önüne aldığımızda gelişmenin çarpıcı

olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu gelişme paralelinde dağıtım ağları da geçen süre içerisinde gelişmiştir. Ülkemizde dağıtım ağları ilk defa sistemli olarak motorlu araçlar ve dayanıklı tüketim malları için kurulmuştur. Otomotivde dağıtım ağları sanayimizin ve pazarımızın niteliği nedeniyle yerli ürünlerin dağıtım şekline kurulmuş, 1996 yılından sonra tabi olduğumuz Gümrük Birliği kuralları ile birlikte yerli araçların dağıtım ağlarının yanına ithal araçlar eklenmiştir. Özellikle 1996 sonrası otomotiv ticareti ve dağıtım sistemleri yapısal dönüşüm yaşamıştır. 80'li yıllara kadar mütevazı mağazalarda ve servislerde verilen satış ve satış sonrası hizmetleri 90'lı yıllarda özellikle 1996 sonrasında oto plazalarda verilmeye başlanmıştır¹⁵⁶.

Motorlu kara taşıtları pazarının alt pazarları olan binek otomobil, otobüs-minibüs ve kamyon-kamyonet pazarları üretim açısından yüksek derecede yoğunlaşmış, bir başka deyişle az sayıda üretici firmanın kontrolünde olan pazarlardır. Zaman içinde düzeylerinde bazı değişimler olsa bile üretimde yoğunlaşma en yüksekte başlarsak binek otomobil, otobüs-minibüs ve kamyon-kamyonet olarak sıralanmaktadır¹⁵⁷. İthalat da dikkate alındığında ise pazarda çok sayıda marka yer almaktadır; ithalatçı ya da üretici firmaların bünyelerinde çoğunlukla birden fazla markayı bulundurmaları söz konusu olsa da marka sayısının çokluğu pazardaki rekabetin yoğun olduğu sonucunu doğurmaktadır. Aynı şekilde son dönemde pazara giren Çin malı araçların da markalar arası rekabeti arttırdığı söylenebilir. Bu araçların bir kısmının zaten pazarda faaliyet gösteren mevcut distribütörler tarafından ithal ediliyor olması bu artışı zayıflatsa da, kalan kısmının yeni distribütörlerin girişine de olanak tanımakta olması ve tüketici seçeneklerini arttırması otomobil satışları piyasasına rekabetçi bir katkı sağlayacaktır.

Motorlu taşıtlar yan sanayi sektöründe ana sanayicilere hizmet eden yan sanayi firma sayısında azalma görülmektedir. Bu durum, toplam yan sanayici sayısını azaltmasa da "parça imalatçısı" durumundan "sistem imalatçısı" durumuna gelen yan sanayiciler yaratmaktadır. Özellikle son yıllarda, belli bir sistemin belli bir parçasını üreterek ana sanayiciye hizmet eden yan sanayiciler, zamanla, kendi çevrelerinde bir başka yan sanayi halkası yaratarak bu sistemin tümünü üretmeye yönelmekte, dolayısıyla bir yandan kendileri yan sanayici konumlarını muhafaza ederlerken, diğer yandan yeni yan sanayicilerin oluşumuna imkan vermektedirler. Son yıllardaki bir diğer eğilim ise, uluslararası şirketlerin özellikle OEM (Orijinal Yedek Parça Üreticileri) pazarını hedefleyerek şirket satın almaları, belirli ürünlerde tüm dünya üzerinde tekel konumuna gelmeleridir. Otomotiv sektöründe ana sanayi

152 ¹⁵⁶ Dikmen, Işık; Otomotiv Sektörü ve Rekabet, s. 2.

¹⁵⁷ Katircioğlu, Erol; Otomotiv Sektöründe Rekabet Hukuku ve Politikaları, Bursa, 2006, s. 18.

- yan sanayi ilişkisi incelendiğinde, ana sanayicilerin sorumluluklarını daha fazla paylaşabilecekleri formda “az sayıda, yarı veya tam bağımlı yan sanayi ilişkisini” tercih ettikleri görülmektedir¹⁵⁸.

Otomotiv sanayinde bulunan kapasite fazlasının mali yükü, pazardaki büyümenin sınırlı kalması, müşterilerin daha düşük fiyatla daha yüksek kalite/performans/konfor isteklerinden doğan yoğun rekabet, Ar-Ge harcamalarının artışı sonucunda azalan kar oranları gibi nedenlerle firmalar birleşmektedir. Bunun sonucunda “firma sayısı” giderek azalmaktadır. Daha önceki yıllarda 60 dolayında bulunan üretici firma sayısı, özellikle son 10 yıl içinde birleşme veya satın alma yolu ile 20 dolayına inmiştir. Yakın bir gelecekte özellikle otomobil ve hafif ticari araçlardan oluşan hafif taşıt grubunda üreticisi firma sayısının en çok 5'i, ana sistemlerin üretici sayısının ise 30'u geçmeyeceği tahmin edilmektedir. Bu süreç özellikle yan sanayide daha da büyük bir hız kazanmıştır¹⁵⁹.

4.1.2 Türkiye’de ve AB’de Motorlu Taşıtlar Sektörüne Yönelik Rekabet Kurallarının Gelişimi

AB ve Türkiye’de rekabet otoriteleri, motorlu taşıtların tüketicilerin en büyük ikinci harcama kalemini oluşturması ve sektörün yapısal özellikleri gereği farklı dağıtım sistemlerinin tercih edilmesi gibi sebeplerle motorlu taşıtlar sektöründeki dikey anlaşmaların¹⁶⁰ diğer sektörlerdeki dikey anlaşmalardan farklı kurallara tabi tutulması gerektiği görüşündedir. Esasen Türkiye’de rekabet hukuku, AB mevzuatına uyum amacıyla ortaya çıktığı ve geliştiği için, motorlu taşıtlar sektörüne yönelik spesifik rekabet düzenlemelerinin kaynağı da AB mevzuatıdır.

Bu bakımdan, çalışmanın bu bölümünde öncelikle konuya ilişkin olarak AB’de yaşanan gelişmeler kısaca aktarılacak; daha sonra ise Türkiye’deki süreç özetlenecektir¹⁶¹.

4.1.2.1. AB’de 1400/2002 sayılı Tüzük’ten Önceki Düzenlemeler

AB’de motorlu taşıt dağıtım anlaşmalarının farklı kurallara tabi tutulması yönündeki uygulama, Topluluğun yürütme organı olan Komisyon’un sektöre ilişkin verdiği ilk bireysel muafiyet kararı olan BMW Kararı¹⁶² ile başlamıştır. İlgili kararda

¹⁵⁸ İstanbul Ticaret Odası, Otomobil Sanayi Sektör Raporu, Şubat 2003, s.6.

¹⁵⁹ T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 2007, s. 5.

¹⁶⁰ 2005/4 sayılı Tebliğ’de dikey anlaşmalar; anlaşmanın amacı bakımından üretim veya dağıtım zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren iki veya daha fazla teşebbüsün taraf olduğu anlaşmalar olarak tanımlanmıştır.

¹⁶¹ Aslan, İ. Yılmaz; Rekabet Hukuku Bakımından Dikey Anlaşmalar; Ekin Kitapevi 2004 Bursa, s.39-61.

¹⁶² AB Komisyonu'nun 13.12.1974 tarihli Bayerische Motoren Werke AG Kararı, Resmi Gazete (RG) L 29, 3.2.1975, s. 1.

Komisyon, motorlu taşıtlar sektörünün yapısı gereği hem münhasırlık hem de seçici dağıtım sistemi özelliklerini içeren dikey anlaşmaların uygulanması sebebiyle, o tarihte yürürlükte olan münhasır bayilik anlaşmalarına ilişkin 67/67 sayılı Tüzük'ün¹⁶³ bu tür anlaşmaları kapsamadığı sonucuna ulaşmıştır.

Komisyon'un söz konusu muafiyet kararı sektördeki diğer firmalara "yol gösterici" olacak şekilde kaleme alınmış ve firmaların dağıtım anlaşmalarını bu karar doğrultusunda uyumlaştıracığı düşünülmüştür¹⁶⁴. Ancak bu hedef gerçekleşmeyip birçok otomobil üreticisi bireysel muafiyet alabilmek için Komisyon'a başvurmaya devam edince, işlem maliyetlerini azaltmak ve sektördeki hukuki belirsizliği ortadan kaldırmak için, BMW Kararı'nda belirtilen prensipler doğrultusunda sektöre özgü yeni bir grup muafiyeti düzenlemesi olan 123/85 sayılı Tüzük¹⁶⁵ yürürlüğe sokulmuştur. Söz konusu Tüzük uyarınca, motorlu taşıtlar sektöründeki dikey anlaşmalar bakımından muafiyet tanınan kısıtlamalar ana hatlarıyla aşağıdaki gibidir:

- Seçici dağıtım sistemine özgü kısıtlamalar olan yetkisiz satıcılara yeniden satış yasağı getirilmesi ve satışla birlikte satış sonrası hizmetinin de verilmesinin zorunlu tutulması (3S);
- Münhasır dağıtım sistemine özgü hükümler olan münhasır bölge ve/veya müşteri tahsisi;
- Herhangi bir zaman sınırı olmaksızın, başka marka araçları ya da eşdeğer kalitede olmayan yedek parçaları satmayı engelleyen rekabet etmeme yükümlülükleri;
- Sözleşmelerde bulunması şart olan hususlar bakımından, belirli süreli sözleşmelerin en az 4 yıl olması zorunluluğu ve belirsiz süreli sözleşmelerin en az bir yıllık feshi ihbar süresi içermesi zorunluluğu.

123/85 sayılı Tüzük on yıl yürürlükte kalmış ve 1995 yılında sektöre ilişkin yeni bir grup muafiyeti düzenlemesi devreye girmiştir. Esasen söz konusu 1475/95 sayılı Tüzük¹⁶⁶ ile 123/85 sayılı Tüzük'te belirlenen ana prensiplere sadık kalınmış; yalnızca on yıllık uygulama sonucunda eksikliği ya da aksaklığı tespit edilen ikincil hususlarda değişiklikler ve eklemeler yapılmıştır. 1475/95 sayılı Tüzük'te muafiyet verilebilmesi için sözleşmelerde bulunması gerekli hususlar ile sözleşmelerde bulunması yasak olan hususlar birlikte düzenlenmiştir. Bu durum ilgili

¹⁶³ AB Komisyonu'nun, 8.12.1972 tarih ve 2591/72 sayılı Tüzük ile 23.12.1982 tarih ve 3577/82 sayılı Tüzük uyarınca değişik, 22.3.1967 tarih ve 67/67/EEC sayılı Tüzüğü, RG 57, 25.3.1967, s. 869.

¹⁶⁴ Bkz. AB Rekabet Politikası Hakkında Dördüncü Rapor, 1974, par. 86.

¹⁶⁵ AB Komisyonu'nun 12.12.1984 tarih ve 123/85 sayılı Tüzüğü, RG C 17, 18.1.1985, s. 4.

¹⁶⁶ AB Komisyonu'nun 28.6.1995 tarih ve 1475/95 sayılı Tüzüğü, RG L 145, 29.9.1995, s. 25.

teşebbüslerin hareket alanını kısıtlaması sebebiyle uygulamada “dar elbise modeli” olarak adlandırılmıştır.

Söz konusu “dar elbise” etkisi ve 1475/95 sayılı Tüzük’ün tek pazar hedefini gerçekleştirmede başarısız sonuçlar vermesi nedeni ile 2002 yılında Komisyon tarafından 1400/2002 sayılı ve şu anda yürürlükte olan Tüzük¹⁶⁷ hazırlanmıştır.

4.1.2.2. Türkiye’de 2005/4 sayılı Tebliğ’den Önceki Düzenlemeler

Türkiye’de rekabet kuralları, AB ile Türkiye arasında 6 Mart 1995 tarihinde imzalanan Gümrük Birliği Antlaşması’nın hemen öncesinde yürürlüğe giren Rekabet Kanunu ile düzenlenmiştir. Söz konusu kuralların uygulanması ise, ancak Rekabet Kanunu’nda belirtilen Rekabet Kurumu’nun kurulması ve nihayet 1997 yılında Bakanlar Kurulu tarafından Rekabet Kurulu üyelerinin atanması ile başlayabilmektedir. Dolayısıyla Türkiye’de motorlu taşıtlar sektörünün rekabet kuralları ile tanışması da 1997 yılına isabet etmektedir.

AB Kurucu Antlaşması olan Roma Antlaşması’nda yer alan rekabet kurallarının benimsendiği Türkiye’de de muafiyet sistemi kabul edilmiş ve esasları Rekabet Kanunu’nun 5. maddesinde hükme bağlanmıştır. Söz konusu madde uyarınca iki türlü muafiyet sistemi söz konusudur. Bunlardan ilki olan bireysel muafiyette, Rekabet Kanunu’ndaki son değişikliğin ardından teşebbüsler 5. maddede belirtilen muafiyet koşullarını kendileri değerlendirmekte ve anlaşmalarının koşullara uygunluğu kanaatine ulaşıyorlarsa anlaşmayı uygulayabilmektedirler. Grup muafiyeti ise, benzer nitelikli anlaşmaların Rekabet Kurulu tarafından çıkarılacak tebliğlerle grup olarak muaf tutulması sistemine dayanmaktadır.

Türkiye’de motorlu taşıtlar sektörüne yönelik ilk grup muafiyeti 1.4.1998 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan 1998/3 sayılı Tebliğ ile başlamıştır. Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği Antlaşması, Türkiye’nin AB rekabet hukuku mevzuatına ve içtihatlarına uyum sağlaması zorunluluğu getirdiği için, 1998/3 sayılı Tebliğ hazırlanırken büyük ölçüde AB’de o dönemde uygulanan 1475/95 sayılı Tüzük dikkate alınmıştır. Dolayısıyla iki grup muafiyeti düzenlemesi, içerdikleri ana hükümler ve düzenleniş tarzları bakımından büyük benzerlikler içermektedir.

1998/3 sayılı Tebliğ’in 4. maddesinde grup muafiyetinden yararlanacak olan koşullar düzenlenmiştir. Maddenin (a) bendinde sağlayıcıya getirilebilecek yükümlülükler, (b) bendinde ise satıcıya getirilebilecek yükümlülükler sıralanmıştır. Tebliğ’in 5. maddesinde, yasal belirliliğin sağlanması ve tarafların yükümlülüklerinin detaylarının netleştirilmesi amacıyla sözleşmelerde yer alması gereken hususlar

¹⁶⁷ AB Komisyonu’nun 31.7.2002 tarih ve 1400/2002 sayılı Tüzüğü, RG L 203, 1.8.2002, s. 30.

sıralanmıştır. Tebliğin 6. maddesinde ise, muafiyetin uygulanabilmesi için anlaşmada bulunması zorunlu olan koşul ve yükümlülükler gösterilmiştir.

1998/3 sayılı Tebliğ, 1.1.2006 tarihinde yürürlüğe giren ve işbu çalışmanın konusunu oluşturan 2005/4 sayılı Tebliğ ile yürürlükten kaldırılmıştır. Rekabet Kurulu, 2005/4 sayılı Tebliğ'in genel gerekçesinde¹⁶⁸, 1998/3 sayılı Tebliğ'in bazı düzenlemelerinin rekabetçi bir piyasa hedefine ulaşmakta yetersiz kaldığını, bazılarının ise uygulama açısından sakıncalar doğurduğunu belirtmiştir.

2005/4 sayılı Tebliğ'in ana hatlarını oluşturan prensipler, AB'deki 1400/2002 sayılı Tüzük'ün yukarıda belirttiğimiz amaçları ile büyük bir uyum içerisindedir. Nitekim 2005/4 sayılı Tebliğ de, bir önceki tebliğ gibi, içerdiği ana hükümler ve düzenleniş tarzı bakımından AB'de hâlihazırda da uygulanmakta olan 1400/2002 sayılı Tüzük ile örtüşmektedir. Dolayısıyla, AB'de 1400/2002 sayılı Tüzük'ün yürürlük süresinin sona yaklaştığı bu günlerde, Türkiye'de 2005/4 sayılı Tebliğ'in değerlendirmesini yapan bir çalışmanın önemi bir kat daha artmaktadır.

4.2. 2005/4 SAYILI TEBLİĞ'İN HEDEFLERİ VE KURALLARIN HEDEFLERE ULAŞMADAKİ BAŞARISI

4.2.1. Genel Olarak

2005/4 sayılı Tebliğ'in "Amaç" başlıklı 1. maddesinde bu Tebliğ'in amacının motorlu taşıtlar sektöründeki dikey anlaşmaların Rekabet Kanunu'nun 4. maddesi hükümlerinin uygulanmasından grup olarak muaf tutulmasının koşullarını belirlemek olduğu ifade edilmiştir.

1 Ocak 2006 tarihinde yürürlüğe giren ve bir yıllık geçiş süresi öngören 2005/4 sayılı Tebliğ, yürürlükten kaldırdığı 1998/3 sayılı Tebliğ'den farklı olarak daha esnek bir model benimsemiştir. 2005/4 sayılı Tebliğ'in düzenleniş tarzı itibarı ile işletmeler muafiyet alamayacak olan sözleşme koşulları hariç olmak üzere istedikleri düzenlemeleri getirecekler ve bu anlaşmalar yasaklanan sınırlamaları içermedikleri sürece otomatik olarak muafiyetten yararlanacaklardır. Ancak anlaşmaları grup muafiyeti kapsamı dışına çıkaran sınırlamalar listesi oldukça detaylı ve kapsamlı olduğundan dışarıda muafiyet alabilecek çok fazla sınırlama kaldığını söylemek de oldukça zor görünmektedir¹⁶⁹.

2005/4 sayılı Tebliğ'in gerekçesinde Tebliğ ile ulaşılacak istenen hedefler sayılmıştır. Buna göre;

156 ¹⁶⁸ Bkz. <http://www.rekabet.gov.tr/dosyalar/teblig/teblig33.doc>

¹⁶⁹ Aslan, İ.Yılmaz; "Otomotiv Sektöründe Rekabet Hukuku ve Politikaları", Bursa, 2006, s.130.

“1998/3 sayılı Tebliğ’in 5 yılı aşkın uygulamasından elde edilen deneyimler, yukarıda da özetlendiği gibi, Tebliğ’in bazı düzenlemelerinin rekabetçi bir piyasa hedefine ulaşmakta yetersiz kaldığını, bazılarının ise uygulama açısından sakıncalar doğurduğunu göstermiştir. Bu tespitler ışığında;

- **Sağlayıcılara dağıtım ve servis ağını oluşturmakta esneklik sağlayan,**
- **Yetkili satıcı ve servislerin sağlayıcı karşısındaki konumunu güçlendiren,**
- **Yedek parça üreticilerinin rekabete dahil olmalarını sağlayan,**
- **Bağımsız tamircilerin bakım-onarım hizmetlerine ilişkin teknik bilgi, teçhizat ve teşhis cihazlarına erişiminin kolaylaştırılması yoluyla tüketicilere alternatif oluşturmalarının önünü açan**
yeni bir düzenlemeye ihtiyaç olduğu sonucuna ulaşılmıştır.”

AB Komisyonu tarafından 28.5.2008 tarihinde yayınlanan Motorlu Araçların Dağıtım ve Servis Hizmetlerine İlişkin 1400/2002 sayılı Tüzüğü Uygulanmasına İlişkin Komisyon Değerlendirme Raporunda¹⁷⁰ ise en başından Komisyon tarafından öngörülen yedi hedefe¹⁷¹ uygulamada ulaşıp ulaşılamadığı ve 1400/2002 sayılı Tüzük kapsamındaki sektör spesifik kuralların etkinliğinin ve/veya zorunluluğunun ne derece kanıtlanabildiği incelenmiştir¹⁷².

1400/2002 sayılı Tüzüğü, sektör uygulamalarına yansımaları ve bu uygulamaların AB içinde yer alan motorlu taşıtların perakendecilik ve satış sonrası servis hizmetlerine ilişkin pazarlardaki rekabet üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesi ve 1400/2002 sayılı Tüzüğü yürürlükten kalkacağı tarih olan 31.05.2010 tarihinden sonra uygulanacak olan rejime ilişkin zeminin hazırlanması amacı ile oluşturulan Komisyon Değerlendirme Raporu’nda ne derece ulaşılabildiği değerlendirilen hedefler aşağıdaki gibidir;

- Rakip motorlu araç üreticilerinin piyasayı kapatmasının engellenmesi ve pazara girişlerine olanak sağlanması,
- Dağıtım şekillerindeki çeşitliliğin desteklenmesi ile aynı markanın yetkili satıcıları arasındaki rekabetin güçlendirilmesi,
- Motorlu taşıtların üye devletlerarası ticaretinin kolaylaştırılması,
- Bağımsız tamircilerin sağlayıcıların sistemindeki yetkili servislerle rekabet edebilmesinin temin edilmesi,

¹⁷⁰ Commission Evaluation Report on the Operation of Regulation (EC) No. 1400/2002 Concerning Motor Vehicle Distribution and Servicing,

¹⁷¹ Komisyon’un 2002/C 67/02 sayılı ve 16.03.2002 sayılı Tebliği.

¹⁷² http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/news.html

- Yetkili ağlar içerisindeki rekabetin korunması,
- Yedek parça üreticilerinin pazara girişlerinin kolaylaştırılması,
- Yetkili satıcıların araç üreticisi karşısındaki bağımsızlığının korunması.

AB Komisyonu ve Rekabet Kurulu tarafından belirlenen hedefler karşılaştırıldığında, Kurul tarafından rakip motorlu araç üreticilerinin piyasayı kapsatmasının engellenmesi ve pazara girişlere olanak sağlanması (markalar arası rekabetin sağlanması) hedefinin açıkça zikredilmemiş olduğu görülmektedir ancak 2005/4 sayılı Tebliğ hükümleri göz önüne alındığında bu hedefin de gözetildiği açıkça anlaşılmaktadır¹⁷³. Diğer yandan çok markalılığın tesisine yönelik hükümlerin bir ölçüde yetkili satıcı ve servislerin sağlayıcı karşısındaki konumunu güçlendirme hedefine hizmet ettiği de düşünülebilir. AB Komisyonu tarafından belirlenen yedi hedeften biri olan üye devletlerarası ticaretin kolaylaştırılması hedefi ise AB'nin Ortak Pazar oluşturma amacı ile bağlantılıdır ve Türkiye bakımından bu yönde bir hedef belirlenmesi söz konusu değildir. Aynı markanın yetkili satıcıları arasındaki rekabetin güçlendirilmesi hedefi ile yetkili ağlar içerisindeki rekabetin korunması hedefleri ise biri yetkili motorlu taşıt satıcılarına diğeri ise yetkili yedek parça satıcılarına ve servislere yönelik olarak belirlenmiş olan ancak temelde marka içi rekabetin korunması çatısı altında değerlendirilebilecek olan hedeflerdir. 2005/4 sayılı Tebliğ'in gerekçesinde yer alan sağlayıcılara dağıtım ve servis ağını oluşturmada esneklik sağlanması hedefi ise esasen Tebliğ'in yukarıda açıklanan sistematigi ve öngörülen eşikler ile ilgilidir. Marka içi rekabet ile bağlantılı olması nedeni ile bu konuya anılan bölümde yer verilecektir. Bu açıklamalar dikkate alınarak 2005/4 sayılı Tebliğ kapsamında yer alan hükümleri dört ana hedef altına incelemenin doğru olacağı düşünülmektedir.

1. Marka içi rekabetin güçlendirilmesi
2. Markalar arası rekabetin sağlanması
3. Satış sonrası piyasaların rekabete açılması (bağımsız tamircilerin yetkili servislerle rekabet edebilmesinin temin edilmesi ve yedek parça üreticilerinin pazara girişlerinin kolaylaştırılması)
4. Dağıtım ağı üzerindeki sağlayıcı baskısının azaltılması

4.2.2. Marka İçi Rekabetin Güçlendirilmesi

4.2.2.1. Konuya İlişkin Düzenlemeler

2005/4 sayılı Tebliğ'den önceki düzenleme olan 1998/3 sayılı Tebliğ, motorlu taşıtların ve servis hizmetlerinin dağıtımını için seçici ve münhasır dağıtım

sistemlerinin birleşiminden oluşan bir sistem öngörmekteydi. Bu sistem uyarınca sağlayıcılar, yetkili satıcıların yetkisiz yeniden satıcılara yapacakları satışları yasaklayabileceği gibi; yetkili satıcıların anlaşma bölgeleri dışına aktif satış yapmalarını da yasaklayabilmekteydi. Ayrıca 1998/3 sayılı Tebliğ uyarınca sağlayıcılar; yetkili satıcı ve servislere işyerinin teknik donanımı, personelin eğitimi, reklam vb. konularda minimum standartlar getirme hakkına da sahipti.

Bütün bu hususlar neticesinde yetkili satıcıların marka içerisinde karşılaştıkları rekabetçi baskı yok denecek kadar azdı. 2005/4 sayılı Tebliğ'de bu durum gözetilerek dağıtım sistemi eşikleri getirilmesi ve ek satış yeri açma yasağının kaldırılması gibi düzenlemeler öngörülmüştür. Söz konusu düzenlemelerin içeriğine aşağıda değinilecektir.

Marka içi rekabet bakımından önem arz eden bir başka konu ise satış ve satış sonrası hizmetlerinin birlikte verilmesine ilişkin düzenlemelerdir. 1998/3 sayılı Tebliğ'in sadece dağıtım ve servisin birlikte olduğu anlaşmaları kapsamı sektördeki diğer tip anlaşmaları kapsam dışında bıraktığı için, sağlayıcıların dağıtım sistemlerini esnek bir biçimde yapılandırarak daha rekabetçi bir yapıya kavuşturmaları mümkün olmuyordu. Örneğin satışa göre daha karlı olan satış sonrası hizmetlerinin birlikte verilmesinin zorunlu tutulması, özellikle satışta gereğinden fazla yetkili satıcı bulunmasına ve rekabet seviyesinin azalmasına yol açmaktaydı.

Dolayısıyla 2005/4 sayılı Tebliğ ile marka içi rekabetin artırılması bakımından satış ve satış sonrası hizmetlerinin ayrılması öngörülmüştür. Bu düzenlemenin detaylarına da aşağıda değinilecektir.

4.2.2.1.1. Dağıtım Sistemi Eşikleri

2005/4 sayılı Tebliğ'in dağıtım sistemi eşiklerine ilişkin 4. maddesinin ilk fıkrası şu şekildedir:

“Muafiyet hükümleri, dikey anlaşmanın aşağıdaki koşulları taşıması kaydıyla sağlayıcının motorlu taşıt veya yedek parça ya da bakım ve onarım hizmeti sağladığı ilgili pazardaki pazar payının %30'u; motorlu taşıtların dağıtımı için niceliksel seçici dağıtımın tercih edildiği anlaşmalarda ise %40'ı geçmemesi durumunda uygulanır. Niteliksel seçici dağıtım sistemi oluşturan anlaşmalar için pazar payı eşiği bulunmamaktadır.”

Görüldüğü gibi, Tebliğ uyarınca muafiyet verilebilmesi için genel bir pazar payı

eşiği (%30) belirlenmiştir. Söz konusu genel kuralın iki istisnası bulunmaktadır. Birinci istisna, motorlu taşıtların yeniden satışına ilişkindir. Buna göre, yalnızca motorlu taşıtların yeniden satışına ilişkin anlaşmalar bakımından, niceliksel seçici dağıtım sisteminin benimsenmesi halinde pazar payı %40'ı geçmeyen tüm teşebbüsler Tebliğ'den yararlanabilecektir. İkinci istisna ise, niteliksel seçici dağıtım sistemi oluşturan anlaşmalar içindir. Tebliğ'e göre, bu sistemi benimseyen sağlayıcıların muafiyetten yararlanması için herhangi bir pazar payı eşiği bulunmamaktadır.

Söz konusu hükümler sayesinde sağlayıcıların münhasır sistem ile seçici sistemi birleştiren uygulamaları son bulmuş; yeni sistemde pazar payı eşiklerinin altında kalan sağlayıcıların mevcut seçeneklerden birini seçmesi öngörülmüştür. Aslında seçici dağıtım sisteminin bir çeşidi olmasına rağmen, sağlayıcıların eşiklere dikkat etmeksizin uygulayabileceği bir diğer sistem ise niteliksel seçici dağıtım sistemidir. Tebliğ'de niceliksel seçici dağıtım sistemi ile niteliksel seçici dağıtım sistemi arasındaki fark aşağıdaki şekilde ortaya konmuştur:

“Niceliksel seçici dağıtım sistemi, sağlayıcının, dağıtıcılarını veya yetkili servislerini seçerken onların sayılarını doğrudan sınırlandıracak ölçütler kullandığı seçici dağıtım sistemidir.

(...)

Niteliksel seçici dağıtım sistemi, sağlayıcının, dağıtıcılar veya yetkili servisler için sadece niteliksel olan, anlaşma konusu mal veya hizmetlerin niteliğinin gerektirdiği, dağıtım sistemine katılmak için başvuran tüm aday teşebbüsler için aynı olacak şekilde belirlenen ve ortaya konan, ayrımcı bir biçimde uygulanmayan ve dağıtıcıların veya yetkili servislerin sayısını doğrudan sınırlamayan ölçütler kullandığı bir sistemdir.”

Söz konusu tanımlardan, niceliksel sistemde sağlayıcıların dağıtım ağlarında faaliyet gösteren teşebbüslerin sayısını doğrudan sınırlayabileceği; ancak niteliksel sistemde bunun mümkün olmadığı anlaşılmaktadır. Bu durum, sağlayıcıların hareket alanını daha fazla kısıtlayan niteliksel sistemde neden pazar payı eşiğinin öngörülmediğini açıklamaktadır. Bu sistem sayesinde pazar payı yüksek olan teşebbüslerin dahi Tebliğ'den yararlanabilmesi sağlanmıştır. Nitekim özellikle satış sonrası piyasalarda yüksek pazar payları bulunan sağlayıcıların tümü, söz konusu hizmetleri içeren anlaşmalar bakımından niteliksel seçici dağıtım sistemini seçmek zorunda kalmıştır.

4.2.2.1.2. Ek Satış Yeri

Genel dikey anlaşmalar muafiyet kuralları uyarınca, seçici dağıtım sisteminde yetkili satıcıların faaliyet yeri ile ilgili kısıtlamalara muafiyet tanınmaktadır. Söz konusu kuralın ana mantığı, seçici dağıtım sisteminin belirli kriterlere dayanan ve yalnızca bu kriterleri sağlayan teşebbüslerin bulunduğu bir dağıtım yapısını içeriyor olmasıdır. 2005/4 sayılı Tebliğ'de de bu ana kurala uygun bir hüküm yer almaktadır:

“Muafiyet, bir seçici dağıtım sistemi üyesinin, yetki verilmemiş bir tesis yerinde faaliyet göstermesini yasaklayan anlaşmalara da uygulanır.”

Ancak motorlu taşıtların yeniden satışı bakımından söz konusu kurala bir istisna getirilmiştir:

“Yeni motorlu taşıtların yeniden satışı bakımından, dikey anlaşmalarda bulunan aşağıdaki yükümlülüklere muafiyet uygulanmaz.

(...)

b) Seçici dağıtım sistemi içindeki hafif ticari araç veya otomobil dağıtıcısının, seçici dağıtımın uygulandığı başka bölgelerde satış veya teslimat yerleri açmasını engelleyen doğrudan veya dolaylı her türlü yükümlülük.”

Yukarıda da belirtildiği gibi, münhasır sistem ile seçici dağıtım sisteminin birleştiği eski sistemde, yetkili satıcının karşılaştığı tek rekabetçi baskı pasif satışlar olarak ortaya çıkmaktaydı. Her ne kadar yeni Tebliğ ile artık böyle bir sistemin uygulanması mümkün olmasa da, yetkili satıcıların uzun zamandır süregelen bir yapıdan kaynaklanan alışkanlıklarını kırmak bakımından bu düzenlemenin yeterli olmayabileceği düşünülmekteydi. Dolayısıyla AB'deki düzenlemelerle de paralel olarak, yetkili satıcıları rekabetçi davranmaya teşvik edeceği düşüncesiyle, ek satış yerlerine ilişkin kısıtlamalara muafiyet tanınmamıştır.

Tebliğ'de satış sonrası hizmetler bakımından da seçici dağıtım sisteminin uygulandığı yerlerde tesis yeri ile ilgili kısıtlamalara muafiyet tanınmadığı belirtilse de, yine Tebliğ'de düzenlenen pazar payı hesaplamaları bakımından sağlayıcıların satış sonrası hizmetlerde seçebileceği tek sistem niteliksel seçici dağıtım sistemi olacağı için, söz konusu düzenlemenin uygulamada fazla bir anlamı bulunmamaktadır.

4.2.2.1.3. Satış ve Satış Sonrası Hizmetlerinin Ayrılması

2005/4 sayılı Tebliğ uyarınca, yetkili satıcıların bakım onarım hizmetlerine ilişkin yükümlülüklerini imzalayacağı alt anlaşmalarla yetkili servislere devretme hakkının kısıtlanmasına muafiyet tanınmamaktadır. Aynı şekilde, yetkili servislerin faaliyetlerini bakım onarım hizmetleri ve yedek parçaların dağıtımıyla sınırlı tutma serbestisinin kısıtlanması da muafiyet kapsamı dışında tutulmuştur.

Eski sistemde bayiler satış ve satış sonrası hizmetlerini birlikte vermek zorunda tutulmaktaydı. Bayilerin çoğu satış sonrasında elde ettiği gelirlerle satış kısmını sübvansede etmekteydi. Bu durumun dağıtım kanallarının etkinsiz olarak yapılanmasına yol açtığı düşünülüyordu. Zira karlılığın düşük olduğu motorlu taşıtların yeniden satışı bakımından gereğinden fazla bayi bulunmaktaydı. Satış sonrası hizmetleri bakımından da, araç satmaya devam etmek istemeyen bayilerin yok yere ek maliyetlere katlanmasına yol açılmaktaydı.

Bu olumsuz durumun önüne geçilmesi amacıyla, 2005/4 sayılı Tebliğ ile yetkili satıcı ve/veya servislerin satış ve satış sonrası hizmetlerini birlikte vermeye zorlanabilmesi olanağı kaldırılmıştır. Bu sayede yetkili satıcı ve/veya servis, kendisini hangi alanda daha yetkin hissediyorsa, faaliyetlerini o alanda yoğunlaştırabilecektir.

4.2.2.2. İlgili Rekabet Kurulu Kararları ve AB Uygulaması

Rekabet Kurulu'nun Otokar kararı anılan teşebbüsün ticari davranışlarıyla ilgili pazardaki hakim durumunu kötüye kullandığı iddiası üzerine Rekabet Kurulu tarafından yapılan ilk inceleme neticesinde verilmiştir¹⁷⁴.

Kararda esas önem taşıyan değerlendirme Otokar'ın filo uygulamalarına ilişkindir. Otokar ile bayiler arasında yapılan toplantı sonucunda bir protokol imzalandığı, ilgili protokol uyarınca iki adet ve üzeri toplu satışlarda ilgili müşteri geldiği zaman bayi tarafından herhangi bir indirim yapılmadan perakende satış fiyatının müşteriye verileceği, buna paralel olarak müşteri iletişim bilgilerinin Otokar'a iletileceği, Otokar satış müdürü tarafından ilgili müşteri ile irtibata geçilerek, müşterinin kendisinin bilgilerini Otokar'a ilk bildiren bayiye yönlendirileceği ve bayiye de toplu satış iskontosu uygulanacağı, süreç içerisinde müşteri tarafından diğer bayilere bir talepte bulunulursa bu taleplere diğer bayiler tarafından olumsuz cevap verileceği belirtilmiştir. Rekabet Kurulu ilk teklif veren bayinin satış yapmasına izin veren bu tür bir sistemin uygulamasının Rekabet Kanunu'nun 4. maddesine aykırılık oluşturacağını ifade etmiş¹⁷⁵ ancak 2005/4 sayılı

Tebliğ'in geçiş döneminin devam ettiği gerekçesi ile soruşturma açmayarak anılan teşebbüse söz konusu uygulamayı sona erdirmesi yönünde bildirim yapılmasına karar vermekle yetinmiştir¹⁷⁶.

Porsche Yetkili Satıcılık ve Servis Sözleşmeleri'ne bireysel muafiyet tanınması talebi üzerine Rekabet Kurulu tarafından verilmiş olan kararda¹⁷⁷ ise Kurul, Yetkili Satıcılık Sözleşmesi'nin 4.12. maddesi ile yetkili satıcının satış sonrası hizmetlerine ilişkin yükümlülüklerini imzalayacağı alt anlaşmalarla yetkili servislere devretme hakkı kısıtlanmamakla beraber, yetkili satıcıların satış sonrası hizmet vermekle yükümlü tutulduklarını ancak 2005/4 sayılı Tebliğ'in yetkili satıcıların bakım ve onarım hizmeti vermeye zorlanmasına izin vermediğini ifade etmiştir. Buna göre bildirim konu Sözleşme'nin grup muafiyetinden yararlanabilmesi için ilgili madde hükmünün "*yetkili satıcıların ürünlere satış sonrası hizmet verme yükümlülüğünü kaldıran*" şekilde tadil edilmesi gerektiğine hükmedilmiştir¹⁷⁸.

Ayrıca kararda, Yetkili Servis Sözleşmesi'nin, niceliksel seçici dağıtım sistemi uygulanması sebebiyle 2005/4 sayılı Tebliğ kapsamına girmediği ifade edilmiştir.

Rekabet Kurulu'nun konuya ilişkin bir diğer kararı, Çelik Motor'un Kia Yetkili Servislik başvuru şartlarının haksızlıklar içerdiği ve mevcut plazalarda faaliyet

¹⁷⁵ Rekabet Kurulu bu sistemde bayilerin ilk teklif veren olmak konusunda yarış içerisinde olmalarına karşın teklif verme aşamasından sonra diğer bayilerin söz konusu alıcıya araç satabilme olanaklarının ortadan kalktığından ve alıcıların da başka bir bayiden araç satın alma özgürlüklerinin kısıtlandığından bahisle sistemin Rekabet Kanunu'nun 4. maddesine aykırılık oluşturduğuna karar vermiştir. Kararda dikkat çeken nokta, şikayetçinin filo satış sistemine ilişkin bir iddiası bulunmamasına rağmen sistemin Kurul tarafından kendisine ulaşan belgelerden fark edilmiş olması ve incelemenin bu yönde genişletilmesidir.

¹⁷⁶ Ancak görüşümüze göre bu karar isabetsizdir. Her ne kadar Kurul, 2005/4 sayılı Tebliğ'in öngördüğü bir yıllık geçiş süreci nedeni ile 31.12.2006 tarihine kadar eski anlaşmalara dayanan uygulamaların yerini yeni sistemlere bırakacağını ve bu çerçevede otomotiv sektörünün bir geçiş dönemi içerisinde yer aldığı ifade etmişse de söz konusu sistem 1998/3 sayılı eski Tebliğ'e de aykırılık teşkil etmektedir. Nitekim bu durum Rekabet Kurulu'nun kendisi tarafından da ifade edilmiştir. Bu nedenle görüşümüze göre somut olayda geçiş sürecinden yararlanmayı gerektirecek bir durum bulunmamaktadır. Zira bayilerin satış özgürlüklerinin kısıtlanması her iki dönemde de muafiyetten yararlanamamaktadır ve esasen geçiş dönemi 1998/3 sayılı Tebliğ'in yürürlük döneminde ihlal oluşturmayıp, sonraki Tebliğ döneminde ihlal oluşturan yükümlülüklerin anlaşma ve uygulamalardan kaldırılmasını ve anlaşmaların 2005/4 sayılı Tebliğ'de öngörülen muafiyet genel koşullarını ihtiva edecek şekilde düzenlenmesini amaçlamaktadır. Bu koşullarda Kurul'un soruşturmama açmama yönündeki kararına katılmak mümkün değildir.

¹⁷⁷ Rekabet Kurulu'nun 05.04.2007 tarih ve 07-30/297-113 sayılı "Porsche" kararı.

¹⁷⁸ Oysaki 2005/4 sayılı Tebliğ'de esasen satıcının satış sonrası hizmeti verme yükümlülüğü bulunduğu dolaylı olarak ifade edilmekte, ancak söz konusu yükümlülüğün imzalanacak alt anlaşmalar ile sistem üyesi olan yetkili servislere devrine imkan tanınmaktadır. Nitekim satış sonrası hizmet verme yükümlülüğü konusunda gerek **4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun** gerekse **Sanayi Mallarının Satış Sonrası Hizmetleri Hakkında** Yönetmelik ile de satıcıya satış sonrası hizmet verme yükümlülüğünü getirilmektedir.

Tebliğ ile yasaklanan ise satıcının satış sonrası hizmet verme yükümlülüğünü bu şekilde devretmesinin sağlayıcı tarafından engellenmesidir. Tebliğ'in 5. maddesinin 1. fıkrasının (f) bendi de bu durumu açıkça ifade etmiştir. Dolayısıyla Kurul'un bu konudaki değerlendirmesine katılmak mümkün değildir. Nitekim aynı prensip AB Komisyonu tarafından Porsche yetkili satıcılık anlaşmalarının 1400/2002 sayılı BER'e uyumlaştırılması kapsamında da dile getirilmiştir. Komisyon'a göre yeni dağıtım sistemi uyarınca, tüm Porsche yetkili satıcıları servis hizmetlerini alt anlaşmalarla yetkili servis ağındaki herhangi bir Porsche yetkili servisine devredebilme özgürlüğüne sahiptir. Press Releases, IP/04/585- 3. 5.2004.

gösteren bayilerle yeni bayiler arasında eşitsiz uygulamaların bulunduğu iddiaları üzerine yapılan ilk inceleme neticesinde verilmiştir¹⁷⁹.

Kararda yer verilen ilk değerlendirme yetkili servis atanma koşullarının sağlanıp sağlanmadığını denetlemek üzere talep edilen ücretin caydırıcı bir özellik oluşturacak kadar yüksek olduğuna ilişkin iddiaya yöneliktir. Kurul, bu konuda denetim ücreti alınmasının söz konusu olduğu hallerde belirlenen ücretin başvuruları caydıracak ölçüde yüksek olmamasına özen gösterilmesi gerektiğini ancak bedeli yüksek olup olmadığına ilişkin değerlendirmenin çok sayıda şikayet olması halinde incelenebileceğini ifade etmiştir.

Eğitim için talep edilen bedele ilişkin iddialar bakımından yaptığı değerlendirmede ise Kurul, eğitim hizmetinin yetkili servisliği onaylanan bayilere verildiğini ve bu nedenle anılan bedelin yetkili servislik için gereken diğer harcama kalemleri gibi anlaşılması gerektiğini ve yetkili servisliğe atanmayı engelleyici bir koşul olmadığını ifade etmiştir.

Yetkili servis atanma koşullarının mevcut ve sisteme yeni girecek bayiler arasında eşit uygulanmadığına; satış, servis ve yedek parça hizmetini bir arada sunan firmalarla sadece servis ya da yedek parça hizmeti veren firmalar arasında ayrımcılık yapıldığına ilişkin iddialar bakımından ise Kurul, sağlayıcıların eşit durumdaki teşebbüslere eşit şekilde işlem yapmak durumunda olduğunu ancak aksi bir uygulamaya ilişkin veri bulunmadığını belirtmiştir.

Sağlayıcının servisleri bölgelere ayırması ve her bölge için farklı standartlar uygulaması ve bu standartların TSE standartlarından yüksek olmasına ilişkin iddialar bakımından ise Kurul, sağlayıcının ayrımcılık yapmama ilkesi gereği aynı durumdaki tüm servisler için aynı kriterler getirmesi gerektiğini fakat iklim, gelişmişlik düzeyi, sosyo-kültürel durum gibi unsurları dikkate alarak şehirde ve kırsal bir bölgede bulunan servislere farklı kriterler getirebileceğini belirtmiştir. Standartların TSE standartlarından yüksek olmayacağı yönünde bir düzenleme olmadığını ifade eden Kurul, önemli olanın sağlayıcının getirdiği kriterlerin hizmetin gerekleriyle ilişkilendirilebilir olması olduğunu altını çizmiştir.

Hyundai Assan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş. (Hyundai)'nin bayileri ve yetkili servisleri ile yaptığı sözleşmeleri rekabete aykırı biçimde feshettiği ve yedek parça ve teknik bilgi ile eğitim tedariki yapmadığı iddiaları nedeniyle yapılan önaraştırma neticesinde verilen kararda¹⁸⁰; Hyundai'nin yetkili satıcılık faaliyetine devam eden ve etmeyen bayiler arasında ayırım yaptığı iddiaları bakımından, fesih ihtarnamelerinin aynı durumda olan tüm bayilere gönderilmesi ve bayiler

hakkındaki işlemlerin gelen cevaplara göre yapılması sebebiyle ayrımcılık yapıldığını doğrulamak için yeterli gösterge olmadığı belirtilmiştir.

Hyundai tarafından belirlenen niteliksel kriterlerin gerçeği yansıtmadığına yönelik iddialar bakımından ise, Rekabet Kanunu ve 2005/4 sayılı Tebliğ açısından, ortaya konulan ölçütlerin bir bütün olarak ayrımcı uygulamalara konu edilmemesi ve bu bağlamda koşulları yerine getiren her teşebbüsün yetkili servis olarak atanması zorunluluğu getiren niteliksel seçici dağıtım sistemi çerçevesinde giriş engeli olarak kullanılıp kullanılmamasının önemli olduğu belirtilmiştir. Kriterlerin tek tek değerlendirilerek hizmet gerekleriyle ilişkili olup olmadığının ve bir teşebbüsün münferit olarak kriterleri karşılayamadığı gerekçesiyle sisteme alınmamasının veya sistemden çıkarılmasının değerlendirilmesinin yetkili ve görevli mahkemelerde halli gereken bir hukuki ihtilaf olduğu üzerinde durulmuştur.

AB'de 1400/2002 sayılı Tüzük yürürlüğe girdikten sonra bazı motorlu taşıt üreticileri, daha önce Komisyon incelemelerine maruz kalmaları ve para cezasına çarptırılmaları nedeniyle daha garantili bir yol izlemek adına, dağıtım ve servis sistemlerini Komisyon ile müzakere halinde kurmak istemişlerdir. Komisyon'un Audi yetkili servis sistemine verdiği onay 1400/2002 sayılı Tüzük uyarınca Komisyon'un aldığı ilk karar olması bakımından önemlidir. Buna göre satış sonrası hizmetlere ilişkin dağıtım yapısını yeni düzenlemelere göre yeniden organize etmek isteyen Audi, yetkili servis ağını niteliksel seçici sistem esaslarına göre kurmayı taahhüt etmiştir¹⁸¹.

Aynı yönde diğer bir örnek ise Porsche servis sözleşmelerine ilişkindir. Komisyon tarafından yayınlanan basın duyurusunda, Porsche'nin satış ve servis anlaşmalarını yeni Tüzük hükümlerine göre yenilediği ve servis ağını niteliksel kriterleri karşılayan bağımsız tamircilere açtığı ilan edilmiştir. Anlaşmalarında yaptığı değişiklikler ile Porsche, servis hizmetinin verilmesini, araçların satışı şartına bağlamayı sona erdirmiştir.

Komisyon'un 2006 yılında General Motors ve BMW aleyhine başlattığı soruşturmanın inceleme konularından birini yetkili servis ağına kabuldeki niteliksel kriterleri aşan yükümlülükler oluşturmaktadır¹⁸². Komisyon, yetkili servis ağının minimum niteliksel kriterleri karşılayan tüm adaylara açık olması gerektiğini ve böylelikle yetkili servis yoğunluğunun ve dağılımının pazar güçleri tarafından

¹⁸¹ Press Release - IP/03/80 - 20.01.2003; Press Release - IP/04/585 - 03.05.2004.

¹⁸² Press Release - IP/06/303 - 13.03.2006, Press Release - IP/06/302 - 13.03.2006.

http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/cases/decisions.html

kendiliğinden belirleneceğini ifade etmiş ve teşebbüslerce anlaşmalar bu şekilde revize edilince soruşturma kapatılmıştır.

4.2.2.3. Değerlendirme

AB’de 31.05.2010 tarihinde yürürlükten kalkacak olan 1400/2002 sayılı Tüzük sonrası dönemdeki yeni düzenlemelerin nasıl olacağına ilişkin Değerlendirme Raporu’nda¹⁸³, Tüzük ile getirilen kurallar neticesinde marka içi rekabetin ne kadar geliştiğine ilişkin üç ana gözlem yapılmıştır.

Bunlardan ilki, 1475/95 sayılı Tüzük’ün sebep olduğu “dar elbise” modelinin olumsuz etkisinin yeni düzenlemeler ile giderilemediğidir. Bu durumun ana sebebi, Tüzük’te motorlu taşıtların yeniden satışı bakımından niceliksel seçici dağıtım sistemi için belirlenen %40 pazar payı eşiği neticesinde hemen hemen tüm sağlayıcıların bu sistemi seçmiş olmasıdır. Dolayısıyla yeni düzenleme ile dağıtım ağları bakımından hedeflenen esnek yapı ve çeşitlilik sağlanamamıştır. Komisyon, sağlayıcıların marka içi rekabet bakımından yetkili satıcılarına daha fazla kısıtlayıcı hükümler getirebildiği niceliksel seçici dağıtım sisteminin muafiyetten yararlanma eşiğinin münhasır sistemden daha yüksek olmasının bu sonuca yol açtığını düşünmektedir.

İkinci gözlem ise, 1400/2002 sayılı Tüzük sayesinde sağlayıcıların motorlu taşıtların yeniden satışı bakımından getirdiği niceliksel kriterlerle yetkili satıcı sayısını düşürmüş olmasıdır. Komisyon, söz konusu düşüşün ilk bakışta marka içi rekabete zarar verecekmiş gibi gözüktüğünü, ancak -özellikle ABD’ye kıyasla- AB’deki dağıtım ağlarındaki mevcut yoğunlaşma oranının halen makul seviyelerde olduğunu belirtmiştir. Dolayısıyla Komisyon, bu durumun marka içi rekabeti olumsuz etkilemediğini vurgulamıştır.

Komisyon’un konuya ilişkin üçüncü gözlemi ek satış yerleri ile satış ve satış sonrası hizmetlerinin ayrılmasına yönelik hükümlerdir. Komisyon, niceliksel seçici dağıtım sistemi içerisinde faaliyet gösteren yetkili satıcıların büyük çoğunluğunun ek satış yerleri açma girişiminde bulunmadığını tespit etmiştir. Dolayısıyla söz konusu hükümden beklenen fayda sağlanamamıştır. Satış ve satış sonrası hizmetlerinin ayrılması bakımından da, Tüzük ile yetkili satıcılara getirilen servis hizmetlerini sistem içerisindeki başka bir yetkili servise devretme serbestisinin kimse tarafından kullanılmadığı; zira hiçbir bayinin daha karlı olan işletmesini devretmeye yanaşmadığı belirtilmiştir. Yetkili servislerin satış hizmetlerini devretmesi bakımından ise, zaten Tüzük uyarınca tüm sağlayıcıların niteliksel

sistemi seçmek zorunda bırakıldığı ve böyle bir devir yasağı niteliksel sisteme uygun olmadığı için, konuya ilişkin düzenlemenin gereksiz olduğu ifade edilmiştir.

Yetkili servis ağı içerisindeki rekabet bakımından Komisyon, Tüzük uyarınca tüm sağlayıcıların niteliksel seçici dağıtım sistemini seçmek zorunda kalması sebebiyle, olumlu sonuçlar elde edildiğini tespit etmiştir. Niteliksel sistemde yetkili servislerin ayrımcılık yapılmadan ve hizmetin nitelikleri gereği belirlenen kriterler uyarınca sisteme dahil olması sonucunda satış sonrası pazarlarda faaliyet gösteren yetkili servis sayısında artış yaşanmış; bu durum da yetkili servislerin birbirleriyle rekabet edebilmek için daha etkin hizmet sunmalarına yol açmıştır. Ancak Komisyon, aynı sonuca genel muafiyet kuralları uyarınca da ulaşılabileceği görüşündedir.

Türkiye’de 2005/4 sayılı Tebliğ’in marka içi rekabete ilişkin yukarıda belirtilen hükümlerinin Tebliğ’in yürürlüğe girdiği tarihten bu yana geçen 3 yıllık süreçte değerlendirmesi yapıldığında, AB’deki Değerlendirme Raporu ile oldukça paralel sonuçlar ortaya çıktığı görülmektedir.

Motorlu taşıtların yeniden satışı bakımından, niceliksel seçici dağıtım sisteminin seçilmesi halinde muafiyetten yararlanabilmek için getirilen pazar payı eşiğinin %40 olması, tüm sağlayıcıların söz konusu dağıtım sistemini tercih etmesi sonucunu doğurmuştur. Bilindiği üzere, niceliksel seçici dağıtım sisteminde sağlayıcılar yetkili satıcılarının sayısını diledikleri şekilde sınırlayabilmektedir. Bu durum da marka içi rekabetin güçlenmesinin önünde önemli bir engel teşkil etmektedir. Böyle bir yapıda, Tebliğ’in genel gerekçesinde de belirtilen dağıtım sistemlerindeki çeşitlilik hedefinin gerçekleşmesi imkansızdır. Nitekim böyle bir sonuç elde edilememiştir. Hemen hemen tüm şirketler niceliksel dağıtım sistemini seçmişler, ancak satışların büyük bir bölümünün distribütör tarafından yapıldığı bir büyük marka ile bir küçük marka, münhasır dağıtım sistemini seçmişlerdir. Dolayısıyla dağıtım sisteminde çeşitliliğin düzenlemeler yoluyla değil piyasa ihtiyaçları gerektirirse ortaya çıkacağı anlaşılmıştır.

Ek satış yerlerine ilişkin düzenlemeler de hüsrarla sonuçlanmıştır. Şöyle ki, 2005/4 sayılı Tebliğ’in yürürlüğe girmesinden sonra Türkiye’nin çeşitli bölgelerinde ek satış yeri açan yetkili satıcı hemen hemen yok denebilir. Bunun açık bir sebebi sistemin aslında bayiye böyle bir hak tanırken bu hakkın aynı zamanda bayi için bir tehdit olduğunun anlaşılmasıdır. Ek satış yeri açan bayinin ana satış yerinin karşısına da bir başka bayi ek satış yeri açabilir ya da distribütör tarafından buraya yeni bir bayilik daha verilebilme ihtimali her zaman vardır. Dolayısıyla Tebliğ’in

seçici dağıtım sistemlerinin seçilmesi halinde getirdiği bu hüküm uygulamada kendisinden beklenen faydayı sağlayamamıştır.

Satış ve satış sonrası hizmetlerinin ayrılması bakımından, az sayıda yetkili servis otomobil satış faaliyetlerine son verirken, tersi geçerli olmamıştır. Zira AB’de olduğu gibi Türkiye’de de karlılık satış sonrası hizmetlerdedir. Dolayısıyla hiçbir bayi yetkili servislik faaliyetlerine son vermek istememiştir. AB’ye göre otomobil satış işinin devri çok daha az olmuştur, ülkemizde otomobil satış bayisi olmak bir nevi “prestijli iş” olarak algılandığından bu sonuç doğmuştur. Az sayıdaki yetkili satıcılık faaliyetlerinin devredilmesinin ise Tebliğ’in satış ve satış sonrası hizmetlerin ayrılmasına yönelik hükümleri sayesinde olduğu şüphelidir. Zira Tebliğ uyarınca yapılan hesaplama göre tüm sağlayıcıların satış sonrası hizmetlerdeki pazar payı %40’ın üzerinde olduğundan, yetkili servislere niteliksel kriterleri aşan kısıtlamalar getirilememektedir. Satış hizmetlerinin verilmesinin zorunlu tutulması ise, yukarıda nakledilen Rekabet Kurulu kararlarında da görülebileceği gibi, hizmetin niteliğinden kaynaklanan bir kriter değildir.

Sağlayıcıların satış sonrasına ilişkin sözleşmelerde niteliksel seçici dağıtım sistemini seçmek zorunda kalması sebebiyle, ülkemizde de yetkili servis ağı içerisindeki rekabetin güçlendiği görülmektedir. Bu husus, 2005/4 sayılı Tebliğ’in marka içi rekabetin gelişmesine katkı sağlayan tek olumlu düzenlemesi olarak yorumlanabilir. Ancak belirtmek gerekir ki, motorlu taşıtlar sektörü 2005/4 sayılı Tebliğ’e değil de dikey anlaşmalara ilişkin genel kurallara tabi olsaydı dahi, satış sonrası hizmetlere ilişkin aynı sonuçlara ulaşmak mümkündü. Zira sağlayıcıların satış sonrası hizmetlerdeki yüksek pazar payları, yetkili servislerle imzalanan anlaşmalarını grup muafiyeti kapsamı dışına çıkaracak; bu durumda da ilgili anlaşmalar bireysel muafiyet incelemesine konu olacaktı. Kurul tarafından yapılacak bireysel muafiyet incelemesinde ise, niteliksel seçici dağıtım sistemi içeren anlaşmaların Rekabet Kanunu’nun 5. maddesinde belirtilen bireysel muafiyet koşullarını içermesi sebebiyle, sağlayıcılar tarafından 2005/4 sayılı Tebliğ’e uygun olarak düzenlenen niteliksel kriterler yine muafiyet alabilecektir. Burada şunu da belirtelim ki yetkili servis olmak için hemen hemen her markaya başvurular olmuştur ancak bunların çok azı standartları tutturmayı başarabilmiştir. Bu nedenle niteliksel seçici dağıtım sisteminin getirdiği serbest girişten yararlanan servis sayısı iki elin parmakları kadardır.

Sonuç olarak, 2005/4 sayılı Tebliğ’de marka içi rekabetin güçlenmesi amacıyla getirilen hükümlerin hiçbiri beklenen faydayı sağlayamamıştır. Mevcut durumda, dikey anlaşmalara ilişkin genel muafiyet kurallarından ayrılıp sektöre özel bir

düzenleme yapılmasının sektördeki marka içi rekabet bakımından hiçbir olumlu etki doğurmadığı görülmektedir.

4.2.3. Markalar Arası Rekabetin Sağlanması

4.2.3.1. Konuya İlişkin Düzenlemeler

2005/4 sayılı Tebliğ; teşebbüslerin pazarlara erişimini sağlamayı ve özellikle yetkili satıcılara ve yetkili servislere, farklı sağlayıcıların araçlarını satma ve onarma olanağı vermeyi, diğer bir ifade ile “çok markalılığı” amaçlamaktadır. Böylece araç satışı, bakım ve onarımı veya yedek parçaların satışı ile ilgili olarak getirilebilecek doğrudan veya dolaylı her türlü rekabet etmeme yükümlülüğü 2005/4 sayılı Tebliğ'in 6. maddesi ile yasaklanmıştır. 2005/4 Sayılı Tebliğ'in 3. maddesinde ise rekabet etmeme yükümlülüğünün tanımına yer verilmiştir. Buna göre;

“Rekabet etmeme yükümlülüğü, alıcının anlaşma konusu mal veya hizmetlerle rekabet eden malları veya hizmetleri üretmesini, satın almasını, satmasını veya yeniden satmasını engelleyen doğrudan ya da dolaylı her türlü yükümlülüktür. Ayrıca alıcının bir önceki takvim yılındaki alımları esas alınarak, ilgili pazardaki anlaşma konusu mal veya hizmetlerin ya da onları ikame eden mal veya hizmetlerin %30'undan fazlasının sağlayıcıdan veya sağlayıcının göstereceği başka bir teşebbüsten satın almasına yönelik olarak alıcıya doğrudan veya dolaylı biçimde getirilen herhangi bir yükümlülük de rekabet etmeme yükümlülüğü olarak kabul edilir. Yetkili satıcının istihdam ettiği markaya özel satış personelinin maliyeti sağlayıcı tarafından karşılanmadıkça, yetkili satıcıya farklı marka araçlar için ayrı satış personeli istihdam etme yükümlülüğü getirilmesi bu Tebliğ'e göre rekabet etmeme yükümlülüğü anlamına gelir. Markalar arası karışıklıktan kaçınmak için başka sağlayıcıların motorlu araçlarını teşhir yerinin ayrı bölümlerinde satmasına dair yetkili satıcıya getirilen yükümlülük, bu Tebliğ bakımından rekabet etmeme yükümlülüğü anlamına gelmemektedir.”

Bu hükümler uyarınca sağlayıcının anlaşmaya koyacağı ve yetkili satıcının bir önceki sözleşme konusu ürünler ve rakip ürünlerden elde ettiği cironun %30'undan fazlasını sağlayıcıdan alması zorunluluğu getiren yükümlülükler muafiyetten yararlanamayacaktır. 2005/4 sayılı Tebliğ, yetkili satıcıları veya yetkili servisleri, aynı ilgili pazara ait araç veya yedek parça alımlarının %30'dan fazlasını tek bir sağlayıcıdan almak zorunda bırakan doğrudan veya dolaylı yükümlülükleri yasaklamaktadır. Ancak bu durum, yetkili satıcının veya yetkili servisin, belirtilen miktarı (alımların %30'una kadar) doğrudan sağlayıcıdan almasının istenebileceği

anlamına gelmemektedir. Söz konusu işletmeler aynı malları, dağıtım sistemine dahil olan teşebbüslerden veya, sağlayıcının gösterdiği diğer kaynaklardan da alabilir. Ancak sözleşme konusu malların sağlayıcı veya onun göstereceği bir başka kaynak ya da sistem içindeki başka bir bayi dışındaki kaynaklardan satın alması yasaklanabilecektir.

Sağlayıcının kendi markası için özel personel bulundurulmasını talep etmesi, ek masrafları kendisi tarafından karşılanmadıkça rekabet etmeme yükümlülüğü olarak değerlendirilecektir. Bununla birlikte çok markalılığı caydırabileceği için markaya özgü personele sahip olunmasıyla girilen fiili masrafları aşan herhangi bir avantaj temin edilmesi, grup muafiyetinden yararlanamayacaktır. Dolayısıyla markaya özgü olarak verilecek eğitimin, eğitim süresince gerçekleşecek konaklama masraflarının, markaya özgü kıyafetlerin ücretlerinin karşılanması gibi unsurlar grup muafiyetinden yararlanabilecekken, markaya özgü personelin maaşının veya sigorta primi gibi masraflarının karşılanması rekabet etmeme yükümlülüğü kapsamında değerlendirilecek ve grup muafiyetinden yararlanamayacaktır¹⁸⁴.

Sağlayıcı tarafından getirilen ve 1998/3 sayılı Tebliğ ile izin verilen, birden fazla markanın satışı için ayrı bir satış binası, ayrı bir yönetim veya ayrı bir hukuki varlığa sahip olmak gibi yükümlülükler de 2005/4 sayılı Tebliğ çerçevesinde muafiyetten yararlanamamaktadır. Buna karşın farklı markalardaki araçların tek bir sergileme salonunun ayrı alanlarında satılması yükümlülüğü getirilmesine izin verilmektedir. Bununla birlikte teşhir yerinin bir duvarla ya da perde ile tamamen ayrılması şeklindeki yükümlülükler rekabet etmeme yükümlülüğü olarak kabul edilecektir. İki rakip markanın araçlarının karışmasını önlemek amacıyla teşhir salonunun farklı bölümlerinin farklı marka araçlara ayrıldığını açıkça gösteren her türlü bölümlendirme şekli yeterli olacaktır.

Sözleşmede hüküm olmasa bile sağlayıcının dolaylı yollarla yetkili satıcıyı sadece kendi ürünlerini satmaya zorlaması da rekabet etmeme yükümlülüğü sayılacaktır. Örneğin rakip markaları satmayanlara daha yüksek kar marjları verilmesi ya da araçların daha indirimli satılması gibi avantajlarla rakip marka satışı yapmayan yetkili satıcıların ödüllendirilmesi dolaylı bir rekabet etmeme yükümlülüğüdür.

4.2.3.2. İlgili Rekabet Kurulu Kararları ve AB Uygulaması

2005/4 sayılı Tebliğ'in Açıklanmasına Dair Kılavuz'da bu eşik ile isteyen ağ üyelerinin, en az üç farklı rakip sağlayıcıdan mal alıp satmasına imkan verdiği ifade

edilmektedir. Nitekim bir kararında da Rekabet Kurulu değerlendirdiği yetkili servislik sözleşmesinde “*Servis, geçen yılki toplam alımlarının en az %30’u oranında yedek parçayı Şirket’ten almayı kabul ve taahhüt eder*” şeklinde düzenlenmiş olan yükümlülük ile Tebliğ’de öngörülenin aksine alt sınırın %30 olarak belirlendiğini ve bunun üzerindeki bir oranın da sağlayıcı tarafından talep edilmesine olanak tanıyabileceği için rekabet etmeme yükümlülüğü olarak kabul edileceğini ve bu yükümlülüğün Tebliğ’le sağlanan muafiyetten yararlanamayacağını belirtmiştir. Kararda ilgili hükmün “*yetkili servisin alım yükümlülüğünün bir önceki yıldaki yedek parça alımlarının %30’u aşmaması*” yönünde değiştirilmesi ile, grup muafiyetinden yararlanacağına karar verilmiştir¹⁸⁵.

Kararın %30’luk alım yükümlülüğüne ilişkin kısmına katılmak mümkün değildir. Zira sözleşmede yer alan hükümde servisin geçen yılki alımlarının en az %30’u oranında yedek parçayı sağlayıcı firmadan alması öngörülmüş olmakla birlikte hükmün amacı sağlayıcının Tebliğ’in kendisine tanıdığı imkândan faydalanmasını sağlamaktır. En az %30’u denmediği ihtimalde yetkili servis toplam alımlarının örneğin %1’ini sağlayıcıdan karşılarsa dahi servis sözleşmeye uygun hareket etmiş olacak ve sağlayıcının Tebliğ’in kendisine tanıdığı %30 eşliğinden faydalanması imkânsız hale gelecektir. Hükmün amacı yetkili servise bir önceki yılki yedek parça toplam alımlarının %30’undan daha azını sağlayıcıdan alabilmesi imkânını getirmek değil, %30’unun sağlayıcıdan alınmasını sağlamaktır. %30’un üzerinde alım yapmak ise yetkili servisin kendi tercih ve inisiyatifine bağlıdır.

Nitekim 1400/2002 sayılı Komisyon Tüzüğü’nün Açıklanmasına Dair Kılavuz’un 12. sorusunda yetkili satıcının alımlarının %30’undan fazlasını almaya yönelik olarak tasarlanan sadakat indirimlerinin, dolaylı rekabet etmeme yükümlülüğü oluşturacağı ifadesinden aslında %30’a kadar olan alımlar için bu tip yükümlülüklerin getirilebileceği sonucu çıkmaktadır. AB Komisyonu tarafından yayınlanan Frequently Asked Questions (Sıkça Sorulan Sorular) metninde ise soru işaretleri tamamen netlik kazanmış bulunmaktadır. 7. soruya verilen cevapta, yetkili satıcının toplam alımlarının %30’unu belirli bir markadan alması yönünde yükümlülük getirilmesinin serbest olduğu ve yetkili satıcının toplam alımlarının %30’unun sağlayıcının markasından alma yükümlülüğüne tabi olması halinde yetkili satıcının alımlarının %70’ine kadarını diğer markalardan temin edebileceği ifade edilmiştir. Diğer sağlayıcıların da aynı yükümlülüğü getirmesi halinde ise yetkili satıcının en fazla üç ayrı markanın satışını gerçekleştirebileceği belirtilmiştir. Bu koşullarda Komisyon’un da %30 alım yükümlülüğünü minimum olarak kabul etmiş olduğu açıktır aksi takdirde yetkili satıcının en az üç ayrı markanın satışını

¹⁸⁵ Rekabet Kurulu’nun 11.07.2007 tarih ve 07-59/684-240 sayılı “Hyundai Assan Muafiyet” karar.

gerçekleştirebileceğinin kabulü gerekirdi.

Bir başka kararında ise Rekabet Kurulu bu yaklaşımından dönmüş ve tarafların yıllık asgari alım tutarları üzerinde bir anlaşmaya varamamaları durumunda yetkili servisin, Volvo Otomotiv'den (ya da Volvo Otomotiv'in belirlediği kuruluşlardan) bir önceki takvim yılında satın almış olduğu Volvo Kamyonları'nda kullanım amaçlı parçaların toplam değerinin %30'una eşit miktarda Volvo yedek parçalarını satın alacağına yönelik düzenlemenin 2005/4 sayılı Tebliğ kapsamında bir rekabet etmeme yükümlülüğü teşkil etmediğine kanaat getirmiştir¹⁸⁶.

2005/4 sayılı Tebliğ'in çok markalılık hedefine yönelik düzenlemelerinin uygulamasına ilişkin olarak Rekabet Kurulu'nun verdiği diğer bir kararda¹⁸⁷, otomotiv tamir boyalarının perakende ve toptan dağıtımına ilişkin sözleşmeler ile Miks Makine, Renk Katalogları ve Boyahane Ekipmanlarının Kullanılması Sözleşmesine ilişkin muafiyet değerlendirmesi yapılmıştır¹⁸⁸. Anılan sözleşmelerde getirilen rekabet etmeme yükümlülüğü nedeni ile sözleşmelerin grup muafiyetinden yararlanamayacağı ifade edilmiş ve bireysel muafiyet değerlendirmesi yapılmıştır. Bireysel muafiyet değerlendirmesinde sözleşmelerde yer alan rekabet etmeme yükümlülüğü ve cezai şartlar üzerinde durulmuştur. Ancak sözleşmenin bir yıl gibi kısa denilebilecek bir süreyi kapsamaması, alıcının uzun süreli olarak bağlanmamasını temin etmekte olduğundan, cezai şartın ise sözleşmenin kullanıcı tarafından süresinden önce feshedilmesi veya üretici tarafından haksız yere feshedilmesi halinde ödeneceği anlaşıldığından alıcı açısından geçiş maliyetlerinin yüksek olmadığına hükmedilmiştir. Bir yıllık süre sonunda bayinin cezai şart ödemeksizin sözleşmeye son vererek başka bir sağlayıcı ile çalışmaya başlayabileceği ve sözleşmelerin her halükarda en fazla 5 yıl süreli olduğu da anlaşıldığından rekabet etmeme yükümlülüğünün rekabeti gereğinden fazla kısıtlamama koşulunu sağladığı kanaatine varılmış ve sözleşmelere mevcut halleri ile bireysel muafiyet verilmiştir.

Hyundai Assan önaraştırma kararında ise Rekabet Kurulu, 2005/4 sayılı Tebliğ'e ilişkin açıklayıcı Kılavuz'da, sağlayıcının markaya özgü satış personeli istemesi durumunda ek masraflara katlanması gerektiğinin belirtildiğini, buna karşın yetkili serviste istihdam edilen personel bakımından markaya özgü personel talebinin mümkün olduğuna dair bir ifadeye yer verilmediğini ifade etmiştir. Bu nedenle

¹⁸⁶ Rekabet Kurulu'nun 14.8.2008 tarih ve 08-50/740-296 sayılı "Volvo Muafiyet" kararı.

¹⁸⁷ Rekabet Kurulu'nun 9.10.2007 tarih ve 07-78/973-373 sayılı "Miks Makine" kararı.

¹⁸⁸ Kararda perakende ve toptancı sözleşmelerinin konusunun otomotiv boyalarının dağıtımını içermesi nedeniyle satıcının motorlu taşıt onarım sektörüne mal sağlaması koşulunu; kullanıcı sözleşmesinin ise perakendeci veya dağıtıcıdan boya alımı karşılığında ekipman verilmesi üzerine kurulması nedeniyle alıcının motorlu taşıtlar onarım sektöründe faaliyet göstermesi koşulunu karşıladığından bahisle, sözleşmeler 2005/4 sayılı Tebliğ kapsamında değerlendirilmiştir.

Kurul'a göre sağlayıcıların yetkili servislerinden markaya özgü personel bulundurulmasını talep etme hakkı bulunmamaktadır¹⁸⁹.

AB'de ise Komisyon'un 2006 yılında General Motors ve BMW aleyhine başlattığı incelemeler çok markalılık prensibi, servis ağının oluşturulmasında esas alınacak niteliksel kriterler ve yetkili servis ağına girişte yaratılan suni engeller üzerinde odaklanmaktadır¹⁹⁰. Her iki teşebbüsün de dağıtım ağı üyeleri tarafından yapılan şikayetler neticesinde başlatılan incelemelerde Komisyon teşebbüslerin yetkili satıcılık ve yetkili servis anlaşmalarını incelemiş ve 1400/2002 sayılı Tüzüğe aykırılık oluşturan düzenlemelerin ve uygulamaların bulunduğunu tespit etmiştir. Komisyon'un uyarıları doğrultusunda teşebbüsler yetkili satıcıların alımlarının yüzdelere dayanan prim sistemlerini değiştirmiş, hedeflerin belirlenmesinde yetkili satıcıların mutabakatlarının aranması prensibini benimsemiş ve hedefler belirlenirken pazar şartlarının ve yetkili satıcıların çok markalılık tercihlerinin gözetileceğini kabul etmişlerdir.

Söz konusu değişikliklerle teşebbüsler, açıkça dağıtıcılarının ve servislerinin hâlihazırdaki tesis alanlarını çok markalılığa uygun şekilde rakip markalara yönelik de kullanabileceklerini kabul etmiştir. Ayrıca dağıtıcılarının ve servislerinin çok markalı bir bilgilendirme altyapısı "generic (multibrand) IT infrastructure" kullanabilmelerinin de önünü açmıştır. Bu altyapıya tesislerde kullanılacak işletme sistemleri, muhasebe metotları ve hesaplama usulleri de dahildir. Tüm bunlara ek olarak, servisler ve dağıtıcılar rakip markalarla gerçekleştirdikleri faaliyetlere ilişkin ticari bilgileri ve sırları sağlayıcılara açıklamaya zorlanamayacaktır. Ayrıca, satış hedeflerinin belirlenmesinde dağıtıcıların da onayının alınacağı açıklığa kavuşturulmuştur.

4.2.3.3. Değerlendirme

28.5.2008 tarihinde yayınlanan Motorlu Araçların Dağıtım ve Servis Hizmetlerine İlişkin 1400/2002 sayılı Tüzüğün Uygulanmasına İlişkin Komisyon Değerlendirme Raporu'nda yer verilen tespitlere göre münhasır dikey anlaşmaların yarattığı paralel ağlar etkisi riski Komisyon'un 2000 yılında tespit ettiğinden çok daha düşüktür. Ancak yetkili satıcıların rakip markalı motorlu taşıtların aynı showroom içerisinde satılmasına imkan tanıyan gelişmiş olanaklardan faydalanmadıkları açıktır. Birçok örnekte çok markalı satışlar 1400/2002 sayılı Tüzüğün yürürlüğe girmesi öncesinde de uygulandığı şekilde uygulanmaktadır. Örneğin düşük performans gösteren belli markalarda ve nüfus yoğunluğunun düşük olduğu bölgelerde, yetkili satıcının başka bir rakip marka ile çalışması hem

¹⁸⁹ Rekabet Kurulu'nun 14.8.2008 tarih ve 08-50/738-294 sayılı "Hyundai Assan Önarştırma" kararı.

¹⁹⁰ Press Release - IP/06/303 - 13.03.2006, Press Release - IP/06/302 - 13.03.2006. http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/cases/decisions.html

yetkili satıcı hem de markanın pazarda kalabilmesi için bir zorunluluk haline gelmektedir. Her ne kadar AB pazarına yeni giren bazı araç üreticileri ve bazı dağıtıcı dernekleri, yükümlülerin münhasır (rekabet etmeme yükümlüğü içeren) anlaşmalarına muafiyet tanımayarak 1400/2002 sayılı Tüzüğün mevcut dağıtım ağlarına girişleri kolaylaştırdığını savunmuş olsalar da, çok markalı satışı amaçlayan kuralların temel nedeni dış pazar gelişmeleridir. Bu nedenle Tüzüğün mevcut düzenlemeleri olmasaydı dahi, birçok araç üreticisinin ticari mantığının gerektirdiği durumlarda çok markalılığı mümkün kılan anlaşmalar imzalayacağı anlaşılmaktadır.

Bazı piyasa aktörleri ise 1400/2002 sayılı Tüzüğün aynı showroom içinde çok markalılığı amaçlarken, marka imajlarını zedeleyeceğini düşünen araç üreticilerinin daha yüksek seçim kriterleri öngörmeleri nedeni ile dağıtıcıları daha yüksek oranlarda markaya özel yatırım yapmak durumunda bırakabileceği ve dağıtım maliyetlerinin yükseleceği yönündeki endişelerini dile getirmişlerdir.

Bu nedenle çok markalılığa ilişkin sektör spesifik kuralların tam olarak efektif olmadığı ve araç üreticilerinin yetkili satıcılarına getirdikleri doğrudan ya da dolaylı rekabet etmeme yükümlülüklerine ilişkin olarak 2790/1999 sayılı Tüzük (mevzuatımızdaki 2002/2 sayılı Tebliğin karşılığı olan genel nitelikli dikey anlaşmalar tüzüğü) ile öngörülen sınırların pazarda rekabeti aynı derecede koruyabileceği sonucu ortaya çıkmaktadır.

Aynı yoruma 2005/4 sayılı Tebliğ ve Türkiye pazarı açısından da varılabilir. Piyasa aktörlerinden edinilen bilgilere göre 2005/4 sayılı Tebliğ'in temel amaçlarından biri olan çok markalılığın mevcut durumda başarı ile tesis edildiğini söylemek güçtür. Pazar payı daha yüksek olan sağlayıcıların dağıtım ağlarında çok markalılığa geçiş yapmış olan bayiler sayıca daha az olmakla birlikte, pazar payı daha düşük olan markaların sisteminde faaliyet gösteren yetkililerin çok markalılığa geçmekte daha istekli olduğu söylenebilir. Ancak yine de çok markalı bayi sayısında önemli bir artış olmamış, özellikle otomobil "süpermarketleri" ortaya çıkmamıştır. Ortaya çıkan bazı çok markalı bayiler ise genellikle aynı üretici grubunun farklı markalarını bir arada satan bayiler şeklinde olmuştur. Çok markalı olmayı aklından geçiren az sayıdaki bayi ya kendilerine bayilik verecek sağlayıcı bulamamış ya da kendisinin çok markalı olması halinde rakip bayinin de kendisine rakip olacak şekilde çok markalı hale geçebileceğini ve belirli bir marka bazında tek olmanın avantajını kaybedebileceğini çabucak fark etmişlerdir. Sonuç çok markalılık amacına ulaşamamış olmasıdır.

Yukarıda yer verilen rekabet yasağına ilişkin hükmün benzeri tüm sözleşmelere girmiş ancak tüm bayilerin yıllık hedefleri yine bir yıl önceki satış adetlerine göre değerlendirilerek belirlenmiştir. Bayi çok markalılığa geçmediği sürece böyle olması çok normaldir. Aksi halde birbirini takip eden birkaç yıl sonra sağlayıcıdan bir önceki yılın %30 hesabı ile gittikçe sifıra yakın adette otomobil alan bir bayilik tipi bile mümkün olabilecektir.

4.2.4. Satış Sonrası Piyasalarının Rekabete Açılması

4.2.4.1. Konuya İlişkin Düzenlemeler

2005/4 sayılı Tebliğ'den önceki düzenleme olan 1998/3 sayılı Tebliğ'de de satış sonrası hizmetlerde rekabetin sağlanmasına ilişkin hükümler bulunmaktadır. Örneğin, yetkili satıcı ve servislere eşdeğer kalitede yedek parça kullanabilme hakkı; yedek parça üreticilerine otomobil üreticilerine sattıkları ürünlerinin üzerine marka ve logolarını görülebilir biçimde yerleştirme hakkı; otomobil üreticilerine ise bağımsız tamircilere motorlu taşıtların bakım onarımıyla ilgili teknik bilgiyi sağlama zorunluluğu getirilmiştir. Ancak çeşitli sebeplerle bu düzenlemeler uygulamaya geçirilememiştir.

Bu sebeplerle, 2005/4 sayılı Tebliğ'deki yedek parça tedarik kanallarının ve bağımsız tamircilerin rekabete dahil olmasına ilişkin hükümlerle satış sonrası piyasalarının rekabete açılması amacı devam etmektedir. Aşağıdaki başlıklar altında bu düzenlemelerin detaylarına değinilecektir.

4.2.4.1.1. Yedek Parça Tedarik Kanallarının Rekabete Açılması

2005/4 sayılı Tebliğ'de aşağıdaki düzenlemeleri içeren anlaşmalara muafiyet uygulanmayacağı belirtilmiştir:

“Orijinal yedek parça, eşdeğer kalitede yedek parça, tamir ekipmanı, teşhis cihazı ya da diğer tip ekipmanların sağlayıcısıyla bir motorlu taşıt üreticisi arasında yapılan anlaşmayla, sağlayıcının söz konusu mal ve hizmetleri yetkili veya bağımsız dağıtıcılar, ya da bağımsız teşebbüsler ve son kullanıcılardan herhangi birine satma imkanına kısıtlama getirilmesi.

(...)

Bir dağıtıcı veya yetkili servisin orijinal yedek parçaları veya eşdeğer kalitedeki yedek parçaları kendi tercih ettiği üçüncü bir teşebbüsten satın almasının ve bunları

motorlu araçların bakım ve onarımı için kullanmasının engellenmesi. Ancak garanti kapsamında yapılan tamir, ücretsiz bakım ve araç geri çağırma işlerinde, motorlu taşıt sağlayıcısı kendisinin sağladığı orijinal parçaların kullanımını zorunlu kılabilir.

(...)

Bir motorlu taşıt üreticisi ile ürettiği motorlu araçlarda kullandığı yedek parçaların sağlayıcısı arasında yapılan anlaşmayla, yedek parça sağlayıcısının marka ve logosunu, sağlanan parçalar üzerine etkili ve kolayca görülebilir bir biçimde koymasını engelleyici nitelikte kısıtlamalar getirilmesi.”

Söz konusu hükümleri kategorize edecek olursak, bunlardan birincisi yedek parça veya ekipman sağlayıcısının motorlu taşıt üreticisinin dağıtım ağına yaptığı satışların serbest bırakılmasına ilişkin; ikincisi yetkili servislerin diğer sağlayıcılardan da (orijinal veya eşdeğer kalitede) yedek parça alabilmesine ilişkin; üçüncüsü ise yedek parça sağlayıcısının ürettiği parçalar üzerine kendi marka ve logosunu da koyma serbestisine ilişkindir. Görüldüğü gibi Tebliğ, yedek parça tedarik kanallarının rekabete açılmasına ilişkin hükümleri düzenlerken konuyu hem sağlayıcı yönünden hem de yetkili satıcı ve servisler yönünden değerlendirmiştir.

Birinci kategoriye ilişkin olarak, söz konusu hükme ihtiyaç duyulmasının sebebi, geçmişte motorlu taşıt üreticileri ile onlara yedek parça, teşhis cihazı, tamir ve diğer tip ekipmanları sağlayan teşebbüsler arasında yapılan ve üreticinin dağıtım ağına, hatta diğer bağımsız satıcılara ve son kullanıcılara satışları engelleyici hükümler içeren anlaşmalardır. Bu tür anlaşmalar ilgili parça, cihaz ve ekipmanların satışı bakımından motorlu taşıt üreticilerini alternatifsiz duruma getirmiştir. Dolayısıyla ilgili hüküm ile motorlu taşıt üreticilerinin parça, cihaz ve ekipman sağlayıcıları ile yaptığı anlaşmalara söz konusu kısıtlamaları getirmesinin önüne geçilmek istenmiştir. Esasen benzer bir hüküm 2002/2 sayılı Tebliğ’de de bulunmaktadır.

İkinci kategori, yedek parça tedarik kanallarının rekabete açılması bakımından oldukça önemli bir hüküm içermektedir. Buna göre, sağlayıcılar ile yetkili servisleri arasında yapılan anlaşmalarda, yetkili servislerin orijinal veya eşdeğer kalitede olan yedek parçaları üçüncü bir teşebbüsten satın almasını engelleyici hükümler getirilmesi muafiyet kapsamı dışındadır. Benzer bir düzenleme eski Tebliğ’de de olmakla birlikte, orijinal veya eşdeğer kalitedeki parçaların tanımı yapılmadığı ve bir parçanın eşdeğer ya da orijinal olduğunu ispat külfetinin kimde olacağı belli olmadığı için bu hükümler uygulama alanı bulamamıştır. Dolayısıyla 2005/4 sayılı Tebliğ’den önceki yapıda yetkili servisler parça alımı bakımından hala sağlayıcıya

bağımlı durumdaydı.

Bu kapsamda, 2005/4 sayılı Tebliğ ile orijinal ve eşdeğer kalitedeki yedek parçaların tanımı aşağıdaki şekilde yapılmıştır:

“Orijinal yedek parça, bir motorlu aracın üretiminde veya montajında kullanılan parçalarla aynı kalitede olan ve söz konusu motorlu aracın üretiminde veya montajında kullanılan parçaların veya yedek parçaların üretiminde sağlayıcı tarafından getirilen spesifikasyonlara ve üretim standartlarına göre üretilmiş yedek parçalar anlamına gelmektedir. Aracın parçaları ile aynı üretim bandında üretilen yedek parçalar da bu kapsamdadır. Bu parçaların, söz konusu aracın montajında kullanılan parçalarla aynı kalitede olduğunun ve araç üreticisinin spesifikasyonlarına ve üretim standartlarına göre üretildiğinin parça üreticisi tarafından belgelendirilmesi halinde, aksi kanıtlanana kadar, orijinal yedek parça olduğu varsayılır.

Eşdeğer kalitede yedek parça, bir motorlu aracın montajında kullanılan parçalarla eşdeğer kalitede olduğu varsa mevzuat gereği aranan mecburi standartlara uygunluğunun üreticisi tarafından belgelendirilmesi gereken parçalardır.”

Yukarıdaki ifadelerden anlaşılacağı üzere, yetkili servisler orijinal yedek parçalar ile aynı standartlarda ve hatta aynı üretim bandında üretilmiş yedek parçalar ile bu parçalarla eşdeğer kalitedeki tüm parçaları diledikleri teşebbüsten alabilecektir.

Yedek parça tedarik kanallarının rekabete açılmasını düzenleyen hükümlere ilişkin son kategori ise yedek parça sağlayıcılarının ürettikleri parçalara marka ve logolarını koyabilme serbestisini içermektedir. Söz konusu hükümler birlikte artık motorlu taşıt üreticilerinin yedek parça sağlayıcıları ile yaptıkları anlaşmalarda, sağlayıcının ürettiği parça üzerine kendi marka ve logosunu görünür bir şekilde koymasını engellemesi mümkün olmayacaktır. Bu sayede yetkili veya bağımsız satıcılar/servisler ile son kullanıcıların ilgili yedek parçanın kimin tarafından üretildiğini görebilmesi ve dilerse parçayı doğrudan ilgili teşebbüsten alabilmesi sağlanmıştır.

4.2.4.1.2. Bağımsız Tamircilerin Yetkili Servislerle Rekabet Edebilmesinin Temin Edilmesi

2005/4 sayılı Tebliğ’de bu amaca yönelik olarak getirilmiş iki adet düzenleme bulunmaktadır. Bunlardan ilki bağımsız tamircilerin yedek parça tedarikine diğeri

ise teknik bilgi ve ekipmana erişimine ilişkindir.

2005/4 sayılı Tebliğ'in "Anlaşmaları Grup Muafiyeti Kapsamı Dışına Çıkaran Sınırlamalar" başlıklı 5. maddesinin 1. fıkrasının (h) bendi uyarınca; "*seçici dağıtım sistemi üyelerinin, motorlu taşıtların yedek parçalarını, bu parçaları motorlu araçların bakım onarımında kullanacak olan özel servislere satma serbestisinin kısıtlanması*" ağır ihaldir ve anlaşmayı grup muafiyeti dışına çıkarır.

Seçici dağıtım sistemi üyelerinin sistem dışında bulunan "dağıtıcılara" yedek parça satması yasaklanabilir ancak söz konusu parçaları bakım ve onarımda kullanacak olan bağımsız tamircilere (özel servislere)¹⁹¹ satışların kısıtlanması halinde anlaşma grup muafiyeti kapsamından çıkacaktır. Münhasır bir dağıtım sisteminin üyeleri tarafından yedek parçaların pasif satışının kısıtlanması da ağır bir ihaldir. Her iki durumda da, sağlayıcının dağıtım sistemi Tebliğ'in getirdiği muafiyetten yararlanamayacaktır¹⁹².

Aynı amaçla getirilmiş olan bir diğer düzenleme ise araç üreticisinin bağımsız tamircilere teknik bilgi ve ekipman sağlaması yükümlülüğüne ilişkindir. 2005/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin 2, 3 ve 4. fıkraları bağımsız tamircilerin araçların bakım ve onarımı için gerekli olan teknik bilgi ve ekipmana erişebilmesini ve böylece yetkili servislere alternatif oluşturabilmesini sağlayarak rekabetin artırılmasını hedeflemektedir. Anılan düzenlemeler uyarınca;

"Bu Tebliğ'in öngördüğü muafiyet, motorlu araç üreticisinin, motorlu araçların bakım ve onarımının yapılması ya da çevre koruma ölçütlerinin uygulanabilmesi için gerekli olan herhangi bir teknik bilgiye, teşhis cihazı ve diğer ekipmana, gerekli yazılıma ya da eğitime, bağımsız teşebbüslerin erişimini engellemesi durumunda uygulanmaz.

Bu erişim özellikle bir motorlu aracın elektronik kontrol ve teşhis cihazlarının kısıtlanmadan kullanımını, bu cihazların sağlayıcının standart prosedürlerine uygun bir biçimde programlanmasını, tamir ve bakım talimatlarını ve teşhis ve servis araç ve ekipmanlarını kullanmak için gerekli olan bilgiyi içermelidir.

Bağımsız teşebbüslerin erişimi, ayrımcılık yapılmadan, tam ve uygun bir şekilde sağlanmalı ve bilgi kullanılabilir bir şekilde verilmelidir. Eğer söz konusu unsur bir fikri hak kapsamındaysa veya bir know-how oluşturuyorsa, erişim kötüye kullanma

¹⁹¹ Özel servis ya da bağımsız tamirci terimlerinden anlaşılması gereken belirli bir markanın sağlayıcısı tarafından tayin edilmeden o markaya ait taşıtların bakım ve onarım hizmetlerini sağlayan bağımsız teşebbüştür.

¹⁹² 2005/4 Sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin Açıklanmasına Dair Kılavuz, s. 48.

yoluyla engellenmemelidir.”

Bağımsız tamircilere araçların bakım ve onarımı için gerekli olan teknik bilgi ve ekipmanı temin etme yükümlülüğü motorlu araç üreticisine aittir. Bununla birlikte 3. maddede yer alan seçici dağıtım tanımlamasında aynen şu ifadeye yer verilmiştir; *“sağlayıcının, bağımsız teşebbüslerden gelen, motorlu taşıtların bakım ve onarımının yapılması için gereken ya da çevre koruma mevzuatının öngördüğü teknik bilgiye, teşhis cihazına ve diğer ekipmana, gerekli yazılıma ya da eğitime erişim taleplerini karşılaması yükümlülüğü saklıdır.”* Bu durumda aynı yükümlülüklerin hem sağlayıcı hem de üretici için öngörülmüş olduğu sonucuna varmak gerekir. Bağımsız teşebbüsler, hangisinden talep etmenin daha uygun olduğunu düşünüyorlarsa ona başvurabilmelidirler. Örneğin motorlu aracın üreticisi Türkiye’de ise üreticiye, üreticisi Türkiye’de değil ise sağlayıcıya (ithalatçıya) başvurabilirler¹⁹³.

Bağımsız teşebbüslerin teknik bilgi, ekipman ve programlara erişimi yetkili servislerle eşit koşullarda sağlanmalıdır. Eğer teknik bilgi bağımsız teşebbüslerin bu bilgiyi kullanması için yeterli kapsamda verilmezse veya yeterli olandan fazlasının alınması zorlanırsa ya da yetkili servislere göre daha caydırıcı şartlarla verilirse tüm bu durumlar teknik bilgiye erişimin engellenmesi anlamına gelir ve grup muafiyetinden yararlanmayı önler.

4.2.4.2. İlgili Rekabet Kurulu Kararları ve AB Uygulaması

Würth Otomotiv, Türk Henkel ve Ixel adlı firmaların motorlu taşıt sağlayıcılarıyla yaptığı anlaşmalarla yetkili servislerin kendilerinden mal almaya zorlandığı ve şikayetçilerin pazara girişinin engellendiği iddiası üzerine Rekabet Kurulu tarafından yapılan ilk inceleme neticesinde verilen kararda¹⁹⁴, otomotiv bakım ve onarımında kullanılan çeşitli makinelerin, kimyasal madde ve yedek parçaların gerek 1998/3 (eski Tebliğ) gerekse 2005/4 sayılı Tebliğ kapsamında yedek parça teşkil ettiği, şikayet dilekçesinde belirtilen çeşitli kimyasal ürün ve yedek parça üreticilerinin, otomotiv firmaları ile anlaşması sonucu, yetkili servislerde sadece bu üreticilerin ürünlerinin satılmasını ve eş değer kalitedeki diğer ürünlerin satışının engellenmesi eyleminin her iki Tebliğ kapsamında da ihlal teşkil ettiği ifade edilmiştir.

Kararda genel olarak promosyonlu uygulamalar, bir zorlama içermedikleri ve satıcının ekonomik gücüyle paralel olarak pazarlama faaliyetlerini destekleme amacıyla yapıldığı için, bu tür **faaliyetlerin makul bir süre ile sınırlı olmaları**

¹⁹³ Aslan, İ.Yılmaz; (Otomotiv) s. 179.

¹⁹⁴ Rekabet Kurulu’nun 19.10.2006 tarih ve 06-77/1004-288 sayılı “Würth-Henkel-Ixel” kararı.

kaydıyla Rekabet Kanunu açısından bir ihlal teşkil etmeyeceği; ancak şikayete konu firmaların sağlayıcılarla merkezi anlaşmalar yaparak bu sağlayıcılara ait yetkili servislerde sadece kendi ürün grubunun satılmasını sağlamasının piyasayı kapama etkisi yarattığı ifade edilmiştir.

Kararın sonuç kısmında Kurul, anılan uygulamaların Rekabet Kanunu'nun 4. maddesine aykırılık teşkil ettiğini ve 1998/3 ve 2005/4 sayılı Tebliğler ile sağlanan muafiyetin de kapsamı dışında kalacağını ifade etmiş ancak bahse konu uygulamaların sonlandırılmasına dair ilgili taraflara yazılı görüş gönderilmesi yönünde karar vermekle yetinmiştir¹⁹⁵.

Konuya ilişkin bir diğer karar OYDER tarafından yetkili satıcıların servis faaliyetlerini arttırmak amacıyla iletişim faaliyetinde bulunulmasına menfi tespit verilmesi veya muafiyet tanınması talebi üzerine Rekabet Kurulu tarafından verilmiş olan karardır¹⁹⁶.

OYDER tarafından bildiri yapılan konu "*Yetkili Serviste Aracım Güvende*" ve "*Doğru Serviste Aracım Güvende*" sloganlarını içeren ve tüketici ile iletişime geçilmesini temin etmeye yönelik olan televizyon filmleri ile reklam kampanyalarıdır.

Rekabet Kurulu kararında bildiriye konu reklam kampanyası bakımından dikkate alınması gereken iki noktadan birinin 2005/4 sayılı Tebliğ ile gözetilen hedefler doğrultusunda yetkili servislerde sağlayıcılardan başka kaynaklardan elde edilen orijinal yedek parçaların ve eş değer kalitede yedek parçaların kullanılmasının engellenip engellenmediği hususu olduğu ifade edilmiştir.

Söz konusu endişe bakımından bildiriye konu kampanyanın "*doğru yedek parça*" kullanılması sloganı üzerine kurulduğu; doğru yedek parçalar arasında herhangi bir ayırım yapılmadığı ve iletişim faaliyetlerinin yetkili servislerin farklı kaynaklardan yedek parça temin etmelerini engellemediği belirtilmiştir.

Ancak kararda, kampanyada sağlayıcı firmaların logolarına yer verilmemesi

¹⁹⁵ İlgili kararda raportörün görüşü bölümünde konuya ilişkin iddiaların doğruluğunun tespiti açısından, Rekabet Kanunu'nun 40. maddesi uyarınca önaraştırma açılmasının ya da Kanun'un 9. maddesi uyarınca ilgili teşebbüslerin uyarılmasının yerinde olacağı ifade edilmiş, Kurul ilgili teşebbüslere uyarı yazısı gönderilmesi yönünde karar vermiştir. Hâlbuki Rekabet Kanunu'nun lafzına göre Kurul bir ihbar ya da şikayet üzerine ya yeterli delil varsa soruşturma açılmasına ya da yeterli delil yoksa önaraştırma açılmasına karar vermek zorundadır. Başka bir seçenek düşünülmemiştir. Maddenin son iki kelimesi "karar verir" şeklinde bir emir içermektedir. Kurul elindeki delillerin soruşturma açılmasına gerek olmadığı kararına yetecek kadar olduğunu düşünüyorsa, işin başında ön araştırma dahi yapmadan soruşturmaya yer olmadığına karar veremez. Bu nedenle ihlal olduğuna kanaat getirilmesine rağmen, önaraştırma dahi yapılmaksızın ilk inceleme neticesinde uygulamaların sonlandırılması yönünde yazılı görüş gönderilmesine karar verilmesi usule uygun değildir.

¹⁹⁶ Rekabet Kurulu'nun 29.03.2007 tarih ve 07-29/265-96 sayılı "OYDER" kararı.

gerektiği, aksi halde tüketicinin zihninde “doğru parça”nın araç sağlayıcısı kanalıyla sunulan yedek parça olduğu yönünde yanlış bir izlenim oluşabileceği ifade edilmiştir. Zira bu durum alternatif kaynaklardan elde edilen yedek parçaların sisteme girişi bakımından sıkıntı yaşatacaktır.

Kurul tarafından, yukarıda anılan şartın yerine getirilmesi halinde sağlayıcı logolarını içermeyen kampanyaya talep edilen menfi tespit belgesinin verilmesine karar verilmiştir. Bu karar Rekabet Kurulu'nun yaptığı düzenlemelerin ilgili teşebbüslerin reklam kararlarını dahi etkileyecek şekilde idari işlem maliyetleri doğurduğunu göstermesi bakımından oldukça çarpıcıdır.

Hyundai Assan'ın Yetkili Satıcı ve Yetkili Servis Sözleşmelerinin 2005/4 sayılı Tebliğ ile sağlanan muafiyetten yararlandığının tespiti talebi ile yapılan başvuru üzerine Rekabet Kurulu tarafından verilmiş olan kararda¹⁹⁷, Yetkili Servis Sözleşmesi'nin 9. maddesinde yer alan ve yedek parça asgari stok miktarının Hyundai Assan tarafından objektif kriterlere göre belirlenmesine ve Yönetmelik hükümlerine uygun olarak bulundurulmasına ilişkin yükümlülükler inceleme konusu yapılmıştır.

Kararda bu konuda yapılan değerlendirmede; 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un 15. maddesi ile bu Kanun uyarınca çıkarılan Sanayi Mallarının Satış Sonrası Hizmetleri Hakkında Yönetmeliğin 12, 16 ve 17. maddeleri uyarınca imalatçı veya ithalatçıların belirli bir yedek parça stoku bulundurmamak durumunda oldukları, nitekim söz konusu maddede de ilgili mevzuat hükümlerine atıfta bulunulmak suretiyle yetkili servisin taşınması gereken bir yedek parça stoku bulunduğu bahsedildiği ifade edilmiştir. Bu bağlamda söz konusu stok bulundurma yükümlülüğünün mevzuattan kaynaklanması nedeniyle, yetkili servise getirilen bir kısıtlama olarak kabul edilmeyeceği belirtilmiştir.

Rekabet Kurulu'nun Würth- Henkel kararında ise motorlu taşıt sağlayıcıları tarafından, yetkili servislerin kaporta aksamı hariç yedek parça ve sarf malzemelerini üçüncü teşebbüslerden almasının engellendiği iddiaları değerlendirilmiştir¹⁹⁸. Yapılan incelemelerde otomobil sağlayıcılarının, yetkili servisler eşdeğer kalitede yedek parça kullanmak istediklerinde eğer araç garanti kapsamında ise buna izin vermedikleri ancak bunun dışında araç garanti süresi içerisinde olsa da garanti kapsamı dışında yapılan bakım ve onarımlarda eşdeğer kalitede yedek parça kullanılabilirdiği tespit edilmiştir.

Sonuç olarak sağlayıcıların iskonto ve tedarik politikalarında Rekabet Kanunu'na ya da 2005/4 sayılı Tebliğ'e aykırı herhangi bir hususa rastlanmadığı

¹⁹⁷ Rekabet Kurulu'nun 11.07.2007 tarih ve 07-59/684-240 sayılı “Hyundai Muafiyet”kararı.

görülmüş ve kararda yer verilen fatura örneklerinin yetkili servislerin otomotiv sağlayıcıları dışındaki tedarikçilerden de ilgili ürün yelpazesindeki maddeleri satın alabildiklerini açıkça ortaya koyduğu ifade edilerek, şikayetin reddine karar verilmiştir.

Scania yetkili satıcısı Gönen Motorlu Araçlar'ın diğer araç bakım servislerine yedek parça satışı yapmadığı iddiası üzerine Rekabet Kurulu tarafından başlatılan ilk inceleme sonucunda verilen kararda; 2005/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin (h) bendi uyarınca sağlayıcılar tarafından tedarik edilen yedek parçaların yetkili servis ve yedek parça dağıtıcılarınca özel servislere satılması güvencesi getirildiği; buna göre sağlayıcının seçici dağıtım sistemi üyelerinin, yedek parçaları, bunları bakım ve onarım hizmetlerinde kullanacak özel servislere satışını kısıtlaması veya münhasır bir dağıtım sisteminin üyelerinin pasif yedek parça satışını kısıtlaması eylemlerinin grup muafiyetinden yararlanamayacağı ifade edilmiştir. Ancak kararda, sağlayıcı tarafından yetkili servislerine böyle bir kısıtlama getirmiş olduğunun tespit edilemediği ifade edilerek şikayetin reddine hükmedilmiştir¹⁹⁹.

Rekabet Kurulu, konuya ilişkin olarak verdiği diğer bir kararında ise araç sağlayıcısının bağımsız tamircilere yedek parça satışı yapmaması yönündeki şirket politikasını değerlendirmiş ve doğrudan satış yapmamaya yönelik bu tercihin 2005/4 sayılı Tebliğ anlamında herhangi bir sakınca yaratmadığını ifade etmiştir. Bu yönde karar verilmesinin temel nedeni yetkili satıcılık sözleşmesinde yedek parça satıcılarına, bir motorlu aracın tamirati veya bakımı için kullanması şartı ile orijinal yedek parçaları bağımsız servise satmak hakkının tanınmış olmasıdır. Kurul'a göre bu koşullarda yedek parça sağlayıcılarının doğrudan ve/veya yetkili satıcılık ve yetkili servis ağı ile satış yapma imkanı bulunmaktadır²⁰⁰.

Bağımsız teşebbüslerin yetkili servislerle rekabet edebilmeleri hedefine yönelik düzenlemelere ilişkin değerlendirmeler içeren en son tarihli karar ise Rekabet Kurulu'nun Hyundai Assan aleyhine başlattığı ön araştırma sonucunda verilen karardır²⁰¹. Anılan kararda Rekabet Kurulu; yedek parça tedariki bakımından 2005/4 sayılı Tebliğ'in sağlayıcıya bir yükümlülük getirmediğini, engelleyici eylemler içerisinde bulunmama yükümlülüğü getirdiğini, buna karşılık teknik bilgi talebinin karşılanması bakımından, sağlayıcının bir yükümlülük altında olduğunu ifade etmiştir. *Kurul'a göre; "2005/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin ikinci, üçüncü ve*

¹⁹⁸ Rekabet Kurulu'nun 01.11.2007 tarih ve 07-83/1005-390 sayılı "Würth- Henkel" kararı.

¹⁹⁹ Rekabet Kurulu'nun 24.1.2007 tarih ve 07-09/49-16 sayılı "Scania İlk İnceleme" kararı.

²⁰⁰ Rekabet Kurulu'nun 24.7.2008 tarih ve 08-47/670-263 sayılı "Toyotasa Önaraştırma" kararı.

²⁰¹ Rekabet Kurulu'nun 14.8.2008 tarih ve 08-50/738-294 sayılı "Hyundai Assan Önaraştırma" kararı.

dördüncü fıkralarında yer alan düzenlemeler net olmakla birlikte, uygulamada teknik bilginin nasıl sağlanacağı ve neleri içermesi gerektiği değerlendirilmesi gereken başka bir noktayı oluşturmaktadır. Bununla birlikte ne 2005/4 sayılı Tebliğ ne de bu Tebliğ'e ilişkin açıklayıcı Kılavuz'da teknik bilginin bağımsız teşebbüslere ne şekilde verileceğine ilişkin herhangi bir açıklama yer almamaktadır. Esasen söz konusu işlemin niteliği göz önüne alındığında, aktarımın seklinin düzenlenmesi makul görünmemektedir. Önemli olan araçların bakım-onarımı için gerekli olan söz konusu bilgilerin makul bir şekilde erişiminin sağlanmasıdır”.

2007 yılında Komisyon tarafından Daimler Chrysler²⁰², Fiat²⁰³, Toyota²⁰⁴ ve General Motors²⁰⁵ aleyhine verilen dört karar da bağımsız tamircilerin yetkili servislerle etkin rekabet edebilmeleri hedefine yöneliktir. Bu hedefin gerçekleşmesindeki temel faktörün bağımsız tamircilerin araçlara ilişkin teknik bilgiye yetkili servislerle eşit şartlarda ulaşabilmesi olduğunun altını çizen Komisyon, aksi uygulamaları şikayet konusu edilen teşebbüslerden bu yönde taahhüt almıştır²⁰⁶. Komisyon'un ön değerlendirmesi üzerine bu teşebbüsler tarafından 31 Mayıs 2010 tarihine kadar geçerli olmak üzere şu taahhütlerde bulunulmuştur;

1. Teknik bilgilere²⁰⁷ ilişkin internet siteleri araba modelleri ve tamir kısımlarına ilişkin tüm bilgileri içerecek şekilde düzenlenecektir.
2. Dört teşebbüs kendi yetkili tamircilerine verdikleri her türlü teknik bilgiye bağımsız tamircilerin de erişimini garanti edeceklerdir.
3. Bu bilgiler hiçbir ayırmacılık olmaksızın orantılı olarak sağlanacaktır.
4. Teknik bilgiler gecikme olmaksızın, kullanılabilir biçimde sağlanacaktır.

4.2.4.3. Değerlendirme

4.2.4.3.1. Yedek Parça Tedarik Kanallarının Rekabete Açılması Bakımından

AB'de Komisyon tarafından kaleme alınan 1400/2002 sayılı Tüzük'e ilişkin Değerlendirme Raporu'nda, yedek parça tedarik kanallarının rekabete açılmasını

²⁰² OJ C 66/08, 22.3.2007, p. 18.

²⁰³ OJ C 66/09, 22.3.2007, p. 21.

²⁰⁴ OJ C 66/10, 22.3.2007, p. 24.

²⁰⁵ OJ C 66/11, 22.3.2007, p. 27.

²⁰⁶ Press Release - IP/07/1332 - 14.09.2007.

²⁰⁷ Söz konusu taahhütlerde teknik bilgilerin erişime açılmasının kapsamı da açıklanmaktadır; internet sitelerinde daha fazla teknik bilgi bulunmalıdır (ithalatçının yerel dili, ürün yelpazesi, vb.), teknik bilgilere ilişkin internet sitelerine erişim herhangi bir şarta bağlanamaz ve yetkili tamirciler ile bağımsız tamirciler arasında ayırmacılık yapılamaz, dört teşebbüs, yetkili tamircilere verilen her türlü teknik bilginin teknik bilgilere ilişkin internet sitelerinde gecikme olmaksızın yer almasını temin etmeyi garanti ederler.

düzenleyen hükümlere ilişkin yapılan incelemeler neticesinde sektördeki rekabetin aynı seviyelerde olduğu tespit edilmiştir.

Yedek parça veya ekipman üreticilerinin satış sonrası pazarlara doğrudan satış yapabilmesini öngören hüküm açısından yapılan değerlendirmede, söz konusu teşebbüslerin motorlu taşıt üreticileri karşısındaki konumlarında bir değişiklik olmadığı belirtilmiştir. Ancak Komisyon, yedek parça üreticilerinin ana müşterisi olan bağımsız tamircilerin pazar payı kaybetmelerine rağmen piyasadaki pozisyonlarını korumasının olumlu bir gelişme olduğu görüşündedir. Bununla birlikte, söz konusu gelişmenin Tebliğ ile getirilen hükümden ziyade dünya otomobil piyasasındaki değişimlerle bağlantılı olduğu düşünülmektedir. Ayrıca yedek parça üreticilerinin pazardaki konumunun güçlenmemesinin bir diğer sebebi olarak da, motorlu taşıt üreticilerinin yedek parçalar üzerinde sahip olduğu fikri mülkiyet hakları ve sektörde yaygın olarak kullanılan fason üretim anlaşmaları neticesinde bazı yedek parçaların halen üreticilerin dağıtım ağına bağımlı olması gösterilmiştir. Son olarak Komisyon, söz konusu hüküm olmasaydı da, dikey anlaşmalara ilişkin genel muafiyet rejimi uyarınca aynı sonuçlara ulaşılabileceğini belirtmiştir.

Yetkili servislerin orijinal veya eşdeğer kalitedeki yedek parçaları diledikleri teşebbüsten alabilmesini sağlayan hüküm bakımından yapılan değerlendirmede, her ne kadar yetkili servislerin bağımsız teşebbüslerden yaptıkları yedek parça alımlarında artış gözlemlense de, bu oranın yeterli seviyede olmadığı ifade edilmiştir. Motorlu taşıt sağlayıcısının tüm yedek parça ürün portföyüne sahip olması, yetkili servislerine bağımsız teşebbüslerden daha avantajlı koşullar sunabilmesi gibi sebeplerle, yetkili servisler halen alımlarının büyük çoğunluğunu söz konusu teşebbüslerden yapmaktadır. Esasen ana sanayiye parçaları temin eden birçok yan sanayi şirketi ana sanayi ile ilişkisini bozmama adına da kendiliğinden piyasaya mal vermeye yanaşmamaktadır. Sözleşmeler bir yıllık yapılmaktadır, birçok yedek parça üreticisinin ana sanayi bakımından alternatifleri de bulunmaktadır. Böyle bir durumda yan sanayi şirketlerinin sözleşmelerinde bir kısıtlama olmasa dahi piyasaya mal vermelerini beklemek gerçekçi değildir.

Yedek parça sağlayıcılarına ürettikleri parçalar üzerine kendi marka ve logolarını koyabilme serbestisi sağlayan hüküm bakımından yapılan değerlendirmede ise, Komisyon, ilgili hükmün yetkili servisler veya bağımsız tamircilerin söz konusu teşebbüsü ayırt etmesini sağlamakta başarıya ulaşmış olmadığı hususunun şüpheli olduğunu belirtmektedir. Zira Komisyon, aynı sonuca bağımsız tamircilerin

teknik bilgi ve ekipmana erişimini sağlayan hüküm uyarınca da ulaşılabileceği görüşündedir. Şöyle ki, motorlu taşıt üreticileri, talep edilmesi halinde, teknik bilgi kapsamında ilgili parçanın hangi teşebbüs tarafından üretildiğini belirtmek durumundadır.

Türkiye’de 2005/4 sayılı Tebliğ’in marka içi rekabete ilişkin yukarıda belirtilen hükümlerinin Tebliğ’in yürürlüğe girdiği tarihten bu yana geçen 3 yıllık süreçte değerlendirmesi yapıldığında, yine AB’deki Değerlendirme Raporu ile benzer sonuçlar ortaya çıktığı görülmektedir.

2005/4 sayılı Tebliğ ile birlikte yedek parça veya ekipman üreticilerinin özellikle yetkili servislere doğrudan satış yapabilmemesinin önü açılmıştır. Zira daha önce de belirttiğimiz gibi, eski sistemde motorlu taşıt sağlayıcıları yedek parça üreticilerinin kendi dağıtım ağlarına satış yapmasını yasaklıyordu. Aynı şekilde, önceki düzenlemelerde eşdeğer kalitede yedek parça tanımı bulunmadığı için, yeni dönemde yetkili servislerin eşdeğer kalitede yedek parçalara erişimi de kolaylaşmıştır. Yine yedek parça üreticileri tarafından motorlu taşıt üreticilerine sağlanan ya da aynı üretim bandında üretilen yedek parçaların orijinal olarak değerlendirilmesi de yetkili servisler ve bağımsız tamirciler açısından olumlu sonuçlar doğurmuştur.

Tüm bu düzenlemelere rağmen, Türkiye’de yedek parça tedarik kanallarının rekabete açılmasından beklenen faydanın gerçekleşmediği görülmektedir. Yetkili servislerin büyük çoğunluğu halen yedek parça alımlarını ilgili marka motorlu taşıt sağlayıcısından gerçekleştirmektedir. Geriye kalanların ise bağımsız teşebbüslerden yaptıkları alımlar çok küçük bir miktara tekabül etmektedir. Zira yetkili servislere sağlanan ticari avantajlar bakımından bağımsız yedek parça üreticilerinin motorlu taşıt sağlayıcıları ile rekabet edebilmesi halen mümkün değildir. Dolayısıyla 2005/4 sayılı Tebliğ’den öncesi ile sonrası arasında kayda değer bir değişiklik bulunmamaktadır.

Bağımsız yedek parça üreticilerinin satış sonrası pazarlara yönelik satışlarında da fark edilir ölçüde artışlar yaşanmamıştır. Türkiye’de faaliyet gösteren motorlu taşıt üreticileri çoğu yedek parçayı fason anlaşmalar vasıtasıyla ürettirdiği ve yine birçok yedek parçaya ilişkin fikri mülkiyet haklarına sahip olduğu için, bağımsız teşebbüslerin 2005/4 sayılı Tebliğ’deki düzenlemelerden tam anlamıyla faydalanması mümkün olmamıştır. Ayrıca geçmişten gelen ticari alışkanlıklar ve bağımsız yedek parça üreticilerinin önemli müşterileri olan motorlu taşıt üreticilerini kaybetmeme isteği de bu sonuca yol açmıştır.

Yedek parça üreticilerinin ürettikleri parçalar üzerine marka ve logolarını koyabilmesi de diğer hükümler gibi istenilen sonucu sağlamamıştır. İlgili teşebbüslerin satış sonrası piyasalara girişlerini kolaylaştırmak amacıyla getirilen bu hükmün, uygulamada yarattığı önemli bir değişiklik olmamıştır. Zira bağımsız teşebbüslerin zaten teknik bilgiye erişimi düzenleyen hüküm uyarınca sahip olabileceği bu bilgiler, yetkili servisler tarafından da kullanılmaya değer görülmemiştir.

Sonuç olarak, 2005/4 sayılı Tebliğ’de yedek parça tedarik kanallarının rekabete açılması amacıyla getirilen hükümlerin hiçbiri beklenen faydayı sağlayamamıştır. Söz konusu hükümlerden marka ve logo kullanımına ilişkin olanının rekabet düzeni ile doğrudan bağlantısı olmaması sebebiyle diğer teknik düzenlemelerin konusu yapılması daha uygun bir çözüm olarak gözükmektedir. Yedek parça üreticilerinin satış sonrası pazarlara erişimi ve yetkili servislerin yedek parça teminine ilişkin hükümler ise dikey anlaşmalara ilişkin genel kurallar uyarınca da getirilebilecek düzenlemelerdir. Dolayısıyla mevcut durumda, dikey anlaşmalara ilişkin genel muafiyet kurallarından ayrılıp sektöre özel bir düzenleme yapılmasının sektördeki yedek parça tedarik kanallarının rekabete açılması bakımından önemli bir olumlu etki doğurmadığı görülmektedir. Yetkili servislerin bazı parçaların eş kalitede olanlarını kullanmalarında görülen kısmi artışın sebebi daha çok ispat yükünün bayi üzerinden alınması, üretici firmanın beyanı ile yetinilmesi yönündeki kural sayesinde olmuştur. Sağlayıcıların da bu gibi parçaların fiyatlarını düşürmek suretiyle rekabete girişmeleri nedeni ile kısmi bazı olumlu sonuçların alındığı söylenebilir.

4.2.4.3.2. Bağımsız Tamircilerin Yetkili Servislerle Rekabet Edebilmesinin Temin Edilmesi Bakımından

1400/2002 sayılı Tüzüğün Uygulanmasına İlişkin Komisyon Değerlendirme Raporu’nda sağlayıcıların bağımsız tamircilerin teknik bilgiye erişebilmelerini temin etmesini zorunlu kılan maddesinin olumlu etkileri yanında, 1 Eylül 2009 tarihinden itibaren 715/2007 sayılı Tüzüğün²⁰⁸ sağlayıcılara bu teknik bilgileri her bir yeni model için yayımlamak konusunda yükümlülük getirdiği de belirtilmiştir. Raporla teknik bilgiye erişim sağlanmasındaki yetersizliği Tüzük düzenlemelerinin yanı sıra AB Kurucu Anlaşması’nın 81 (1) ve 81 (2) maddeleri kapsamında da inceleyerek sektöre bu konuda rehberlik eden dört adet Komisyon kararının²⁰⁹ da Eylül 2007 de yayımlandığı hatırlatılmış ve sonuç olarak Tüzük’te yer verilen belirli düzenlemeler olmasa dahi Komisyon’un 81. ve/veya 82. maddeye dayanmak sureti ile gerekli

yaptırımları uygulayabileceği sonucuna varılmıştır.

Komisyon raporunda yer verilen tespitlere göre AB pazarında yedek parça üreticileri satış sonrası pazardaki paylarını arttırmışlardır ve bağımsız rakiplerine yedek parça temin etmeyi reddeden az sayıda yetkili servis bulunmaktadır. Her ne kadar 1400/2002 sayılı Tüzüğün bağımsız teşebbüslere yedek parça satışını garanti eden sektör spesifik ağır sınırlaması hukuki durumu açıklığa kavuştursa da, sağlayıcının seçici dağıtım sisteminde dağıtıcılarının son kullanıcılara yapacakları satışları kısıtlayamayacakları yönündeki genel kural da rekabeti aynı derecede koruyacaktır.

Institut für Kraftfahrwesen Aachen (IKA) tarafından Komisyon için hazırlanan ve Komisyon'un değerlendirme raporunda kullanılan kaynaklardan biri olan raporda²¹⁰ ise bağımsız tamircilerin rekabete ne ölçüde dahil olabildikleri hususu masaya yatırılmış ve bu amaca hizmet eden temel kural olan araç üreticilerinin bağımsız tamircilere teknik bilgi sağlama yükümlülüklerinin arzu edilen oranda yerine getirilmediği tespit edilmiştir. Rapora göre bağımsız tamircilere teknik bilgiye erişim sağlansa dahi bu bilgi, bağımsız tamircilerin yetkili servislerle etkin şekilde rekabet edebilmelerine olanak sağlayacak detayı içermemektedir. Teknik bilgiye erişim konusu, özellikle üç yaşını doldurmuş ve bu suretle üreticinin garantisi kapsamından çıkmış olan taşıtlar için önem arz etmektedir. Bu noktada, birden çok markaya yönelik hizmet veren küçük tamircilerin zarara uğradıkları açıktır. Zira bu tamirciler için her bir markanın özel aletlerinin ve bilgi sistemlerinin elde edilmesi çok masraflıdır. Bu sebeple, küçük tamirciler birden fazla markanın tamirinde kullanılabilecek genel nitelikte araç ve gereçlere yönelmektedir.

Bağımsız tamirciler için önemli bir problem de teknik bilgi fiyatlarıdır, teknik bilginin sınıflandırılması ve fiyatlaması bağımsız tamircilerin ihtiyacı olandan daha fazla bilgi almasına yol açmayacak şekilde yapılmalıdır²¹¹. Eksik biçimde tasarlanmış bilgi sistemleri veya yetersiz fiyat modelleri yüzünden bağımsız tamirciler teknik tamir bilgilerini servis faaliyetlerini rekabetçi bir şekilde ifa edebilecek fiyatlarla elde edememektedir.

Bağımsız tamircilerin yedek parçaya erişimleri bakımından Türk rekabet hukuku mevzuatı ile de aynı sonuca varılmaktadır. Zira genel nitelikteki grup muafiyeti

²⁰⁹ Comp/39.140-39.143, Daimler Chrysler, Fiat Toyota ve Opel

²¹⁰ Institut für Kraftfahrwesen Aachen, "Final report: Do motor vehicle suppliers give independent operators effective access to all technical information as required under the EC competition rules applicable to the motor vehicle sector?", Ekim 2004.

²¹¹ International Federation of Automotive Aftermarket Distributors, BER 1400/2002/EC Opportunities for Independent Automotive Parts Distributors&Other Independent Aftermarket Operators, s.7.

tebliği olan 2002/2 sayılı Tebliğ'in 4. maddesinde seçici dağıtım sistemi üyesinin perakende seviyesinde faaliyet gösteren sistem üyesinin son kullanıcılara yapacakları aktif veya pasif satışların kısıtlanması ağır sınırlamalardan biri olarak düzenlenmiştir. Bağımsız tamircilerin yedek parçaları araçların bakım ve onarımında kullanacakları ve dolayısıyla yeniden satıcı olarak değil, son kullanıcı olarak değerlendirilecekleri göz önüne alındığında, sistem üyelerinin bu tamircilere yapacakları satışların kısıtlanması muafiyetten yararlanamayacaktır. Münhasır sistemde ise sistem üyelerinin kendi bölgelerinde faaliyet gösteren yetkisizlere satış yapmaları kısıtlanamayacak, ancak diğer münhasır bölgelere yapacakları aktif satışlar kısıtlanabilecektir. Dolayısıyla 2005/4 sayılı Tebliğ'in ilgili hükmü olmasa dahi genel nitelikli grup muafiyeti kuralları ile bağımsız teşebbüslerin yetkili servislerle rekabeti korunabilecektir. Yetkili servislerin bağımsız tamircilere tamir amaçlı olarak yedek parça satışları (banko satışları) ortalama %15 civarındadır. Bu ortalama da Tebliğ öncesinden pek farklı bir noktada değildir.

Teknik bilgi ve ekipmana erişim bakımından ise durum daha belirsizdir. 2005/4 sayılı Tebliğ ile bağımsız teşebbüslerin teknik bilgiye erişimlerinin ne derece mümkün kılındığı hakkında bir değerlendirme yapmak şu aşamada olası gözükmemektedir. Zira bu konuda henüz bir Rekabet Kurulu kararı bulunmadığı gibi, araç üreticilerinden bağımsız tamircilerin bu yönde bir talepleri olduğuna dair bilgi de alınamamıştır. Her ne kadar bu konunun Komisyon Değerlendirme Raporu'nda olduğu gibi Rekabet Kanunu'nun özellikle 6. maddesi uygulanarak çözümlenebileceği düşünülebilirse de, AB'de 20 Haziran 2007 tarihinde kabul edilen Motorlu Taşıtlar Bakım ve Onarımında Teknik Bilgilere Erişime İlişkin 715/2007 sayılı Tüzük'te²¹² olduğu gibi detaylı yükümlülükler içeren bir düzenleme bulunmadıkça, 2005/4 sayılı Tebliğ ile sağlanan netliğin elde edilmesi zor olacaktır. Anılan Tüzük, 18. maddesi uyarınca 3 Ocak 2009'da yürürlüğe girmiştir.

715/2007 sayılı Tüzük ile araç üreticilerine bağımsız tamircilerin araçların bakım ve onarımına ilişkin standart teknik bilgiye erişimlerinin sağlanması yükümlülüğü getirilmiştir²¹³. Anılan Tüzüğün "Tanımlar" başlıklı 3. maddesinde araç bakım ve onarım bilgisi; *"araç üreticisinin yetkili servislerine ve satıcılarına sağladığı araçtaki sorunun teşhisi; aracın servisi, muayenesi, periyodik bakımı, tamiri ve yeniden programlanması ya da yeniden kurulumu için gerekli olan, daha sonra yapılacak değişiklik ve eklemelerin de dahil olduğu tüm bilgiler"* olarak tanımlanmıştır.

²¹² Regulation (EC) No 715/2007 on Type Approval of Motor Vehicles with Respect to Emissions from Light Passenger and Commercial Vehicles and on Access to Vehicle Repair and Maintenance Information.

²¹³ Press Releases, IP/07/1332- 14.09.2007.

“Üreticinin Yükümlülükleri” başlıklı 6. maddede de bu yükümlülük ayrıntılı olarak açıklanmış, bilgilerin üreticilerin internet siteleri vasıtası ile OASİS formatında bağımsız tamircilere aktarılacağı belirtilmiş ve 7. maddede ise teknik bilgiye erişim ücretlerinin makul ve orantılı olması ve bilgilerin günlük, aylık ve yıllık bazda fiyatları içerecek şekilde bağımsız tamircilere ulaştırılması gerektiği düzenlenmiştir.

Bu koşullarda 1400/2002 sayılı Tüzüğün mevcut düzenlemeleri arasında, yürürlükten kalkmasından sonraki dönemde de geçerliliğini koruyacağına en fazla kesin gözü ile bakılabilecek yükümlülüğün bağımsız tamircilere teknik bilgi sağlama yükümlülüğü olduğunu söylemek mümkündür.

4.2.5. Sağlayıcının Dağıtım Ağı Üzerindeki Baskısının Azaltılması

4.2.5.1. Konuya İlişkin Düzenlemeler

Araç bayilerinin üreticilerine karşı bağımsızlığının sağlanması, rekabet açısından blok muafiyet düzenlemelerinin bir hedefi değildir. Burada amaç bayileri güçlendirerek, dolaylı olarak rekabet gücü yaratmaktır²¹⁴. Bu rekabet gücünün sağlanması amacı ile getirilen düzenlemeler 2005/4 sayılı Tebliğ’in “Muafiyetin Genel Koşulları” başlıklı 4. maddesinde düzenlenmektedir. Bu kapsamda değerlendirilmesi gereken düzenlemeler; sözleşme ve feshi ihbar süreleri, feshi ihbarın gerekçeli olması yükümlülüğü, ağ üyesinin sözleşmeden doğan hak ve borçları devir hakkı ve hakem şartı olarak sıralanabilir.

4.2.5.1.1. Sözleşme ve Feshi İhbar Sürelerine İlişkin Asgari Süreler

Tebliğin 4. maddesinin 3. fıkrasına göre; *“muafiyet sağlayıcı ile dağıtıcı veya yetkili servis arasında yapılan anlaşmanın, 1) en az beş yıl süreli olması ve anlaşmada yer alacak olan yenilememe isteğini anlaşmanın sona ermesinden asgari altı ay önce bildirmeyi her iki tarafın da kabul etmesi koşuluyla uygulanır.”*

Sözleşme süresinin beş yıldan kısa olması halinde muafiyetin ön şartı yerine getirilmemiş sayılacaktır. Sözleşmenin süre maddesinin beş yılı aşan belirli bir süreyi kapsayacak şekilde kaleme alınması yeterli değildir. Ayrıca “yenilememe

²¹⁴ İnan, Nurkut; Motorlu Taşıtlar Muafiyeti Tebliği-I, Rekabet Forumu, Kasım 2008, S.45, s. 7.

²¹⁵ Bu hükmün düzenleme amacı yapılmış olan yatırımların büyük olduğu, bayilik, yetkili servislik veya yetkili distribütörlük gibi sözleşmelerde bu yatırımların korunması ve geri dönüşü için yeterli süre verilmesidir. Bu itibarla bakıldığında feshi ihbar sürelerine ilişkin hükmün sadece yukarıda sayılanlarla (yani çok büyük yatırım yapmak zorunda bırakılanlarla) sağlayıcıları arasındaki sözleşmelerde bulunması gerekmektedir. Örneğin yedek parça temin sözleşmelerinde bu gibi süreye ilişkin zorunlulukların aranması sözleşmenin mahiyetine uygun değildir. Belki de sözleşme konusu model beş sene süresince üretilmeyecektir.

isteğinin” anlaşmanın sona ermesinden en az altı ay önce bildirme zorunluluğu da anlaşmaya yazılmak zorundadır²¹⁵. Altı aylık süre geçtikten sonra artık yenilememe isteği bildirilemeyecektir. Diğer bir ifade ile sözleşme belirsiz bir süre için otomatik olarak uzamış sayılacaktır²¹⁶. Bu nedenle süre geçtikten sonra yapılacak olan ihbarlar, belirsiz süreli bir sözleşmenin “feshi ihbarı” olarak algılanacak ve bu sözleşmeler için öngörülen koşullara tabi olacaktır.

Tebliğ’in 4. maddesinin 3. fıkrasına göre; “*muafiyet sözleşmesinin belirsiz bir süre için yapılması halinde feshi ihbar süresinin her iki taraf için de en az iki yıl olması ancak bu sürenin; sağlayıcının anlaşmaya son vermesi durumunda kanundan veya anlaşmadan dolayı uygun bir tazminat ödemek zorunda olduğu veya dağıtım sisteminin önemli bir kısmını ya da tamamını yeniden düzenlemesinin zorunlu olması nedeniyle sağlayıcının anlaşmayı sona erdirmesi hallerinde en az bir yıla indirilmesi, koşullarıyla uygulanır.*”

Belirsiz süreli olarak yapılmış olan sözleşmelerde kural olarak en az iki yıl feshi ihbar süresi öngörülmesi gerekmektedir. Feshi ihbar süresi belirli şartlarla en az bir yıla indirilebilecektir. Bunun için iki koşuldan birisinin varlığı yeterlidir. Birincisi, sağlayıcının anlaşmaya son vermesi durumunda kanundan veya anlaşmadan dolayı uygun bir tazminat ödemek zorunda olduğu hallerde feshi ihbar süresi en az bir yıla indirilebilir. Feshi ihbar süresini en az bir yıla indirmenin ikinci gerekçesi ise, sağlayıcının dağıtım sisteminin önemli bir kısmını ya da tamamını yeniden düzenlemesinin (reorganizasyon) zorunlu olmasıdır.

2005/4 sayılı Tebliğ’in Açıklanmasına Dair Kılavuz’da reorganizasyonun ne zaman zorunlu olarak nitelendirilebileceğine ilişkin bir açıklık bulunmamakla birlikte, AB’de 1 Ekim 2002’de yürürlüğe giren 1400/2002 sayılı Komisyon Tüzüğü’ne yönelik olarak AB Komisyonu Rekabet Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan Açıklayıcı Broşür’de, reorganizasyonun tanımı ve koşulları üzerinde durulmuştur. Broşür’ün 59. sayfasında (soru 68), bir reorganizasyon ihtiyacının, üreticinin içsel kararları veya belirli bir bölgedeki büyük bir fabrikanın kapanması gibi dışsal etkiler nedeniyle gerçekleşip gerçekleşmediği önemli olmaksızın, sağlayıcının rakiplerinin davranışlarından ya da diğer ekonomik gelişmelerden

²¹⁶ Doktrinde 5 yıllık bir sözleşmede fesih bildirim yapılmadığı ve sözleşmenin uzadığı durumda sözleşmenin belirsiz süreli sayılmayacağı ve dolayısıyla iki yıllık feshi ihbar süresine tabi olunmayacağı aksine her beş yıllık süre için yine altı aylık fesih bildirim söz konusu olması gerektiğine yönelik bir görüş bulursa da (Bkz İnan, Nurkut; a.g.m.) kanaatimizce bu durumda sözleşmenin belirsiz süreli hale geldiğinin kabulü gerekir ve sözleşme 2 yıllık feshi ihbar süresi verilerek sona erdirilmelidir. Aksi halde sağlayıcıların 5 yıllık sözleşmeleri yenileyerek uzun süreli hale getirmeleri ve buna rağmen 6 aylık feshi ihbar süresine tabi olmaları sonucuna varılması gerekir ancak bu sonuç kötüye kullanmalara açıktır ve Tebliğ’in amacı ile bağdaşmaz.

²¹⁷ Açıklayıcı Broşür uyarınca dağıtım sisteminin önemli bir kısmından kastedilen ise, sağlayıcının dağıtım ağının kendi özel yapısı içinde, işin hem coğrafi hem de ekonomik boyutları göz önüne alınarak değerlendirilmesi sonucunda ortaya çıkan yapıdır.

kaynaklanması gerektiği belirtilmiş ve reorganizasyon ihtiyacını doğurabilecek durumların çeşitliliğinden bahisle, tüm olası reorganizasyon sebeplerinin bir liste halinde sayılmasının gerçekçi olmayacağı ifade edilmiştir.

Ayrıca Komisyon, bir reorganizasyon ihtiyacının gerçekten oluşması için gerekli olan dağıtım sisteminin tamamı veya önemli bir kısmının²¹⁷ yeniden yapılandırılması için gereken koşulların oluşup oluşmadığının objektif olarak değerlendirilmesi gerektiğini, olası bir uyuşmazlık halinde sağlayıcının reorganizasyonu zorunlu olarak nitelendirmesinin ihtilafı çözüme bağlamak için yeterli olmayacağını ifade etmiş ve böyle bir durumda tarafların belirleyeceği bir hakem ya da yerel mahkemenin görüşünün gerektiğini belirtmiştir²¹⁸.

2005/4 sayılı Tebliğ'in Açıklanmasına Dair Kılavuz'un 6. sorusuna verilen cevapta sözleşmelere ve tebligat sürelerine ilişkin asgari sürelerin yalnızca yeni motorlu taşıt sağlayıcıları ile bunların dağıtıcıları ya da yetkili servisleri arasındaki anlaşmalar için geçerli olduğu belirtilmektedir.

4.2.5.1.2. Feshin Detaylı ve Objektif Gerekçeleri İçermesi

2005/4 sayılı Tebliğ'in 4. maddesinin 3. fıkrasının (b) bendi uyarınca *"sağlayıcı ile dağıtıcı veya yetkili servis arasında yapılan anlaşmada, sağlayıcının karşı tarafın bu Tebliğ uyarınca sınırlanamayacak davranışlarda bulunması nedeniyle anlaşmayı feshi ihbarla sona erdirmesini engellemek için bu bildirim feshin detaylı ve objektif gerekçelerini içerecek biçimde yazılı olarak yapması yükümlülüğünün getirilmesi"* muafiyetin genel koşullarından biridir.

2005/4 sayılı Tebliğ'in Açıklanmasına Dair Kılavuz'da gerekçeli nedenler sunma yükümlülüğünün, özellikle belirsiz süreli anlaşmaların hiçbir gerekçe gösterilmeksizin feshedilmesini ve bu şekilde anlaşmaların fiilen 2 yıl süreli olmasını önlemek amacıyla getirilmiş bir düzenleme olduğu ifade edilmiş ve sağlayıcının belirli süreli anlaşmayı yenilemek istemediği takdirde sebep göstermek zorunda olmadığı eklenmiştir²¹⁹.

²¹⁸ Distribution and Servicing of Motor Vehicles in the European Union, Commission Regulation (EC) No: 1400/2002 of July 2002, on the application of Article 81(3) of the Treaty to Categories of Vehicle Agreements and Concerted Practice in Motor Vehicle Sector, Explanatory Brochure, s.59.

²¹⁹ Belirsiz süreli bir sözleşme söz konusu olduğunda, bize göre, iki yıl süreli feshi ihbarın içeriğinin feshin detaylı ve objektif gerekçelerini içerecek biçimde yazılması zorunlu değildir. Sadece sözleşmeye son verme iradesinin net bir şekilde bildirilmesi yeterlidir. Sürelere uymak şartı ile tarafların belirsiz süreli sözleşmeyi sona erdirirken (tebliğde belirtilenler dışında) herhangi bir gerekçe bildirmeleri gerekmediğini düşünüyoruz. Çünkü hiç kimse bir sözleşmeyi iylebet devam ettirmek zorunda değildir. Belirsiz süreli bir sözleşmeyi sona erdirmek için sözleşme ile belirtilmiş olan feshi ihbar süresine uymak dışında başka bir "haklı gerekçeye" ihtiyaç bulunmamaktadır. Devamı için bkz. dipnot 45.

2005/4 sayılı Tebliğ'in Açıklanmasına Dair Kılavuz'da bu koşulun dağıtıcı ya da yetkili servislerin taraf olduğu kısıtlayıcı anlaşmalar için geçerli olduğu ifade edilmiştir.

4.2.5.1.3. Sözleşmeden Doğan Hak ve Borçları Devir Hakkı

2005/4 sayılı Tebliğ'in 4. maddesinin 3. fıkrasının (a) bendi uyarınca; muafiyet *“sağlayıcı ile dağıtıcı veya yetkili servis arasında yapılan anlaşmada, dikey anlaşmadan doğan hakların ve yükümlülüklerin, dağıtım sisteminde bulunan ve dağıtıcı veya yetkili servis tarafından seçilen başka bir dağıtıcıya veya yetkili servise aktarılmasına sağlayıcının rıza göstermesi”* koşulu ile uygulanır.

2005/4 sayılı Tebliğ'in Açıklanmasına Dair Kılavuz'da bu koşulun dağıtıcı ya da yetkili servislerin taraf olduğu kısıtlayıcı anlaşmalar için geçerli olduğu belirtilmektedir. Dağıtıcı ya da yetkili servis sözleşmeden doğan hak ve yükümlülüklerini kime devredeceğine kendisi karar vermekte özgür olmakla birlikte, devralacak olanın sağlayıcının başka bir yetkili servisi veya dağıtıcısı olması zorunluluğu bulunmaktadır. Böylece getirilen bu sınırlama ile sağlayıcının tamamen yeni bir kişi ile muhatap olması ihtimali ortadan kaldırılmış, zaten dağıtım ağı içinde olan başka bir dağıtıcı ya da yetkili satıcıya devir edilmesi sağlanmıştır. Böylece menfaatler dengesi de sağlanmış olmaktadır²²⁰.

4.2.5.1.4. Hakem Şartı

2005/4 sayılı Tebliğ'in 4. maddesinin son fıkrasında muafiyetin, her iki tarafa da anlaşmadan kaynaklanan yükümlülüklerin yerine getirilmesi ile ilgili olarak ortaya çıkacak anlaşmazlıkları, tarafların mahkemeye başvuru hakkına hanel getirmeksizin, bağımsız bir uzmana ya da hakeme götürme hakkını tanıması halinde uygulanacağı belirtilmiş ve hakeme başvurulabilecek uyuşmazlık örnekleri sıralanmıştır. Sözleşmeye bağlı yükümlülüklerin yerine getirilmesi hakkındaki ihtilafları bağımsız bir uzmana ya da hakeme götürme hakkı, 2005/4 sayılı Tebliğ kapsamına giren tüm anlaşmalar için geçerlidir.

Hükmün yazılış şekline göre taraflar arasındaki sözleşmeye uzlaşmazlıkları çözmek amacıyla hakeme veya uzman bir kişiye başvuru olanağı tanıyan bir

²²⁰ Kanaatimize göre devir şartı esasen 3S bayilere sadece satış veya servis yapma olanağı verilmesi amacına yöneliktir. Bu itibarla, bu hakkı kullanabilmeleri açısından onlarla yapılacak tüm sözleşmelerde bu şartın bulunması gerekmektedir. Sözleşmelerden birini devredip diğerleri ile bağlı olma gibi bir durum söz konusu olamayacağına göre yetkili servis ve yetkili otomobil satıcıları ile yapılan tüm sözleşmelerde bu şartın olması gerekmektedir. Tebliğ kapsamındaki diğer sözleşmelerde ise bu hükmün bulunması zorunlu olmamalıdır.

hükmün yazılması gerekmektedir. Ayrıca bu hükmün varlığının mahkemeye başvuru hakkını da kısıtlamaması gerekmektedir. Diğer bir ifade ile tarafların mahkemeye gitme hakkı yanında bir seçimlik hak olarak, eğer isterlerse hakeme veya uzman bir kişiye de başvurabilme olanağına sahip olmaları gerekmektedir²²¹. Esasen bu yönde bir hüküm özel hukuk açısından geçersiz sayılmalıdır. Zira Yargıtay kararlarında mahkemeye başvuru hakkının saklı tutulduğu tahkim klozlarının kesinlik taşımadığı ifade edilmiş ve bu klozlar geçersiz sayılmıştır²²².

4.2.5.2. İlgili Rekabet Kurulu Kararları ve AB Uygulaması

Rekabet Kurulu vermiş olduğu Porsche kararında²²³ fesih maddesine ilişkin olarak; *“Taraflardan her biri 24 ay önceden diğer tarafa yazılı ihbarda bulunmak suretiyle işbu Sözleşme’yi isteğe bağlı olarak feshetmek hakkına sahiptir.”* hükmünde yer alan *“isteğe bağlı”* ifadesine takılarak, bu ifadenin çıkarılmasının ve 33. maddenin taşıdığı genel anlama uygun olacak biçimde *“Taraflardan her biri 24 ay önceden diğer tarafa feshin detaylı ve objektif gerekçelerini içerecek şekilde yazılı ihbarda bulunmak suretiyle işbu Sözleşme’yi feshetmek hakkına sahiptir.”* şeklinde düzenlenmesinin 2005/4 sayılı Tebliğ’de getirilen koşulların sağlanması için yeterli olacağını ifade etmiştir²²⁴.

Aynı kararda Kurul, Yetkili Satıcılık Sözleşmesi’nin 4.12. maddesi ile yetkili satıcının satış sonrası hizmetlerine ilişkin yükümlülüklerini imzalayacağı alt anlaşmalarla yetkili servislere devretme hakkı kısıtlanmamakla beraber, yetkili satıcıların satış sonrası hizmet vermekle yükümlü tutulduklarını ancak 2005/4 sayılı Tebliğ’in yetkili satıcıların bakım ve onarım hizmeti vermeye zorlanmasına izin vermediğini ifade etmiştir. Buna göre bildirim konu Sözleşme’nin grup muafiyetinden yararlanabilmesi için ilgili madde hükmünün *“yetkili satıcıların ürünlere satış sonrası hizmet verme yükümlülüğünü kaldıran”* şekilde tadil edilmesi gerektiğine hükmedilmiştir²²⁵.

²²¹ Aslan, İ.Yılmaz; (Otomotiv) s. 160.

²²² Bkz. Aynı yönde. İnan, Nurkut; “Motorlu Taşıtlar Muafiyeti Tebliği- II Türkiye’deki Durum”, Rekabet Forumu, Aralık 2008, S.46, s. 11.

²²³ Rekabet Kurulu’nun 05.4.2007 tarih ve 07-30/297-113 sayılı “Porsche Muafiyet” kararı.

²²⁴ Borçlar Kanunu hükümleri çerçevesinde belirli bir süre vererek belirsiz sözleşmelerin feshi ihbar süresi verilerek feshi halinde herhangi bir gerekçe bildirilmesi gerekmemektedir. Ancak 2005/4 sayılı Tebliğ tarafından feshin detaylı ve objektif gerekçelerini içerecek şekilde yazılı olarak yapılması yükümlülüğü getirilmiştir. Bu yükümlülüğün gerekçe bildirmeden yapılan fesihlerin BK çerçevesinde geçerliliğini etkilemeyeceğini ancak Rekabet Kurulunun idari yaptırımları uygulaması olanağı doğabileceğini, yani bu yükümlülüğünün daha çok idari yaptırımlarla ilgili olduğunu düşünüyoruz. Tebliğ’in ilgili maddesinde sağlayıcının karşı tarafın bu Tebliğ uyarınca sınırlanamayacak davranışlarda bulunması nedeni ile anlaşmayı feshi ihbarla sona erdirmesini engellemek için bildirim feshin detaylı ve objektif gerekçelerini içerecek biçimde yazılı olarak yapılması gerektiği ifade edilmiş olması nedeniyle aksi bir davranış idari yaptırımların uygulanmasına sebep olabilir. Bunun için feshin bu Tebliğ uyarınca sınırlanamayacak davranışlarda bulunulması nedeniyle yapıldığının gösterilmiş olması gerekmektedir.

Sistem üyelerinin bağımsızlığını koruyan düzenlemelere ilişkin değerlendirmelere yer verilen diğer bir kararda Rekabet Kurulu, sözleşmelerin süresine ve feshine ilişkin hükümlerin muafiyetin önkoşulu olduğunu ancak bu hükümlerin sözleşmede yer almamasının açık rekabet ihlali olarak değerlendirilemeyeceğinin açık olduğunu, aksine söz konusu hükümlere aykırılığı Rekabet Kanunu'nun 4. maddesi anlamında tek başına rekabet kısıtlaması olarak tanımlamak imkanı dahi bulunmadığını ifade etmiştir. Kurul'a göre kara liste olarak tabir edilen hükümlere aykırılık halinde anlaşmanın bireysel muafiyetten yararlanması olasılığı oldukça zayıf olmakla birlikte, bu tür hükümlere aykırı olarak hazırlanan bir sözleşmenin bireysel muafiyet alması olasılığı bulunmaktadır²²⁶.

Otoyol Sanayi A.Ş.'nin muhtelif yetkili servis sözleşmelerini 2005/4 sayılı Tebliğ'e aykırı olarak feshettiği ve yetkili servis standartlarının karşılanmasına rağmen yeniden sözleşme yapmadığı iddiaları ile başlatılan ilk inceleme neticesinde Rekabet Kurulu²²⁷, dağıtım ağının önemli bir kısmının veya tamamının yeniden organizasyonunun (reorganizasyon) söz konusu olup olmadığının ve bu bağlamda Otoyol'un sözleşmeyi feshinin haklı olup olmadığının yetkili ve görevli mahkemelerce halli gereken hukuki bir uyuşmazlık olduğunu ifade etmiş ve uyuşmazlığın esasına ilişkin değerlendirme yapmaktan imtina etmiştir.

İsotlar Grup Ltd. Şti ile Üçes Oto Servis Hiz. San. ve Tic. Ltd. Şti. arasında akdedilmiş bulunan yetkili servislik sözleşmesinin 2005/4 sayılı Tebliğ'e aykırı olarak feshedildiği iddiasına ilişkin olarak verilen kararda da aynı şekilde; somut olay bakımından önemli olanın feshe ilişkin gerekçede ileri sürülen hususların sözleşmenin ani olarak feshini gerektirecek ana yükümlülük olarak tanımlanıp tanımlanamayacağı ve bu bağlamda feshin haklı olup olmadığı olduğu ifade edilmiş ancak bunun tespitinin de Rekabet Kurulu'nun yetkisine girmediğine karar verilmiştir²²⁸.

²²⁶ Oysaki 2005/4 sayılı Tebliğ'de esasen satıcının satış sonrası hizmeti verme yükümlülüğü bulunduğu dolaylı olarak ifade edilmekte, ancak söz konusu yükümlülüğün imzalanacak alt anlaşmalar ile sistem üyesi olan yetkili servislere devrine imkan tanınmaktadır. Nitekim satış sonrası hizmet verme yükümlülüğü konusunda gerek 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun gerekse Sanayi Mallarının Satış Sonrası Hizmetleri Hakkında Yönetmelik ile de satıcıya satış sonrası hizmet verme yükümlülüğü getirilmektedir.

Tebliğ ile yasaklanan ise satıcının satış sonrası hizmet verme yükümlülüğünü bu şekilde devretmesinin sağlayıcı tarafından engellenmesidir. Tebliğ'in 5. maddesinin 1. fıkrasının (f) bendi de bu durumu açıkça ifade etmiştir. Dolayısıyla Kurul'un bu konudaki değerlendirmesine katılmak mümkün değildir. Nitekim aynı prensip AB Komisyonu tarafından Porsche yetkili satıcılık anlaşmalarının 1400/2002 sayılı BER'e uyumlaştırılması kapsamında da dile getirilmiştir. Komisyon'a göre yeni dağıtım sistemi uyarınca, tüm Porsche yetkili satıcıları servis hizmetlerini alt anlaşmalarla yetkili servis ağındaki herhangi bir Porsche yetkili servisine devredebilme özgürlüğüne sahiptir. Pres Releases, IP/04/585- 3. 5.2004.

²²⁷ Rekabet Kurulu'nun 4.10.2007 tarih ve 07-77/917-351 sayılı "Chrysler" karar.

²²⁸ Rekabet Kurulu'nun 10.4.2008 tarih ve 08-28/323-107 sayılı ve 15.5.2008 tarih ve 08-33/425-151 sayılı "Otokar İlk İnceleme" kararları.

²²⁹ Rekabet Kurulu'nun 10.4.2008 tarih ve 08-28/325-108 sayılı "İsotlar" karar.

Şampiyon Filtre Pazarlama Ticaret ve Sanayi A.Ş.'nin akdetmiş olduğu bayilik sözleşmesine menfi tespit belgesi verilmesi veya muafiyet tanınması talebi üzerine verilen kararda “sağlayıcı ile dağıtıcı veya yetkili servis arasında yapılan anlaşmada, dikey anlaşmadan doğan hakların ve yükümlülüklerin, dağıtım sisteminde bulunan ve dağıtıcı veya yetkili servis tarafından seçilen başka bir dağıtıcıya veya yetkili servise aktarılmasına sağlayıcının rıza göstermesi” koşulu “anlaşmadan doğan hak ve yükümlülüklerin, dağıtım sisteminde bulunan ve dağıtıcı (veya yetkili servis) tarafından seçilen bir başka dağıtıcıya (veya yetkili servise) aktarılmasında sağlayıcının rızasının alınması gerektiği” şeklinde yorumlanmış ve bu düzenlemenin hak ve yükümlülüklerin aktarılmasına yazılı izin yolu ile imkan tanıdığı ifade edilmiştir²²⁹. Oysaki anılan düzenleme dağıtıcı ve yetkili servislerin devir hakkını garanti altına almakta, devrin aynı dağıtım sisteminde bulunan başka bir üyeye yapılması halinde sağlayıcının bu devire izin vermeme gibi bir hakkı bulunmamaktadır.

Yeni grup muafiyet tüzüğünün yürürlüğe girmesi neticesinde reorganizasyon zorunluluğu doğduğu gerekçesi ile 1 yıllık feshi ihbar süresi verilerek bayilik ilişkisinin sona erdirilmesi ile doğan bir ihtilafta Danimarka Bölge (Doğu) Mahkemesi'nin, konuyu bekletici mesele yaparak AB mevzuatı uyarınca Avrupa Topluluğu Adalet Divanı'nın (ATAD) görüşüne başvurması üzerine ATAD reorganizasyon koşullarına ilişkin görüşünü ayrıntılı olarak açıklamıştır²³⁰.

ATAD'ın ilgili kararında, yalnızca yeni Tüzüğün yürürlüğe girmiş olması gerekçe gösterilerek reorganizasyona gidilmesinin kabul edilemeyeceği, **ulusal mahkemenin gerçekten bir reorganizasyon ihtiyacının ve reorganizasyon için gerekli koşulların ortaya çıkıp çıkmadığını değerlendirmesi gerektiği belirtilmiştir.** Ayrıca ATAD, Komisyon'un Açıklayıcı Broşürü'ne de atıf yaparak, reorganizasyon ihtiyacının, rakiplerin davranışları veya ekonomideki gelişmeler sonucunda teşebbüsün ekonomik açıdan etkinsiz olarak faaliyet göstermeye başladığı hallerde söz konusu olacağını eklemiştir.

ATAD'a göre; ilgili Tüzük düzenlemeleri ulusal mahkemelerin ya da hakemlerin, sağlayıcıların reorganizasyona neden olan ekonomik endişelerini irdelemesini öngörmemiştir. Dahası, düzenlemeler sağlayıcının dağıtıcılarının sayısını sınırlamak konusundaki özgürlüğünü kısıtlayacak herhangi bir hüküm de içermemektedir. **Reorganizasyonun zorunlu olması koşulunun sağlanabilmesi için fesih ihbarları ile dağıtım ağının reorganizasyonu arasında bir illiyet bağı (sebe-sonuç ilişkisi) bulunması yeterlidir. Reorganizasyon ihtiyacını doğuran**

²²⁹ Rekabet Kurulu'nun 15.5.2008 tarih ve 08-33/422-148 sayılı “Şampiyon Filtre” kararı.

²³⁰ Case C-125/05 VW-Audi Forhandlerforeningen, acting on behalf of Vulcan Silkeborg A/S v Skandinavisk Motor Co. A/S

ekonomik etkinlik, içsel ya da dışsal objektif ekonomik gerekçelerle açıklanabiliyorsa bu koşulun sağlandığına karar vermek gerekir. Ulusal yargıç ya da hakemlerin yetkisi önlerine gelen davada sunulan delillerin reorganizasyon ihtiyacını rasyonel olarak gerekçelendirmeye yeterli olup olmadığını incelemek ile sınırlıdır. ATAD'a göre reorganizasyon sebebi ile sözleşmelerin 1 yıllık feshi ihbar süresi verilerek sona erdirilmesine olanak sağlayan düzenleme, sağlayıcının feshi ihbarında reorganizasyon gerekçesini göstermesini zorunlu kılan herhangi bir yükümlülük içermemektedir.

4.2.5.3. Değerlendirme

Komasyon, Değerlendirme Raporu'nda dağıtıcıların sağlayıcılarından bağımsızlığının temin edilmesinin esasen 1400/2002 sayılı Tüzüğün doğrudan hedefi olmadığını, ancak bu bağımsızlığın teşvik edilmesinin tali bir tedbir olarak değerlendirildiğini ve rekabetçi yöntemleri desteklediğini ifade edilmiştir.

Komasyon'a göre asgari sözleşme ve feshi ihbar sürelerine ilişkin düzenlemeler başarılı olmuştur; zira somut olayların çoğunda sağlayıcıların belirsiz süreli anlaşmalar için dağıtıcılarına 2 yıllık feshi ihbar süresi öngördükleri ve böylelikle dağıtıcıların markaya özgü yatırımlarının korunduğu şüphe götürmezdir. Dahası, günümüzün markalar arası rekabetin yoğun olduğu koşullarında rekabeti arttırıcı faaliyetlerde bulunan dağıtıcısına karşı üreticinin dağıtım sisteminden ihraç edileceği şeklinde bir tehdit ile karşılık vermesi mümkün gözükmemektedir. Bunun yerine çok sert denetimler uygulanması ya da suni olarak yüksek satış hedefleri öngörülerek dağıtıcının bonus ya da indirimlerden yararlanmasının engellenmesi, sınırı aşan dağıtıcının disipline edilebilmesi için çok daha kurnaz ve etkin yöntemlerdir. Sözleşmenin feshedilmesinde gerekçe bildirilmesi yükümlülüğünün sözleşmenin aslında rekabeti arttırıcı faaliyetler nedeni ile mi feshedildiğinin tespit edilmesi konusunda hakem ya da yargıçların önünü açtığını ortaya koyan bir araştırma ise söz konusu değildir.

Komasyon'a göre anlaşmaların asgari 5 yıl olması gerektiğine ilişkin hüküm de daha uzun süreli anlaşmaların bu süreye bağlı olarak daha kısıtlayıcı olduğu ortaya konamamış olması nedeni ile iktisadi bir dayanak noktasına sahip değildir. Bu hükümler özellikle sağlayıcıların başarısız bayilerini daha etkin olanlarla değiştirebilmesinin önünde engel teşkil etmekte ve pazar koşullarındaki değişikliğin sözleşmelere yansımada gecikme yaşanmasına neden olmaktadır.

Sınır ötesi dağıtıcılığı geliştirerek pazar entegrasyonunu arttırmayı hedefleyen

devir hakkına ilişkin madde değerlendirildiğinde, Komisyon araştırmaları dağıtım anlaşmalarının sistem içindeki devirlerinin hep ulusal boyutta kaldığını göstermektedir. Bu nedenle madde ile gözetilen amaca ulaşılamamıştır ve Tüzük dağıtıcı konsantrasyonun belirli yerel bölgelerde kalmasına ve ulusal rekabet otoriteleri için potansiyel sorunlar doğmasına neden olmuştur.

Uyuşmazlıklarda hakeme gidilmesini öngören maddenin ise genel olarak masraflı ve uzun süren yargılamaları azalttığı ve olumlu etkilerinin olduğu Komisyon'un tespitleri arasındadır. Yargıçlar örneğin niteliksel standartların sağlanıp sağlanmadığı gibi teknik olarak karmaşık konularda genellikle bağımsız hakemlerden daha az donanımlıdırlar. Dağıtıcının perspektifinden bakıldığında ihtilafların hızlı ve kesin çözümü ilişkide güçlü olan tarafın bu durumunu kötüye kullanmasını önler; sağlayıcının perspektifinden bakıldığında ise tahkim sözleşme ihlallerinin hızlı bir şekilde yaptırıma bağlanmasını sağlar ve mahkemelerdeki yargılamanın neden olabileceği olumsuz tanıtımı engeller. Bu nedenle Tüzük'te hakem şartı yer almasa dahi tarafların sözleşmelerinde gönüllü olarak tahkim prosedürü öngörmeleri yararlı olacaktır.

2005/4 sayılı Tebliğ'de sağlayıcının dağıtım ağı üzerindeki baskısının azaltılmasına yönelik olarak getirilen asgari sözleşme ve feshi ihbar süreleri, devir hakkı, feshin detaylı ve objektif gerekçeleri içermesi koşulu ve hakem şartı sağlayıcıların keyfi davranışlarının önüne geçmekle birlikte, Rekabet Kurulu tarafından öngörülmüş olmalarına rağmen Kurul tarafından denetime tabi tutulmamaları ve bu konulardaki şikayetlerin Kurul tarafından mahkemelere yönlendirilmesi nedeni ile etkinsiz kalmıştır. Öncelikle belirtilmesi gereken bu hükümlerden belirsiz süreli sözleşmelerin feshi ihbarın gerekçeleri belirtilerek feshedilmesi koşulunun yukarıda açıklanan nedenlerle özel hukuk kuralları ile bağdaşmadığıdır. Tebliğ'de öngörülen hakem şartı ise mahkemeye başvurma hakkının saklı tutulması koşulu nedeni ile özel hukuk bakımından geçersizdir. Nitekim sağlayıcı ve bayiler arasında herhangi bir uyuşmazlık nedeniyle mahkemelere gidildiği tarafımızdan bilinmekle birlikte hakeme başvurulmuş tek bir olay dahi bulunmamaktadır. Diğer hükümler ise mahkemelerin rekabet hukuku gibi uzmanlaşma gerektiren bir alanda yeterince donanımlı olmamaları nedeni ile olması gerektiği gibi uygulanamamaktadır. Ancak sözleşme ve feshi ihbar süreleri için öngörülen asgari süreler ile sözleşmeden doğan hak ve yükümlülüklerin devredilebilmesi hakkının sözleşme ile tanınması yetkili satıcı ve servisleri koruyucu niteliktedir. Diğer yandan kendilerine verilen devir hakkını uygulamada çok sayıda yetkili satıcı ve servisin kullanmadığı da bilinmektedir.

4.3. SONUÇ

2005/4 sayılı Tebliğ'in genel bir değerlendirmesi yapıldığında, ilgili düzenlemenin motorlu taşıtlar sektöründeki rekabetin gelişimine ayırt edilebilir bir katkıda bulunmadığı görülmektedir. Tebliğ'in üç yıllık uygulama sürecinde Genel Gerekeçe'de belirtilen amaçlar gerçekleşmediği gibi, sektördeki rekabet düzeni bakımından küçük de olsa gelişme yaşanan konular ile Tebliğ'de düzenlenen hususlar arasında da açık bir sebep-sonuç ilişkisi bulunmamaktadır.

Esasen 2005/4 sayılı Tebliğ, yine motorlu taşıtlar sektörüne özgü olan bir önceki Rekabet Kurulu düzenlemesinden farklı olarak, tüm sektörlerdeki dikey anlaşmalara ilişkin genel muafiyet kurallarını düzenleyen 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin sistematüğini benimsemiştir. Daha açık bir ifadeyle, motorlu taşıtlar sektörüne özgü yeni rekabet düzenlemesinde, sektördeki dikey anlaşmalarda yer alan ve Rekabet Kanunu'na aykırılık teşkil eden hangi sınırlamaların muafiyet alamayacağı belirtilmiştir. Bu sınırlamalardan bir kısmı ilgili anlaşmaları tümüyle muafiyet kapsamı dışına çıkarırken, diğerleri yalnızca sınırlamayı içeren hükme muafiyet verilmemesine ilişkindir. 2005/4 sayılı Tebliğ'in benimsediği bu sistem, 2002/2 sayılı Tebliğ'in sistematüğü ile örtüşmektedir. İki Tebliğ sistematüğü arasındaki tek farklılık, 2005/4 sayılı Tebliğ'in anlaşmalarda süre, fesih, tahkim şartı ve devre ilişkin bulunması gereken hususları düzenleyen maddesidir.

2005/4 sayılı Tebliğ, içerdiği yasaklayıcı hükümler bakımından da 2002/2 sayılı Tebliğ'deki ana prensiplerle uyum içerisindedir. Yalnızca belirli durumlarda söz konusu kurallar ağırlaştırılmış ya da ek kurallar getirilmiştir. Ancak, işbu çalışmamızda ortaya koyduğumuz üzere, motorlu taşıtlar sektörüne özgü düzenlemelerin özellikle genel kurallardan ayrılan söz konusu hükümleri sektördeki rekabetin gelişmesine önemli bir katkıda bulunmamıştır. Bu sebeple, gelinen noktada motorlu taşıtlar sektöründe genel muafiyet kurallarından ayrılmayı gerektirecek bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmadığı düşünülmektedir. Nitekim 2005/4 sayılı Tebliğ'in mehazı olan AB'deki 1400/2002 sayılı Tüzük için AB Komisyonu tarafından hazırlanan Değerlendirme Raporu'nda da aynı sonuçlara ulaşılmıştır.

Söz konusu yöntemin benimsenmesi halinde, 2005/4 sayılı Tebliğ'in gereğinden fazla detay içeren mevcut yapısı yerine dikey anlaşmalara ilişkin genel muafiyet kuralları uyarınca belirlenen daha esnek ve sonuca yönelik bir düzenleme getirilmiş olacaktır. Şüphesiz ki bu durum hem Rekabet Kurulu hem de sektördeki

teşebbüsler açısından çok daha faydalı sonuçlar doğuracak ve katı kuralları nedeni ile sektör bakımından bir tehdit oluşturduğu yönündeki haklı endişeler giderilecektir.

Bahsedilen türdeki yeni bir düzenlemenin Rekabet Kurulu açısından en önemli faydası, işlem maliyetlerini azaltacak olmasıdır. Zira 2005/4 sayılı Tebliğ'in oldukça karmaşık yapısı sebebiyle, konuya ilişkin bir de Açıklayıcı Kılavuz yayınlanmasına rağmen, sektördeki ilgililer tarafından bugüne kadar Rekabet Kurumu'na birçok bilgi talebi başvurusunda bulunulmuştur. Bu durum da Kurul'un faaliyetlerini sektördeki rekabet düzeni açısından daha önemli konulara yöneltmesinin önünde bir engel teşkil etmektedir. Nitekim 2005/4 sayılı Tebliğ'in yürürlüğe girmesinden sonra Kurul tarafından verilen kararların büyük çoğunluğu, Tebliğ'in nasıl uygulanacağı veya taraflar arasındaki ticari uyumsuzluklar gibi konulara ilişkindir.

Sektöre özgü bu kadar detaylı ve karmaşık bir düzenlemenin bulunması, sektördeki teşebbüsler açısından daha da vahim sonuçlar doğurmuştur. Öncelikle teşebbüsler, anlaşmalarını 2005/4 sayılı Tebliğ'e uyumlu hale getirmek için birçok işlem maliyetine katlanmak zorunda kalmıştır. Sektörün daha rekabetçi bir yapıya kavuşturulması için getirilen düzenlemelerin ilgili piyasadaki aktörlere ek maliyetler çıkarması, düzenlemelerin sebepleri ile sonuçları arasında taban tabana zıt bir durumun ortaya çıkmasına yol açmıştır. Ayrıca 2005/4 sayılı Tebliğ, sektördeki hukuki belirsizliği arttırarak enerjilerini daha fazla rekabet etmek için harcaması gereken teşebbüsleri her bir eyleminden kendilerini sorgular hale getirmiştir. Bu durum, Rekabet Kurulu'nun Tebliğ'den sonraki dönemdeki motorlu taşıtlar sektörüne ilişkin kararlarında açıkça görülmektedir.

Sektörün genel düzenlemelere tabi olması hukuki belirliliği arttırarak teşebbüsler açısından bir maliyet avantajı oluşturmasının yanında, Rekabet Kurulu'na da toplumsal refaha çok daha fazla olumsuz etkisi bulunan kartellerin tespit edilmesi, hakim durumdaki teşebbüslerin kötüye kullanma teşkil eden eylem ve işlemlerinin önüne geçilmesi gibi birincil derecedeki ihlaller üzerinde daha fazla yoğunlaşma fırsatı verecektir.

Yukarıda belirtmiş olduğumuz gibi ülkemiz rekabete dayalı kapitalist sistemi anayasal ekonomik kamu düzeni olarak benimsemiştir. Yani devletin müdahalesini reddeden bir anlayışa sahiptir. Oysa önce 1998 yılında daha sonra 2005 yılında çıkarılan ve birbiri ile zıt düzenlemeler de içeren idari düzenleyici kurallar her seferinde sektöre idari maliyetler yüklemektedir. Bu maliyetler idari giderlerin %10-20'si arasında değişmektedir. Yukarıda bahsettiğimiz anayasal hükümler dikkate

alındığında, idarenin düzenleyici müdahalelerinin özellikle doğal tekel, fiili tekel ya da yasal tekellerin olduğu alanlara özgü olması gerektiği, rekabet kurallarının işlenmesi olanağı olan sektörlerle ise müdahale edilmemesi gerektiği açıkça ortaya çıkmaktadır. Bu güne kadar Rekabet Kurulu tarafından çıkarılan ve otomotiv sektörüne özgü olan her iki düzenleme de sektöre doğrudan müdahale niteliği taşımaktadır. Özellikle dağıtım ve servis alanlarında ticaret yapma şeklini tam olarak değiştiren düzenlemeler yapılmıştır. Oysa bu sektörler rekabete açık olmaları nedeniyle bu derece müdahale edilmemesi gereken, ticaretin nasıl yapılacağını piyasa aktörlerinin arz ve talebe göre belirlemelerinin gerektiği sektörlerdir. Üstelik bu düzenlemeler neticesinde rekabetin sağlanması ya da artırılması adına bir yarar da elde edilememiştir. Devletin başarısız müdahalelerinin maliyetine sektör katlanmaktadır.

Bütün bu hususlar neticesinde, 2005/4 sayılı Tebliğ'in motorlu taşıtlar sektöründeki rekabet düzeni üzerinde beklenen olumlu etkiyi yaratmadığı görüşündeyiz. Kanaatimizce, sektörle ilgili olarak özel düzenlemelerden kaçınılması gerekmektedir. İlgili sektör bakımından dikey anlaşmalardaki genel muafiyet kurallarını düzenleyen 2002/2 sayılı Tebliğ'den ayrılmayı gerektirecek bir haklı neden bulunmamaktadır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE TÜKETİCİ HUKUKU

5.1. GİRİŞ

Diğer sektörler ile yakın ilişkisi nedeniyle, tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin sürükleyicisi konumunda olan otomotiv sektöründe; küresel anlamda ciddi bir rekabet süreci yaşanmakta olup, dünya ölçeğinde sürdürülebilir bir rekabetçi yapıya sahip olmanın önemi daha da artmıştır. Bu nedenle sektör, geleceği gören vizyoner bir bakış açısına, evrensel düşünebilme yeteneğine, değişime açık ve kolay adaptasyon sağlayabilecek bir yapıya sahip olmalıdır. Ayrıca, teknolojik yeniliğe, pazarın isteklerine ve müşteri memnuniyetine önem veren bir otomotiv sektörü uluslararası pazarlarda ciddi bir rekabet avantajı sağlayacaktır.

Uluslararası boyutta çok çetin bir rekabet yaşamakta olan sektörün önemli aktörleri olan küresel araç üreticilerinin Ülkemizi üretim üssü olarak seçmelerine paralel olarak Türkiye'deki otomotiv sektörünün yapısı, dünya pazarları için teknolojik düzeyi yüksek ve üretim miktarları ekonomik ölçeklerde araç ve parçaların üretildiği bir konuma dönüşmüştür.

Ülkemizde daha önceleri ağırlıklı olarak fiyat esasına göre rekabet eden sektörde rekabet koşulları artık; fiyat ile birlikte kalite, etkin bir pazarlama, üründe yaratıcılık, değişen talebe hızlı cevap verme yeteneği, ürün çeşitliliği ve geleceğe yatırım ile belirlenir olmuş, özellikle doymuş pazarlarda satışları müşteri eğilimleri belirler hale gelmiştir.

Daha önceleri sadece iç pazara yönelik araç üretilirken şimdi ihracata yönelik araç üretilen piyasada meydana gelen bu yapısal değişim sonucu, hem ana hem de yan sanayimizde yerli imalatla sınırlı rekabet gücünün yerini küresel piyasada rekabet gücü almıştır. İç piyasa talebiyle sınırlı müşteri kalite memnuniyet standardı küresel standartlarda müşteri kalite memnuniyetine dönüşmüştür.

Diğer yandan sektör, kendi bünyesi dışında, hammadde ve yan sanayi ile nihai ürünlerin tüketiciye ulaşmasını sağlayan pazarlama, bayi, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörleri ile de yakın ilişkisi olması nedeniyle tüketiciler açısından oldukça önemlidir.

Dünya genelinde olduğu gibi Ülkemizde de güçlü bir tüketici talebine sahip

sektör açısından fiyat, kalite, tasarım, çevre, ürün ve serviste yaygınlık gibi hususlar önem kazanmış, artık otomotiv piyasası tüketici tercihleri ve standartlar doğrultusunda şekillenir hale gelmiştir.

Tüm bu değerlendirmeler göz önüne alındığında günümüzde sektörle yakından ilgili hale gelen tüketici ve sektör açısından önemli bir rekabet avantajı olan tüketici tercihleri kapsamında; üretici, satıcı ile tüketici arasında var olan ilişkilerin düzenlenmesi noktasında mevcut yasal mevzuata kısaca değinilmesinde fayda bulunmaktadır.

Özellikle son yıllarda gündemde olan tüketici ve tüketicinin korunması kavramları etrafında sektör açısından değerlendirmelere yer verilen bu bölümde; genel olarak tüketicinin korunması kavramından yola çıkarak, Avrupa Birliği'ne (AB) uyum sürecinde serbest pazarın iki önemli aktörü olan üretici ve tüketiciyi etkileyen yasal altyapıyı otomotiv sektörünü içine alacak şekilde incelemeye çalışacağız.

5.2. TÜKETİCİNİN KORUNMASI VE EVRENSEL TÜKETİCİ HAKLARI

5.2.1. Tüketicinin Korunması

İnsanoğlunun ihtiyaçlarını karşılayıp hayatını idame ettirmesi hususunda beklentileri sınırsızdır. Bu çerçevede neyin, ne kadar, kim için, nasıl üretileceğine dair iktisadi sorunların temelinde yatan arz problemi ihtiyaçlar ve imkânlar ışığında şekillenmiş, zamanla ekonomik faaliyetler genişlemiş ve uluslararası bir boyuta ulaşmıştır. Söz konusu piyasa ortamında rekabetin korunması ve güçlendirilmesi esas alınan bir olgu halini almıştır. Dünyada yaşanan ekonomik değişime paralel olarak artan ve sertleşen rekabet şartları, üreticileri ve ülkeleri tüketici merkezli politikalara sevk etmiş, böylece güncel ve dinamik olan “tüketici” olgusu evrensel bir boyut kazanmıştır.

Özellikle sanayi devrimiyle birlikte üretimde meydana gelen değişiklikler beraberinde tüketim alışkanlıklarında da değişiklikler meydana getirmiştir. Bu gelişmeyle birlikte 18. yy'da Batı toplumlarında, kapitalist ekonomi sisteminin üretim ve tüketim ayrılığını doğurmasıyla birlikte önceleri kendisi hem üreten hem tüketen tüketicinin korunması gerekliliği gündeme gelmiştir²³¹.

Seri üretime başlanmasıyla birlikte piyasalarda meydana gelen gelişmeler sonucunda artan mal çeşitliliği, yeni üretim şekilleri, yeni buluşlar, yeni pazarlama teknikleri, reklam ve promosyon alanındaki gelişmelerle birlikte dünya hızla tüketim toplumuna doğru yol almaya başlamıştır. Bu değişim sürecinde tüketiciler

konularında uzman olan ve tüm kaynaklara kolayca ulaşabilen satıcılara karşı güçsüz kalmış, bu da beraberinde tüketicilerin korunmasını gündeme getirmiştir. Tüketim toplumuna doğru yaşanan hızlı değişimle birlikte küreselleşme ve ekonomik entegrasyon sürecinde yaşananlar tüketicileri bir çok sorunla karşı karşıya bırakmıştır.

Dünyada ve dolayısıyla toplumsal yapıda sanayi devrimiyle birlikte alıcı ile satıcı arasındaki ilişki sonucunda tüketici kavramı artık toplumun tamamını kapsayan bir kavram haline gelmiştir. Önceleri kendisi hiçbir şey üretmeden ticarete konu tüm malların tüketicisi durumunda olan tüketici, günümüzde bir şeyi kendi ihtiyacı için üretirken, diğer yandan da üretimde kullandığı hammaddelerin alıcısı durumuna gelmiştir.

Bu kadar geniş bir kavram olan tüketicinin korunması da teknolojik gelişmeler ve piyasa ekonomisinin de etkisiyle alıcı ve satıcı arasındaki dengesizliğin artmasıyla birlikte ön plana çıkmıştır. Özellikle II. Dünya savaşıdan sonra hız kazanmaya başlayan tüketici hareketi her ne kadar uzun bir geçmişe sahip olarak görünse de, nispeten kısa bir süre önce genel hukuk politikası içerisinde yerini alabilmiştir.

Tarihsel süreci içerisinde ABD başkanlarından John. F. Kennedy tarafından 15 Mart 1962 tarihinde yapılan ve tüketicinin sahip olduğu temel hakların vurgulandığı konuşma tüketici hakları konusundaki gelişmeler için milat kabul edilmiş ve bu konuşma sonrasında sadece gelişmiş Batılı ülkelerinde değil aynı zamanda Dünyanın diğer tüm ülkelerinde tüketici hakları konusunda etkili sonuçlar doğuran bir yaklaşımın da temeli atılmıştır²³².

Bu gelişmeler paralelinde özellikle batılı ülkelerde hızla yaygınlaşan tüketici hareketleri, tüketicilerin korunmasına yönelik tedbirlerin alınmasını ve hukuki bir alt yapıya kavuşması sürecini beraberinde getirmiştir. AB süreciyle birlikte batılı ülkeler tüketicinin korunmasına yönelik ortak politikalar geliştirerek, tüketicinin fiziki korunması yanında ekonomik çıkarlarının korunması ve gözetilmesi, bilgilendirilmesi ve eğitimi ile örgütlenmesi hususlarını içeren önemli düzenlemeleri gerçekleştirmiştir²³³.

5.2.2. Evrensel Tüketici Hakları

Ticarette ulusal sınırlar ve coğrafi mesafelerin önemini kaybetmeye başlamasıyla birlikte mal ve hizmet üreticileri küreselleşmenin getirdiği şiddetli rekabete karşı ulusal ve uluslararası piyasalarda tutunabilmek ve buna uygun

²³² BABAOĞLU, M., ŞENER, A., "Tüketici Yazıları (I)", Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 2007, S 15.

²³³ BAYKAN, R., "Tüketici Hukuku Mevzuatına İlişkin Yorum-Eleştiri-Öneri", İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, 2005, S 26.

ürünler sunmak zorunda kalmışlardır. Bu durum beraberinde daha geniş bir mal ve hizmet yelpazesiyile karşı karşıya kalan tüketicilerin korunması için ivedi önlemlerin alınmasını gündeme getirmiştir.

Bu çerçevede tüketici haklarının güvence altına alınması amacıyla; ABD başta olmak üzere, AB ülkeleri gibi sanayileşmiş ülkelerde tüketicilerin sağlığının ve ekonomik çıkarlarının güvensiz, kalitesiz, pahalı mal ve hizmetlere karşı korunması için yaklaşık 150 yıllık süreç sonunda Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda 1985 yılında "Tüketicinin Korunmasına İlişkin Temel Esaslar" başlığı altında oybirliği ile kabul edilmiştir. 8 başlık altında toplanan evrensel tüketici hakları;

1. Temel ihtiyaçların giderilmesi (Beslenme, barınma, giyinme, ulaşım v.s.)
2. Sağlık ve güvenlik hakkı (Tehlikeli, riskli mal ve hizmetlere karşı)
3. Bilgi edinme hakkı (Mal ve hizmetlerin özellikleri, kullanım koşulları ve tehlikeleri hakkında)
4. Örgütlenme, sesini duyurma ve temsil edilme hakkı (Tüketicilerin kendilerini ilgilendiren konularda)
5. Eğitilme hakkı (Tüketicilerin hak ve sorumluluklarını öğrenebilmeleri)
6. Seçme hakkı (Tüketicilerin ekonomik durumlarına uygun mal ve hizmet seçeneklerinin artırılması)
7. Zararların karşılanması hakkı (Ayıplı mal ve hizmetlere karşı)
8. Sağlıklı bir çevrede yaşama hakkı (Temiz hava, yeterli ve temiz su v.s.)

şeklinde sıralanmakta olup, son yıllarda ise "Şikayet Hakkı" (Karşılaşılan olumsuzluklar karşılığında yetkili makamlara müracaat) dokuzuncu hak olarak sayılmaya başlanmıştır.

Bu evrensel haklar ve bu haklar çerçevesinde tüketicinin korunmasına ilişkin yapılan düzenlemeler, tüketicinin sağlığının ve ekonomik çıkarlarının korunmasının yanı sıra, belli standartta ve kalitede mal ve hizmet üretimine yol açmaktadır. Bunun sonucu olarak, bir taraftan tüketici daha kaliteli mal ve hizmete ulaşırken diğer taraftan da üreticiler, dünya standartlarında üretim yapma mecburiyetinde kalarak, dünya markalarıyla rekabet edebilir duruma gelmektedir. Dolayısıyla, tüketicinin korunması konusu ülke ekonomisinin olumlu yönde gelişmesine katkıda bulunan önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır.

Özellikle tüketici sorunlarının çok boyutlu ve kapsamlı olması bir ülkenin sanayileşme ve teknolojik düzeyine, yatırım, üretim, tüketim, dağıtım, fiyat, ihracat ve ithalat gibi ekonomik politikalarına, istihdam, ücret, eğitim, sağlık, kültür gibi sosyal politikalar ile o ülkenin siyasal politikalarına, toplumsal ve demokratik

gelişmişlik düzeyine bağlı olarak değişiklik göstermektedir.

5.3. TÜRKİYE'DE TÜKETİCİNİN KORUNMASI VE AYDINLATILMASI KONUSUNDA MEVZUAT

Toplumun her kesimini ilgilendiren ve etkileyen bir konu olan Tüketicinin korunması konusu dünyada özellikle son 50 yılda önem kazanan ve Ülkemizde 70'li yıllardan bu yana çalışmaları devam eden bir süreçtir. Bu süreç içerisinde 1982 yılında kabul edilen Anayasamız, bizlere tüketicinin korunmasına yönelik politikaları oluşturma ve tüketicilerimizin kendilerini korumaya yönelik girişimlerini destekleme görevini yüklemiş ve mevcut yasal altyapının temelini atmıştır. Bununla birlikte, 1987 yılında Avrupa Topluluğu'na yapılan tam üyelik başvurusundan sonra topluluk mevzuatına uyum çerçevesinde, tüketicinin korunması alanında yürütülen çalışmaların hız kazandığını da söyleyebiliriz.

Bu gelişim içerisinde tüketicilerin sağlığının, güvenliğinin ve ekonomik çıkarlarının korunması ve sağlıklı bir rekabet ortamının oluşturulması amacıyla, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde 9 Eylül 1993 tarihinde Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü kurulmuş ve bu alanda yapılan çalışmaların tek bir elden yürütülmesi suretiyle tüketicinin korunması adına hızlı adımlar atılmıştır.

Diğer yandan gerek anayasal hüküm, gerekse AB mevzuatına uyum çerçevesinde, tüketicinin korunmasına ilişkin düzenlemeler; AB'nin tüketici taraftarı yaklaşımı, tüketiciyi koruma politikaları ve Türk tüketicisinin yaşadığı sorunlar dikkate alınarak hazırlanan 4077 sayılı "Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun" ile yasal bir çerçeveye kavuşturulmuştur. Böylelikle 1995 yılında yürürlüğe giren Kanunla Türk tüketicisi, yasal koruma açısından çağdaş toplumlarda yaşayan tüketicilerle benzer haklara sahip olmuştur. Bu yasada daha sonra uygulamadan doğan aksaklıkların giderilmesi ve AB'nin tüketicinin korunması ile ilgili mevzuatına azami derecede uyum sağlanması amacıyla 2003 yılında bir dizi değişiklik yapılmış ve "Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı" 4822 Sayı ile Kanunlaşarak, 16 adet uygulama yönetmeliği ile birlikte, 14 Haziran 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 2003 yılından bu yana Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'la çıkarılan Yönetmelik ve Tebliği aşağıdaki gibi sıralayabiliriz.

Yönetmelikler

- 1) Ayıplı Malın Neden Olduğu Zararlardan Sorumluluk Hakkında Yönetmelik

- 2) Devre Tatil Sözleşmeleri Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 3) Etiket, Tarife ve Fiyat Listeleri Yönetmeliği
- 4) Garanti Belgesi Uygulama Esaslarına Dair Yönetmelik
- 5) Kapıdan Satışlara İlişkin Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 6) Kampanyalı Satışlara İlişkin Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 7) Mesafeli Sözleşmeler Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 8) Paket Tur Sözleşmeleri Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 9) Reklam Kurulu Yönetmeliği
- 10) Sanayi Mallarının Satış Sonrası Hizmetleri Hakkında Yönetmelik
- 11) Tanıtma ve Kullanma Kılavuzu Esaslarına Dair Yönetmelik
- 12) Ticari Reklam ve İlanlarına İlişkin İlkeler ve Uygulama Esaslarına Dair Yönetmelik
- 13) Tüketici Konseyi Yönetmeliği
- 14) Tüketici Sorunları Hakem Heyetleri Yönetmeliği
- 15) Tüketici Kredisinde Erken Ödeme İndirimi ve Kredinin Maliyet Oranını Hesaplama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 16) Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar Hakkında Yönetmelik Yönetmeliğinin Kapsam Ve Amacı Maddesinden Hareketle Kısa Bir Açıklama
- 17) Yeni Binek Otomobillerin Yakıt Ekonomisi ve CO₂ Emisyonu Konusunda Tüketicilerin Bilgilendirilmesine İlişkin Yönetmelik
- 18) Geleneksel Tüketici Ödülleri Yönetmeliği
- 19) Tüketicinin Satın Alacağı Ayakkabıların Temel Unsurlarının Yapımında Kullanılan Malzemelerin Etiketlenmesine Dair Yönetmelik
- 20) Tekstil Ürünlerinin İsimlendirilmesine İlişkin Yönetmelik
- 21) Değişken Faizi İçeren Konut Finansmanı Sözleşmelerine Dair Tüketicilerin Bilgilendirilmesi Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 22) Konut Finansmanı Kuruluşlarınca Verilecek Sözleşme Öncesi Bilgi Formu Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 23) Konut Finansmanı Sisteminde Erken Ödeme İndirimi ve Yıllık Maliyet Oranı Hesaplama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 24) Konut Finansmanı Kapsamındaki Kredilerin Yeniden Finansmanına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik

Tebliğler

1) Medya Ölçümü Araştırma Sonuçlarının Reklam ve İlanlarda Kullanılmasına Dair Tebliğ

2) Radyo ve Televizyon Kuruluşlarında Tüketicileri Eğitici, Aydınlatıcı ve

Bilgilendirici Programların Yayınlanmasına İlişkin Tebliğ

3) Ev Tipi Buzdolapları, Derin Dondurucular, Buzdolabı Deri Dondurucular ve Bunların Birleşimlerinin Enerji Etiketlenmesine İlişkin Tebliğ

4) Ev Tipi Ampullerin Enerji Etiketlemesine İlişkin Tebliğ

5) Ev Tipi Çamaşır Makinelerinin Enerji Etiketlemesine İlişkin Tebliğ

6) Ev Tipi Bulaşık Makinelerinin Enerji Etiketlemesine İlişkin Tebliğ

7) Ev Tipi Çamaşır Kurutma Makinelerinin Enerji Etiketlemesine İlişkin Tebliğ

8) Ev Tipi Kurutmalı Çamaşır Makinelerinin Enerji Etiketlemesine İlişkin Tebliğ

9) Ev Tipi Elektrikli Fırınların Enerji Etiketlemesine İlişkin Tebliğ

10) Garanti Belgesi Sürelerinin Uzatılmasına İlişkin Tebliğ

11) Satış Sonrası Hizmetleri Yeterlilik Belgesi Süresinin Uzatılmasına İlişkin Tebliğ

12) 4077 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun 4822 Sayılı Kanun ile Değişik 25. ve 5560 Sayılı Kanunla Değişik 5326 Sayılı Kabahatler Kanununun 3. ve 17/7. Maddelerine Göre 2008 Yılında Uygulanacak Olan İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ

13) 4077 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun 4822 Sayılı Kanun ile Değişik 22. ve Tüketici Sorunları Hakem Heyetleri Yönetmeliği'nin 5. Maddelerinde Yer Alan Parasal Sınırların Artırılmasına İlişkin Tebliğ

1995 yılında yürürlüğe giren ve 2003 yılında bugünkü halini alan Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Hakkında Kanun 34 maddeden ve beş kısımdan oluşmaktadır.

Birinci kısımda kanunun amacı, kapsamı ve kanunda geçen çeşitli kavramların tanımlarına yer verilmiştir. Tanımlar bölümünde 2003 yılında yapılan değişikliklerle bazı tanım değişikliklerine de gidilmiştir.

“Tüketicinin Korunması ve Aydınlatılması” başlığını taşıyan İkinci Kısımda ise; ayıplı mal, ayıplı hizmet, satıştan kaçınma, sözleşmedeki haksız şartlar, taksitle satış, devre tatil, paket tur, kampanyalı satışlar, kapıdan satışlar, kapıdan satışlarda satıcının ve sağlayıcının yükümlülüğü, mesafeli sözleşmeler, tüketici kredisi, kredi kartları, konut finansmanı sözleşmeleri, süreli yayınlar, abonelik sözleşmeleri, fiyat etiketi, garanti belgesi, tanıtma ve kullanma kılavuzu, satış sonrası hizmetler, ticari reklam ve ilanlar, Reklam Kurulu, zararlı tehlikeli mal ve hizmetler, mal ve hizmet denetimi, tüketicinin eğitilmesi konularında düzenlemeler getirilmiştir.

Üçüncü kısım tüketici kuruluşlarına ayrılmış, “Tüketici Konseyi” ve “Tüketici Sorunları Hakem Heyeti”ne ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir.

Yargılama ve cezaya ilişkin hükümler içeren dördüncü kısımda Tüketici Mahkemeleri, üretimin, satışın durdurulması ve malın toplatılması, olduklarından farklı görünen mallara ilişkin düzenlemelere ve ceza hükümleri ile cezalarda yetki, itiraza ve zamanaşımına yönelik kurallar getirilmiştir.

Beşinci ve son kısımda kanun uygulaması, yürürlükten kaldırılan ve değiştirilen çeşitli hükümler ve geçici maddelere ilişkin hükümler yer almaktadır.

Beş bölüm ve 34 madde kapsamında otomotiv sektörü açısından TKHK’u incelediğimizde her ne kadar otomotiv sektörüne ilişkin açık bir hüküm olmamakla birlikte Kanun’un bazı maddelerinin sektörü daha yakından ilgilendirdiğini görmekteyiz.

Buna göre ilişkili maddeleri detaylı olarak ele alacak olursak “Amaç, Kapsam, Tanımlar” başlıklı Birinci Kısım 3. madde “Tanımlar Bölümünde”; “Mal, Tüketici, İmalatçı ve İthalatçı” tanımlarının yapılmış olduğunu görmekteyiz. Bu durumda otomotiv sektörünün alıcısı, satıcısı ve sağlayıcısı durumunda olanlara ilişkin kanun açısından bir tanım yapıldığı ve sektörün bu kanun kapsamındaki faaliyetlerinin de bu tanımlar çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiğini söyleyebiliriz.

İlişki kurabileceğimiz diğer bir bölüm ise İkinci Bölüm’dür. Bu bölümde “Tüketicinin Korunması ve Aydınlatılması” başlığının altında yer alan; Ayıplı Mal (4. madde), Taksitle Satış (Madde 6/A), Kampanyalı Satış (7. madde), Garanti Belgesi (13. madde), Tanıtma ve Kullanma Kılavuzu (14. madde), Satış Sonrası Hizmetler (15. madde) sektörde alıcı ile satıcı ve sağlayıcı arasındaki ilişki açısından önemli hususlardır.

Diğer yandan Tüketici Kuruluşları Başlıklı Üçüncü Kısımda Tüketici Sorunları Hakem Heyeti’ne ilişkin (22. madde) yapılan düzenleme sektör içinde uyuşmazlıkların çözümü noktasında devreye girmektedir. Ancak, çok pahalı bir sektör olan otomotiv sektörü genel özelliği itibarıyla Tüketici Sorunları Hakem Heyeti için belirlenen maddi sınırın çok üzerinde kalan mal ve hizmetleri içeriyor olsa da heyetin aldığı kararlarının Tüketici Mahkemelerinde delil olarak sayılması sektör açısından Heyeti önemli bir noktaya taşımaktadır. Sektör; daha çok maddi sınır nedeniyle, Dördüncü Bölümde yer alan ve 23. madde ile düzenlenen “Tüketici Mahkemeleri” tarafından bakılan davalara konu olmaktadır.

Yukarıda anlatmaya çalıştığımız ve yönetmeliklerle detaylandırılan bu bölümler;

otomotiv sektörünü, tüketicilerin korunması alanında yürütülen faaliyetler kapsamında daha çok karşı karşıya kaldığı hükümlerdir.

5.3.1. Piyasa Gözetimi ve Denetimi

Ülkemizde AB teknik mevzuatının uygulanması konusunda öne çıkan kavramlardan biri olan “Piyasa Gözetimi ve Denetimi” kavramı; ürüne ilişkin teknik mevzuatı hazırlamaya ve yürütmeye yasal olarak yetkili bulunan kamu kuruluşlarının, ürünün piyasaya arzı veya dağıtımı aşamasında veya ürün piyasada iken ilgili teknik düzenlemeye uygun olarak üretilip üretilmediğinin, güvenli olup olmadığının denetlemesi veya denetletirmesine ilişkin olarak kamu kuruluşlarınca yürütülmekte olan bir faaliyettir.

Kamu kuruluşları bu faaliyetleri izleyebilmek ve gerekli denetimleri yapabilmek için yerli veya ithal ürünün piyasaya arzı veya dağıtımı aşamasında veya ürün piyasada iken depolama yerlerine düzenli olarak ziyaretler yapabilmekte, gerektiğinde ürünün hizmete sunulduğu işyerleri ile diğer yerlere düzenli olarak gitmekte veya rastgele ve nokta kontroller ile şikayet ve kazalar üzerine gözetim ve denetim faaliyetini yerine getirmektedir. Ayrıca, yetkili kuruluşlar görev alanına giren ürünlere ilişkin teknik düzenleme kapsamında bulunması gereken bilgi ve belgeleri de kontrol etmektedirler. Bu faaliyetlerle; tüketicilerin eşit seviyede korunması ile haksız rekabetin önlenmesi ve tüketicilerin güvenli ürün kullanması sağlanırken, üreticilerin haksız rekabet koşullarından etkilenmesi önlemektir.

Tüm bu anlatılanlar ışığında Ülkemizde ihtiyaç duyulan piyasa gözetim ve denetim sisteminin hukuki altyapısı AB’ye uyum sürecinde AB’nin piyasa gözetimi ve denetimi sistemine paralel olarak Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından yayınlanan 4703 sayılı “Ürünlere İlişkin Teknik Mevzuatın Hazırlanması ve Uygulanmasına Dair Kanun” ile oluşturulmuştur. Bu Kanuna istinaden hazırlanan “Ürünlerin Piyasa Gözetimi ve Denetimine Dair Yönetmelik”, “Ürünlere İlişkin Teknik Düzenlemeler” ve ilgili yetkili kuruluşlarca yapılacak uygulama mevzuatı da hukuki altyapının ikincil bölümünü oluşturmaktadır.

Bu konuda uygulama yönetmeliklerinden biri olan “Ürünlerin Piyasa Gözetimi ve Denetimine Dair Yönetmelik”le ürüne ilişkin teknik mevzuatı hazırlamak ve bu mevzuatı yürütmek yetkili kamu kurum ve kuruluşunca yapılmaktadır. Ülkemizde piyasa gözetimi yapmaktan sorumlu yetkili kuruluşlar; Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, Dış

Ticaret Müsteşarlığı, Telekomünikasyon Kurumu, Tütün, Tütün Mamulleri ve Alkollü İçecekler Piyasası Düzenleme Kurumu ve Enerji Piyasası Denetleme Kurumu'dur.

Bu saydığımız yetkili kurumlardan otomotiv sektörüyle (motorlu araçlar) ilgili gözetim faaliyetleri Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın yetkisinde olup, Bakanlık aşağıda belirtilen ve 4703 sayılı Kanun kapsamında yayınlanan yönetmelik ile tebliğler çerçevesinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

Dış Ticaret Müsteşarlığı'nca yayınlanan yönetmelikler;

- 1) Ürünlerin Piyasa Gözetimi ve Denetimine Dair Yönetmelik
- 2) Teknik Mevzuatın ve Standartların Türkiye ile AB Arasında Bildirimine Dair Yönetmelik
- 3) Uygunluk Değerlendirme Kuruluşları ile Onaylanmış Kuruluşlara Dair Yönetmelik
- 4) CE Uygunluk İşaretlerinin Ürüne İliştirilmesine ve Kullanılmasına Dair Yönetmelik

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nca yayınlanan yönetmelikler;

- 1) Ev Tipi Klimaların Enerji Etiketlenmesine İlişkin Yönetmelik
- 2) Ev Tipi Klimaların Enerji Etiketlenmesine İlişkin Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik
- 3) Tekstil Ürünlerinin İsimlendirilmesine İlişkin Yönetmelik
- 4) Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tarafından Gerçekleştirilecek Piyasa Gözetimi ve Denetimine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik
- 5) Yeni Binek Otomobillerin Yakıt Ekonomisi ve CO₂ Emisyonu Konusunda Tüketicilerin Bilgilendirilmesine İlişkin Yönetmelik

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nca yayınlanan tebliğler;

- 1) Ev Aletlerinden Çevreye Yayılan Gürültüye İlişkin Tebliğ
- 2) Tekstil Teknik Komitesinin Oluşumu ve Görevlerine Dair Tebliğ
- 3) Ayakkabı Teknik Komitesinin Oluşumu ve Görevlerine Dair Tebliğ

Yukarıda saydığımız yönetmelik ve tebliğler kapsamında Bakanlık, her yıl piyasa gözetimi ve denetimi faaliyetleri çerçevesinde önceliklerin ve ihtiyaçların belirlendiği "Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Piyasa Gözetimi ve Denetimi Stratejisi" hazırlamakta ve seçilen alanlarda piyasa gözetimi ve denetimi konusundaki faaliyetlerini programlayarak, denetimlere başlamaktadır.

Bu çerçevede, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin ve Rekabetin Korunması

Genel Müdürlüğü tarafından 2002-2007 yılları arasında 4077 ve 4703 sayılı Kanunlar kapsamında konularına göre yapılan denetimler ile 2007 yılında TKHK kapsamında gerçekleştirilen denetimlere ilişkin bilgiler aşağıdaki gibidir.

Tablo 5.1: 2007 Yılında TKHK'a Göre Yapılan Denetimlerin Sektörel Dağılımı

Denetim Yapılan Sektör	Firma Sayısı	Yüzde Oranı
Turizm Sektörü	14	4,13
Kampanyalı Satışlar (Konut, Otomotiv) Sektörü	45	13,27
Kapıdan Satışlar	12	3,54
Elektronik Ticaret Sektörü	15	4,42
Ev Elektronik Sektörü	165	48,67
Perakende Sektörü	83	24,48
Diğer		

Kaynak: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü, "2007 Yılı Faaliyet Raporu", Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Ankara, 2008, S 142.

Tablo 5.2: 4077 ve 4703 Sayılı Kanunlar Uyarınca Yapılan Denetimlerin Konularına Göre Dağılımı

Denetim Konuları	Firma Sayısı				
	2003	2004	2005	2006	2007
Kapıdan Satış	5	19	7	11	12
Kampanyalı Satış	16	3	15	39	45
Mesafeli Satış	-	2	2	12	15
Devre Tatil	-	5	5	5	10
Ticari ve Reklam İlanlar	-	-	2	3	2
Paket Tur	-	-	20	5	4
Satış Sonrası Servis Hizmetleri	239	91	103	7	3
Fiyat Etiketleri	1	8	53	109	83
Garanti Belgesi	1	37	127	103	83
Türkçe Tanıtma ve Kullanım Kılavuzu	1	36	98	103	82
Otomobil İthalatçı Firmaları	91	-	-	-	-
Piyasa Gözetimi ve Denetimi (Ayakkabı, Tekstil ve Enerji Etiketlemesi)	-	55	259	1356	860
Diğer (Tüketici Şikayeti-Reklam İncelemesi)	17	20	3	-	-
TOPLAM	371	276	694	1753	1199

Kaynak: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü, "2007 Yılı Faaliyet Raporu", Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Ankara, 2008, S 143.

Ülkemizde uygulanmakta olan mevzuat, tüketicinin ekonomik ve hukuki çıkarlarının korunmasına ilişkin düzenlemeleri içerirken, aynı zamanda kaliteli mal ve hizmet üreten, müşteri memnuniyetini öne çıkaran üreticinin korunmasını, haksız rekabetin önlenmesiyle gerçek anlamda rekabetin artırılmasını sağlayarak,

yaşam standartlarımızın yükselmesini amaçlamaktadır.

5.3.2. Otomotiv Sektörüne İlişkin Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'a Göre Hazırlanan Yönetmelikler

5.3.2.1. Ayıplı Malın Neden Olduğu Zararlardan Sorumluluk Hakkında Yönetmelik

Sosyal ve ekonomik hayatta öngörülemeyen birçok gelişme nedeniyle tüketicinin ve üreticinin gelişen piyasa ekonomisi ve seri üretim sonucunda en çok ayıplı mal ve hizmetlerle ilgili sorunlarla karşı karşıya kaldığı görülmektedir. Ülkemizde de TKHK kapsamında en fazla karşılaşılan sorunlardan biri ayıplı mal sorunu olup, TKHK'nın 4. maddesi ile bu maddeye dayanılarak çıkarılan "Ayıplı Malın Neden Olduğu Zarardan Sorumluluk Hakkında Yönetmelik"le ayıplı mala ilişkin yasal çerçeve sektör ayırımı yapılmadan, tüm tarafları da içine alacak şekilde çizilmiştir.

Buna göre; TKHK'un 4. maddesi ile ayıplı mal "Ambalajında, etiketinde, tanıtma ve kullanma kılavuzunda ya da reklâm ve ilanlarında yer alan veya satıcı tarafından bildirilen veya standardında veya teknik düzenlemesinde tespit edilen nitelik veya niteliği etkileyen niceliğine aykırı olan ya da tahsis veya kullanım amacı bakımından değerini veya tüketicinin ondan beklediği faydaları azaltan veya ortadan kaldıran maddi, hukuki veya ekonomik eksiklikler içeren mallar" kabul edilmektedir. Bu madde çerçevesinde çıkartılan "Ayıplı Malın Neden Olduğu Zarardan Sorumluluk Hakkında Yönetmelik"le de TKHK'da yer alan ayıplı mal ve hizmetler ile ayıplı mal ve hizmetlerden dolayı kimlerin sorumlu olduğuna ilişkin düzenleme getirilmiştir.

Düzenleme kapsamında Yönetmelik'in; "Ayıplı bir malın, bir kişinin ölümüne veya yaralanmasına veya bir malın zarar görmesine sebep olması halinde imalatçı/üretici doğrudan zararı, kusuru aranmaksızın iade ile yükümlüdür." hükmü gereğince ayıplı malın neden olduğu zarardan üretici sorumlu tutulmuştur. Ancak, burada sorumlu tutulabilmesi için nedensellik bağının ispatına ilişkin bir düzenlemeye gidilmiştir.

Diğer yandan Yönetmelik, sorumluluğu belirlerken de sorumluluktan kurtulma yollarına değindiği gibi sözleşme metninde ya da müstakil herhangi bir belgede sorumluluğu kaldırıcı bir hükme yer vermesine izin vermemiş ise de yer alması durumunda bu sözleşme hükmünü geçersiz saymıştır. Ayrıca, Yönetmelikle maldaki ayıp için zamanaşımı süresi, üreticinin kim olduğunun öğrenildiği veya

öğrenebileceği günden itibaren 3 yıl olarak belirlenmiş, tazminat talepleri için ise on yıllık hak düşümü süresi tespit edilmiştir. Böylelikle ayıplı mala ilişkin sorumlular ve sorumluluk süresi ile şartlarına ilişkin hükümler ilgili Yönetmelikle yasal bir çerçevede ortaya konmuştur. Ayrıca ayıplı mal için tüketiciye dört seçimlik hak tanınmıştır (Bedel iadesi, ücretsiz değişim, tamir, ayıp oranında bedel indirimi).

Ayıplı mala ilişkin sorumlulukların çerçevesini çizen bu Kanun ve Yönetmelik hükümleri sektörler bazında incelendiğinde ise otomotiv sektörüne ilişkin açık bir hüküm bulunmadığı, ancak sektör ayırımı yapmaksızın gerçekleştirilen bu düzenlemelerin otomotiv sektörü içindeki tüketici ile üretici arasındaki uyumsuzlukların büyük bir bölümüne de dayanak teşkil ettiğini görmekteyiz.

Dolayısıyla otomotiv sektöründe faaliyet gösteren üretici, ürettiği mala ilişkin olarak tüketiciye karşı sorumlu olduğundan sektör içinde rekabet avantajına sahip olabilmesi ve tüketicilerin tercih ettiği bir ürünü satabilmesi için ürettiği malın kalitesi ve mala ilişkin tüketici tatmininin sağlanmasına dikkat etmelidir. Ayrıca, ithal ettiği mallar açısından da çok önemli olan bu süreçte standartlara uygun üretim yapması durumunda rekabet üstünlüğünü yakalayacaktır.

Diğer yandan ayıplı mala ilişkin bu süreçte kanun gereği sorumlulukları oldukça fazla olan üreticinin de mağdur edilmemesi ve kanuni sürecin uygulanma aşamasında hakkaniyet çerçevesinde üreticinin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

5.3.2.2. Garanti Belgesi Uygulama Esaslarına Dair Yönetmelik

Günümüzde garanti belgesi; tüketicilerin yasal hakları konusunda bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesini sağlayan, üretici tarafından düzenlenen, malın teslimi anından sonra ortaya çıkan ve belirlenen şartlarda kullanım hatası dışında oluşan her türlü arızaya veya dış etkilere karşı, malın belirli bir süre işler veya kullanılabilir durumda tutulmasını garanti eden belgeler olarak kabul edilmektedir²³⁴. Garanti belgeleri; her mal ile birlikte satıcı tarafından tüketicinin bizzat kendisine teslim edilmekte olup, tüketiciler; Kanundan ve ilgili diğer mevzuattan doğan haklarını ve özellikle malın arızası halinde neler yapması gerektiğini hiç kimseye sormasına gerek kalmadan ana başlıklar halinde basit bir şekilde bu belgeler sayesinde öğrenebilmektedir.

Tüketici, üretici ve imalatçı açısından; malın markası, hangi firmaya ait olduğu, garanti süresinin ne kadar olduğu, kimden alındığı, garanti şartlarının neler olduğu, garantinin başlama tarihi, malın varsa garanti no'su gibi bilgileri içeren

²³⁴ BAYKAN, R., "Tüketici Hukuku Mevzuatına İlişkin Yorum-Eleştiri-Öneri", İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, 2005, S 304.

garanti belgesi adeta malın sağlık karnesi niteliğindedir. Bu nedenle garanti belgesi, tüketicinin ilk başvuracağı ve satıcının ise yükümlülükleri ile ürettiği mal hakkında bilgi verdiği bir belge olduğu için daha da önemli hale gelmektedir.

Tüketicilere, imalatçılara-üreticilere ve ithalatçılara önemli faydalar sağladığı düşünülen garanti belgesi uygulaması ile her ne kadar tüketicilerin sanayi ürünlerinde karşılaştıkları sorunlarının çözülebilmesi amaçlansa da, üreticilerin kaliteli ürün üretmesini teşvik etmekte ve önemli bir referans olduğu içinde ürünün satışını kolaylaştırmaktadır.

Bugün itibarıyla garanti belgesi, taşıdığı önem dolayısıyla dünyada olduğu gibi Ülkemizde de gerek tüketici, gerekse kamu ve özel sektör tarafından önemli ölçüde aranan ve güven duyulan bir belge haline gelmiştir.

Ülkemizde alıcı, satıcı ve imalatçı açısından önemli bir referans kaynağı olan bu belgeye ilişkin yasal altyapı çalışmaları ise 1984'lü yıllarda başlayan ve günümüzde TKHK'a kadar uzanan bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu süreç sonunda TKHK'nin 13. maddesi ile genel çerçevesi çizilen garanti belgesine ilişkin şartlar da Garanti Belgesi Uygulama Esaslarına Dair Yönetmelik ile belirlenmiştir.

TKHK'un 13. maddesinde garanti belgesine ilişkin "ithalatçı ve imalatçı firmalar ithal ettikleri veya ürettikleri sanayi malları için Bakanlıkça onaylı garanti belgesi düzenlemek zorundadırlar" hükmü ile kanuni zorunluluk getirilmiş, daha sonra aynı maddenin son fıkrasında Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın hangi sanayi mallarının garanti belgesi ile satılmak zorunda bulunduğunu ve bu malların arızalarının tamiri için gereken azami süreleri, TSE'den görüş alarak tespit ve ilanla görevli olduğu ifade edilmiştir.

Bu madde hükümlerine dayanılarak Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nca çıkartılan Garanti Belgesi Uygulama Esaslarına Dair Yönetmelikle de hangi malların garanti belgesi ile satılması gerektiği, bu malların tamir süreleri ve garanti belgesinin onay ve uygulama aşamasına ilişkin usul ve esaslar belirlenmeye çalışılmıştır.

22 maddeden oluşan bu Yönetmelik, garanti belgesini; "İmalatçı-üretici veya ithalatçıların, sattıkları, ürettikleri ve/veya ithal ettikleri mallar için düzenlenen ve malın garanti süresi içerisinde meydana gelebilecek arızalarının en az iki yıl süreyle veya özelliği nedeniyle belirlendiği ölçü birimi içerisinde ücretsiz olarak yenisi ile değiştirilmesinin, tamirinin, bedel iadesinin veya bedel indiriminin taahhüt edildiğini ve satıcı ile tüketicinin yükümlülüklerini gösteren belge" olarak tanımlamıştır.

Daha sonra garanti belgesinin düzenleme zorunluluğuna değinilerek, garanti

belgesi düzenleme ve Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na onaylatma sorumluluğu yönetmelik ekinde yer alan mallar için imalatçı-üretici ve ithalatçı firmaya verilmiştir. Bu belgeyi tasdik ederek tüketiciye vermekle de satıcı, bayi, acente ve temsilcilikler görevlendirilmiş ve bu husus da yasal bir zorunluluk olarak öngörülmüştür²³⁵.

Garanti belgesinin içeriğine ilişkin zorunlu bilgiler de yönetmelikle belirlenmiş, bu çerçevede hazırlanacak ve iki yıl geçerli olacak belgeye dair Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na yapılacak onay başvurusuna ilişkin hükümler ise 8., 9., ve 10. maddelerde düzenlenmiştir. Buna göre, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın internet sayfasından elektronik imza ile yapılan başvurular Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü veya Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüklerince onaylanmaktadır. (10. madde) (1.1.2008 tarihinden önce İthalat işlemlerinde garanti belgesi Genel Müdürlükçe, yerli üreticilere ise Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüklerince verilmekte idi. 01.01.2008 tarihinden itibaren başvurular e-imzalı olarak ve e-belge ortamında sadece Genel Müdürlüğe başvurularak alınmaktadır. Yönetmeliğin izin başlıklı 8. maddesi 15.9.2207 tarih ve 26644 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Yönetmelik değişikliği yapılmıştır)



Şekil 5.1: 2007 Yılında Onaylanan Garanti Belgesi Sektörel Dağılımı

Kaynak: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü, “2007 Yılı Faaliyet Raporu”, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Ankara, 2008.

Ayrıca, yönetmelikle getirilen düzenleme kapsamında servis istasyonlarında yapılan onarım ve parça değişimi işlemleri sonucunda verilen faturanın, bu yönetmeliğin öngördüğü şartları içermesi kaydıyla garanti belgesi yerine geçeceğini de kabul edilmiştir.

Bunların yanı sıra Yönetmelik; garanti ve tamir sürelerine de değinmiş olup, garanti süresini malın tüketiciye teslim tarihinden itibaren en az iki yıl veya yönetmeliğe ek listede yer alan ölçü birimi (Oto lastiklerinin km ile fotokopi makinesinin çekim sayısı ile ölçülmesi gibi) ile tespit edilen değer kadar belirlemiştir.

Yönetmelik satıcıyı; malın garanti süresi içinde gerek malzeme ve işçilik, gerekse montaj hatalarından dolayı arızalanması halinde işçilik masrafı, değiştirilen parça bedeli ya da başka bir ad altında hiçbir ücret talep etmeksizin tamirini yapmak veya yaptırmakla sorumlu tutmuş ve 13. madde de buna ilişkin hükümlere yer vermiştir. Ayrıca, tamir süresi ve süresi içinde tamirin gerçekleşmemesi halinde ortaya çıkabilecek sorunlara ilişkin hükümleri de kapsamaktadır.

Yönetmeliğin Diğer hükümler başlıklı 14. maddesinde ise tüketicinin dört seçimlik hakkından biri olan onarım hakkını kullanmasına rağmen, maldan istediği faydayı sağlamaması halinde diğer seçimlik hakları olan ücretsiz değişim, bedel iadesi veya ayıp oranında bedel indirimi talebinde bulunabileceğine ilişkin düzenlemeye yer verilmiştir. Yönetmeliğin bu maddesi gerek tüketici, gerekse imalatçı/ithalatçı ile müteselsil sorumlu olan satıcılar açısından önem arz etmektedir.

“Madde 14- Tüketicinin onarım hakkını kullanmasına rağmen malın;

- a) *Tüketiciiye teslim edildiği tarihten itibaren, belirlenen garanti süresi içinde kalmak kaydıyla, bir yıl içerisinde; aynı arızanın ikiden fazla tekrarlanması veya farklı arızaların dörtten fazla meydana gelmesi veya belirlenen garanti süresi içerisinde farklı arızaların toplamının altından fazla olması unsurlarının yanı sıra, bu arızaların maldan yararlanmamayı sürekli kılması,*
- b) *Tamiri için gereken azami sürenin aşılması,*
- c) *Firmanın servis istasyonunun, servis istasyonunun mevcut olmaması halinde sırasıyla satıcısı, bayii, acentesi, temsilciliği, ithalatçısı veya imalatçı-üreticisinden birisinin düzenleyeceği raporla arızanın tamirinin mümkün bulunmadığının belirlenmesi, durumlarında, tüketici malın ücretsiz değiştirilmesini, bedel iadesi veya ayıp oranında bedel indirimi talep edebilir. Bu maddenin (c) bendinde belirtilen raporun, tüketicinin başvuru tarihinden*

İtibaren yedi gün içerisinde düzenlenmesi zorunludur. Tüketici, raporun belirtilen süre içerisinde düzenlenmemesi veya raporu kabul etmemesi hallerinde, ilgili tüketici sorunları hakem heyetine başvurarak mevcut durumun tespit edilmesini isteyebilir.

Satıcı, tüketicinin bu Yönetmeliğin 13 ve 14 üncü maddelerinde belirtilen taleplerini reddedemez. Tüketicinin bu taleplerine karşı satıcı, bayi, acente, imalatçı - üretici ve ithalatçı müteselsilen sorumludurlar.”

Yönetmeliğin son bölümünde de hangi malların garanti belgesi ile satılmasının zorunlu olduğu “Garanti Belgesi ile Satılmak Zorunda Olan Mallar ve Bunlara Ait Garanti Süreleri”ni içeren tablo ile belirlenmiştir.

Yönetmeliğe ilişkin olarak yukarıda yaptığımız tüm açıklamalardan da anlaşılacağı üzere yönetmelik; ayıplı mallarda olduğu gibi genel bir çerçeve çizerek, otomotiv sektörüne ilişkin açık bir hükme yer vermemiş olsa da garanti belgesi ile satılmak zorunda olan mallar içerisinde sektöre ilişkin bilgiler bulunmaktadır. Buna göre 29 ana başlıktan oluşan ilişik tabloda; Otomotiv Sanayi Servis Hizmetleri Cihaz ve Ekipmanları başlığı altında 54 ve Karayolu Taşıtları başlığı altında ise 49 kalem ürün sayılarak otomotiv sektörünü ilgilendiren bu ürünlere ilişkin garanti sürelerine yer verilmiştir.

Bunların yanı sıra ekli listede bulunan ve “İnsan ve Yük Taşıma Makine ve Aletleri” başlığı altında yer alan endüstriyel kamyonlar, dorse, dozer, greyder gibi kalemler ise bazı hukuki çevrelerce tüketim malı olarak değerlendirilmemekte olduğundan, Yönetmelikte yatırım malı olarak kabul edilen bu mallara yer verilerek, TKHK kapsamında değerlendirilmesi eleştirilmektedir.

Diğer yandan, TKHK’a dayanılarak yürürlüğe konan Garanti Belgesi Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik hükümleri gereğince; otomotiv ana yan sanayi ürünlerini piyasaya arz etmek üzere faaliyette bulunan firmaların garanti belgesi almak üzere yaptıkları başvuruları sırasında ise 7 coğrafi bölgede toplam 20 adet servis istasyonu ile hizmet verebileceklerini gösterir satış sonrası hizmetleri yeterlilik belgesi ile aracın her modeli için düzenlenmiş Türkçe Tanıtma ve Kullanma Kılavuzları aranmakta, uygun bulunarak onaylanan garanti belgelerinin bir örneği ise, DTM’ce yayınlanan 2007/6 “İthalinde Garanti Belgesi Aranacak Maddelere İlişkin Tebliğ” uyarınca gümrük beyannamelerinin ekinde ilgili Gümrük İdarelerine beyan edilmekte, aksi takdirde malın ithaline izin verilmemektedir.

Tablo 5.3: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na 09.09.1995 ve 31.12.2007 Tarihleri Arasında Otomotiv Sektörüne İlişkin Onaylanan Garanti Belgeleri (Adet)

Yıllar	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	1996-2007
Karayolu Taşıtları	92	191	190	311	183	205	124	563	439	567	515	736	469	4.585
Otomotiv Sanayi Servis Hizmetleri Cihaz ve Ekipmanları	6	18	30	1	9	11	5	5	7	20	11	14	70	207
Verilen Toplam Belge sayısı	415	1.899	2.195	2.861	1.956	1.917	1.131	6.116	4.730	5.226	6.605	7.410	10.667	53.128

Kaynak: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü, “2007 Yılı Faaliyet Raporu”, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Ankara, 2008.

(2004, 2005, 2006 ve 2007 yılları rakamları içerisinde Sanayi ve Ticaret İl Müdürlükleri'nin verdikleri garanti belgeleri de dahil edilmiştir.)

Buradan da anlaşıldığı üzere ithalat rejimi çerçevesinde, Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından sürdürülen işlemlerde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından düzenlenen garanti belgesinin 2007/6 sayılı tebliğ ile ithalat sırasında arandığı ve belgesi olmayan malların ise ithalatının engellendiği görülmektedir.

Söz konusu Yönetmelikle gerçekleştirilen garanti belgesi uygulaması, sektör ayırımı olmaksızın hem imalatçı/ithalatçı ve hem de satıcının imzalarını taşıdığı ve taahhütlerini içerdiği için tüketicinin satın aldığı mala karşı güven duymasını da sağlamaktadır. Tüketici elindeki bu belge ile birlikte satıcıya veya imalatçı ile ithalatçıya başvurduğu zaman kendisini daha güçlü hissetmektedir. Buna karşılık satıcı da verdiği taahhüdü ve sorumluluklarını hatırlamakta ve buna uygun üretim yaparak piyasadaki durumunu güçlendirmektedir.

Ayrıca, Yönetmelikle belirlenen ve 4 seçimlik haktan biri olan tamir seçeneğinin tercih edilmesinin tüketicilere ilave korumalar getirmesinin yanı sıra, firmalara ve Ülke ekonomisine de birçok yararı bulunmaktadır. Hatta sattığı mala güvenen imalatçı ve ithalatçı firmalar, tüketicilerin bu tercihlerini kullanmalarını teşvik etmek için garanti sürelerini 5 yıla ve hatta 7 yıla çıkarabilmektedirler. Bu durumda tüketiciler, aldıkları maldan dolayı Kanunda belirtilen iki yılın çok üzerinde bir süre koruma altına girmiş olmakta, buna karşılık da firmalar malın yenisiyle değiştirme veya para iadesi gibi riskleri büyük ölçüde bertaraf etmiş olmaktadır. Ayrıca arızalanan malın kullanım dışı bırakılması yerine tamiri cihetine gidilmesi, sadece firmalar bazında değil Ülke ekonomisi bakımından da israfın önlenmesi için büyük önem arz etmektedir.

Belgelendirme uygulaması, satış sonrası hizmetleri yerine getirecek yaygın bir servis ağının oluşturulmasını da sağlamakta ve bu sayede hem tüketicilerin tamir bakım yerlerine daha kolay ulaşabilecekleri bir ortam yaratılmakta ve hem de atıl durumda bulunan iş yerlerinin, TSE normlarında modernize edilerek sisteme girmeleri ve ekonomiye kazandırılmaları söz konusu olmaktadır.

5.3.2.3. Kampanyalı Satışlara İlişkin Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik

Kampanyalı satış; gazete, radyo, televizyon ilanı ve benzeri yollarla tüketiciye duyurularak düzenlenen kampanyalara iştirakçi kabul edilmesini, daha sonra da malın teslim edilmesi veya hizmetin görülmesini öngören satış türüdür. Görüldüğü üzere bu satış yönteminde de taksitli satışlarda olduğu gibi tüketicinin bir ön

ödemede bulunması ve mal bedelinin taksitler halinde yatırılması söz konusudur. Ancak taksitli satıştan farkı; mal veya hizmetin ön ödeme ile birlikte, sözleşme imzalandığı anda teslimi yerine ilerdeki bir tarihte teslim edilmiş olmasıdır. Mal ve hizmet kampanyanın şartlarına bağlı olarak bazen son taksitle beraber, bazen ödeme dönemi içerisinde, bazen bir çekiliş ile belirlenen tarihte teslim edilmektedir. Genellikle otomobil gibi değeri yüksek olup, uygulamada taksitle satışı pek yapılmayan mallar için düzenlenen kampanyalı satış, peşin parası olmayan veya tüketici kredisi alamayan tüketicilere hitap etmektedir²³⁶.

Ülkemizde ön ödemeli bu tür satışlar yasal düzenleme öncesinde; hatalı, eksik, yanlış, bilinçsizce yapılan uygulamalar yüzünden çokça suistimale neden olmuş ve hatta firmalar kampanya esnasında topladıkları parayı alıp kaçmışlardır. Bu tarz durumlara karşı kanun koyucu da TKHK'nun 7. maddesi ve bu madde çerçevesinde çıkarılan “Kampanyalı Satışlara İlişkin Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik” ile tüketicinin mağduriyetinin önlenmesi noktasında düzenlemelere gitmiştir.

Yönetmelik hükümleri kampanyalı satışı; kampanyalı satışlar ile kampanyalı satış olarak nitelendirilmeyen ancak, malın veya hizmetin daha sonra teslim veya ifa edilmesi suretiyle yapılan her türlü satış olarak kabul etmiş ve satışa ilişkin bazı sınırlamalar getirmiştir.

Buna göre, kampanya konusu malın; konut ve tatil amaçlı taşınmaz, motosiklet, otomobil ve minibüs olması halinde Yönetmelik; Sanayi ve Ticaret Bakanlığından iki yıl geçerli olacak “Kampanyalı Satış İzin Belgesi” alınması zorunluluğunu getirmiştir. Yönetmeliğin 10. maddesinde yer verildiğini görmekteyiz. Yönetmeliğin ilgili maddesinde sayılan bu mal ve hizmetlerin dışındakiler için ise izin belgesi alınmasına gerek bulunmamaktadır. Yönetmeliğe aykırı bir durumun tespiti halinde ise Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca ilgililer uyarılmakta ve uyarıya rağmen durum devamı halinde verilen izin iptal edilerek, ilgili meslek kuruluşlarına durum bildirilmekte ve gazetede ilan edilmektedir.

Diğer yandan yönetmelik kampanyalı satışlar için sözleşme zorunluluğu da getirmiştir. Buna göre satıcı veya sağlayıcı yönetmelikte yer alan bilgileri yazılı olarak belirtmek ve taraflar arasında akdedilen sözleşmeyi tüketiciye vermek zorundadır. Bu tarafların herhangi bir sorun durumunda, aralarındaki problemin giderilmesi ve tarafların haklarını koruyabilmeleri açısından önemli bir husustur. Yönetmelik gereği satışın usulüne uygun yapılmaması durumunda ise satıcı, sağlayıcı, bayi, acente, imalatçı-üretici, ithalatçı ve kredi veren müteselsilen

²³⁶ BAYKAN, R., “Tüketici Hukuku Mevzuatına İlişkin Yorum-Eleştiri-Öneri”, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, 2005, S 197.

sorumlu kabul edilmiş, satıcı ve sağlayıcının yükümlülükleri 7. maddede detaylı olarak ele alınmıştır (malın ya da hizmetin teslim süresi sınırları, sigorta gibi). Ayrıca yine bu madde ile tüketicinin tüm yükümlülüklerini yerine getirmesi halinde, malın veya hizmetin tesliminin ödemenin bitimini takiben bir ay içinde yapılması gerektiği hükme bağlanmıştır.

Ayrıca, Yönetmelik tüketiciye herhangi bir sınırlama olmaksızın cayma hakkı tanımış ve kampanyalı satış konusu mala ilişkin garanti belgesi, Türkçe Tanıtma ve Kullanma Kılavuzu ve satış sonrası hizmetlere ilişkin düzenleme getirmiştir. Bu düzenleme ile Yönetmelik, malın teslimi ile bu belgelerin de teslimini ve satış sonrası hizmetin sunulmasını zorunlu kılmıştır. Diğer yandan; kampanya niteliğinde olan gazete, dergi, televizyon ilanı ve diğer yollarla halka duyurularak düzenlenen ve muhtelif sayılarla oluşturularak kura çekmek suretiyle veya başka bir şekilde teslim tarihlerinin belirlendiği satış türlerine de bu Yönetmelik hükümleri uygulanmaktadır.

Yukarıda kısaca değinmeye çalıştığımız bu Yönetmelik metninde otomotiv sektörüne ilişkin bazı açık hükümlere yer verilmiş olup, 10. maddede sayılan Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın iznine tabi mallar arasında (otomobil ve minibüs) otomotiv sektörünün faaliyet alanına giren mallara da yer verilmiş olduğu görülmüştür.

Diğer yandan böyle bir yönetmeliğin varlığı tüketicilerin pek de iyi bir geçmiş olmayan kampanyalı satışlara ilgisini ve güvenini arttırmış ve yüksek maliyetleri nedeniyle ulaşılması oldukça güç olan otomotiv sanayi ürünlerini alabilmelerini sağlamıştır. Bu da beraberinde fiyatlar nedeniyle daralma yaşayan sektörün rekabet gücünün artırılabilmesi açısından önemli bir düzenleme olarak karşımıza çıkmaktadır.

5.3.2.4. Sanayi Mallarının Satış Sonrası Hizmetleri Hakkında Yönetmelik

Satış sonrası hizmetler; geniş anlamda satış ister bedeli mukabil olsun, ister karşılıksız olsun sözleşmenin yapılmasından sonra satılmış olan mala ilişkin tüm hizmetleri ifade etmektedir (Satılan malın eve teslimi, eve cihazın kurulması, cihazın tamiri, bakımı gibi). Dar anlamda ise satış fiyatı içerisine girmeyen ve dolayısıyla hizmet için ek ödemeyi gerektiren hizmetleri kapsamaktadır (Bedel karşılığı malın tamir ve bakımının yapılması).

Garanti kavramından farklı değerlendirilmesi gereken satış sonrası hizmetlerin bu kavramından ayrılan taraflarına kısaca değinmekte fayda bulunmaktadır. Buna

göre garanti, satış sözleşmesinden doğan bir yükümlülük olduğu halde, satış sonrası hizmet satış sözleşmesi için ikincil bir durum olup, satış akdinden farklı bir istisna sözleşmesi sayılır. Satış sonrası hizmetin amacı; satılan malı, mümkün mertebe uzun süre çalışır durumda tutmak, işlevini görmesini sağlamaktır. Garanti belgesi alma zorunluluğu olmayan ve garanti süreleri dolmuş mamuller için de satış sonrası hizmet söz konusudur. Bu tüketici için oldukça yaralı bir süreçtir²³⁷.

Bu yararlı sürecin yasal çerçevesi Ülkemizde, 4077 sayılı TKHK'nın 15. maddesi ve "Sanayi Mallarının Satış Sonrası Hizmetleri Hakkında Yönetmelik"le çizilerek, satış sonrası hizmetlere ilişkin montaj, bakım ve onarım hizmetlerine dair usul ve esaslar düzenlenmiştir. Ayrıca; "imalatçı ve ithalatçılar sattıkları, ürettikleri veya ithal ettikleri sanayi malları için malın Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nca tespit ve ilan edilen kullanım ömrü süresince yedek parça bulundurmak, bakım, onarım ve servis hizmetlerini yürütecek servisler kurmak ve tüm bunlar için gerekli yeterli teknik kadroyu bulundurmak zorundadır" hükmü ile satış sonrası hizmetlere ilişkin kanuni zorunluluk getirilmiştir.

Diğer yandan usul ve esasların belirlendiği Yönetmelik kapsamında hangi mallar için servis istasyonu kurulması gerektiği Yönetmeliğe ek liste ile belirlenmiş, aykırılıkların tespiti durumunda ise idari para cezası öngörülmüştür. Listede hangi mamuller için kaç bölgede, kaç adet servis istasyonu kurulacağı da tespit edilmiştir. Bu servis istasyonları doğrudan imalatçı ve/veya ithalatçılar tarafından kurulabildiği gibi, yetki verdikleri gerçek veya tüzel kişiler tarafından da kurulabilmektedir.

Bu gün için otomotiv sanayi açısından yönetmeliğe baktığımızda ana sanayi ürünlerinde 7 coğrafi bölgede, 20 adet servisle servis vermek mecburiyeti bulunduğunu görmekteyiz. Grup muafiyetinden önce imalatçı ve satıcılar TKHK ile getirilen bu zorunluluğu satıcılar vasıtasıyla yürütme gayreti içindeydiler ancak, grup muafiyeti bölümünden de görüleceği üzere getirilen bu düzenlemeyle imalatçı ve ithalatçılar bu hizmetleri de göz önünde bulundurmamak durumunda kalmışlardır.

Ayrıca, Yönetmeliğin 10. maddesinde tüketicinin bulunduğu yerde servis istasyonunun hizmet vermesinin mümkün olmaması durumu düzenlenmiş, böyle bir durumda malın firma merkezine ya da en yakın yerdeki istasyona nakliye, posta, kargo veya servis elemanı ulaşım gideri gibi herhangi bir ilave ücret talep edilmeden ulaştırılması hükme bağlanmıştır. Diğer yandan 10. ve 11. maddelerde servis istasyonlarına servis fişi düzenlenmesi zorunluluğu getirilmiş ve kullanım ömrü süresince, malın bakım ve/veya onarım süresi, garanti süresi içerisinde

²³⁷ BAYKAN, R., "Tüketici Hukuku Mevzuatına İlişkin Yorum-Eleştiri-Öneri", İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, 2005, S 313.

arızanın servis istasyonuna bildirim tarihinden, garanti süresi dışında ise malın teslim tarihinden itibaren 30 işgünün geçemez hükmüne yer verilmiştir.

Bir yıl içerisinde tüketicinin kullanma hatası dışında, aynı arızanın tekrarı halinde ise servis ücreti alınmayacağı Yönetmelik gereğidir. Ayrıca, malın garanti süresi dışında, garanti belgesi ile satılması zorunlu olmayan bir parçasının servis istasyonu tarafından değiştirilmesi ve/veya satılması durumunda, değişen para için altı aydan aşağı olmamak üzere bir garanti süresi verilmesi öngörülmüştür²³⁸. (Yönetmelik 10. madde)

16. ve 17. maddelerle ise imalatçı-üretici ve ithalatçı ile satıcıların sorumluluklarına ilişkin düzenleme yapılarak; imalatçı-üretici ve ithalatçı, satış sonrası hizmetlerin sağlanmasından ve yürütülmesinden servis istasyonlarıyla birlikte müştereken ve müteselsilen sorumlu tutulmuşlardır. (Yönetmelik 16. madde) İthalatçının herhangi bir şekilde ticari faaliyetinin sona ermesi halinde ise tüketicinin mağdur olmasının engellenmesi için kullanım ömrü süresince malın “bakım ve onarım hizmetlerinin, o malın yeni ithalatçısı sunmak zorundadır” hükmü getirilmiştir²³⁹. (TKHK madde 15/3)

Yönetmelik 17’ maddede de servis sorumluluğu kapsamındaki malların satış sonrası hizmetlerinin verilememesi ya da imalatçı-üretici ve/veya ithalatçının bulunamaması halinde, tüketicilere bu hizmetlerin verilmesinden satıcıların sorumlu oldukları belirtilmiştir.

22 maddeden oluşan Yönetmelik kapsamında diğer bir önemli hükümde satış sonrası yeterlilik belgesine ilişkin düzenlemedir. Buna göre satış sonrası hizmet istenecek ürünler listesini içeren yönetmelikle imalatçı ve/veya ithalatçıların imal veya ithal ettikleri ürünler için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından belirlenen süre boyunca yeterli yedek parça stoku ve yetkili servis istasyonu kurmak suretiyle, tüketicilere sürekli ve kaliteli hizmet verebileceklerini ifade eden satış sonrası belgesi şartı getirilmiştir. TSE 1249 standardına uygun 7 coğrafi bölgede servis istasyonu kurmak veya kurulu bulunan istasyonlar ile sözleşme imzalamak hükmü gereğince, servis istasyonu hangi firmalara ve markalara hizmet verdiğini Hizmet Yeterlilik Belgesi üzerine kayıt ettirmek zorundadır.

Tablo 5.4: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’nca 30.07.1996 Ve 31.12.2007 Tarihleri Arasında Otomotiv Sektörüne İlişkin Onaylanan Satış Sonrası Yeterlilik Belgelerinin Yıllara Göre Dağılımı

Tablo 5.4: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nca 30.07.1996 Ve 31.12.2007 Tarihleri Arasında Otomotiv Sektörüne İlişkin Onaylanan Satış Sonrası Yeterlilik Belgelerinin Yıllara Göre Dağılımı (Adet)

Yıllar	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	1996-2007
Karayolu Taşıtları (Kamyon, Kamyonet, Otobüs, Binek Otomobiller, Bisiklet, Motosiklet v.s.)	6	22	12	7	7	12	146	129	118	151	125	180	915
Otomotiv Sanayi Servis Hizmetleri Cihaz ve Ekipmanları (Otomobil tamir, bakım ve test işlemlerinde kullanılan ve garanti belgesi ile satılmak zorunda olan cihaz ve ekipmanlar)	3	8	2	6	113	4	6	3	2	2	5	8	162
Verilen Toplam Belge Sayısı	190	622	795	415	506	253	1.708	1.693	1.507	1.937	1994	2.953	14.573

Kaynak: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü, "2007 Yılı Faaliyet Raporu", Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Ankara, 2008.



Şekil 5.2: 2007 Yılında Onaylanan Satış Sonrası Hizmetleri Yeterlilik Belgesi Sektörel Dağılımı
Kaynak: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü, “2007 Yılı Faaliyet Raporu”, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Ankara, 2008.

Servis istasyonlarının bulundurmamak zorunda oldukları yedek parçalara ilişkin olarak 2003 yılında Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca bir liste belirlenmiş olup, bu listede otomobil servis istasyonlarında bulundurulması gereken yaklaşık 57 kalem ürün sayılmıştır. Sayılan ürünlerin servis istasyonlarında bulunup, bulunmadığı ise Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca denetlenmektedir. Servis istasyonu bu yedek parçaları Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na bildirdiği veya belirlediği bir noktada bulundurmamak zorundadır.

Satış Sonrası Belgesi uygulaması, satış sonrası hizmetleri yerine getirecek yaygın bir servis ağının oluşturulmasını sağlamakta ve bu sayede hem tüketicilerin tamir-bakım yerlerine daha kolay ulaşabilecekleri bir ortam yaratılmakta, hem de atıl durumda bulunan iş yerlerinin TSE normlarında modernize edilerek sisteme girmeleri ve ekonomiye kazandırılmalarını sağlamaktadır. Bu nedenle günümüzde satış sonrası hizmetleri yeterlilik belgesi önemli ölçüde aranan ve güven duyulan bir belge haline gelmiştir.

Otomotiv sektörü açısından da değerlendirdiğimizde tüketici, üretici, ithalatçı ve satıcı için önemli düzenleme olan satış sonrası hizmetler; tüketiciye ürünü aldıktan sonra yeterli teknik desteği ve üründen azami fayda sağlamasına uygun zemini hazırlarken, diğerleri açısından da önemli referans noktası olmaktadır.

5.3.2.5. Tanıtma ve Kullanma Kılavuzu Esaslarına Dair Yönetmelik

Bilimsel ve teknolojik gelişmeler ile tüketim toplumuna doğru hızlı geçiş süreci tüketicileri günümüzde mal ve hizmetlere ilişkin bilgileri izleyemez hale getirmiştir. Bu da beraberinde; kaliteli, güvenli, sağlıklı ve uygun fiyatla mal ve hizmet almak isteyen tüketicinin bilgilenmesi için gerekli yasal düzenlemenin hazırlanması ihtiyacını doğurmuştur.

Bu ihtiyaç Ülkemizde, TKHK'un 14. maddesine dayanılarak yürürlüğe konan Tanıtma ve Kullanma Kılavuzu Esaslarına Dair Yönetmelikle giderilmeye çalışılmış ve bu Yönetmelikle; üretilen veya ithal edilen sanayi mallarının tanıtım, kullanım, bakım ve basit onarımına ilişkin Türkçe kılavuzla ve gerektiğinde uluslararası sembol ve işaretleri kapsayan etiketle birlikte satılma zorunluluğu getirilmesi, tanıtma ve kullanma kılavuzuna ilişkin usul ve esasların belirlenmesi amaçlanmıştır.

Tüketicinin bilinçlendirilmesi açısından oldukça önemli kabul edebileceğimiz bu belge Ülkemizde, satış sonrası hizmet ve garanti belgesi uygulamasında olduğu gibi kanuni bir zorunluluk olarak belirlenmiş, aykırılıkların tespiti durumunda ise idari para cezası öngörülmüştür. Buna göre yönetmelikte Tanıtma ve Kullanma

Kılavuzu kavramı “İmalatçı - üretici veya ithalatçıların imal ve/veya ithal ettikleri sanayi malları için düzenlenen ve malın tanıtım, kullanım, bakım ve basit onarımına ait Türkçe bilgileri kapsayan belge” olarak tanımlanmıştır.

Yönetmelik her ne kadar Tanıtma ve Kullanma Kılavuzu düzenlemesi hususunu kanuni bir zorunluluk olarak belirtmişse de, 5. madde de bu duruma istisna getirilmiştir. Buna göre söz konusu maddede sayılan ve servis istasyonlarında fatura kapsamında değiştirilen yedek parçalar için tanıtma ve kullanma kılavuzu düzenleme zorunluluğu aranmamaktadır. Bunların dışında kalan ve piyasada satışa sunulan tüm mallardan ithal edilmiş olanların bakım, onarım ve kullanımına ait tanıtma ve kullanma kılavuzlarının ise bu Yönetmeliğin 6. maddesinde belirtilen hususlara ve aslına uygun Türkçe tercümeleriyle, yurt içinde üretilenlerin ise bakım, onarım ve kullanılmasını gösterir Türkçe Tanıtma ve Kullanma Kılavuzlarıyla satılması zorunluluğu getirilmiştir.

Diğer yandan Yönetmelik, tanıtma ve kullanma kılavuzunda mallarla ilgili; imalatçı - üretici veya ithalatçı firma, yetkili servis (adres ve kadar uzaklıkta olduğu gibi) bilgileri, bakım, onarım ve kullanımda uyulması gereken kurallar, taşıma ve nakliye sırasında dikkat edilecek hususlar, enerji tüketen mallarda, kullanma kılavuzunun ayrı bir bölümünde yer alacak şekilde düzenlenmiştir. Ayrıca, malın enerji tüketimi açısından verimli kullanımına ilişkin bilgiler gibi malın özelliğine ve sunulmuş şekline ilişkin bilgilerin bulunmasını da hükme bağlamıştır.

Tüketiciyi yönlendirmesi ve malın kullanımına ilişkin detaylı bilgileri tüketiciye kendi dilinde sunması noktasında Tanıtma ve Kullanma Kılavuzları tüketicinin bilgilendirilmesinde oldukça önemli bir yere sahiptir. Her ne kadar yönetmelikte otomotiv sanayine ilişkin olarak herhangi bir hüküm yer almasa da tüm sanayi malları gibi otomotiv sanayi içinde geçerli bir belgedir.

5.3.2.6. Tüketici Sorunları Hakem Heyetleri Yönetmeliği

Mal ve hizmet piyasalarında gerçekleştirilen sözleşmelerin zayıf tarafını oluşturan tüketiciler, haklarını ve bunları hangi mercilerde arayacaklarını bilmemekte ya da kanunların kendilerine tanıdığı hakları aramada çekingen davranmaktadırlar. Bu çekingen davranışlarının altında birtakım sosyal, ekonomik ve psikolojik faktörler mevcuttur. Örneğin şikâyetçilere iyi gözle bakılmadığı duygusu, küçük tutarlı anlaşmazlıklarda adam seçicilik, çekingenlik, zaman, enerji ve para harcama korkusu, başvuru mercilerine olan güvensizlik, geç çözüm alınması gibi faktörler bunlardan ilk akla gelenleridir²⁴⁰.

Bu nedenle tüketicuyu koruyucu özel bir düzenleme olan TKHK, mal ve hizmet piyasalarında kurulan sözleşmelerin zayıf tarafını oluşturan tüketicilerin sorunlarını çözmek ve tüketicilerin kendilerini koruyucu girişimlerini özendirmek üzere birtakım düzenlemelere gitmiştir. Kanun ve Kanununun 22. ve 29. maddelerine dayanılarak çıkartılan “Tüketici Sorunları Hakem Heyetleri Yönetmeliği” ile de tüketicilerin herhangi bir sorun karşısında nereye başvuracaklarını bilememeleri, bilseler bile zahmetli, karmaşık, pahalı ve uzun bir sürecin kendilerini beklediği inancını ortadan kaldıracak birtakım düzenlemelere gidilmiştir.

TKHK’un 1. maddesinde Kanun’un amaçlarından birisinin “*tüketicilerin kendilerini koruyucu girişimlerini özendirmek*” olduğu belirtilmiş ve bu bağlamda iki hak arama yolu olarak Tüketici Sorunları Hakem Heyetleri ile Tüketici Mahkemeleri’ne yer verilmiştir. Tüketici Sorunları Hakem Heyetleri ile Tüketici Mahkemelerinin kurulmasında temel olarak başvuru maliyetinin düşürülmesi, sorunların çözümünde etkinliğin sağlanması, kararların kısa sürede alınması amaçları güdülmüştür.

TKHK’un 22. maddesine göre; Sanayi ve Ticaret Bakanlığı il ve ilçe merkezlerinde, bu Kanun’un uygulanmasında doğan uyuşmazlıklara çözüm bulmak amacıyla en az bir Tüketici Sorunları Hakem Heyeti oluşturmakla görevlendirilirken, il ve ilçelerde birden fazla hakem heyeti kurulmasına Bakanlığın görüşü doğrultusunda izin verilmiştir. Bu çerçevede, Ülke genelinde 2007 yılsonu itibariyle 81 il ve 850 ilçe olmak üzere toplam 932 yerde Tüketici Sorunları Hakem Heyeti bulunmakta iken, 2008 yılında yeni ilçelerin kurulmasıyla hakem heyeti sayısı 974’e çıkmıştır (81 il ve 892 ilçe hakem heyeti). 2007 yılı itibariyle Tüketici Sorunları Hakem Heyetlerine 73.466 başvuru yapılmış olup, bu başvuruların % 79’u tüketici lehine sonuçlanmıştır²⁴¹.

Her yıl TÜİK tarafından açıklanan TEFE oranında meydana gelen yıllık ortalama fiyat artışı çerçevesinde belirlenen ve 2009 yılı için değeri 936,97 TL’nin (Bu oran her yıl Ekim ayı içerisinde Resmi Gazete’de yayınlanmaktadır.) altında bulunan uyuşmazlıklarda Tüketici Sorunları Hakem Heyetlerine başvuru zorunludur. Bu uyuşmazlıklarda heyetin vereceği kararlar tarafları bağlar. Bu kararlar İcra ve İflas Kanununun ilamların yerine getirilmesi hakkındaki hükümlerine göre yerine getir ve taraflar bu kararlara karşı on beş gün içinde Tüketici Mahkeme’sine itiraz edebilirler. İtiraz, Tüketici Sorunları Hakem Heyeti kararının icrasını durdurmaz. Ancak talep edilmesi şartıyla hâkim, tüketici sorunları hakem heyeti kararının icrasını tedbir yoluyla durdurabilir. Tüketici sorunları hakem heyeti kararlarına karşı

²⁴¹ Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, “2007 Faaliyet Raporu”, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Ankara, 2008.

yapılan itiraz üzerine tüketici mahkemesinin vereceği karar kesindir. (4077 sayılı Kanun 22/5) Tüketici mahkemeleri nezdinde tüketiciler, tüketici örgütleri ve Bakanlıkça açılacak davalar her türlü resim ve harçtan muaftır. (4077 sayılı Kanun 23/2) Bu rakamın üstünde kalan uyuşmazlıklar için ise kararları bağlayıcı ve icra kabiliyeti olmasa da Tüketici Mahkemeleri'nde kararları kuvvetli delil olarak ileri sürülebilmektedir.

Tüketici Sorunları Hakem Heyetleri'nin çalışmalarını pahalı bir sektör olan otomotiv sektörü açısından değerlendirdiğimizde, genel olarak uyuşmazlığa konu mal ve hizmete ilişkin tutar parasal sınırın üstünde kalmakta olduğundan Hakem Heyetleri kararları bağlayıcı olmamakla birlikte kararları kuvvetli delil niteliğinde olduğundan sektör açısından da önem arz etmektedir, diğer yandan tutar olarak sınır altında kalan durumlarda ise uyuşmazlığın kısa sürede çözülmesine olanak sağlanmaktadır.

5.3.2.7. Ticari Reklam Ve İlanlara İlişkin İlkeler Ve Uygulama Esaslarına Dair Yönetmelik

Günümüzde yaşanan ekonomik ve teknolojik gelişmelerin baş döndürücü bir hıza ulaşması sonucu, piyasaya çok sayıda mal ve hizmet sunulmakta ve üreticiler ile tüketiciler arasındaki uzaklık giderek artmaktadır. İşte bu noktada reklamlar üreticiler ile tüketiciler arasındaki iletişimi sağlayan en önemli araçlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle günümüz koşullarında tüketici tercihlerini etkileyen en etkili araç olan reklamın kötüye kullanılması durumunda, ekonomik ve sosyal açıdan tüketiciyi olumsuz etkileyen sonuçlar ortaya çıkabilmektedir.

Evrensel tüketici haklarından olan bilinçlenme hakkı çerçevesinde tüketicilerin satın aldığı mal ve hizmetler ile bunları piyasaya sunanlar hakkında sağlıklı bir seçim yapmasını ve satış öncesi bilgilendirilmesi aşamasında tüketiciyi yanıltıcı reklamların önlenmesini sağlamak üzere Ülkemizde reklamlara ilişkin olarak TKHK kapsamında yasal bir altyapı oluşturulmaya çalışılmış, ayrıca bu kanununun 16. ve 17. maddelerine dayanılarak; içerdikleri sözlü ve yazılı kelimeler, sayılar, görsel sunumlar, müzik ve ses efektleri dahil olmak üzere her türlü ticari reklam ve ilanı kapsayacak şekilde "Ticari Reklam Ve İlanlara İlişkin İlkeler Ve Uygulama Esaslarına Dair Yönetmelik" hazırlanmıştır.

Bu Yönetmelik; iletişim özgürlüğünü temel bir ilke olarak kabul ederek Reklam Kurulunca belirlenen ve reklam veren, reklam ajansları, mecra kuruluşları ve reklamcılık ile ilgili tüm kişi, kurum ve kuruluşların uyması gereken ilkeler ile bu

ilkeler çerçevesinde yapılacak inceleme esaslarını belirlenmeye çalışılmış, ticari reklam ve ilanların denetiminden sorumlu tek kuruluş olarak da Reklam Kurulu'na ilişkin düzenlemelere yer vermiştir.

Tüm bu anlatılanlardan da anlaşılacağı üzere otomotiv sektörüne ilişkin olan tüm reklamlar, reklam konusunda hazırlanan bu mevzuat hükümlerine tabidirler. Buna göre reklam verenler, yapanlar ve yayınlayan kuruluşlar mevzuat gereği sorumlu olduğundan; tüketiciyi aldatici, yanıltıcı veya onun tecrübe ve bilgi noksanlıklarını istismar edici, tüketicinin can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürücü, şiddet hareketlerini ve suç işlemeyi özendirici, kamu sağlığını bozucu, hastaları, yaşlıları, çocukları ve özürülleri istismar edici reklam ve ilan vermemeye dikkat etmek durumundadırlar.

5.3.2.8. Etiket, Tarife ve Fiyat Listeleri Yönetmeliği

Otomotiv sektörü ile ilgili bir diğer yönetmelik de TKHK'un 12. maddesine dayanılarak perakende olarak satışa sunulan mallar ile hizmetlerin, etiket, tarife ve fiyat listelerinin, şekli, içeriği ile kullanılma, usul ve esaslarını düzenlemek üzere hazırlanan "Etiket, Tarife ve Fiyat Listeleri Yönetmeliği"dir.

Yönetmelik; 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu uyarınca Turizm Bakanlığında belgeli ve belgelendirilecek işletmeler dışında kalan, dükkan, büfe, mağaza, alış-veriş merkezi, depo gibi sabit satış yerleri ile hal ve pazar yerlerinde, işportalarda seyyar satıcılar tarafından veya kapıdan satış yoluyla yapılan perakende satışlar ile gerçek veya tüzel kişiler tarafından tüketicilere sunulan her türlü mal ve hizmeti kapsamı içine değerlendirmektedir. Dolayısıyla otomotiv sektörü söz konusu yönetmeliğin kapsamı içinde yer aldığından, sektörün faaliyetlerinde bu yönetmelik hükümlerinin de dikkate alınması gerekmektedir.

5.3.2.9. Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar Hakkında Yönetmelik

Günümüz piyasalarında ön plana çıkan seri üretim sonucunda sözleşmeler tek tip hale gelmiş ve bunun sonucunda da işletmeler, sözleşmelerden aleyhlerine çıkabilecek sorunları önleyebilmek ve çıkarlarını korumak amacıyla alanında uzman kişilere çeşitli sözleşme tipleri hazırlatmaya başlamışlardır. Dolayısıyla işletmeler ya da üreticiler lehine hazırlanan bu sözleşmeleri okuyacak zamana ve anlayabilecek bilgi birikimine sahip olmayan tüketiciler mağdur olmaktadır.

İşte bu çerçevede haksız ve tek yanlı olarak hazırlanmış sözleşme koşulları, sözleşmenin taraflarının sözleşme koşullarını serbestçe tartışarak üzerinde

anlaşmalarını öngören “sözleşme özgürlüğü”nün yerine haksızca geçmekte, zayıf durumda bulunan tüketicinin hak arama bakımından daha da zayıf hale düşmesine yol açmaktadır. Diğer bir anlatımla sözleşme özgürlüğü ilkesi, tüketici aleyhine olarak bozulmuş bulunmaktadır.

Bu nedenle yasa koyucu, genellikle satıcının sorumluluğunu sınırlayıcı ve hatta ortadan kaldırıcı bu sözleşmelerin neden olduğu mağduriyetleri önlemek için TKHK’un 6. maddesine dayanarak; tüketici sözleşmelerinde yer alan, tüketici aleyhine haksız şartların tespitini ve bu şartların tüketiciyi korumaya yönelik olarak denetlenmesini sağlamak amacıyla “Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar Hakkında Yönetmelik”i yürürlüğe koymuştur.

Bu Yönetmelik; taraflardan birisini tüketicinin oluşturduğu tüketici sözleşmelerinde satıcı, sağlayıcı veya kredi veren tarafından tek taraflı olarak ve dürüstlük kurallarına aykırı biçimde konulmuş her türlü haksız şartı kapsamakta olduğundan, otomotiv sektöründe tüketiciyle yapılan tüm anlaşmaları da kapsamaktadır. Aslında grup muafiyeti ile de bir anlamda böyle bir düzenlemeye gidildiği söylenebilir. Ancak, aynı konuda iki düzenleme olması, uygulamada bazı sıkıntılarla karşılaşılmasına neden olabilir.

5.3.3. Yeni Binek Otomobillerin Yakıt Ekonomisi ve CO₂ Emisyonu Konusunda Tüketicilerin Bilgilendirilmesine İlişkin Yönetmelik

Karbondioksit, küresel ısınmayı tetikleyen sera gazı emisyonlarının en önemli kaynaklarından birini oluşturmaktadır. Karbondioksit emisyonuna neden olan faaliyetlerin başında da karayolu taşımacılığı gelmektedir. Yalnızca otomobiller, taşımacılık sektöründeki karbondioksit emisyonunun yarısına yakınından, AB’deki toplam karbondioksit oranının ise %12’sinden sorumludur. Yakıtların daha tasarruflu kullanılmasını sağlayarak, karbondioksit emisyonlarının azaltılması yönünde kaydedilen teknolojik ilerlemelere rağmen bu artış durdurulamamaktadır²⁴².

Bu çerçevede AB karbondioksit emisyonlarının denetimini sağlamak, dolayısıyla küresel ısınmayı tetikleyen sera gazının oluşumunu azaltmak üzere gerekli denetimleri yapmak için üye ülkelere bazı yükümlülükler getirmiştir. Ülkemizde de AB’ye uyum süreci içerisinde karbondioksit emisyonlarının denetim altına alınabilmesi için “Tüketici Sağlığı” çerçevesinde çıkarılan “Yeni Binek Otomobillerin Yakıt Ekonomisi ve CO₂ Emisyonu Konusunda Tüketicilerin Bilgilendirilmesine İlişkin Yönetmelik” ile çalışmalar yürütülmektedir.

Çıkarılan Yönetmelikle; tüketicilerin bilinçli seçim yapabilmesine imkân sağlamak için, piyasada satışa veya kiraya sunulan yeni binek otomobillerinin CO₂ emisyonu ve yakıt ekonomisi ile ilgili bilgi edinmesinin sağlanması amaçlanmış ve satılan ya da promosyon ile verilen otomobillerle ilgili karbondioksit emisyonu ve yakıt ekonomisiyle ilgili bilgilerin verilmesi şartı getirilmiştir. Böylelikle Yönetmelikle getirilen düzenleme ile tüketiciler satın alacakları veya kiralayacakları binek otomobillere ilişkin bilgilendirilmiş olacaklardır.

Yönetmelik çerçevesinde, imalatçı; satacağı, promosyonunu yapacağı, kiralayacağı, taksitli satışa sunacağı veya nihai kullanıcıya tedarik edeceği bu Yönetmelik kapsamı otomobillerle ilgili etiketlerde; tüketicilerin bilgilendirilmesini teminen, yakıt ekonomisi ve CO₂ emisyon verilerini belirtmekle yükümlüdür. Yakıt ekonomisi ve CO₂ emisyonuna ilişkin bilgileri içeren etiketlerin de binek otomobile iliştirilmesi ve otomobilin yakınına açıkça görünür şekilde yerleştirilmesi gerekmektedir.

Yönetmelikte belirtildiği şekilde etiketin satış noktasında açıkça görünür şekilde her bir yeni binek otomobilinin yakınında sergilenmesini veya iliştirilmesini sağlamaktan satıcı, bayi, acente ve imalatçı müteselsilen sorumlu tutulmuş olup, yönetmeliğe aykırı hareket edilmesi durumunda idari para cezası uygulanmaktadır. (9. ve 12. maddeler)

AB mevzuatı açısından tüketicilerin karbondioksit emisyonları konusunda bilgilendirilmesi önemli bir husus olup, otomotiv sektörü temsilcileri üretimin büyük bir bölümünü AB'ye ihraç eden Türk otomotiv sektörünün AB normlarına uygun bir şekilde çalışmaya hazır olduğunu ve karbondioksit emisyonlarının düşürülmesinin Türkiye'yi olumsuz etkileyeceğini belirtmektedirler²⁴³.

5.4. TÜKETİCİNİN KORUNMASI HAKKINDA KANUN'UN OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE UYGULANMASI

Tüketicilerin bilinçlenmesi ve üretici firmalar arasında rekabet ortamının oluşturulması, üretici ve tüketici arasındaki uyuşmazlıkların giderilerek taraflar arasında dengenin sağlanabilmesine yönelik çalışmalar paralelinde, Ülkemiz tüketicilerinin giderek daha fazla hak arama yoluna gittiklerini gözlemlemekteyiz. Tüketici istatistikleri ile ortaya konan bu süreçte 1995 ve 2007 yılları arasındaki şikayet oranlarına baktığımızda 1995 yılında 2.569 olan şikayet sayısının, 2007 yılında 121.928'e yükseldiğini görmekteyiz.

Dolayısıyla hak arama noktasında bilinçlenen ve kaliteli mal ve hizmete en iyi

²⁴³ ITO, "Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Otomotiv Sektörü Rehberi", İstanbul. 2003, S 73.

şekilde ulaşmak isteyen tüketicinin tercihlerinde meydana gelen değişiklik beraberinde mal ve hizmet piyasalarını da etkileyen bir süreci başlatmıştır. Böylesi bir ortamda tüketici piyasa şartlarını belirleyen önemli bir unsur haline gelmiştir.

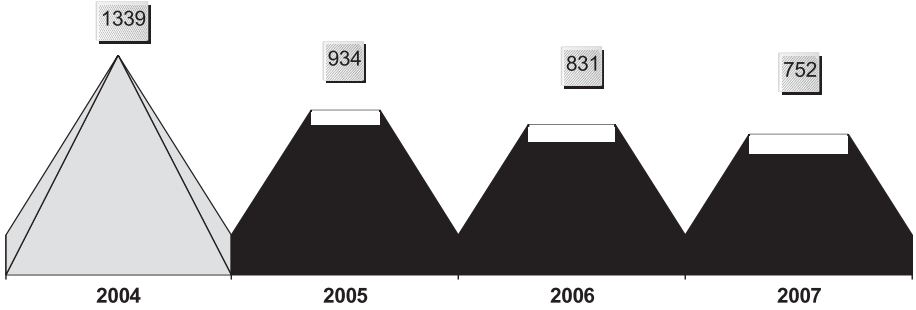
Özellikle AB'ye uyum süreci içerisinde tüketicinin korunması kapsamında mal ve hizmet üretenlere yeni sorumluluklar getirilmiş, tüketicilere yeni haklar tanınmış, bu yeni yükümlülük ve haklar çerçevesinde ise yapıcı rekabet ortamının oluşturularak, tüketicileri bilinçlendirmek üzere mevzuatlar geliştirilmiştir. Dolayısıyla, artık tüketiciler bir malı satın alırken sadece fiyatına değil o malın kalitesine, garanti şartlarına, satış sonrası servis hizmetlerine ilişkin satıcılar tarafından sunulan diğer imkânlarla, kısaca tam tüketici tatminini kendisine ilke edinmiş firmaları göz önünde bulundurmaktadırlar.

Böylesi bir ortamda da diğer sektörler gibi otomotiv sektöründe de faaliyette bulunan firmaların tam tüketici tatminini sağlamak üzere mevcut hukuki düzenlemelere uyumlu hareket ederek, rekabet avantajını sağlamaya çalışmaları gerekmektedir. Otomobil alma nedenleri çok çeşitli olan ve otomotivden yararlanmanın yanı sıra otomobili bir prestij kaynağı, özgürlük ve yaşamını kolaylaştıran bir araç olarak gören tüketici davranışlarının piyasalar için her geçen gün öneminin arttığı bir süreçte bulunmaktayız. Örneğin Tofaş, Renault gibi ürünler ucuz yedek parçaları nedeniyle tercih edilmektedirler. Yaşanan bu süreçlerden de görüldüğü üzere sektörde marka, kalite, ürün, fiyat, servis, garanti ve satış sonrası hizmet oldukça önemli hale gelmiştir.

Diğer yandan malın alımı aşamasında başta ailesi olmak üzere pek çok kişinin tüketicileri etkilemekte olduğu, tüketicilerin ise herhangi bir durumda karşılaştıkları problemlerle ilgili olarak çevresinde en az dokuz kişiyi daha etkileyeceği düşünüldüğünde tüketici tatmininin sektör için çok önemli olduğunu görmekteyiz.

İstatistiksel olarak şikayet oranlarına baktığımızda ise sektör açısından tüketici şikayetlerinin yıllar içerisinde küçük bir oranda da olsa azaldığını dolayısıyla tüketici tatmininin öneminin kavranmaya başlandığını söyleyebiliriz. Ancak, 2005-2007 arasındaki rakamlarda aşağıdaki grafikten de görüleceği üzere önemli bir fark bulunmamaktadır.

Yıllar İtibariyle Otomotiv ile İlgili Şikayetler



Şekil 5.3: Yıllar İtibariyle Otomotiv İle İlgili Şikayetler

Kaynak: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü.

Bu noktada özellikle tüketicilerin otomotiv sektöründe karşı karşıya oldukları sorunlara değinilmesinde sektör açısından fayda bulunmaktadır. Tüketici ile satıcı (sağlayıcı) arasında çıkan uyuşmazlıklarda otomotiv sektörü açısından en fazla karşılaşılan uyuşmazlık tipi ayıplı mal ve garanti belgelerinde belirtilen konulara ilişkin olarak karşımıza çıkmaktadır. Uyuşmazlıkların çözümü noktasında ise Yargıtay kararlarının otomotiv sektörü açısından incelenmesi tüketicinin ve satıcının (sağlayıcı) bilinçlenmesi açısından önem arz etmektedir. Bu noktada Yargıtay kararları açısından en fazla karşılaşılan sorunların başında ayıplı mala ilişkin sorunlar gelmektedir.

TKHK çerçevesinde kanundan doğan uyuşmazlıkların çözümü için kurulan özel Tüketici Mahkemesi kararlarının temyiz mercii olan Yargıtay'ın kararlarından otomotiv sanayine ilişkin olarak verilen Ayıplı Mala İlişkin Kararlar genel olarak mahkemenin görevli olup, olmadığı noktasına ya da seçimlik haklar gibi konulara odaklanmıştır.

Buna göre dava kararları incelendiğinde ilk olarak mahkemenin görevli olup olmadığı, yani konunun TKHK kapsamına girip girmediği noktasına bakılmaktadır. Mahkeme hukuki ilişkinin TKHK kapsamında değerlendirilebilmesi için tüketici ve satıcı arasındaki ilişkinin mal ve hizmet satışına ilişkin bir ilişki olmasına bakılmaktadır. Yani tüketicinin bir mal veya hizmeti ticari ve mesleki olmayan amaçla satın alıp almadığını incelemektedir. Dolayısıyla dava konusu olan herhangi bir aracın mesleki işlerde kullanılmak üzere alınması durumunda çıkan uyuşmazlıkta Tüketici Mahkemeleri görevsiz olup, görevli yargı yeri ise genel mahkemelerdir. Yargıtay'ın bu yönde verdiği ve emsal teşkil eden Yargıtay 13.

Hukuk Dairesi'nin kararları ise E.2006/10702, 2006/15100, T.16.11.2006; E.2005/5155,K.2005/12867, T.12.9.2005 sayılı kararlardır.

Yargıtay'ın verdiği kararlardan bir diğeri de tüketicinin seçimlik haklarına ilişkin kararlardır. Seçimlik haklar çerçevesinde genel olarak malın değiştirilmesi, para iadesi ve tazminat gibi haklar etrafında şekillenmiştir (Yargıtay 13. Dairesi Kararları E.2005/9379, K.2005/15087, T.12.10.2005; E.2006/1452, K.2006/5312, T.11.4.2006). Burada yargı kararları incelendiğinde uyumsuzluk tarafı olan ve sektörde faaliyet gösteren firmaların yargı kararlarının uygulanmasında zaman zaman sıkıntılar yarattığını bunun da davayı farklı mecralara taşıdığını görmekteyiz.

Yargı süreci dışında ayıplı mal konusunda Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na da çeşitli şikayetler gelmekte olup, 2007 yılında ayıplı mal ile ilgili olarak Sanayi ve Ticaret Bakanlığının verileri incelendiğinde ayıplı mala ilişkin toplam 21.441 adet şikayetten binek otolara ait 548 ve diğer 204 olmak üzere 752 şikayetin otomotiv sektörü ile ilgili olduğunu tespit etmekteyiz²⁴⁴.

Öte yandan satış sonrası hizmetler kapsamında da tüketiciler bazı sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır. Mevzuat gereği satış sonrası hizmetlerin yerine getirilmesi 30 işgünü ile sınırlanmış olmakla beraber, istasyonda bulunması zorunlu parçalar için dahi tüketiciye 30 işgünü içerisinde değiştirme sürelerinin olduğu belirtilerek tüketicilerin uzun süre mağduriyetine neden olunmaktadır. Yaygın olan kanaat, yasal sürecin en çok haliyle (30 gün) uygulanmaya çalışıldığı yönündedir.

5.5. OTOMOTİV SANAYİNE YÖNELİK TEKNİK MEVZUAT

Bilindiği üzere teknik mevzuat, otomotiv sanayinin ve dünya ekonomisinin küreselleşmesi ile uluslararası boyut kazanmıştır. Ülkemizin de içinde olduğu Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu bünyesinde yürütülen mevzuat çalışmalarına, otomotiv sanayi bulunan ülkelerin neredeyse tamamı taraf olmuştur. Bu konudaki AB mevzuatı da bu mevzuat esas alınarak hazırlanmaktadır.

Diğer yandan, ülkemize ithal edilecek araçlar, uygulanan teknik mevzuat çerçevesinde AB normlarına uygun olmalıdır. Ayrıca, AB ülkelerinde ve gelişmiş ülkelerin pazarına da girmiş olması tercih sebebidir. Buna göre uyumlu olması gereken mevzuatları;

- Yeni Binek Otomobillerin Yakıt Tüketimi ve CO₂ Emisyonu
- Motorlu Araçlar ve Römorkları Tip Onayı Yönetmeliği (MARTOY) ve Uygulama Usul ve Esasları Tebliği

- Tekerlekli Tarım ve Orman Traktörleri Tip Onayı Yönetmeliği (TORTOY)
- İki veya Üç Tekerlekli Motorlu Araçların Tip Onayı Yönetmeliği (MOTOY)
- Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelik (AİTM)
- Aksam Tip Onayı

şeklinde başlıklar halinde sıralayabiliriz. Nitekim, ülkemizde piyasa gözetimi ve denetimi ile periyodik muayene sistemleri, henüz AB'deki gibi gerektiği şekilde oturtulamadığından, bu ülkelerin pazarlarına girmemiş olan araçların denetimlerinin tam olarak yapıldığını söylemek mümkün değildir. Ülkemiz normlarına da uygun olamayan bu tür araçlar, tüketicinin mağduriyetine neden olduğundan, belgelendirilmelerinde daha hassas davranılmalıdır.

Tüm bunların yanı sıra Teknik Mevzuatın Uygulama Usul ve Esasları Yönetmeliği çerçevesinde, motorlu araçlar konusunda, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı "onay kuruluşu" olarak belirlenmiştir. Yine aynı Yönetmelikle;

- Ürün bazında, imalatçı ve sektör temsilcilerinden Teknik Alt Komiteleri oluşturmak, Antlaşma ve/veya Avrupa Topluluğu Komisyonu bünyesinde düzenlenen toplantılara katılımı sağlamak için ilgili kurum ve sektör temsilcilerini belirleyerek, Onay Kuruluşuna öneride bulunmak,
- Antlaşmaya dayalı olarak yayımlanan teknik düzenlemelere taraf olunması veya vazgeçilmesi konusunda Onay kuruluşuna öneride bulunmak Antlaşma ve Avrupa Topluluğu Komisyonu tarafından hazırlanan teknik düzenleme taslaklarını incelemek, bunlara ilişkin görüş ve önerileri Onay kuruluşuna bildirmek,
- Motorlu Araçlarla ilgili her türlü konuyu inceleyerek, yasal düzenlemelerle ilgili görüş oluşturmak ve Onay kuruluşuna öneri sunmak,

üzere Motorlu Araçlar Teknik Komitesi (MARTEK) de kurulmuştur. Öte yandan; motorlu araçlarla ilgili AB direktifleri ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu regülasyonlarının uygulanabilmesini teminen; TSE, İstanbul Teknik Üniversitesi, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı'na bağlı Ankara Tarım Alet ve Makineleri Test Merkezi ile Fren Teknik, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nca teknik servis olarak görevlendirilmiştir.

Ayrıca, Ülkemizde; otomobil, hafif ticari araç, minibüs, otobüs, kamyon ve çekici gibi motorlu araçlar ile bunların yedek parçaları; tüketicilere, üreticilerin ve ithalatçıların yetkili satıcılarının oluşturduğu dağıtım ağları kanalıyla ulaşmaktadır. Söz konusu motorlu araçların güvenli ve düzgün biçimde çalışması için gerekli olan

bakım ve onarım hizmetleri de yine sağlayıcılar tarafından kurulan yetkili servis ağıyla tüketicilere sunulmaktadır. Satış ve servis ağını üretici ve ithalatçıların kurması, özellikle maliyetin yüksekliği, tüketicilerle ilişki kurmada yerel teşebbüslerin başarısı, stok giderlerinin yeniden satıcıyla paylaşılması gibi nedenlerle, soğuk bakılmakta ve dikey bütünleşmeye gitmekten kaçınılmaktadır.

Bu yüzden, üretici ve ithalatçılar satış ve servis ağlarını, büyük bir çoğunlukla mülkiyet bağlarının bulunmadığı dağıtıcı ve servislerle yaptıkları yetkili satıcılık ve yetkili servis anlaşmalarıyla sağlamaktadır. Nitekim, Bakanlığımız tüketicinin korunması amacıyla, “Sanayi Mallarının Satış Sonrası Hizmetleri Hakkında Tebliğ” çerçevesinde, üreticilerden ve ithalatçılardan standartlara uygun servislerin kurulmasını mecbur tutmaktadır. Otobüs, kamyon, kamyonet gibi araçların bakım ve onarımı için en az yedi coğrafi bölgeye dağılmış on dört adet TS 12047 Standardına uygun yetkili servis ve TS 8986 Standardına uygun altı adet ayrı coğrafi bölgeye dağılmış tamirhane olmak üzere toplam 20 servis şartı aranmaktadır.

Bunun dışında otomotiv sektöründe, Türkiye'nin, AB'ye uyum sürecinde yapması gereken düzenlemeler kapsamında ve rekabetin korunması mevzuatı çerçevesindeki yukarıda detaylarına değindiğimiz AB Grup Muafiyeti Tebliği yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Tebliğ özetle; bir markanın yetkili bayisi, showroomunda, rakip firmaların otomobillerini de satabileceği, bağımsız tamirciler, yetkili servislerle rekabet edebilmek için orijinal yedek parça temin edilmesine imkân sağlamaktadır.

Tüm bu anlatılanlardan da anlaşıldığı üzere AB'ye uyum sürecinde yasal altyapısı oluşturulmaya çalışılan otomotiv sanayimiz, yerel ve küresel olumsuzluklara karşın, özellikle 1980'li yılların başından bu yana yaptığı yoğun atılımlar sayesinde rekabetçi bir sektör niteliği kazanmaya başlamıştır. Özellikle nitelikli insan gücü, üretimde ulaşılan kalite süreci ve yüksek verimlilikle sağlanan maliyet üstünlüğü, otomotiv sektörümüzü, küresel pazarlar için yeni ve uygun bir üretim merkezi haline getirmiştir.

Ancak yaşanan krizler sektörde daralmaya neden olmuş ve bu dar boğazdan kurtulmanın yolu olarak da talebi arttırmak görülmeye başlanmıştır. Bu da beraberinde sektörde alıcı durumunda olan tüketici tercihleri doğrultusunda ve uygun standartlarda üretim yapma mecburiyetini ortaya çıkarmıştır. Ancak, burada sektörün tüketici sağlığı ve güvenliğini ön planda tutarak piyasa koşulları içerisinde kendi çıkarları doğrultusunda hareket etmeleri gerekmektedir. Bununda yolu

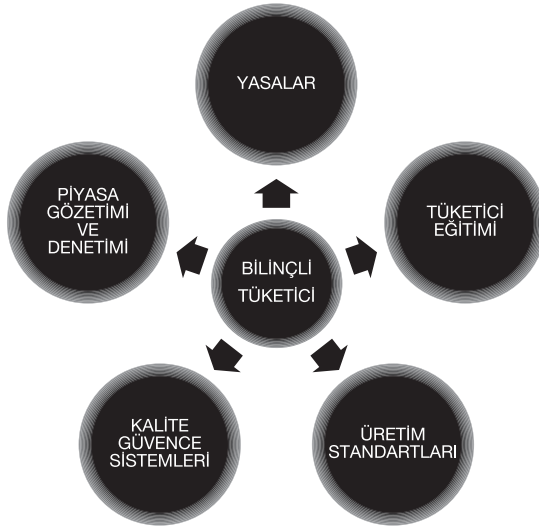
mevcut tüketiciyi korumaya yönelik mevzuat ve standartları belirlemeye yönelik teknik mevzuatın uygulanmasından geçmektedir. Ayrıca sektör, yaşadığı sorunlarını da kanun koyucuya ileterek gerekli yasal düzenlemeleri belirleme noktasında girişimlerde de bulunmalıdır.

5.6. TÜKETİCİNİN HUKUKU AÇISINDAN GENEL DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER

Ülkemizde tüketici haklarının geçmişi uzun yıllar öncesine kadar uzanmaktadır. Tüketici haklarının Lonca sisteminden, Ahi'liğe kadar dayandığı, standart üretim ve tüketici memnuniyeti ilişkisinin sistemden dışlanmaya sebep olduğu bir düzenin var olduğu bilinmektedir.

Ülkemizde, modern anlamda rekabet, rekabet hukuku, tüketici hakları ve tüketici koruma konuları 1990'dan sonra ağırlıklı olarak gündeme gelen konular olmuştur. İlgili kurumların kuruluşu ve yasaların düzenlenmesi yakın zamanda gerçekleştirilmiştir. AB'ye tam üyelik başvurusu, gümrük birliği anlaşması, malların serbest dolaşımının alt yapısının hazırlanması, müzakerelerin başlanması tüketici hukuku alanında büyük ilerlemelere sebep olmuş ve Türkiye; uygulamada bazı olumsuzluklar yaşansa da çağdaş anlamda düzenlemeler gerçekleştirmiştir.

Tüketici hukuku sadece yasal düzenlemelerle ifade edilse de, "hakkın korunması" sadece yasal düzenlemelerle gerçekleştirilebilecek bir konu değildir.



Şüphesiz işin odağında “bilinçli tüketici” vardır. Ama üretim standartlarının, kalite güvence sistemlerinin, yasaların, tüketici eğitiminin, piyasa gözetimi ve

denetiminin birlikte işlediği bir sistemin sonuçta tüketici korumada etkin sonuçlar oluşturacağı açıktır.

Konu ne sadece üretici ne de sadece tüketici eksenli düşünülmemeli, topyekûn bir bilinç ve kültür seviyesinin sonucu olarak kabul edilmektedir.

Türkiye’de otomotiv sektöründeki mevcut konumu, sektörün rekabet gücünü artırıcı önlemlere öncelik vermek suretiyle, ülkemiz bir Ar-Ge ve üretim merkezi şekline dönüştürmelidir. Bu konuda bir takım öncelikleri belirlemek ve uygulanabilir hale getirmek durumundayız. Tüketici ile ilgili mevcut hukuki ve idari düzenlemeler çerçevesinde ele alınmalı, Türkiye’nin üretim üssü olma hedefi ile uyumlu çağdaş, haklı ve rekabeti koruyucu örnekler dikkatle incelenmelidir. Bu konuda en önemli husus yasa çalışmalarına ilgili tarafların katılımlarını temin etmektir.

Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun ve kanuna dayanılarak oluşturulan ikincil mevzuat esas itibariyle üretici-tüketici zincirinin başlangıçtan nihayetine kadar olan sistemi güvence altına almaktan çok daha ziyade tüketici ağırlıklı düzenlemelere yer vermektedir.

Türkiye’nin otomotiv sektörü ile ilgili hedefi, tüketici mevzuatında da amaca uygun paralel düzenlemelerin yapılmasını gerektirmektedir.

Genel olarak baktığımızda;

1. Satış sonrası servis yeterliliği denetimi arzu edilen seviyede değildir.
2. Yargı sürecinde mahkemeler yeterli uzmanlaşmayı henüz sağlayamamışlardır.
3. Üretici/distribütör/satıcı, kötü niyetli ve bundan istifadeyi alışkanlık haline getiren tüketiciye karşı yeterince korunmamaktadır.
4. Yedek parça konusundaki düzenlemeler; üretici, yetkili servis ve ana-yan sanayi ilişkisi bakımından yeterince tanımlanmış değildir.

Sonuç olarak tüketici hukuku; hak arayan, zarara uğradığını düşünen, mağdur olduğu kanaatini taşıyan, aldatıldığını iddia eden ...gibi çok sayıda sebeple hareket eden tüketicileri olduğu kadar, konunun muhatabı üreticiyi ve satıcıyı da koruması gerekmektedir. Bu durum daha az sorun ve daha az çözüm üretmemizi sağlayacaktır. Böyleselikler tüketici hukuku bakımından hem üreticilere, hem tüketicilere ve hem de yargıya daha az iş düşecek, sektör daha rekabetçi bir yapıya kavuşacaktır.

ALTINCI BÖLÜM: ÇEVRE

6.1. GİRİŞ

Hava kirliliği genel olarak, atmosferin doğal bileşiminin bozulması ve bu değişimin ekosistemin canlı öğeleri üzerinde olumsuz etki yaratması olarak tanımlanmaktadır. Konutlar, termik santraller, sanayi kuruluşları ve ulaştırma sektörü önemli kirlenici kaynaklardır. Hava kirlenitçilerin etkileri; küresel boyutta, bölgesel ölçekte ve lokal ölçekte olmak üzere üç kategoride incelenebilir²⁴⁵.

Dünyadaki belirli alanlara tesir eden asit yağmurları, hava kirliliğinin bölgesel ölçekteki etkilerindendir. Lokal ölçekteki etkiler ise yerleşim ve sanayi bölgelerinde görülen hava kirliliği şeklindedir. Fosil yakıtlar yakıldığında temel yanma ürünü olarak karbondioksit (CO₂), azot (N₂) ve suya (H₂O) ilaveten, yakma sistemlerindeki yetersizlikler ve kullanılan yakıtların içerdiği safsızlıklar sebebi ile karbon monoksit (CO), azot oksitler (NO_x), kükürt oksitler (SO_x), uçucu organikler (VOC) gibi başka emisyonlar da ortaya çıkmaktadır. Sera etkisine en büyük katkıyı yapan hava kirlenitçilerin bir kısmı, özellikle CO₂ emisyonunun yaklaşık %90'ı yanmadan kaynaklanmaktadır²⁴⁶.

Yeryüzünün tümünü etkileyen sera etkisi ve ozon tabakasının incilmesi gibi olaylar küresel boyuttaki etkilerdir. Güneşten gelen kısa dalga radyasyon, yer yüzeyi tarafından absorbe edilmekte ve yer yüzeyini ısıtmaktadır. Daha sonra uzun dalga, radyasyon olarak geri yansımakta ve atmosfer ısınmaktadır. Atmosferde, su buharı ve karbondioksit vs. gibi sera gazları nedeniyle uzun dalga yansımının bir kısmı tutulmaktadır. Sera etkisi olmadan -18°C olması gereken dünya ortalama sıcaklığı, sera etkisi ile 330C artarak +15°C düzeyine gelmektedir. Dünyadaki yaşam koşullarının uygun hale gelmesini sağlayan bu etki insan faaliyetleri ile oluşan sera gazları nedeniyle artık küresel ısınmaya ve doğal dengenin bozulmasına neden olmaktadır. Sera etkisine sebep olan sera gazları CO₂, su buharı, metan (CH₄), ozon (O₃) ve N₂O gibi gazlar ile sanayi tesisleri tarafından üretilen HFC, PFC ve Sf₆ gibi gazlardan oluşmaktadır. Bugün dünyanın ortalama sıcaklığının bu etki ile 0.6°C arttığı tahmin edilmektedir²⁴⁷.

Atmosferdeki CO₂ derişimi 20. yüzyılın başlarında 290 ppm iken 2006 yılında 381 ppm'e yükselmiştir²⁴⁸. Dünya çapında yaklaşık bir milyar taşıt vardır ve bu

²⁴⁵ Yetilmezsoy, 2006

²⁴⁶ URL 1

²⁴⁷ Erel, 2008

²⁴⁸ Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2001-2005

sektör insan yapımı sera gazlarının %17'sini üretmektedir. İnsan kaynaklı karbondioksit sera gazı olarak, küresel iklim değişiminde %63 paya sahiptir²⁴⁹. Türkiye'nin toplam CO₂ salınımında en büyük pay petrolün yakılmasından gelmektedir. Bunun nedeni, özellikle sanayi ve ulaştırma sektörlerinin petrole dayalı sürdürülebilir olmayan bir enerji tüketim yapısına sahip olmasıdır. CO₂ salınımında 2010 yılında, ulaştırmanın payının %16 olacağı tahmin edilmektedir. 2004 yılı itibariyle Türkiye'nin toplam emisyonları içerisinde en büyük pay % 81.5 ile CO₂'e ait olurken, CH₄ emisyonlarının payı % 15.6, N₂O emisyonu ise %1.9'dur²⁵⁰. Metanın toplam emisyondaki payı az olmasına rağmen aynı miktardaki karbondioksite oranla en az 20 kat fazla ısıyı tutabilmektedir. Sanayi devriminden bu yana atmosferdeki metan gazı oranı iki kat artmıştır ve küresel ısınmadaki payı %13'tür²⁵⁰. CO₂'e oranla 300 kat daha fazla ısıyı tutma özelliğine sahip olan N₂O gazının ise küresel ısınmadaki payının %5 ve atmosferik ömrünün ortalama 10 yıl olduğu bilinmektedir²⁵¹. Kentsel alanlardaki N₂O konsantrasyonları trafik emisyonlarından kaynaklandığından şehir merkezi ile ana yollara yakın yerlerde yüksek oranlarda bulunmaktadır.

Özellikle metropollerde hava kirliliğine neden olan kaynaklar ve hava kirlenmesine etki eden faktörler arasında, trafik kaynaklı kirleticiler ilk sırada yer almaktadır. Kentsel alanlarda hava kirliliğine neden olan en önemli kaynak motorlu taşıtlardır. Motorlu taşıtlardan kaynaklanan kirletici emisyonlar başta taşıt türü olmak üzere taşıt teknolojisine, kullanılan yakıt ve taşıt aktivitelerine bağlı olarak değişmektedir²⁵². Motorlu taşıtlar çevreyi; egzoz emisyonu, yakıt-yağ buharı, kurşun, asbest ve lastik tozları, aşınma, paslanma ve korozyon sonucu oluşan gaz, sıvı ve katı atıklarla kirletmektedir.

6.2. İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ ÇERÇEVE SÖZLEŞMESİ, KYOTO PROTOKOLÜ ve TÜRKİYE

Küresel ısınma ve iklim değişikliği alanlarında yapılan çalışmaların başlangıcı 1970'li yılların sonlarına rastlamaktadır. Bu tarihten günümüze kadar geçen süre zarfında birçok somut adımlar atılmış, çeşitli eylem stratejileri benimsenmiş ve konuya ilişkin mekanizmalar oluşturulmuştur.

İnsan kaynaklı sera gazlarını, küresel ısınma ve buna bağlı olarak da iklim

²⁴⁹ Hofmann, 2006

²⁵⁰ Çepel&Ergün, 2005

²⁵¹ URL 2

²⁵² Seinfeld, 1986

değişikliği üzerindeki etkilerini en aza indirebilmek amacıyla uluslar arası alanda oluşturulan ilk çaba “**Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çevre Sözleşmesi (BMİDÇS)**”dir. Haziran 1992’de Rio’da (UNFCCC) düzenlenmiş Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı’nda imzaya açılan ve 21 Mart 1994 tarihinde yürürlüğe giren BMİDÇS’nin amacı; atmosferdeki sera gazı birikimlerini, insanın iklim sistemi üzerindeki tehlikeli etkilerini önleyecek bir düzeyde durdurmaktadır²⁵³. Söz konusu sözleşme genel itibariyle, küresel iklim sisteminin korunması ve sera gazı emisyonlarını azaltmaya yönelik ilkeleri, eylem stratejilerini ve yükümlülükleri düzenleyen bir sözleşme niteliği taşımaktadır. BMİDÇS’de ‘ortak farklılaştırılmış sorumluluk’ ilkesi benimsenerek, tüm tarafların ulusal ve bölgesel farklılıkları da göz önünde bulundurularak, insan kaynaklı sera gazlarının azaltılması konusunda ortak yükümlülükler getirilmiştir²⁵⁴. BMİDÇS’de alınan karar gereği, sözleşmede belirtilen objektiflerin gerçekleştirilmesi, gözetilmesi ve değerlendirilmesi amacıyla, her yıl, tüm tarafların söz sahibi olacağı “Taraflar Konferansı (COP)” düzenlenmesi kararlaştırılmıştır.

Türkiye, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi’ne Mayıs 2004’de taraf olmuştur. Bu Sözleşme çerçevesinde belirlenen sera gazı emisyonlarının kontrol altına alınmasını hedefleyen Kyoto Protokolü’ne ülkemizin taraf olmasına dair kanun tasarısı Bakanlar Kurulu toplantısında Haziran 2008’de onaylanarak TBMM’ye gönderilmiştir. 5 Şubat 2009 tarihinde de ‘Kyoto Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı’ TBMM Genel Kurulu’nda onaylanmıştır. Kyoto Protokolü kapsamında verilen taahhütlere göre, Ek-1 ülkelerinden sera etkisi yaratan gaz salınımlarını 2008-2012 aralığında 1990 yılı seviyesinden ortalama %5 aşağı çekmeleri istenmektedir. Türkiye gelişmiş ülkeler seviyesindeki yaptırımlara tabi tutulduğu için bugüne kadar anlaşmaya taraf olmaktan kaçınmıştır. Türkiye’nin kişi başına düşen sera gazı ortalaması OECD ve AB ülkelerinin çok gerisindedir. Ama bu ortalama 70 milyonluk nüfusuyla çarpıldığında, **Türkiye’yi en çok sera gazı üreten ülkeler sıralamasında 13’üncü sıraya yükseltmektedir**. Bu nedenle Türkiye, İklim Değişikliği ile mücadelede önemli adımlar atmak zorundadır.

176 ülkenin taraf olduğu Kyoto Protokolünde, BM Çerçeve Sözleşmesi kapsamında ülkeler tarihi süreç göz önüne alınarak Ek-1, Ek-2 ve Ek-1 dışı olarak 3 temel grupta tanımlanmaktadır. Türkiye, OECD üyesi olması nedeniyle Ek-1’de yer almaktadır. Pazar ekonomisine geçmiş Doğu Avrupa ve Eski Sovyet ülkeleri ile OECD üyesi ülkelerin bulunduğu Ek-1 listesindekiler sera gazı salınımını azaltmayı kabul etmektedir. Ek-2 ülkeleri ise, Ek-1’de belirtilmiş olan yükümlülüklerle ilaveten,

²⁵³ Soylu, 2007

²⁵⁴ Türkes, 2003

Ek-1 dışındaki gelişmekte olan ülkelere, iklim değişikliğinin önlenmesi konusunda finansal ve teknolojik destek sağlamakla yükümlü kılınmışlardır. Kyoto protokolünün ilk 5 yıllık uygulama süresi bitmek üzeredir ve asıl önemli süreci 2009 yılında başlayacaktır. Bu nedenle Türkiye, Kyoto'yu imzalamakla 2009 yılında başlayacak süreçte aktif rol alabilecek, yeni dönemde taahhütler ve koyacağı çekinceler konusunda pazarlık yapma hakkına sahip olacaktır²⁵⁵.

BMİDÇS'nin 14.Taraflar Konferansı (COP14) ve Kyoto Protokolünün 4. Taraflar Buluşması, 01-12 Aralık 2008 tarihleri arasında Polonya'da gerçekleştirilmiştir. Bu konferansta Türkiye temsilcileri tarafından yapılan açıklamalarda, insanlığın şimdiye kadar karşılaştığı en büyük sorunlardan birisi olan iklim değişikliğinin acil küresel bir çözüm gerektirdiği belirtilmiştir. Ayrıca sözleşmenin yükümlülüklerini yerine getirmek için, ülkemizin ekonomik ve sosyal koşullarıyla uyumlu olarak çok önemli faaliyetler gerçekleştirdiği, Türkiye'nin ileriki dönemlerde de bu faaliyetlerine devam edeceğinin ve düşük karbon teknolojilerine geçişte önemli adımlar atılacağına altı çizilmiştir²⁵⁶.

14. Taraflar Konferansında, AWG-KP başlığı altında, atmosferdeki kritik sera gazı derişiminin aşılması için sözleşmenin Ek-1 listesinde yer alan ülkelerin sera gazı azaltım potansiyellerini konu alan bir çalıştay yapılmıştır. Bu çalıştayda ülkelerin genel anlamda mevcut politika ve önlemler ile başarıya ulaşamayacağı vurgulanmış ve ilave politika ve önlemler alınması hususunda işbirliğine devam edilmesine karar verilmiştir. Konferansta ayrıca, Ek-1 ülkelerinin Kyoto Protokolü hedeflerine ulaşmak için uyguladıkları politika, önlem ve metodolojilerinin potansiyel çevresel, ekonomik ve sosyal sonuçlarına ilişkin detaylı çalışmaların yapılması ve 2009 yılında bu konuda bir çalıştay yapılmasına karar verilmiştir.

Kyoto protokolü'ne taraf olan ülkeler genel anlamda şu koşulları kabul etmiştir:

1. Ek-1 listesindeki ülkelerin sera gazı emisyonları, onlar için belirlenmiş miktarların üzerine çıkmayacak.
2. İklim değişikimini engellemeye yönelik politikaları geliştirip uygulayacaklar.
3. Enerji verimini ve tasarrufunu arttırıcı önlemler alacaklar.
4. **Ulaşım sektöründen kaynaklanan emisyonlar sınırlandırılacak ve/veya azaltılacak**
5. Sera gazı yutaklarını koruyacaklar.
6. Protokolün hedeflerine ulaşmasını engelleyecek her türlü faaliyetleri ortadan kaldıracaklar.

7. Sürdürülebilir tarım ve benzeri konularda bilimsel araştırmaları destekleyecekler²⁵⁷.

Türkiye, Kyoto protokolüne taraf olan bir ülke olarak yukarıda verilen şartları gerçekleştirebilmek için devlet politikalarında yeni düzenlemeler yapmak durumundadır. Bu kapsamda öncelikli olarak yapılması gereken düzenlemeler; **endüstri, motorlu taşıtlar ve ısıtmadan kaynaklanan sera gazı miktarını azaltmaya yönelik mevzuatların yeniden düzenlenmesi, daha az enerji ile ısınma, daha az enerji tüketen araçlarla uzun yol alma**, daha az enerji tüketen teknoloji sistemlerini endüstriye yerleştirmenin sağlanması, **ulaşımda çevreciliğın temel ilke olmasının sağlanması, fazla yakıt tüketen ve fazla karbon üretenden daha fazla vergi alınması** olarak sıralanabilir.

6.3. AB'DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN ÇEVRESEL ETKİLERİ: MEVCUT DURUM

Avrupa'da řu anda ulaştırma sektörü, enerji tüketiminin %32'sinden ve toplam CO₂ emisyonlarının %28'inden sorumludur. Kyoto sözleşmesine imza atan taraflardan biri olarak 2008-2012 döneminde sera gazları emisyonunu 1990 yılı seviyesine göre %8 azaltmak zorundadır. Ancak hiçbir önlem alınmadığı taktirde Avrupa'da devam eden trendde sera gazı emisyonlarının 1990 yılı seviyesinden %40 daha yukarı çıkacağı belirtilmiřtir²⁵⁸. 1990-2005 periyodunda EU-27 ülkelerinde toplam sera gazı emisyonlarında %7,9'luk bir azalma olurken ulaştırma sektörü emisyonlarında %26'lık bir artış gözlenmiřtir²⁵⁹.

Kyoto sözleşmesinin gerekliliklerini sağlayabilmek için AB ülkeleri radikal bir değişiklik yapılması gerektiğinin farkındadır. Avrupa'da ulaşım kaynaklı kirleticilerin neden olduğu maliyetin kişi başına yaklaşık 369 Euro olduğu belirtilmektedir. Bu nedenle AB'de ulaştırma ile ilgili ileri motor teknolojileri, hibrid araçlar, alternatif ve yenilenebilir yakıtlar, taşıtlarda kullanılacak yeni ve hafif materyaller gibi araştırma konularına önemli miktarda fonlar ayrılmıştır ve destek verilmektedir.

6.4. AB'NİN ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ'NDEKİ ÇEVRE POLİTİKALARI VE GELECEK HEDEFLERİNE GENEL BİR BAKIŞ

Kentsel alanların, hem iklim değişikliğine uyum sağlanması hem de sera gazları emisyonlarının azaltılmasında önemli bir rolü vardır. Ayrıca kentsel alanlar sel, sıcak

²⁵⁷ Kadiođlu, 2007

²⁵⁸ URL 4

²⁵⁹ EEA, 2008

dalgaları, daha sık ve şiddetli su kıtlığı gibi iklim değişikliği sonuçlarına karşı savunmasızdır. AB ülkelerinde kentsel alanlarda kritik olan çevre sektörlerinin tümünde ve özellikle hava kalitesi, iklim değişimi, atık, gürültü alanlarında uygulamalar gelişmiştir. Avrupa Parlamentosu'nun 1600/2002 EC sayılı Kararı'nın 7(h) Maddesi ve 2001-2010 yıllarını kapsayan Altıncı Topluluk Çevre Eylem Programı çerçevesinde, kentsel çevrenin kalitesini iyileştiren stratejiler geliştirilmiştir. Bu stratejilerden biri 'kentsel ulaşımda düşük düzeyde karbon çıkaran araçların kullanımının teşvik edilmesi' dir²⁶⁰.

Ayrıca Avrupa Birliği ülkeleri 7. Çerçeve Programı (FP7) kapsamında aşağıdaki konuları dikkate alarak ulaşım kaynaklı çevre kirliliğini azaltmayı hedeflemiştir²⁶¹:

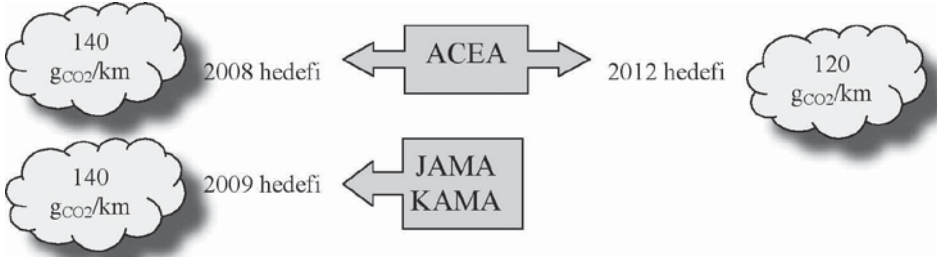
- 1.Sera gazları emisyonunun azaltılması
- 2.Temiz ve verimli motor ve hibrid teknolojilerinin geliştirilmesi
3. Yakıt hücreleri ve hidrojen gibi alternatif yakıt kullanımının sağlanması
- 4.Maliyet verimi ve enerji verimliliğinin dikkate alınması
- 5.Ömrünü tamamlamış taşıtlar için geri kazanım stratejilerinin geliştirilmesi

Bu konularda yapılan çalışmaların genel amacı, ulaştırma sektörünün çevresel etkilerinin azalmasını sağlamaktır. Özellikle otomobil kaynaklı sera gazı emisyonlarının düşürülmesi otomobilin yakıt verimliliği, teknolojisi gibi özellikleri ile ilişkili olduğundan, AB'de bu konularda gerekli hedefler ve standartlar belirlenmiş ve öngörülerde bulunulmuştur. AB'de CO₂ ve diğer kirlenici emisyonlar, temiz yakıt kullanımı ve yakıt tüketimi ile ilgili hedefler aşağıda verilmiştir.

6.4.1. AB 'de CO₂ Emisyon Hedefleri

CO₂ iklim değişikliğine neden olan en önemli sera gazıdır. Teknolojinin gelişmesiyle birlikte CO, HC, PM gibi diğer toksik kirlenici emisyonlarındaki iyileştirmeler dikkate alındığında CO₂ emisyonlarında çok az bir ilerleme sağlanabilmiştir. Bir arabadan kaynaklanan CO₂ emisyonunun miktarı arabanın tükettiği yakıt miktarıyla doğrudan ilişkilidir. Yakın geçmişe kadar üretilen arabaların yakıt tüketiminde 1980'li yıllarla karşılaştırıldığında bir azalma olmamıştır. Bunun nedeni son yıllarda üretilen otomobillerin motor verimlerinin yüksek olmasına rağmen güvenlik ve konfor nedeniyle eklenen materyallerdir. Ancak Avrupa'da otomobil üreticileri tarafından CO₂ emisyonlarının düşürülmesi konusunda ortak bir karar verilmiş ve bunun sonucunda da son birkaç yıldır üretilen otomobillerin yakıt tüketimleri azalmaya başlamıştır²⁶².

1997 yılında gerçekleştirilen Kyoto Konferansından bir yıl sonra Avrupa Komisyonu (EC) ve Avrupa Otomobil Üreticileri Derneği (ACEA) otomobil CO₂ emisyonlarının 2008 yılında 140 gCO₂/km olması gerektiği konusunda söz birliğine varmışlardır. 2012 hedeflerini ise 120 gCO₂/km olarak belirlemişlerdir. Bu kararlara Japonya (JAMA) ve Kore (KAMA) otomobil üreticileri de katılmıştır:



6.4.2. Euro Emisyon Standartları

Euro emisyon standartları Avrupa Birliği bünyesinde geçerli olup, egzozdan çıkan zararlı gaz ve partikülleri, kademeli olarak ve belirli bir takvim içerisinde azaltma programıdır. Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde hem bölgesel hem de küresel çevrenin ve insan sağlığının korunması ve aynı zamanda yükseltilmesi hedefi ile hava kirliliğini azaltmak için çevre alanında hava kirlleticilerin konsantrasyonlarında ortak standartlar kullanılmaktadır. Bu kapsamda, motorlu taşıtlar hava kirlleticilerin önemli bir kaynağı olduğundan emisyonlarını azaltmak amacıyla 1993 yılında ilk egzoz emisyonları standardı olan Euro 1'i kabul etmiş, daha sonra 1996'da Euro 2, 2000'de Euro 3, 2005'te Euro 4, 2009'de Euro 5 standartlarının uygulanmasını zorunlu hale getirmiştir (Tablo 6.1). AB'nin getirdiği standartlardan önce, belirli bir emisyon kuralına uymadan üretilen motorlara *Euro standartları öncesi motor* denmektedir. Hava kirliliğini önlemek amacıyla çıkarılan Egzoz emisyon standartları, bu standartlara uygun yeni motor, egzoz sistemleri ve yakıtların kullanımını zorunlu kılmaktadır. Egzoz emisyon standartları şu an için dört hava kirleticinin kademeli olarak azaltılmasını sağlamaktadır. Bunlar dolaylı sera gazları olarak da bilinen azot oksitler (NO_x), hidrokarbonlar (HC), karbon monoksit (CO) ve partikül maddelerdir.

Taşıtlarda yakıt tüketiminin azaltımı için üreticiler bilimsel ve teknolojik çalışmalar yapmakta ve bunları EURO standartları çerçevesinde uygulamaktadır. Hafif taşıtlar için belirlenen AB emisyon standartları Tablo 6.2'de görülmektedir. Bu standartlardaki emisyon limitlerine ulaşmak için motora çeşitli eklemeler yapılmış, farklı bileşimdeki yakıtlar kullanılmış ve egzoz gazlarının motor içinde farklı

dönüşümünü sağlayıcı yöntemler geliştirilmiştir.

Euro emisyon standartları, hem benzin hem de dizel motorlar için geçerlidir. AB ülkelerinde 2009 itibarıyla Euro-5 standardına geçilmiştir. 2014 yılında da Euro-6 standardına geçilmesi planlanmıştır.

Tablo 6.1.Avrupa Birliği egzoz emisyon standartları²⁶³

Standart	Tarih
Pre ECE	Euro standartları öncesi
ECE 15-01	
ECE 15-02/03	
ECE 15-04	
Euro 1	1993
Euro 2, IDI	1996
Euro 2, DI	1996
Euro 3	2000
Euro 4	2005
Euro 5	2009
Euro 6	2014

Tablo 6.2. Hafif taşıtlar için AB emisyon standartları¹⁹

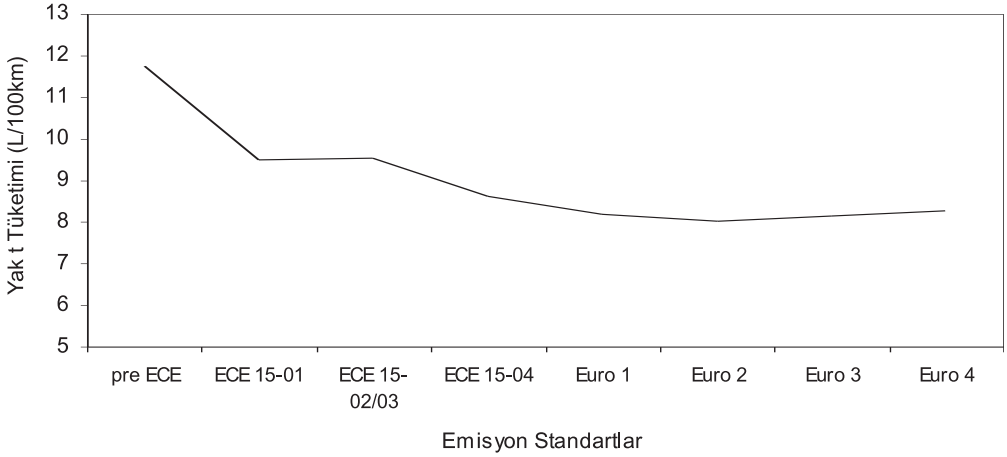
Hafif Taşıtlar	PM (mg/km)		NOx (g/km)		HC (g/km)		HC+NOx (g/km)	
	Dizel	Benzinli	Dizel	Benzinli	Dizel	Benzinli	Dizel	Benzinli
Euro 1	140	-	-	-	-	-	0.97	0.97
Euro 2	80/100	-	-	-	-	-	0.7/0.9	0.5
Euro 3	50	-	0.50	0.15	-	0.20	0.56	-
Euro 4	25	-	0.25	0.08	-	0.10	0.30	-
Euro 5	2.5	2.5	0.08	0.08	0.05	0.05	-	-

6.4.3. Temiz Yakıt Kullanımı ve Yakıt Tüketimi

Araçların yakıt tüketimi araç ve motor teknolojisindeki gelişmeler ile azaltılabilmektedir. AB ve bazı ülkelerde son yıllarda uygulamaya koyulan teknolojik önlemler sonucunda trafiğe yeni çıkan taşıt filolarının yakıt tüketimi değerlerinde belirgin düşüş sağlanmıştır (Şekil 6.1).

Şu anda AB ülkelerinde en çok tercih edilen benzinli ve dizel otomobillerdir. Benzinli otomobillerle karşılaştırıldığında dizel otomobiller yakıt tüketim verimliliği

nedeniyle daha az CO₂ emisyonuna sahiptir. Dizel araçların HC ve CO emisyonları da benzinli araçlardan daha düşüktür, ancak partikül madde ve NO_x emisyonları daha yüksektir. Dolayısıyla özellikle kentsel bölgelerde ve global ölçekte benzinli ve dizel araçların çevresel etkileri fazladır. Bu nedenle alternatif yakıtla çalışan otomobillerinin sayısının artırılması AB'nin çevre politikalarından biridir.



Şekil 6.1. Otomobil model yıllarına göre yakıt tüketimi değişimi²⁶⁴

Benzin ve dizelle karşılaştırıldığında daha temiz olarak kabul edilen LPG (Liquefied Petroleum Gas) ve CNG (Compressed Natural Gas) yakıtlı otomobiller genellikle benzinli otomobillerin satış sonrasında dönüştürülmesiyle oluşan otomobillerdir. LPG'li ve CNG'li otomobillerin CO₂ emisyonları daha düşüktür. Diğer kirletici emisyon miktarları ise benzinli otomobillerle benzerlik göstermektedir, ancak benzinli otomobillerden daha düşük emisyonlara sahiptir.

Hibrid araçlar AB ülkelerinde son yıllarda yükselen bir eğilim göstermektedir. AB ülkeleri CO₂ salınımlarının azaltılması için Hibrid araçların sayısının artması gerektiği görüşündedir. Hibrid araçlarda içten yanmalı bir motorun yanında bir elektrikli motor bulunmaktadır. Elektrikli motor gerektiğinde devreye girerek yakıt tüketiminin azalmasını sağlar. Dolayısıyla çok daha az CO₂ emisyonu meydana gelmektedir.

Avrupa'da önerilen bir diğer çevreci yakıt biyodizeldir. AB ülkelerinde biyodizelin çoğu %5 oranında petrol dizel yakıtı ile karıştırılarak kullanılmaktadır. Buradaki üreticiler %85 biyodizel (biyoetanol) ve %15 petrol dizel yakıtı karışımının kullanıldığı flexi-fuel taşıtlarını önermektedirler. Günümüzde Avrupa'da bu yakıtın (E85) satıldığı yerlerin sayısı az olmasına rağmen yakın gelecekte yaygın olarak pek çok yerde satılacağı öngörülmektedir. Yüksek kalitede biyodizel üretimi için AB

standardı (EN 14214) mevcuttur. Özellikle biyodizelin E85 gibi yüksek orandaki karışımları için standarda uygun olarak üretiminin çok önemli olduğu vurgulanmıştır²⁶⁵. AB ülkeleri 2020 yılına kadar motorlu araçlarda kullanılan yakıtın yüzde 10'unun biyodizel olmasını hedeflemiştir²⁶⁶.

6.4.4. Avrupa Birliği'nde Hurda Araçlardan Geri Kazanım

AB ülkelerinin en büyük amacı otomobil parçaları ve materyallerinin %95'inin geri kazanımını sağlamaktır. Bu geri kazanım oranı 2015 yılında %100'e çıkartmayı hedeflemiştirlerdir. Bu amaçla 2000/53/EC ve 2002/95/EC gibi direktifler (ELV Directives) yürürlüğe girmiştir. Bu direktifler doğrultusunda metal ve plastik taşıt materyallerinin ekonomik olarak uygun entegre edilmesini sağlayacak teknolojilerin geliştirilmesi için çalışılmaktadır. Hurda araçlardan geri kazanım ile gelecekteki en büyük sorunlardan olan hammadde ve çevre problemlerinin minimuma indirilmesi amaçlanmıştır²⁶⁷.

6.5. TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN ÇEVRESEL ETKİLERİ: MEVCUT DURUM

Türkiye Sera Gazı Emisyonları, 2004 yılından beri 1996 Hükümetler arası İklim Değişikliği Paneli (IPCC) Rehberi kullanılarak TÜİK tarafından hesaplanmaktadır. Sera gazı emisyon envanteri, enerji, endüstriyel prosesler, tarımsal faaliyetler ve atık bertarafından kaynaklanan, doğrudan sera gazları olan karbon dioksit (CO₂), metan (CH₄), nitroz oksit (N₂O) ve F-gazları ile dolaylı sera gazları azot oksitler (NO_x), metan dışı uçucu organik bileşikler (NMVOCs) ve karbon monoksit (CO) emisyonlarını kapsamaktadır. Arazi kullanımı ve arazi kullanım değişimlerinden kaynaklanan emisyonlar hesaplamalara dahil edilmemiştir. Yapılan hesaplamalara göre Türkiye'de toplam sera gazı emisyonu 2006 yılında 331.8 milyon ton CO₂ eşdeğeri olarak tahmin edilmiştir (Tablo 6.3). 2006 yılında toplam CO₂ emisyonu 1990 yılına göre %95 oranında artmıştır ve Tablo 6.4'ten görüldüğü gibi toplam CO₂ emisyonlarının yaklaşık olarak %92'si enerji kaynaklıdır.

Tablo 6.3. Toplam sera gazı emisyonları (milyon ton CO₂ eşdeğeri)²⁶⁸

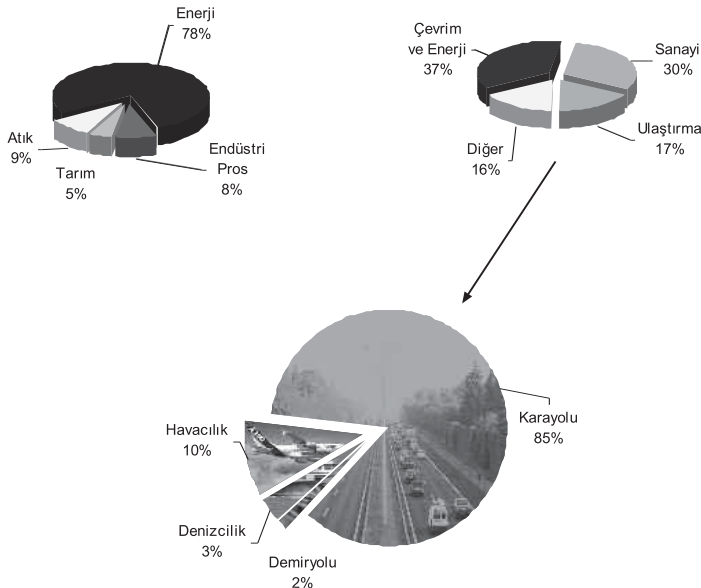
	1990	1995	2000	2005	2006
CO ₂	139,59	171,85	223,81	256,43	273,70
CH ₄	29,21	42,54	49,27	49,32	50,33
N ₂ O	1,26	6,33	5,74	3,43	4,59
F Gazları	0	0	0,82	3,24	3,13
Toplam	170,06	220,72	279,96	312,42	331,76

Tablo 6.4. Sektörlere göre toplam sera gazı emisyonları (milyon ton CO₂ eşdeğeri) ²⁴

	1990	1995	2000	2005	2006
Enerji	132,13	160,79	212,55	241,45	258,21
Endüstriyel Prosesler	13,07	21,64	22,23	25,39	27,13
Tarım	18,47	17,97	16,13	15,82	16,37
Atık	6,39	20,31	29,04	29,75	30,06
Toplam	170,06	220,72	279,96	312,36	331,76
1990 yılına göre artış yüzdesi	-	29,8	64,6	83,7	95,0

Enerji sektöründen kaynaklanan CO₂ emisyonlarının 2006 yılındaki sektörel dağılımı Şekil 6.2’de verilmiştir. Ulaştırma sektöründen kaynaklanan CO₂ emisyonunun enerji sektörü içindeki payı %17 civarındadır. Ulaştırma sektörü dışındaki enerji kaynaklı CO₂ emisyonu incelendiğinde, toplam CO₂ emisyonunun %33’ünün çevrim ve enerji sektöründen kaynaklandığı, %28’inin sanayiden, geri kalan %15’inin ise diğer enerji sektörlerinden kaynaklandığı görülmüştür. Aynı yıl içerisinde toplam emisyonun %8’lik payı ise endüstriyel proseslerden kaynaklanmıştır.

Sera etkisine en büyük katkıyı yapan CO₂ emisyonlarının yaklaşık %90’ı yakıt tüketiminden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle enerji üretimi ve kullanımdaki değişim ile enerji politikalarındaki değişimler sera gazı emisyonları üzerinde etkin bir role sahiptir.



Şekil 6.2. Türkiye’de sektörlerden kaynaklanan CO₂ emisyonlarının dağılımı²⁴

Ülkemizde yurtiçi yolcu taşımacılığının %95'i ve yük taşımacılığının ise %91'i karayolu ile gerçekleştirilmektedir²⁶⁹. Karayolu, ulaşım sektöründeki kirliliğin en önemli kısmını oluşturmaktadır. Ülkemizde her bin kişiye düşen taşıt sayısı 143, bin kişi başına düşen otomobil sayısı ise 75'tir²⁷⁰. Bu değerler Batı Avrupa ve Kuzey Amerika ülkelerine göre çok düşük düzeydedir. Ayrıca yaşam standartlarının yükselmesi ve nüfus artışı gibi nedenlerden dolayı Türkiye'de araç sayıları sürekli artmaktadır. Hem araç sayısı ile orantılı olarak ve hem de nüfus artışı ve sanayileşme sonucu, Türkiye'de 1990-2006 yılları arasında karayolu ulaşımından kaynaklanan sera gazı emisyonları artış göstermiştir.

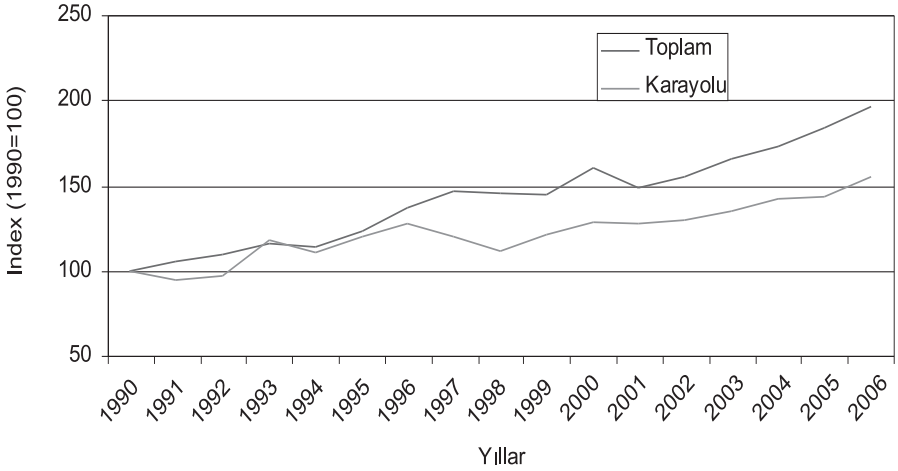
Batı Avrupa ülkelerinde ulaştırma aktivitelerinin yoğun olmasına karşın bu ülkelerdeki koşulların doyuma ulaşmış olması, toplam CO₂ emisyonları içerisinde karayolu taşıtlarının payının 1970-1990 dönemindeki %3.4 değerinden (yolcu-km) 1997-2020 dönemi için %1.2 değerine gerileyeceği öngörülmüştür. Ulaştırma faaliyetlerinin giderek artış gösterdiği Türkiye ve Orta Avrupa ülkelerindeki durum ise farklıdır. 1970-1990 döneminde %3.3 lük artış, 1997-2020 dönemi için %3.0 değerinde beklenmektedir. **Bu değerlere göre 1986 yılında %36 olan otomobil ile ulaşım payı, 2002 yılında %60 seviyesine ulaşmış, 2020 yılında ise %80 seviyesine ulaşacağı tahmin edilmektedir**²⁷¹.

Ülkemizde 2006 yılı verilerine göre CO₂ emisyonlarının % 17'si ulaştırma kaynaklıdır ve Karayolu ulaşımının toplam ulaştırmadaki payı ise %84,8'dir. Şekil 6.3'de Türkiye'deki CO₂ salınımının 1990 yılına göre değişimi tüm ulaştırma sektörleri için toplam olarak ve karayolu sektörü için verilmiştir. 1990 yılına göre toplam sera gazı emisyonunda %95, karayolu emisyonunda ise %54'lük bir artış meydana gelmiştir.

²⁶⁹ IPCC, 2006

²⁷⁰ Soruşbay, 2005

²⁷¹ Soruşbay, 2008



Şekil 6.3. Türkiye’de 1990 yılına göre Ulaştırma sektöründe Toplam ve Karayolu kaynaklı CO₂ emisyonu artışı²⁷²

6.6. AVRUPA BİRLİĞİ ÇEVRE POLİTİKALARI VE TÜRKİYE’DEKİ DURUM

Türkiye’de gerek ulusal düzeyde gerekse uluslar arası taahhütler doğrultusunda, bugüne kadar çevre alanında birçok çalışma yapılmıştır. Ekim 2005 itibariyle Türkiye’nin AB’ye katılımı yolunda müzakere öncelikleri tanımlanmış olan belirli programlar ve zaman dilimleri çerçevesinde, çevre sektöründeki birçok alanda AB ile işbirliği yürütülmeye ve AB fonlarından giderek artan bir ölçüde yararlanılmaya başlanmıştır²⁷³. Global ölçekteki en büyük çevre sorunlarından biri olan küresel iklim değişikliğinin önlenmesi yolunda AB ile ortak hareket edebilmek için Türkiye, Rio Konferansı’nda benimsenen Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi’ne Mayıs 2004’de taraf olmuştur. Bu Sözleşme çerçevesinde belirlenen karbon salınımlarının kademeli olarak azaltılmasını öngören Kyoto Protokolü’ne uzun süre taraf olmamış, ancak ülkemizin taraf olmasına dair kanun tasarısı Bakanlar Kurulu toplantısında Haziran 2008’de onaylanarak TBMM’ye gönderilmiştir. 5 Şubat 2009 tarihinde de ‘Kyoto Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı’ TBMM Genel Kurulu’nda onaylanmıştır. Kyoto Protokolü kapsamında verilen taahhütlere göre, Ek-1 ülkelerinden sera etkisi yaratan gaz salınımlarını 2008-2012 aralığında 1990 yılı seviyesinden ortalama %5 aşağı çekmeleri istenmektedir.

Türkiye’nin AB üyeliğine adaylığının kabulü ile başlayan süreçte, AB çevre politikaları oldukça büyük bir öneme sahiptir. Bu nedenle Türkiye, ulaştırma kaynaklı küresel ve kentsel ölçekteki çevre sorunlarının çözümünde AB ile ortak

²⁷² UNFCCC, 2008

²⁷³ Talu, 2007

hareket etme durumundadır. Türkiye taşıtlardan kaynaklanan CO₂ ve diğer kirletici emisyonlarının düşürülmesi için, AB’de izlenen çevre politikalarını benimsemelidir. Özellikle otomobil kaynaklı sera gazlarının düşürülmesinde AB ülkeleri, yakıt tüketiminin azaltılması, Euro emisyon standartlarının kabulü, temiz yakıt kullanımı ve hurda araçlardan geri kazanım oranının artırılması konularında çevre politikaları oluşturarak çalışmalarını sürdürmektedir.

Ulaştırma kaynaklı sera gazı emisyonlarının miktarı, araçlarda kullanılan yakıt miktarı ile doğrudan ilişkilidir. Teknolojinin gelişimine paralel olarak araçlarda daha az yakıt tüketen yeni motor tiplerinin kullanılması araç başına üretilen sera gazı emisyonlarının düşmesini sağlamıştır. Dolayısıyla Türkiye’de ulaştırma sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılabilmesi için daha verimli enerji tüketen taşıtların Türkiye araç parkı içindeki oranının artırılması gerekmektedir. Bu kapsamda motor teknolojisi eski, belirli bir yaşın üzerindeki araçların trafikten çekilmesi ulaştırma sektörü kaynaklı sera gazlarının azaltımında büyük fayda sağlayacağı açıktır.

Nüfus artışı ve ekonomik gelişmeye bağlı olarak ülkemizde taşıt sayısı sürekli artmaktadır. Ulaştırma sektörü kaynaklı emisyonların 1990 yılında kişi başına 0,46 ton CO₂ olan oranı 2004 yılında 0.56 ton CO₂ ’ye çıkmıştır. Ancak teknolojinin gelişmesiyle beraber ve AB’deki gelişmelere paralel olarak daha verimli enerji tüketimi sayesinde bu sektördeki CO₂ emisyonları 1990 yılındaki 0.17 kg CO₂/\$’lık değerinden 0.14 kg CO₂/\$’a düşmüştür²⁵.

6.6.1. Türkiye’de CO₂ emisyonlarının azaltımı için yaklaşımlar

Türkiye’de karayolu taşıtları kaynaklı CO₂ emisyonlarının azaltılması için dört yaklaşımın benimsenmesi gerekmektedir²⁷⁴.

- 1) Taşıtların yakıt tüketiminin azaltılması,
- 2) Ulaşım politikalarının düzenlenmesi,
- 3) Alternatif taşıtların ve yakıtların kullanımı,
- 4) Trafik akımının düzenlenmesi.

Bu yaklaşımlardan ilk ikisi oldukça önemlidir. **Taşıtlarda yakıt tüketiminin azaltılması özellikle Türkiye’deki araç yaş ortalamasının düşürülmesiyle doğru orantılıdır.** Bu nedenle yönetimler ulaşımda emisyon azaltmaya yönelik bilimsel ve teknolojik gelişmelere paralel olarak yakıt tüketimi az ve CO₂ emisyonu düşük yeni araçların sayısının Türkiye araç parkındaki oranının artırılması için yeni yasal düzenlemelerle tedbirler almalıdır. AB uyum sürecinde Türkiye için yukarıda

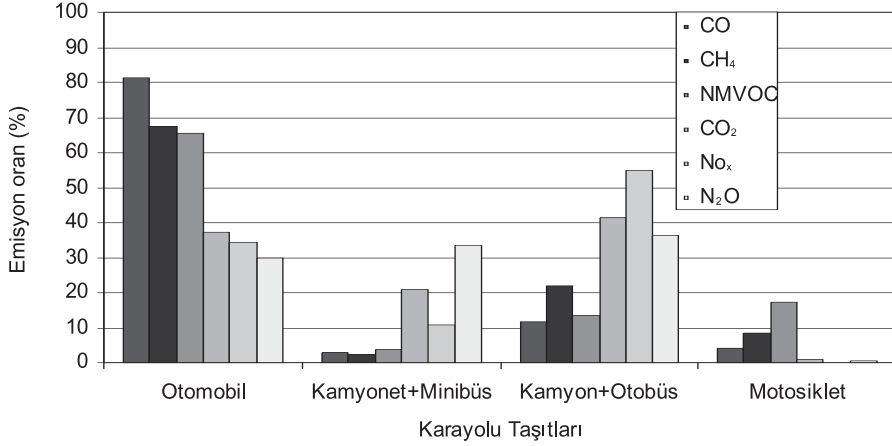
çevresel sorumlulukların AB standartlarına uygun olarak yerine getirilmesinde en ağır yük yerel yönetimlerde dir. Yukarıda çeşitli başlıklarda değerlendirilen konulara ilişkin yeni kanunlar çıkarıldığında yerel yönetimler birçok ek sorumluluk almaktadır. Ancak Türkiye’de çevre ile ilgili yerel hizmet kuruluşları arasında yetki ve görev karmaşası olması nedeniyle sorumlulukların paylaşımındaki belirsizlik verilecek hizmetleri güçleştirmektedir.

6.6.2. Türkiye ve Euro Emisyon Standardı

Ülkemizde AB mevzuatına uyum süreci çerçevesinde, egzoz emisyonları konusunda AB ülkelerinde yayımlanan mevzuat benimsenerek uygulanmaya başlanmıştır. Yeni AB mevzuatına uyum kapsamında, 1 Ocak 2009 itibarıyla piyasaya ‘Euro-4’ standardına uygun olmayan yeni tip motorlu taşıt trafiğe çıkamayacaktır. Euro emisyon standardına uyum süreci ülkemizde 2001 yılında Euro-1 standardıyla başlanmıştır. Uygulama AB ülkelerinde Euro-1, Euro-2, Euro-3, Euro-4 sıralamasıyla yapılırken biz de yatırım maliyetlerinin yüksekliği nedeniyle direkt Euro-1’den Euro-4’e geçilmiştir. Ancak Euro-4 standardına geçişte Euro-4 motorlarının öngörülen standardı sağlayabilmesi için kullanılan yakıtın kalitesinin belli bir standartta olması ve ayrıca araç servislerinde yeni sistemle ilgili yatırımların yapılması gerekmektedir.

6.7. TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN ÇEVRESEL ETKİLERİ: GELECEK İÇİN ÖNGÖRÜLER (2009-2020)

Ülkemizdeki CO₂ emisyonu ve diğer emisyonların önemli bir kısmı, mevcut taşıt parkının %58 kadarını oluşturan ve emisyon kontrol sistemi içermeyen benzin motorlu otomobillerden kaynaklanmaktadır. Sayıları 1 milyon civarında olan bu taşıtların hurdaya çıkartılması yolunda sağlanacak teşvikler sektöre ait sera gazı emisyonlarının azaltılmasında önemli rol oynayacaktır. 2003-2004 yılında tanınan vergi avantajı nedeniyle hurdaya çıkarılan 320000 araç CO₂ emisyonlarında % 4,87 azalma sağlamıştır³⁰.



Şekil 6.4: Karayolu kaynaklı Sera Gazlarının oluşumunda taşıtların payları²⁷

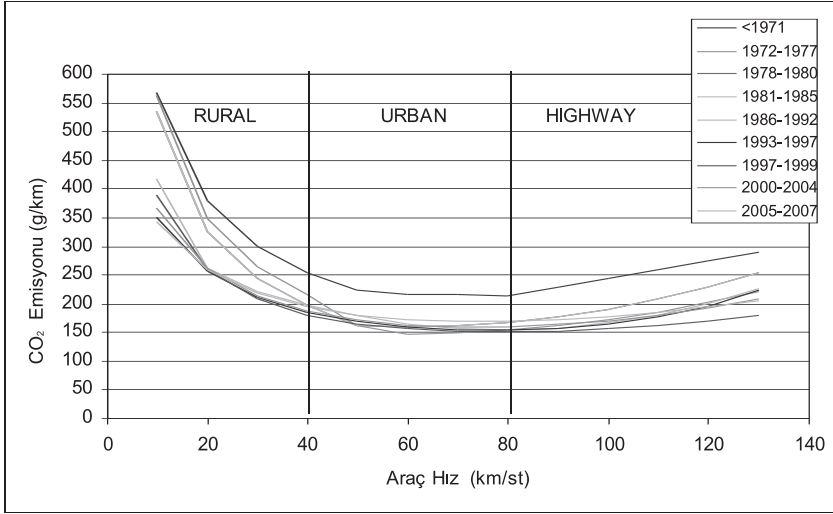
TÜİK 2007 Aralık sonu verilerine göre, Türkiye'deki motorlu kara taşıtlarının ortalama %50'si otomobillerdir. Toplam otomobillerin % 17'sini 1989 model ve altındaki araçlar, tüm motorlu kara taşıtlarının %23'ünü ise 20 yaş ve üzeri araçlar oluşturmaktadır. 2007 Aralık sonu verilerine göre trafiğe kayıtlı motorlu kara taşıtları içindeki 20 yaş ve üstü araçların %35,7'sini otomobiller oluşturmaktadır. Türkiye 2006 Sera Gazı emisyonlarına göre Karayolu Ulaşım sektöründeki araçların kirleticileri oluşturma oranı Şekil 6.4'de verilmiştir. Otomobillerin karayolu kaynaklı kirleticilerin içinde önemli bir paya sahip olduğu görülmektedir. CO, CH₄ ve NMVOC'un en önemli kaynağı otomobillerdir. Bunun yanında CO₂ oluşumunda kamyon ve otobüslerin toplamı kadar paya sahip olduğu söylenebilir. Bu değerler açıkça karayolu taşımacılığında özellikle otomobil kaynaklı kirleticilerin azaltılmasına yönelik politikaların ve yasal düzenlemelerin yapılmasının toplam emisyon azaltımında önemli bir katkı sağlayacağını göstermektedir. Bu nedenle gelecek için emisyon öngörülerinde hurda kanunu gibi bir yasal düzenlemenin ve Türkiye araç parkındaki hibrid araçların sayısının artışının olabileceği gibi kabuller yapılmıştır.

6.7.1. Emisyon tahminlerde dikkate alınan parametreler

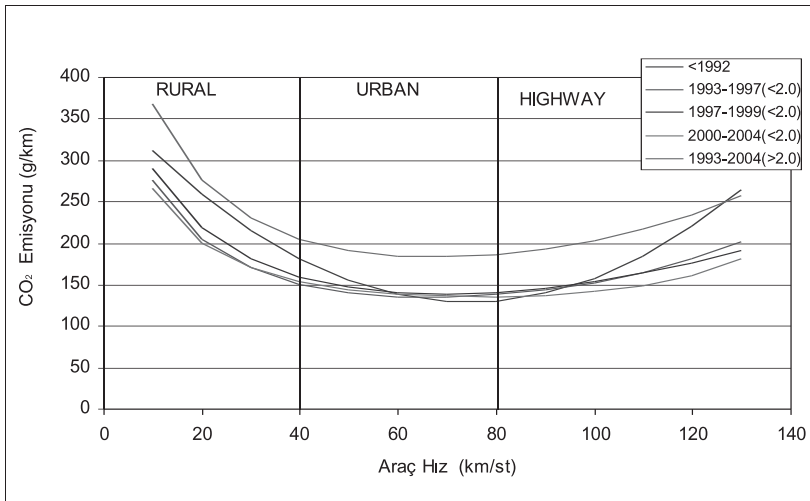
Gelecek için emisyon tahminlerinde dikkate alınan parametreler doğrudan ve dolaylı sera gazları için emisyon faktörleri, kaydı silinen otomobil sayısı (KSOS) ve kayıtlı otomobil sayısıdır (KOS).

6.7.1.1. Sera Gazları için Emisyon Faktörlerinin Belirlenmesi

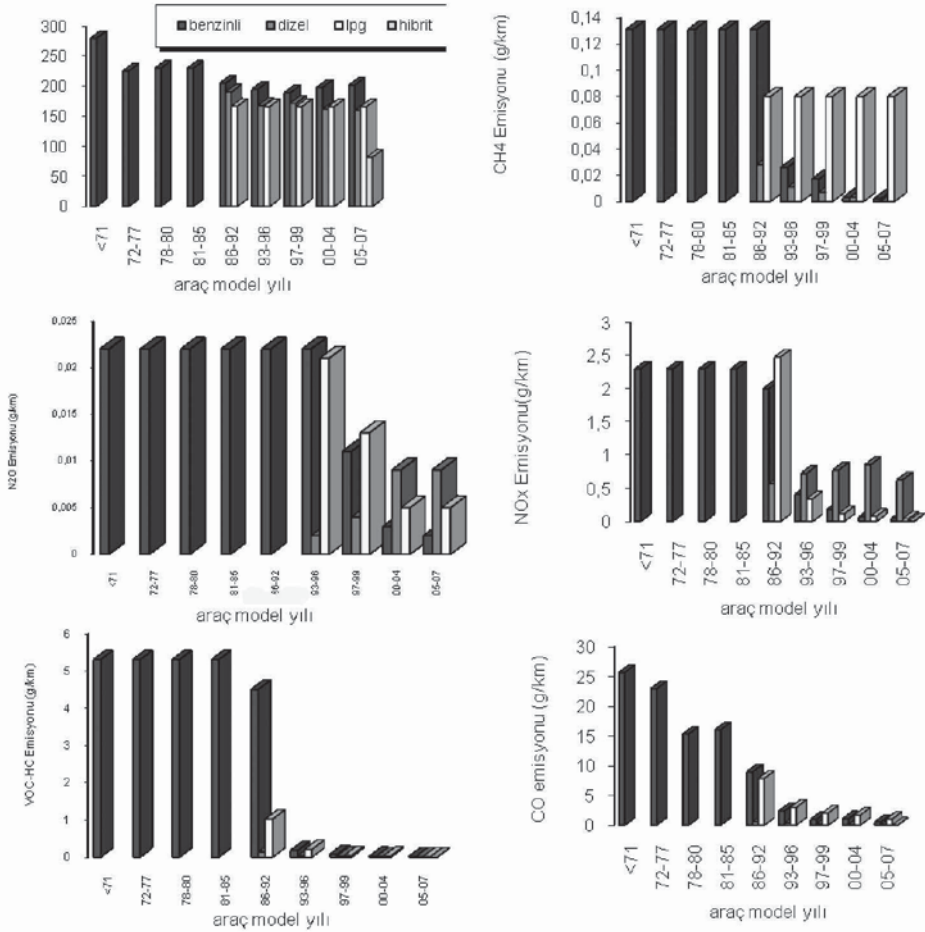
AB ülkelerinde ulusal emisyon envanteri hesaplamalarında EMEP/CORINAIR ve IPCC emisyon faktörleri kullanılmaktadır. CORINAIR tabanlı emisyon faktörleri taşıt türü, motor teknolojisi, kullanılan yakıt türü ve yol türüne bağlı olarak değişen taşıt hızı gibi parametrelere göre değişkenlik göstermektedir. Benzinli ve dizel araçların üretim yıllarına göre yol tipi ve araç hızına bağlı olarak CO₂ emisyon faktörleri Şekil 6.5 ve Şekil 6.6'da verilmiştir²⁰. 1990 öncesi otomobillerde özellikle aracın ilk kalkışı sürecinde ve 80 km üstü hızda CO₂ emisyon faktörleri daha yüksektir.



Şekil 6.5. Yol tipi ve araç hızına göre 1.4<CC<2.0 motor hacmine sahip benzinli araçların CO₂ emisyon faktörleri (gr/km)



Şekil 6.6. Yol tipi ve araç hızına göre dizel araçların CO₂ emisyon faktörleri (gr/km)

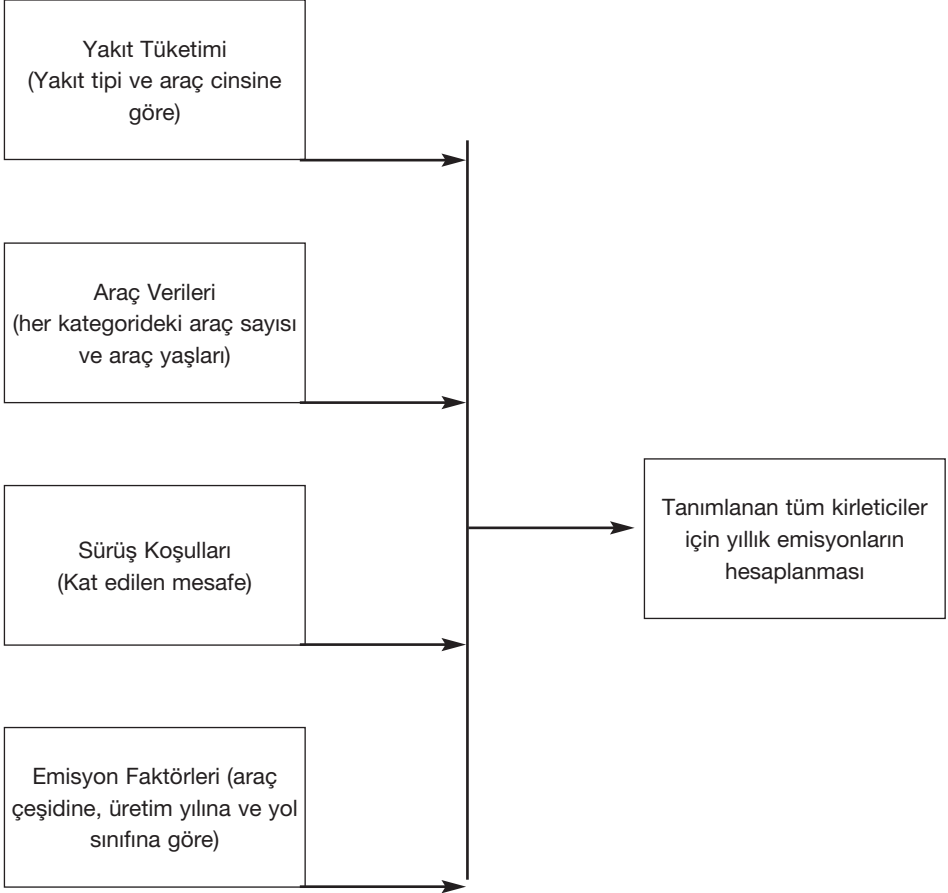


Şekil 6.7. Yakıt türlerine göre otomobillerin sera gazları emisyon faktörleri20 (gr/km)

Şekil 6.7’de CO₂ ve çeşitli kirleticilerin emisyon faktörlerinin yakıt türlerine ve araç model yıllarına göre karşılaştırması verilmiştir. Euro öncesi araçların Euro emisyon standartlarına göre üretilen otomobillere göre emisyon kontrol sistemi içermeyen otomobiller, benzinli veya dizel olsun daha fazla kirleticileri ve sera gazlarını çevreye verdiği görülmektedir. Hibrid araçlar ise en düşük emisyonu sahip araçlardır. LPG’li araçların emisyon faktörlerinde yıllar arasında pek bir fark olmamasına rağmen benzinli ve dizel araçlarda Euro 1 standartlarının kabul edildiği 1993 yılından günümüze kadar özellikle NO_x, CO ve HC-VOC emisyon faktörlerinde bir düşüş görülmektedir. CO₂ emisyon faktörlerindeki fark ise 1990 yılı öncesi ile karşılaştırıldığında ortaya çıkmaktadır. Bunun nedeni CO₂ emisyonunun yakıt tüketim miktarı ile doğrudan ilişkili olması ve 1990-2007 yılları

arasında taşıt teknolojisinin geliştirilmesiyle sağlanan yakıt tüketimindeki azalma oranlarının 1990 yılı öncesine göre değerlendirildiğinde daha düşük olmasıdır.

Emisyon hesaplamalarında dikkate alınan parametrelere ait akım şeması aşağıda verilmiştir.



Emisyon faktörleri ve yakıt tüketimi, araç verileri ve kat edilen mesafe gibi parametreler de dikkate alınarak emisyon envanteri hesaplamaları yapılmıştır: Aşağıda verilen formül kullanılarak yıllara göre ve farklı senaryolar için emisyon miktarları belirlenmiştir:

Emisyon [g] = emisyon faktörü [g/km]. yılda ortalama kat edilen mesafe[km]. araç sayısı

6.7.2. Farklı senaryolar için Emisyon Tahmin Sonuçları

Sera Gazı Emisyon tahminleri 6 temel kirletici için yapılmıştır. Bunlar, doğrudan

sera gazları olarak bilinen CO₂, CH₄, N₂O ve dolaylı sera gazları olarak bilinen HC, NO_x, CO'dir. Hesaplamalarda EMEP/CORINAIR, IPCC ve EURO emisyon faktörleri dikkate alınmıştır. Bir otomobilin yılda ortalama 10000 km yol kat ettiği kabul edilmiştir. Hesaplamalarda kullanılan sayısal değerler ve emisyon faktörleri Tablo 6. 5'de verilmiştir.

Geçmiş yıllara ait Ulusal sera gazı emisyonlarımız irdelendiğinde 2001 ve 2002 'de yaşanan kriz dolayısı ile KOS 'da 2,5 kata varan düşmeler oluşmuş ve dolayısı ile otomotiv sektörünün oluşturduğu CO₂ emisyonlarında 2001 yılında % 9,5, 2002 yılında ise %3,7 oranında azalma oluşmuştur. Ancak 2003 yılında çıkarılan hurda kanunu ile otomobiller için KOS yaklaşık 2 kat artmış ve buna rağmen CO₂ emisyonunda %2,25 oranında azalma meydana gelmiştir²⁷. Diğer yıllarda ise ortalama CO₂ emisyonu artışı %5 ile %0,5 arasında değişen oranlarda gerçekleşmiştir. Karayolu kaynaklı CO₂ emisyonunda otomotiv sektörü ortalama %35'lik bir orana sahiptir. 2003 ve 2004 yıllarında tanınan vergi avantajı nedeni ile hurdaya çıkarılan 320 000 taşıtın CO₂ emisyonlarında %4,87 azalma sağladığı belirlenmiştir. Dolayısı ile CO₂ emisyon azaltımında otomotiv sektöründe oluşacak oranın diğer taşıt türleri de ilave edildiğinde en az 2 katı kadar artış göstereceği açıkça görülmektedir.

Tablo 6.5: Türkiye'de Emisyon Teknolojilerine göre otomobil sayıları ve Emisyon Faktörleri.

Emisyon teknolojisi	Otomobil Model yılı)	Otomobil sayı*)	Emisyon Faktörleri (g/km)																	
			CO ₂			NO _x			CH ₄			HC			CO			N ₂ O		
			B	D	H	B	D	H	B	D	H	B	D	H	B	D	H	B	D	H
Pre EURO	<1979 <1981 <1989 <1993	50000* 426196 963028 1773199	270	-	-	2,5	0,57	-	0,131	-	-	7	-	-	46	-	-	0,022	-	-
EURO 1	1993-2008	4905958	200	170	-	0,41	0,50	-	0,026	0,011	-	0,18	0,14	-	2,4	0,4	-	0,022	0,002	-
EURO 4	2009-2010	712926	200	160	-	0,08	0,25	-	0,002	0,002	-	0,10	0,10	-	0,5	0,07	-	0,002	0,009	-
EURO 5	>2010	1929324	140	140	80	0,04	0,08	0,005	0,002	0,002	-	0,05 0,05 0,0002			0,25	0,07	0,0015	0,002	0,009	-

*Gerçek sayısal değere ulaşamamıştır. Tahmini bir değerdir.

B: Benzin, D: Dizel, H: Hibrit.

Tablo 6.6: Farklı senaryolar için Emisyon Tahminlerinde Kullanılan Kaydı Silinen Otomobil Sayısı

	Açıklama	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
MEVCUT KOŞULLAR	Mevcut ekonomik ve mali koşulların devam etmesi	24435	24658	25246	25834	26422	27011	27599	28187
1. SENARYO	ÖTV'nin kaldırılması	24435	24658	25246	25834	26422	27011	27599	28187
2.SENARYO	Hurda Otomobil ÖTV indirimi	24435	24658	70528	101304	126690	135990	127426	119348
3.SENARYO	KDV'nin %18'den %8'e indirilmesi	24435	24658	25246	25834	26422	27011	27599	28187
4.SENARYO	KDV indirimi ve Hurda Otomobil ÖTV indirimi	durumu 24435	24658	141056	202608	253380	271980	254852	238696
5.SENARYO	Hurda Araçların (16 yaş üstü) tamamının kaydının silinmesi	24435	24658	222163	319107	399073	428368	401391	37594
6.SENARYO	Hibrid araçların araç parkında %5 oranında bulunması	24435	24658	25246	25834	26422	27011	27599	28187

Bu rapor kapsamında Sera gazı emisyon tahminleri 6 farklı senaryo için yapılmıştır. Senaryoların açıklamaları ve hesaplamalarda kullanılan KSOS sayıları Tablo 6.6'da verilmiştir. 6 senaryo için tahmin edilen emisyonlar, mevcut ekonomik ve mali koşulların devam etmesi durumunu gösteren mevcut koşullar ile karşılaştırılmıştır.

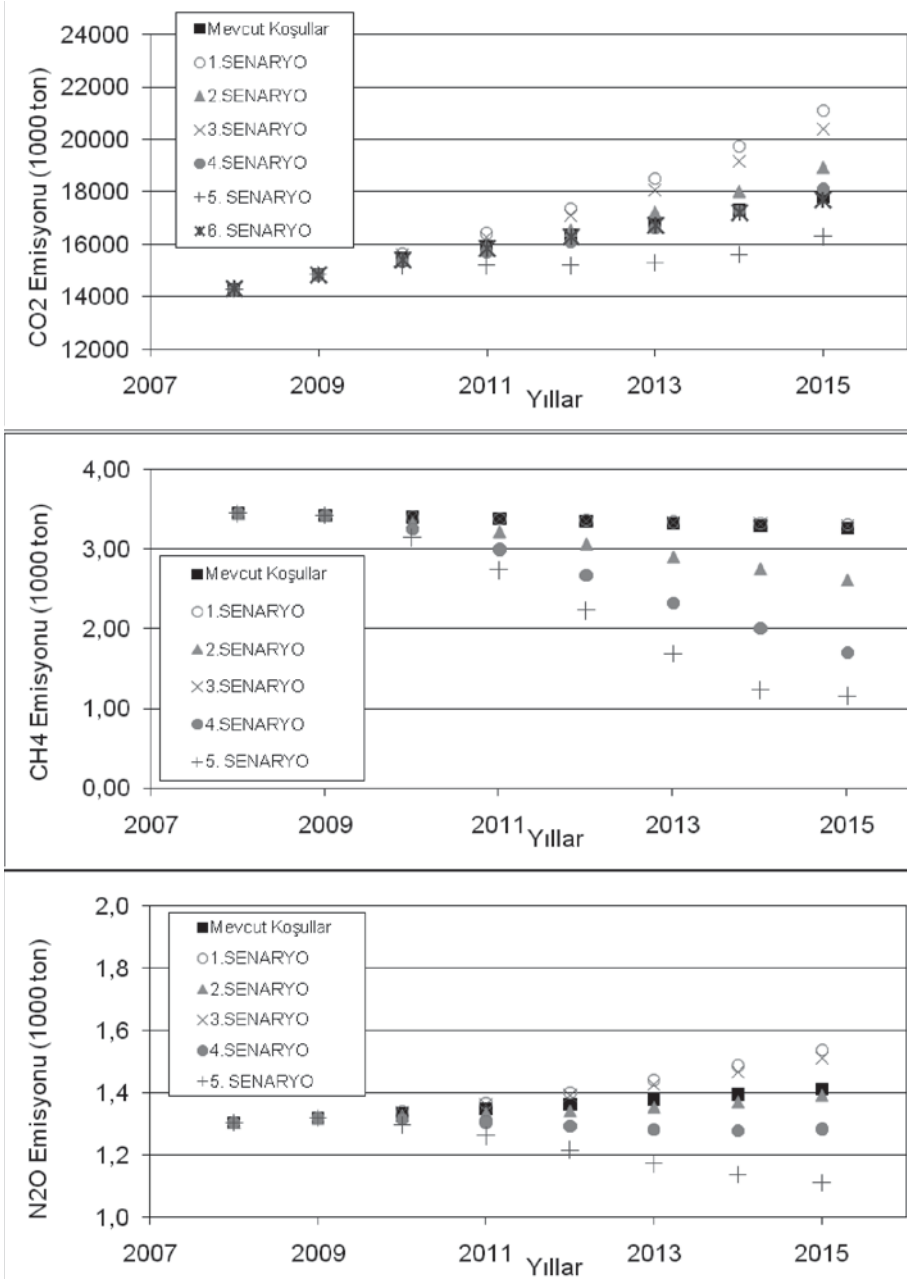
Herhangi bir yasal düzenlemenin olmadığı mevcut koşullar durumu için bulunan emisyon tahmin sonuçlarının, her bir senaryo için tahmin edilen emisyon sonuçları ile karşılaştırması doğrudan sera gazları CO₂, CH₄ ve N₂O, ve dolaylı sera gazları CO, HC ve NO_x için Şekil 6.8-6.9'da, 2010 - 2015 yılları arasında gerçekleşecek emisyon değişim oranları Tablo 6.7'de verilmiştir.

Mevcut koşulların geçerli olması durumunda 2010 - 2015 yılları için tahmin edilen CO₂ emisyonlarında bir önceki yıla göre ortalama % 3-4 arasında emisyon artışı oluşacağı belirlenmiştir.

Tablo 6.7: Hurda Kanununun çıkarılması halinde farklı yaklaşımlar için 2009-2015 yıllarında tahmin edilen emisyon azalmaları ve artışları (%).

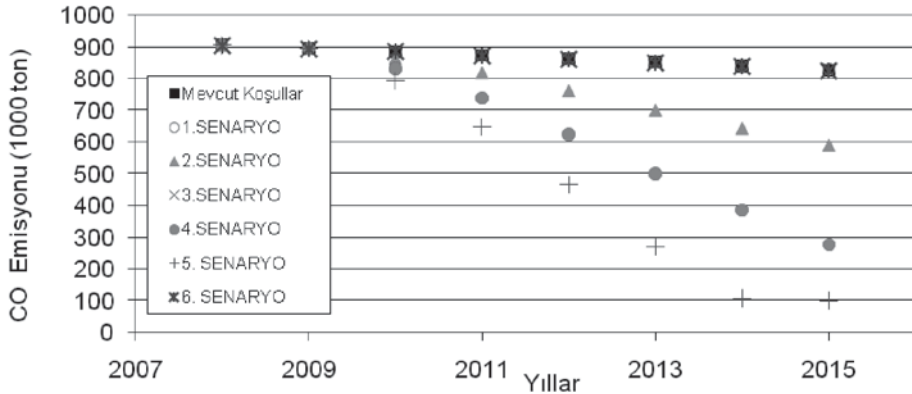
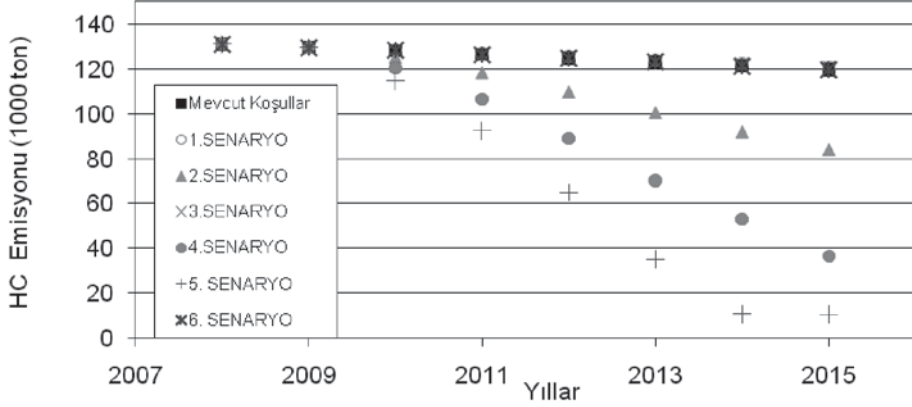
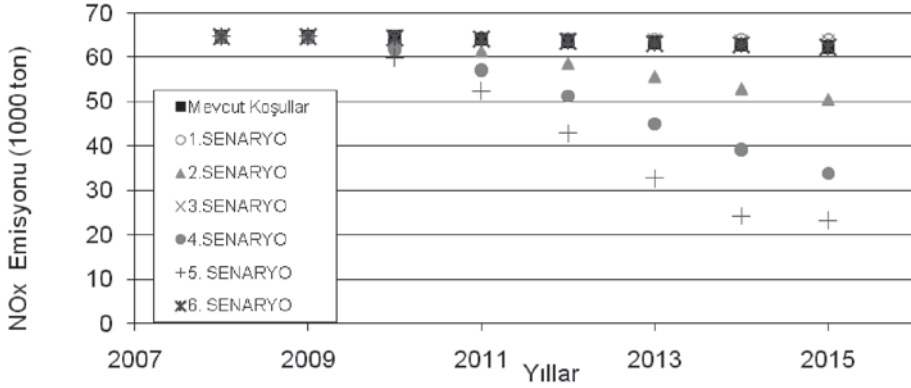
Sera Gazları	Yıllar	Her bir Senaryodaki Mevcut duruma kıyasla Emisyon Artışı(+) ve Azalışı(-)					
		1.S	2.S	3.S	4.S	5.S	6.S
CO ₂	2010	+1,4	+0,2	+0,9	-0,5	-1,7	-0,28
	2015	+18,6	+6,4	+14,7	+1,8	-8,3	-0,57
CH ₄	2010	+0,1	-1,7	0,0	-4,4	-7,5	
	2015	+1,4	-19,9	+1,1	-47,8	-64,7	
N ₂ O	2010	+0,5	-0,4	+0,3	-1,4	-2,6	
	2015	+9,1	-1,1	+7,2	-9,0	-21,1	
NO _x	2010	+0,3	-1,5	+0,2	-4,2	-7,3	-0,04
	2015	+2,4	-19,0	+1,9	-45,7	-62,9	-0,10
HC	2010	+0,1	-2,4	+0,1	-6,2	-10,6	-0,03
	2015	+1,0	-29,7	+0,8	-69,2	-91,0	-0,07
CO	2010	0,0	-2,3	0,0	-6,0	-10,2	-0,02
	2015	+0,5	-28,6	+0,4	-66,5	-87,8	-0,05

S:Senaryo



Şekil 6.8 Farklı senaryolar ve mevcut koşullar için 2008-2015 yıllarında Sera Gazları (CO₂, CH₄, ve N₂O) Emisyon tahminleri.

*CH₄ ve N₂O için hibrid araç emisyon faktörleri mevcut olmadığından bu kirlenimler için hesaplama yapılmamıştır.



Şekil 6.9. Farklı senaryolar ve mevcut durum için 2008-2015 yıllarında Dolaylı Sera Gazları (CO, NOx ve HC) Emisyonlarının tahmini değişimleri.

ÖTV indirimin kaldırılması durumunu gösteren 1.Senaryoda ve %10'luk KDV indiriminin olması durumunu gösteren 3.Senaryoda araç satış rakamlarındaki artış nedeniyle sera gazı emisyonlarında bir artış söz konusudur. Ancak 2. Senaryoda (Hurda otomobil ÖTV indirimi) kaydı silinen hurda araç sayısındaki artış nedeniyle (Hurda araçların %30'unun kaydı silindiği yaklaşımı yapılmıştır) CO₂ emisyonlarındaki artış daha azdır, CH₄ ve N₂O emisyonlarında ise kazanım meydana gelmiştir. 4.Senaryoda ise (KDV indirimi ve Hurda otomobil ÖTV indirimi) hurda araçların %60'ının kaydının silindiği yaklaşımı ile yapılan hesaplarda ilk yıllarda CO₂ emisyonunda bir kazanımın olduğu, 2015 yılında satış rakamlarındaki artış nedeniyle %1.8 oranında CO₂ emisyonunda artış olacağı görülmüştür. Bu sonuçlar değerlendirildiğinde, 2010 - 2015 döneminde Sera gazı emisyonlarında bir kazanımın ancak kirletici emisyonları yüksek 16 yaş üstü araçların trafikten çekilmesi ile mümkün olacağı söylenebilir. Bu nedenle 16 yaş üstü otomobillerin ulaştırma kaynaklı emisyonlar içindeki payını ortaya koymak amacıyla 5. senaryoda 16 yaş üstü araçların tümünün trafikten silindiği yaklaşımıyla hesaplama yapılmıştır. 5. Senaryonun sonuçlarına göre CO₂, CH₄ ve N₂O sera gazı emisyonlarındaki kazanımlar 2015 yılında sırasıyla %8.3, %64,7 ve %21,1 olarak bulunmuştur. Bu sonuçlar ulaştırma sektöründen meydana gelen sera gazlarının azaltımında hurda araçların trafikten çekilmesini sağlayacak yasal düzenlemelerin önemini ve gerekliliğini açıkça ortaya koymaktadır. 5. Senaryoda diğer taşıt türlerinin (kamyon, kamyonet, otobüs, vb.) de hurda kapsamında olduğu düşünüldüğünde % 15'in üzerinde bir kazanım oluşacağı söylenebilir.

Alternatif yakıtlı araçlardan biri olarak kabul edilen Hibrid araçların sera gazı emisyonları üzerindeki etkisini görebilmek amacıyla 6.senaryo oluşturulmuştur. Bu senaryoda ilk 5 senaryonun etkileri dikkate alınmayıp mevcut durum ile kıyaslama yapılarak Hibrid araçların araç parkı içinde %5 oranında bulunması durumu değerlendirilmiştir. Yapılan hesaplamalar sonucunda 2015 yılında CO₂ emisyonunda %0.57'lik bir kazanım olacağı belirlenmiştir.

Doğrudan sera gazlarından olan CH₄'ın ulusal emisyonu içinde ulaşımdan kaynaklanma oranı %0,25'dir. CH₄'ın en büyük kaynağı (%60) katı atıkların bertaraf işlemidir. Ancak ulaşım sektörü içinde ise CH₄ oluşumunda en yüksek pay (% 65) otomobillere aittir. Bu nedenle otomobil sektöründe yapılacak bir CH₄ indirimi toplamda önemli etki yaratacaktır. Mevcut koşullarda CH₄ emisyonunda bir önceki yıla göre ortalama % 0,7-1 arasında emisyon azalışı oluşacağı belirlenmiştir. 1. ve 3. Senaryolarda ise araç satış rakamlarındaki artışa bağlı olarak CH₄ emisyonunda %1,1-1,4 arasında artış, 2., 4. ve 5. senaryolarda ise sırasıyla

%19,9, %47,8 ve %64,7 oranında bir kazanım meydana geleceği hesaplanmıştır.

Bir diğer önemli sera gazı N₂O'dur. N₂O oluşumunda en yüksek pay (%65) Kimya endüstrisininidir. İkinci önemli kaynağı ise karayolu ulaşım sektörüdür (%12). Karayolu taşıtları içinde ise Kamyon-Otobüs ile Kamyonet+Minibüs türü araçlar toplamda % 65-70 ile en yüksek N₂O kaynağını oluştururlar. Ancak dizel otomobillerin artışı dolayısı ile otomobil sektörü N₂O emisyonunda sürekli bir artış trendi (%1,1-1,2) oluşmaktadır. 1. ve 3. Senaryolarda N₂O emisyonunda sırasıyla %9,1 ve %7,2 artış olacağı belirlenmiştir. Ancak hurda araç ile ilgili düzenlemelerin olduğu 2., 4. ve 5. Senaryolarda 2015 yılında sırasıyla %1,1, %9 ve %21,1 oranında N₂O kazanımları olacağı hesaplanmıştır.

Karayolu kaynaklı ulusal NO_x emisyonlarımızın yaklaşık % 65'ini Kamyon, Otobüs, Kamyonet ve Minibüsler oluşturmaktadır. Kalan %35'lik pay ise Otomobil sektörü kaynaklıdır. Mevcut koşullar geçerli olduğunda NO_x emisyonlarının her yıl %0,05-0,8 oranında azalım göstereceği belirlenmiştir. Senaryolara göre yapılan hesaplamalarda 1. ve 3. Senaryolarda araç satış rakamlarındaki artışa bağlı olarak NO_x emisyonunda %2,4-1,9 arasında artış, 2., 4. ve 5. senaryolarda ise sırasıyla trafikten çekilecek hurda araç sayısına bağlı olarak %19,0, %45,7 ve %62,9 oranında bir kazanım meydana geleceği hesaplanmıştır.

Ulusal CO emisyonlarımızın yaklaşık %43'ü ulaşım sektöründen oluşmaktadır. Ulaşım sektörü içinde ise CO oluşumunda en yüksek pay (%80) otomobillere aittir. 2008 ve 2015 yılları için tahmin edilen sera gazı emisyonları irdelendiğinde CO emisyonunda bir önceki yıla göre ortama % 1-1,5 arasında emisyon azalışı oluşacağı belirlenmiştir. Buna ilave olarak 1. ve 3. Senaryolarda CO emisyonunda mevcut koşullarla karşılaştırıldığında %0,5 ve %0,4 artış meydana geleceği belirlenmiştir. 2., 4. ve 5. senaryolarda ise sırasıyla trafikten çekilecek hurda araç sayısına bağlı olarak %28,6, %66,5 ve %87,8 oranında bir kazanım meydana geleceği hesaplanmıştır.

Hurda araçlar için yapılacak düzenlemelerde en yüksek emisyon azalımı HC emisyonlarında oluşacaktır. Otomobil sektörü karayolu taşımacılığı içinde HC oluşumunda en yüksek paya sahiptir. Senaryolara göre yapılan hesaplamalarda 1. ve 3. Senaryolarda araç satış rakamlarındaki artışa bağlı olarak HC emisyonunda %1,0 ve %0,8 oranında artış, 2., 4. ve 5. senaryolarda ise trafikten çekilecek hurda araç sayısına bağlı olarak sırasıyla %29,7, %69,2 ve %91,0 oranında bir kazanım meydana geleceği hesaplanmıştır.

Doğrudan sera gazları olan CH₄ ve N₂O parametrelerinin emisyonları CO₂ eşdeğeri olarak hesaplanmış ve sonuçlar milyon ton CO₂ olarak Tablo 6.8'de verilmiştir. Tablo 8'den görüldüğü gibi otomobil sektöründen kaynaklanan (hafif ticari araç ve otomobil) CO₂ eşdeğeri olarak ifade edilen dolaylı sera gazları mevcut koşullarda 2015 yılında 18,29 milyon ton olacaktır. 1. 2. ve 3. senaryolarda araç satış rakamlarının fazla olması nedeniyle sera gazı emisyonlarının 19,40 - 21,64 milyon ton civarında olacağı belirlenmiştir. 2015 yılına kadar 16 yaş üstü hurda araçların %60'ının trafikten çekilmesini gösteren 4.senaryoda sera gazı toplam emisyonu 18,53 milyon ton olarak hesaplanmıştır. Sera gazı emisyonları yüksek olan hurda araçların trafikten çekilmesi emisyonların artışını önleyecektir. 16 yaş üstü tüm hurda araçların trafikten çekilmesi durumunu gösteren 5.senaryonun gerçekleşmesi, sera gazı emisyonlarının 16,68 milyon tona düşmesini sağlayacaktır. Sadece otomotiv sektörü kaynaklı emisyonlarda meydana gelecek %8.8'lik kazanım, diğer taşıt türlerinin de hurda kapsamında olduğu düşünüldüğünde % 17'nin üzerinde bir CO₂ eşdeğeri emisyon kazanımı sağlayacağı söylenebilir.

Tablo 6.8: Farklı Senaryolarda 2008-2015 yılları arasında Otomotiv Sektörü Sera gazlarının (CO₂, CH₄, N₂O) Toplam Emisyonları

Milyon Ton	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
MEVCUT DURUM	14,77	15,34	15,93	16,38	16,84	17,31	17,79	18,29
1.SENARYO	14,77	15,34	16,14	16,91	17,87	19,01	20,24	21,64
2.SENARYO	14,77	15,34	15,96	16,45	17,01	17,70	18,49	19,40
3.SENARYO	14,77	15,34	16,07	16,75	17,59	18,59	19,71	20,93
4.SENARYO	14,74	15,31	15,84	16,17	16,55	17,06	17,72	18,53
5.SENARYO	14,77	15,34	15,65	15,65	15,63	15,70	15,98	16,68
6.SENARYO	14,29	14,84	15,40	15,84	16,28	16,74	17,20	17,68

6.8. TÜRKİYE'DE HURDA ARAÇLARDAN GERİ KAZANIM

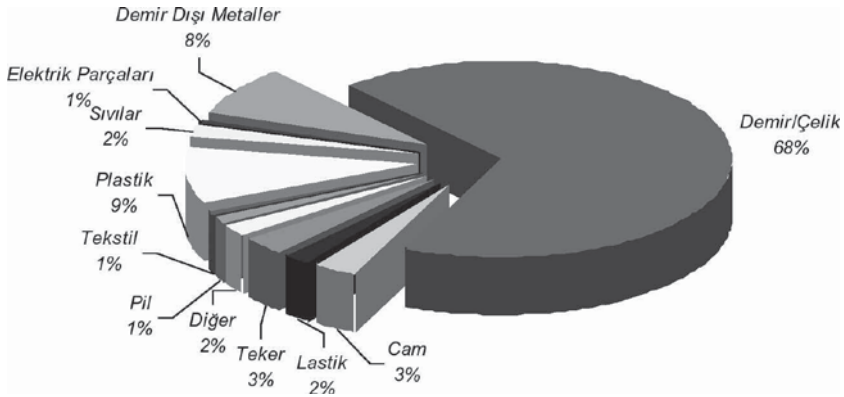
Kaynak israfını önlemenin yanında, hayat standartlarını yükseltme çabaları ve ortaya çıkan enerji krizi ile bu gerçeği gören gelişmiş ülkeler, atıkların geri kazanılması ve tekrar kullanılması için yöntemler aramış ve geliştirmişlerdir. Bu noktadan hareketle, Avrupa Ekonomik Topluluğu üye ülkelerde atıkların geri kazanılması şartını getirmiştir. Kalkınma çabasında olan ve ekonomik zorluklarla karşı karşıya bulunan gelişmekte olan ülkelerin de tabii kaynaklarından uzun vadede ve maksimum bir şekilde faydalanabilmeleri için atık israfına son vermeleri, ekonomik değeri olan maddeleri geri kazanma ve tekrar kullanma yöntemlerini araştırmaları gerekmektedir. Demir, çelik, bakır, kurşun, kağıt, plastik, kauçuk, cam gibi maddelerin geri kazanılması ve tekrar kullanılması, tabii kaynaklarımızın

tükenmesini önleyeceği gibi ülke ihtiyaçlarını karşılayabilmek için ithal edilen hurda malzemeye ödenen döviz miktarını da azaltacak, kullanılan enerjiden büyük ölçüde tasarruf edilecektir. En az yukarıda sayılanlar kadar önemli olan diğer bir husus da uzaklaştırılacak katı atık miktarlarındaki büyük azalma ve dolayısıyla çevre kirliliğinin önemli ölçüde önlenmesidir. Özellikle katı atıkları düzenli bir şekilde bertaraf edebilmek için yeterli alan bulunmayan ülkeler için katı atık miktarının ve hacminin azalması büyük bir avantajdır.

Otomotiv endüstrisi, yarattığı katma değer, doğrudan ve dolaylı olarak istihdama katkısı ve teknolojik gelişmeye liderlik etmesi açısından ülke kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Demir-çelik, lastik-plastik, dokuma, cam, boya, elektrik ve elektronik gibi birçok sektörden girdi alması ve pazarlama, tamir, bakım, yedek parça satışları, finansman hizmetlerinde yarattığı iş hacmi nedeniyle de ekonomilerde sürükleyici bir özelliğe sahiptir. Bunun yanında otomotiv sektöründe ömrünü tamamlamış araçların hurdaya ayrılarak tekrar kullanılması ve çevreye uygun şekilde değerlendirilmesi ülke ekonomisine ciddi bir katkı sağlayacaktır. Otomotiv sektöründe hurdaya ayrılan araçların geri kazanımdaki temel prensip hurda araçlardan çıkan parçaları öncelikli olarak yedek parça olarak kullanmak, bu mümkün değilse geri dönüşüme başvurmaktır.

Hurda araçlar ciddi bir hammadde kaynağıdır. Şekil 6.10'da hurda araçların geri kazanımında değerlendirilen malzemelerin yüzdesel dağılımı verilmiştir. Bir hurda aracın yaklaşık olarak %68'inin demir/çelik, %9'unun plastik ve %8'inin demir dışı metallerden meydana geldiği görülmektedir. Araç içindeki bu hammaddelerin geri kazanımı geri dönüşüm tesisinde aşağıdaki gibi olmaktadır:

- İlk olarak hurda araç içinde bulunan yağ ve sıvılar boşaltılır. Fren, hidrolik ve soğutucu suları ve atık yağlar teknik olarak mümkünse tekrar değerlendirilir, tekrar kullanılamayacak durumdaysa bertaraf edilir.
- İkinci aşama demontaj aşamasıdır. Yedek parçalar, değerlendirilebilecek malzemeler ve motor, şanzıman ve aksların sökümü yapılır. İyi durumda olanlar yedek parça olarak tekrar kullanılabilir, iyi durumda olmayanların ise geri dönüşümü yapılır.
- Son aşamada ise araç (karoser) preslenerek demir çelik hammadde eldesi için haddehaneye gönderilir.



Şekil 6.10. Ömrünü tamamlamış araçların geri kazanımında değerlendirilen malzemelerin yüzdesel dağılımı²⁷⁵

Alüminyum, araç içindeki demir dışı metallerden olup, ulaşım sektöründe taşıt araçlarının üretiminde kullanılan en önemli malzemelerden birisidir. Alüminyum kullanımının yaklaşık % 25'i taşıt araçlarının üretimine aittir. Taşıt araçları ne kadar hafif olursa, hareket etmeleri için o kadar az enerjiye gerek duyulur. Günümüzde bir otomobilde yaklaşık 50 kg alüminyum kullanılmaktadır. Bu sayede, yaklaşık 100 kg demir, çelik ve bakır malzeme tasarrufu yapılmaktadır. Yeni üretilen araçlarda daha fazla alüminyum kullanılmaktadır (Şekil 6.11). Yapılan hesaplar ve deneyimler sonucunda, alüminyum kullanılan bir otomobilin, yeterince alüminyum kullanılmamış bir otomobile kıyasla, ekonomik ömrü boyunca 1.500 litre daha az yakıt harcadığı anlaşılmıştır. Bu durumun gerek sürücülerin akaryakıt masraflarına sağlayacağı ekonomi ve çevre sağlığı açısından atmosfere yayılan atık egzoz gazının ve sera gazı emisyonlarının düşürülmesi yönünden çok büyük faydası bulunmaktadır³². Araçlarda kullanılmış alüminyum geri kazanılması ile ilk üretime göre %95'lik enerji tasarrufu, ilk üretime göre %99'luk kirletici gaz çıkışı azaltılmış olur. Yani kullanılmış alüminyum daha az enerji ve hammadde tüketimi demektir.

²⁷⁵ URL 10

²⁷⁶ TMMOB Metalürji Müh. Odası, 2008



Şekil 6.11. Otomobilde Alüminyum Kullanımının yıllara göre değişimi²⁷⁶

Plastik maddeler, polimerler (makromoleküller) olarak da bilinen ve ısıl işlemlerle eritilerek basınçla şekillendirilebilen maddelerdir. Son dönemlerde otomotiv sektöründe sıklıkla kullanılmaya başlayan plastikler sayesinde, araç ağırlığında %20'lik azalma ile kilometre başına 10-12 gr daha az CO₂ salınımı gerçekleşmektedir. Plastikleri araç genelinde daha fazla kullanarak toplam 120 kg hafifleme sağlamak mümkündür. Örneğin, araba koltuklarında PP Foam yani plastik köpük kullanılması sayesinde araba başına 10 kg hafiflik elde edilebilmektedir. Ya da otomobillerin yan ve arka camlarının da plastikten yapılması yıllık 2,1 L yakıt tasarrufu sağlamaktadır. Ortalama bir otomobilin 10 kg hafiflemesi, yıllık CO₂ emisyonunun 20000 tonun üzerinde azalması anlamına gelmektedir²⁷⁷.

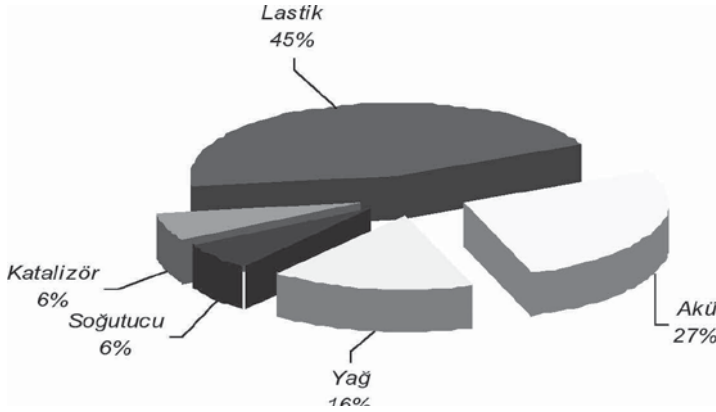
Plastiklerin geri kazanımı ile hem çevre kirliliğini önlemede ve hem de atık değerlendirilmesi sonucu ekonomiye büyük katkılar sağlanmaktadır. Plastiklerin çoğunu geri kazanmak mümkündür. Fakat toplama, kaba temizleme, ayırma, yıkama ve tekrar işleme zorluğundan dolayı genelde mevcut durumda 3 tür plastik geri kazanılmaktadır.

Plastik geri dönüşümünden sonra yaklaşık olarak %35-40 oranında katı atık (karbon, kömür şeklinde) elde edilmekte ve yakılarak oluşan gaz sistemde tekrar ısıtma amaçlı kullanılabilir. Fazla atık, kömür toz ya da külleri ile harmanlanarak güç santrallerinde, ya da yüksek kalorili kömürlerle preslenerek yakacak amaçlı olmak üzere farklı sektörlerde kullanılmaktadır. Atık plastiklerin yakılmayıp tekrar kullanılması sonucu dioksinler (toksik klorlu organik bileşikler) ortaya çıkmamakta ve CO₂ emisyonu azalmaktadır. Ayrıca kullanılmış plastiklerin parçalanarak karayollarında dolgu malzemesi olarak yaygın olarak

kullanılmaktadır.

6.8.1. Hurda Araçta Bulunan Tehlikeli Maddelerin Geri Kazanımı ve Kontrollü Bertarafı

Hurda araçlar içerisinde bulunan tehlikeli maddelerin dağılımı Şekil 6.12’de verilmiştir. Bir hurda araç içindeki tehlikeli maddelerin %45’ini lastikler oluşturmaktadır. Atık lastikler ve lastik üretimi sonucu oluşan hurda lastik bileşenlerinin geri dönüşümü mümkündür. Ülkemizde yıllardır geri dönüşüm alanında değerlendirilemeyen atık lastikler yakıt olarak kullanılarak çevre ve insan sağlığı açısından tehlike oluşturmaktadır. Hurda lastik, ısı değeri 18,6 - 27,9 mJ/kg aralığında değişen kömürden daha fazla ısı değere sahiptir ve gerekli hava kirliliği kontrol ekipmanları kullanılarak lastiklerin yakılması ile çevreye zarar vermeden elektrik ve buhar üretimi yapılabilmektedir. Ancak lastiklerin yakma dışında değerlendirilmesi mümkündür ve daha çevreci bir yaklaşımdır. Çünkü geri dönüştürülen her 1 ton lastik 10 ton CO₂’in atmosfere karışmasını engellemekte ve küresel ısınmayla savaşa katkıda bulunmaktadır.



Şekil 6.12. Hurda araçlar içerisinde bulunan tehlikeli maddeler²⁷⁸

Hurda araçlardan sökülen atık lastiklerin geri kazanımı ve piroliz işlemi ile başka hammaddelere dönüşümü yapılabilmektedir. Malzeme olarak geri kazanımında atık lastikler ya yenilenerek kullanılmakta ya da lastik sanayisi’ne gönderilerek yeni ürünlerin üretimi (yapı malzemesi, otoyol yapımında asfalt katkısı, yüzey kaplama malzemesi, kauçuk granül malzeme, ayrıca çelik tel ve kord bezi) yapılabilmektedir. Piroliz işleminde ise birinci aşamada atık plastikler yüksek sıcaklıkta sıvı hidrokarbon (bunker oil), yüksek karbon içerikli katı faz (kömür) ve uçucu gazlar (LPG) olmak üzere parçalanmaktadır. Bu aşamada katı faz kömür şeklinde sistemden alınırken, sıvı faz ikinci kademe işlemine tabi tutulmaktadır. İkinci

kademe öncesi elde edilen bunker oil, gemi yakıtı ya da fuel oil yerine kullanılabilir. Piroliz uygulaması sonucunda geri dönüşüm işlemine giren lastik miktarına ve cinsine göre; 35%-42% yağ, 35%-45% karbon siyahı, 12%-15% hurda çelik tel, 7%-12% gaz elde edilmesi mümkündür. Preslenerek satışı hazır hale getirilen hurda çelik tel, hurdacılar ve haddehanelere satılmaktadır. Bir otomobil lastiğinden geri kazanım sonucu elde edilen ürünler %70 kırıntı kauçuk, %15 çelik ve %15 elyaf ve diğer atıklardır³⁴.

Aküler, genel olarak kurşun, sülfürik asit ve plastik olarak üç ana malzemeden oluşan ve hurda araç içinde bulunan tehlikeli maddelerden biridir. Kurşun ağırlık olarak akünün %65 ini oluşturan önemli bir materyaldir. Günümüzde, dünya kurşun üretimi, birincil kaynaklardan saf olarak üretimin yanı sıra, kullanılmış hurda kaynaklardan da önemli bir oranda (ikincil kaynaklar) gerçekleştirilmektedir. Ama Türkiye’de saf kurşun ekonomik olarak üretilmemektedir ve tüm ihtiyaç ithalat yolu ile karşılanmaktadır. Diğer üretim yöntemi olan hurda aküden kurşun üretimi ise yeteri kadar etkin yapılamamaktadır. Bunun iki temel nedeni vardır: Geri kazanılmış kurşun maliyetinin yüksekliği ve başta akü sektörü olmak üzere diğer kurşun kullanan sektörlerin rekabet gücünün azlığıdır. Atık aküler yasal olmayan bir şekilde depolandığında zamanla deforme olan ve kırılan akü kutularından dolayı; çevreye kurşun veya kurşunla kirlenmiş sülfürik asit saçılabilir. Bu olay toprak kirliliğine neden olmasının yanı sıra göller, akarsular, nehirler, yeraltı suları gibi içme suyu kaynaklarını da kirletir. Eğer atık aküler yakıcılar içinde yakılırsa, kurşun kül içinde kalır, açığa çıkan baca gazlarından dolayı havadaki kurşun emisyonu artar ve hava kirliliğine neden olur. Bu nedenle hurda akülerin geri kazanımı lisanslı geri kazanım tesisleri tarafından yapılmalıdır. Akülerin ağırlık olarak %65’ kurşun ve kurşun bileşiklerinden ve %30’u sülfürik asitten oluşmaktadır. Bir akünün ortalama 15 kg olduğu dikkate alındığında bir aküden yaklaşık 9.75 kg kurşun ve 4.5 kg sülfürik asitin geri kazanımı yapılabilir.

Sonuç olarak TUIK 2007 verilerine göre belirlenen 20 yaş ve üstü otomobillerden çıkabilecek bir hurda araç kanunu ile yeni araçlarla değişimi sonucunda hurdaya ayrılan araçlarda geri kazanım ve geri dönüşüm ile kazanılan hammaddelerin miktarları Tablo 6.9’da verilmiştir.

Hurda araçta bulunan malzeme	Bir araç içindeki Miktarı (kg)	Toplam Kazanç (ton)
Demir Çelik	710	268380
Lastik	90	3402
Plastik	60	22680
Cam	30	11340
Alüminyum	22	8316
Kurşun	10	3412
Çinko, bakır, nikel	11	4158
Diğer metaller	11	4158
Diğer	56	21168

Tablo 6.9. Hurda araç geri dönüşümü ile oluşacak kazanç (Bir otomobilin ortalama ağırlığı 1050 kg olarak alınmıştır)

6.9. SONUÇ

Türkiye, 24 Mayıs 2004 tarihinde Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine taraf olarak katılmıştır. Bunun yanında Türkiye, Avrupa Birliği (AB)'ne aday bir ülkedir ve bu süreçte her alanda AB ile uyumlu yasal düzenlemeler ve uygulamalar yapmakla yükümlüdür. Her iki açıdan da ülkemiz Çevre Politikalarını gözden geçirmek ve yeni düzenlemelerle kirlilik azaltıcı önlemler almak durumundadır. Çevre sorunlarının da en önemlisi İklim Değişimi konusudur. Küresel bir problem olan bu konuda BMİKÇS'ne taraf olan her ülke gibi ülkemizin de kendine düşen sorumluluğu yerine getirmesi gerekir. Bu çerçevede öncelikle yasal düzenlemeler yapılarak mevcut kaynaklarda azaltıcı tedbirlerin ve yaptırımların uygulanması gerekir. Daha sonra ise uygun teknolojik iyileştirmeler için Ar-Ge çalışmaları desteklenmeli ve yatırım yapılmalıdır.

1990 ve 2006 yılları arasında hesaplanan Sera Gazı emisyon salınımları irdelendiğinde; temel kaynaklar olan *Enerji, Endüstri, Tarım ve Atıklar* içinde en yüksek paya (%78) *Enerji* sektörünün sahip olduğu gözlenmektedir. Bunun yanında Enerji sektörü içinde yer alan Ulaştırma Sektöründe en yüksek salınım Karayolu taşımacılığında (%84) kaynaklanmaktadır. Dolayısı ile ülkesel sera gazı emisyonlarımızı azaltmak için Karayolu kaynaklı emisyonların azaltımına yönelik yeni yasal düzenlemeler ve teknolojik gelişmeler yapmak doğru bir politika olacaktır.

İklim Değişikliği Koordinasyon Kurulu (İDKK), BMİDÇS kapsamındaki en önemli taahhütlerimizden biri olan İklim Değişikliği I. Ulusal Bildirimi Raporunu hazırlamışlardır. Bu raporun hazırlanmasında önderlik eden T.C. Çevre ve Orman

Bakanlığımızın “2003-2008 Çevre Çalışmaları ve Yatırımları Raporunda” iklim değişikliğine yol açan Sera Gazı emisyonlarımızın kontrolü için yapılması gerekenler özetlenmiştir. Bu çerçevede Ulaştırma Sektörü karayolu taşımacılığı kaynaklı emisyonların azaltımında, yeni teknoloji ürünlü motorlara sahip taşıtların kullanımı ve eski araçların trafikten çekilmesinin önemi vurgulanmış ve ilerisi için önemli bir politika olarak benimsenmiştir.

Taşıtların üretim aşamasında ve kullanımında enerji tüketim verimliliğinin artırılması için gerekli önlemlerin alınması gerekmektedir. Bu nedenle Türkiye’deki eski araçların yakıt tüketimini azaltan teknolojik özelliklere sahip yeni araçlarla değiştirilmesi hem sera gazı emisyonlarının hem halk sağlığını bozan diğer kirlenici emisyonların azalmasını sağlayacaktır.

Geçmiş yıllara ait Ulusal sera gazı emisyonlarımız irdelendiğinde 2001 ve 2002 ‘de yaşanan kriz dolayısı ile KOS ‘da 2,5 kata varan düşmeler oluşmuş ve dolayısı ile otomotiv sektörünün oluşturduğu CO₂ emisyonlarında 2001 yılında % 9,5, 2002 yılında ise %3,7 oranında azalma oluşmuştur. Ancak 2003 yılında çıkarılan hurda kanunu ile KOS yaklaşık 2 kat artırılmış ve buna rağmen CO₂ emisyonunda %2,25 oranında azalma oluşmuştur²⁷. Diğer yıllarda ise ortalama CO₂ emisyonu artışı %5 ile %0,5 arasında değişen oranlarda gerçekleşmiştir. Karayolu taşımacılığı içinde otomotiv sektörü CO₂ emisyonunda ortalama %35’lik bir orana sahiptir. 2003 ve 2004 yıllarında tanınan vergi avantajı nedeni ile hurdaya çıkarılan 320 000 taşıtın CO₂ emisyonlarında %4,87 azalma sağladığı belirlenmiştir. Dolayısı ile CO₂ emisyon azaltımında otomotiv sektöründe oluşacak oranın diğer taşıt türleri de ilave edildiğinde en az 2 katı kadar artış göstereceği açıkça görülmektedir.

Senaryolar dikkate alınarak tahmin edilen sera gazı emisyon sonuçları değerlendirildiğinde, 2010 - 2015 döneminde Sera gazı emisyonlarında bir kazanımın ancak kirlenici emisyonları yüksek 16 yaş üstü araçların trafikten çekilmesi ile mümkün olacağı söylenebilir. 5. senaryoda 16 yaş üstü araçların tümünün trafikten silindiği yaklaşımla yapılan hesaplamalarda CO₂, CH₄ ve N₂O sera gazı emisyonlarındaki kazanımlar 2015 yılında sırasıyla %8,3, %64,7 ve %21,1 olarak bulunmuştur. Bu sonuçlar ulaştırma sektöründen meydana gelen sera gazlarının azaltımında hurda araçların trafikten çekilmesini sağlayacak yasal düzenlemelerin önemini ve gerekliliğini açıkça ortaya koymaktadır. 5. Senaryoda diğer taşıt türlerinin (kamyon, kamyonet, otobüs, vb.) de hurda kapsamında olduğu düşünüldüğünde % 15’in üzerinde bir kazanım oluşacağı söylenebilir.

Dünya’daki çoğu ülkenin kabulünde olduğu gibi, taşıtların üretim aşaması ve

kullanımı yanında, materyal ekonomisi sistemi ile atık ekonomisi sistemi iç içe ve uyumlu çalışmak zorundadır. Geleceğin üretim ve tüketim modelinin ana prensibi hiç atık oluşturmamak oluşan atıkları da olabildiğince yüksek oranda ekonomiye geri kazanmaktır. Çıkabilecek bir hurda araç kanunu ile hurdaya ayrılan araçların tekrar kullanılması ve çevreye uygun şekilde değerlendirilmesi ülke ekonomisine ciddi bir katkı sağlayacaktır. Çünkü bir hurda aracın %85'i geri dönüştürülebilmektedir²⁷⁹. Hurda araç kanununun kabulü durumunda 2010 yılı sonunda %35 hurda otomobilin kaydının silindiği öngörülmüştür. Buna göre yaklaşık 268380 ton demir çelik, 8316 ton alüminyum, 22680 ton plastik malzeme geri kazanılacak, ayrıca hurda araç içinde bulunan akülerden 3412 ton kurşun ve 262 ton plastik geri kazanımı yapılabilecektir. Geri kazanımı mümkün olmayan yağlar ve sıvılar (örn: sülfürik asit) gibi tehlikeli maddelerin de çevreye zarar vermeden kontrollü bir şekilde bertarafı sağlanabilecektir. Hurda araçlardan kazanım, ülkemizin cari açığının azalmasına ve ilave istihdam yaratılmasına, vergi gelirlerinin artmasına da imkan verecektir.

Yeni araçlardan daha az vergi alınması ve kirletici emisyonları çok düşük olan Hibrid araçların vergi miktarının diğer araçlara göre daha az olması gibi uygun taşıtlara yönelimde uygulanacak mali politikalar ve teşvikler, CO₂ emisyonlarının azaltımında yönlendirici olacaktır. Karayolu taşıtlarından kaynaklanan CO₂ emisyonlarının kontrolü, taşıtların üretim ve kullanım aşamalarında enerji tüketim verimliliğine ilişkin önlemlerin alınmasına bağlıdır. Bu nedenle taşıt ve motor teknolojilerindeki gelişmeler, alternatif yakıtların kullanımı, taşıtların kullanımında yakıt tüketimi bakımından en uygun trafik koşullarının sağlanması CO₂ emisyonlarının kontrolünde önem taşımaktadır. Mevcut trafik parkındaki eski teknoloji ile üretilmiş taşıtların trafikten çekilmesine yönelik teşvikler de amaçlanan hedeflere kısa dönemde ulaşılmasını sağlayacaktır. Birçok bilim insanının kabul ettiği üzere; sorunun çözümü için sadece bir tane sihirli değnek yoktur. Çok yönlü politik önlem ve yaklaşımlar bu sorunun çözümü için uygulanacak en doğru yoldur.

1990 yılı sonrasında dünyadaki karayolu kaynaklı hava kirleticileri düşme eğilimindedir. Bunun en önemli nedeni 1990 sonrası üretilen araçlarda EURO standartlarının uygulanmasıdır. Türkiye 2009 yılından itibaren Euro 4'e geçmiştir. Euro 4'e göre üretilmiş bir benzinli otomobil 20 yaşındaki bir benzinli otomobile göre %25 daha az CO₂, %98 daha az HC ve CH₄, %91 daha az N₂O emisyonu oluşturmaktadır. Dolayısıyla eski otomobiller daha fazla çevreyi kirlettikleri için vergi oranlarının artırılması ya da ek kirlilik vergisi uygulaması ile çevreyi daha az kirleten yeni otomobillerin alımının özendirilmesi doğru bir yaklaşım olacaktır.

Bunun yanında yeni taşıt alımını teşvik edici yasal düzenlemeler yoluyla Türkiye araç parkurunda bulunan 20 yaşın üstündeki araçların ömrünü tamamlamış taşıtlar olarak hurdaya ayrılması sağlanmalıdır. Ulaştırma sektöründe yapılacak düzenlemelerle ulaşım kaynaklı CO₂ emisyonun azaltılması, 5 Şubat 2009'da Kyoto protokolüne taraf olan Türkiye'nin gelecek hedeflerine daha rahat ulaşabilmesini sağlayacaktır.

YEDİNCİ BÖLÜM

HURDA PİYASASI

7.1. GİRİŞ

Bu çalışma Türk otomotiv sektöründe gözlenen ve yapısal bir sorun olan ekonomik ömrünü tüketmiş araçlar (ÖTA) bağlamında “hurda piyasası”nın önemini altını çizmeyi amaçlamaktadır. Bu konu iki bakımdan önemlidir: birincisi Türkiye'nin “ölü araçlar cenneti” olarak yaşadığı “çevre” sorunları; diğeri ise otomobil iç talebinin sınırlılığının getirdiği sektörel tıkanma. Bu ikincisi özellikle bugün yaşanan kriz ortamı gibi sıkıntılı dönemlerde otomobil talebinin düşmesiyle sık sık gündeme gelen bir konudur. Nitekim bu çalışmada da 2008'den başlayan dünya krizinin otomotiv sektöründe yarattığı “daralma” bağlamında konuyu ele almış olacağız. Burada belirtmekte yarar vardır ki otomobil talebindeki daralmayı etkileyen unsurlar çok çeşitlidir ve her birinin yakından incelenmesi gerekmektedir. Fakat biz burada daha çok, makul bir “kısa dönem” çerçevesinde devletin stratejik bir oyuncu olarak etkisini de içeren bir model önermeye çalışacağız.

Bilindiği gibi otomobil üretimi ileri-geri bağlantıları olan çeşitli ekonomik faaliyetleri kapsamaktadır. Özellikle günümüzde ulaşılan teknoloji düzeyinin de etkisiyle bu faaliyetler ve bu faaliyetleri gerçekleştiren aktörler arasında karmaşık ilişkiler ve yeni bağlantılar ortaya çıkmaktadır. Bu ilişkiler ve bağlar otomobil ve yedek parça üretiminden pazarlamaya, oradan satış sonrası hizmetlere ve hurda üretimine kadar çeşitli piyasaları içermektedir. Dolayısıyla orijinal olarak otomobil üretimini gerçekleştirmiş ülke ekonomilerinde bütün bu piyasalar zaman içinde birbirlerine dayanarak gelişmiş ve belirli bir olgunluk düzeyine ulaşmışlardır.

Oysa Türkiye gibi “gelişmekte olan” ülkelerde otomobil üretimi önce “montaj” üretimi olarak başlamış, daha sonra da orijinal sayılabilecek üretim hatlarına ulaşılmıştır. Fakat açıktır ki bizdeki otomobil ve otomobil üretimiyle ilgili piyasalar gelişmekte olanlardakinden farklı bir gelişme çizgisi izlemişlerdir. Burada bunların üzerinde durmayacağız. Fakat çalışmamız bakımından önemli olduğu için altını çizmek istediğimiz gerçek şudur ki **Türkiye'deki otomobil piyasasına paralel gelişmiş bir otomobil hurda piyasası oluşmamıştır**. Bu nedendir ki ülkemiz aynı zamanda bir “ömrünü tüketmiş araçlar” (ÖTA) mezarlığı haline gelmiştir. Bugün ülkemiz yollarında yalnızca binek otomobil sınıfında 2,5 milyondan fazla 20 yaş üzeri otomobil hala seyir halindedir. Toplam araç parkının 12 milyon olduğu

varsayımı altında bugün yollarda seyreden otomobillerin yüzde 20'sinin ÖTA olduğunu söyleyebiliriz. Öte yandan İngiltere'de ÖTA kategorisindeki otomobil sayısının 2006 için 2.5 milyon, araç parkının ise 30 milyon olduğunu düşünürsek, ÖTA'nın oranının İngiltere için yüzde 8 olduğunu buluruz. Bu karşılaştırmadan da anlaşılacağı gibi Türkiye'de ÖTA kategorisindeki araç sayısı oransal olarak Batı ülkelerine göre çok yüksektir ve bu da bir hurda piyasasının gelişmesinin ne kadar önemli olduğunu bize anlatmaktadır.

7.2. OTOMOTİV HURDA PİYASASININ ÖNEMİ

İmal edilmiş eşyaların faydalı ömürlerinin sonuna ulaştıklarında kullanımdan çıkarılmaları, içinde yaşadığımız “endüstriyel dünya”nın dinamiğinin önemli bir parçasıdır. Faydalı ömrünün sonuna gelmiş eşyaların kullanımdan çıkması; a) çevre, b) yeni talep, c) yeni teknolojiler ve d) geri dönüşüm bakımlarından önemlidir. Gerçekten de görece eskimiş teknolojilerin çevreye olan olumsuz etkileri bugünün çevre sorunlarının içinde önemli bir yer tutar. O nedenle de faydalı ömrünü tüketmiş eşyaların kullanımdan çıkarılıp hurdaya ayrılmaları “çevre”nin kirlenmesini azaltmak bakımından çok önemlidir. Bunun yanı sıra eskimiş eşyaların kullanımdan çıkması doğal olarak benzer eşyalara yeni talep yaratır. Bu yeni talep ise aynı zamanda yeni teknolojilerin de kullanılması bakımından önemli bir itici güç oluşturur. Tabii hurdaya ayrılan eşyaların geri dönüşümüyle yeniden sanayinin girdisi haline getirilmesi de ekonomik bakımdan önemli bir başka kazanım olarak altı çizmeliştir.

Bugünün toplumlarının kullandığı en “karmaşık” araçlardan biri olan otomobilin de yukarıda saydığımız bakımlardan önemli olduğu açıktır. Bu öneme uygun olarak da ileri Batı ülkelerinde otomotiv sektörü oldukça gelişmiş bir hurda sektörü yaratmıştır. Ömrünü tamamlamış otomobillerin içerdiği demir başta olmak üzere, akü, lastik ve plastik gibi aksam ve parçaların toplanması ve ayrıştırılması büyük ve önemli bir piyasanın oluşumunu sağlamıştır. Bu çerçevede denilebilir ki **etkin bir hurda piyasasının varlığı yalnızca çevrenin kirlenmesini önlemek, sanayiye yeni girdiler sağlamak bakımlarından değil, aynı zamanda otomobile yeni talep yaratmak ve yeni otomobil teknolojileri üretmek bakımlarından da vazgeçilmez önemdedir. Bir başka deyişle etkin bir hurda piyasasının varlığı canlı bir otomobil talebinin varlığının da önkoşuludur.**

Özetle, hurda sanayi, modern ekonomilerde hem bir yandan faydalı ömrünü tamamlamış bazı ürün ve parçalarının yeniden kullanımına imkan sağlayarak imalat

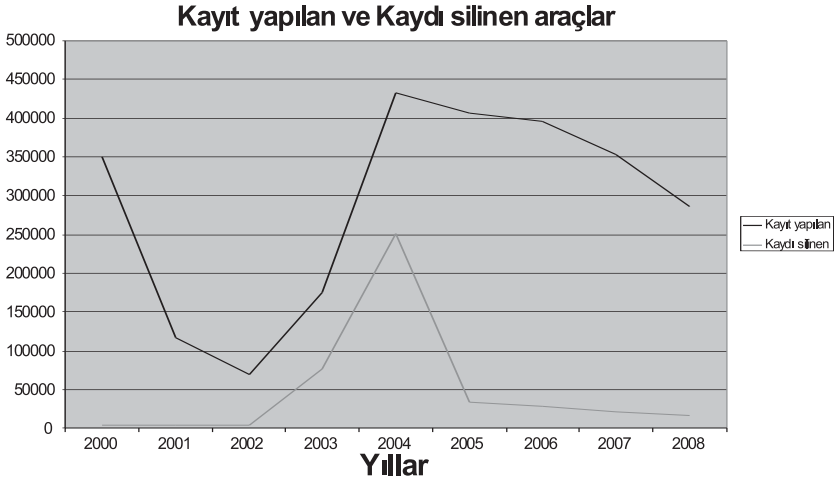
sanayine “girdi” sağlayan, hem de ömrünü tamamladığı halde kullanılmaya devam eden ürünlerin piyasadan çıkmasını teşvik ederek imalat sanayinin talebini besleyen bir işleve sahiptir. Bu nedenle de yalnızca “çevre” konusuyla ilgili olarak değil aynı zamanda ekonominin arz ve talebini etkileyen ve bu nedenle de stratejik öneme sahip bir sanayi dalıdır. Bu çalışmada hurda sanayinin özellikle otomobil sanayi bağlamında önemi üzerinde duracağız. Bu amaçla aşağıdaki tablo hazırlanmıştır. Bu tablo her yıl trafiğe kaydı yapılan ve kaydı silinen otomobil sayılarını vermektedir.

Tablo: 7.1- Trafiğe kaydı yapılan ve kaydı silinen otomobil sayıları. Kaynak: TÜİK.

	Kayıt yapılan (A)	Silinen (B)	(B/A)
2000	349473	4147	0,01
2001	117017	4573	0,04
2002	70191	4854	0,07
2003	176217	76014	0,43
2004	432728	250630	0,58
2005	406807	34502	0,08
2006	396542	28295	0,07
2007	353495	22331	0,06
2008	287163	17019	0,06

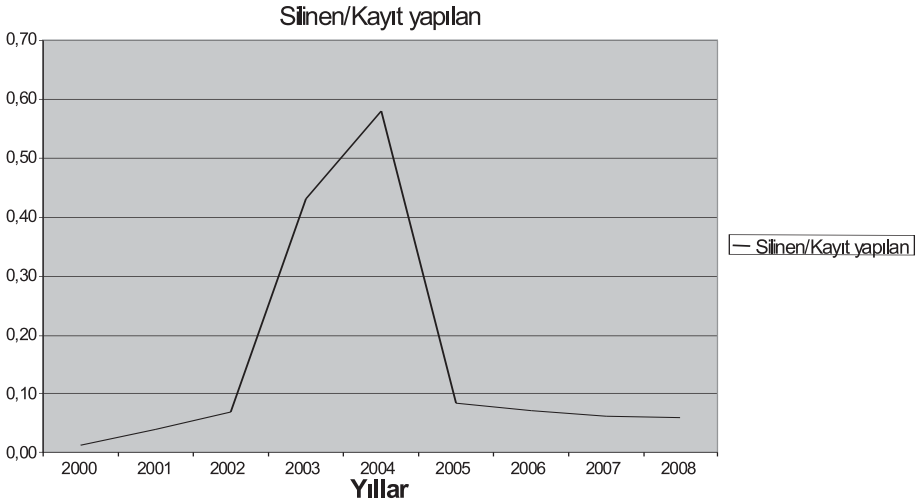
Aşağıdaki grafik, yukarıda verilen sayıları daha açık bir biçimde özetlemektedir.

Şekil 7.1: Kayıt yapılan ve kaydı silinen araç sayıları



Grafikten de izlenebileceği gibi 1998 ve 2001 krizlerinin etkisiyle kaydı yapılan araç sayısında ciddi bir azalma ortaya çıkmıştır. Bu trend yine grafikte görüldüğü gibi 2002 yılından başlayarak tersine çevrilmiş ve fakat 2004’de düşüş trendi yeniden ortaya çıkmıştır. Öte yandan kaydı silinen araç sayısı da azalmaktadır.

Kaydı silinen araç sayılarının, kaydı yapılan araçlara oranı ise aşağıdaki diğer grafikten görülebilir.



Şekil 7.2- Kaydı silinen araçların kaydı yapılan araçlara oranı.

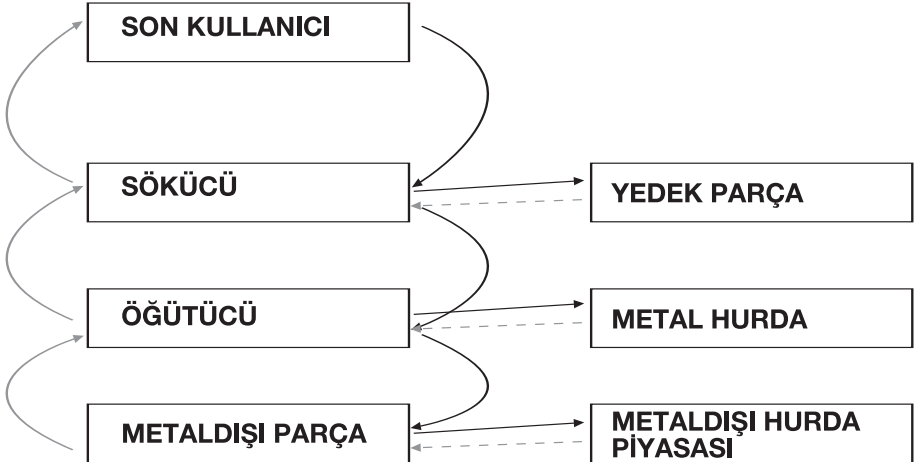
Tablodan da görülebileceği gibi kaydı silinen otomobillerin kaydı yapılanlara oranları 2003 ve 2004 yılları dışarıda bırakılırsa ortalama yüzde 6 civarındadır. Belirli varsayımlar altında bu yüzde 6 oranının otomobil iç talebinin ömrünü tamamlamış araçlardan (ÖTA) kaynaklanan kısmına tekabül ettiğini söyleyebiliriz. Yılda 400.000 otomobil ürettiğimiz varsayımı altında bu oranın 24'000 yeni araç talebine eşdeğer olduğu ileri sürülebilir.

Bunun dışında yukarıdaki tablo otomobil piyasasının iç talebinin artırılmasına ilişkin stratejik öneme sahip bir politika aracının etkisini de çok çarpıcı bir biçimde göstermektedir. Bilindiği gibi 2003 ve 2004 yıllarında ÖTA'ları piyadan çekmek ve yeni otomobil talebi yaratmakla ilgili bir tebliğ yürürlüğe girmişti. Bu tebliğ sonucunda 2003 yılında 76 bin 014, 2004 yılında ise 250 bin 630 aracın kaydı silinmiş-bir anlamda hurdaya ayrılmış- ve bunun sonucunda da sırasıyla 2003'de 100 bin 203 ve 2004'de de 182 bin 098 yeni araç talebi yaratılmıştı. Öte yandan bu uygulama bu çalışmanın ana fikirlerinden biri olan **“hurdadan söz edebilmek için her şeyden önce bir hurda piyasası olması gerekir”** fikrini de doğrulamaktadır. Çünkü gelişmiş ve kurumsallaşmış bir hurda piyasasının yokluğu yasadışı uygulamalara yol açmış ve devlet vergi kaybına uğratılmıştır. Nitekim bu nedenle de hükümet 2004'den sonra bu tebliği yürürlükten kaldırmıştır.

Yukarıdaki analizden çıkan en önemli sonuç hurda piyasasının hem bir yandan otomobil piyasası iç talebini potansiyel olarak beslediği, hem de bir tür teşvik politikasının “meşru” ve “etkili” bir sanayi politikası olduğu gerçeğidir. Nitekim aşağıdaki analizler bu çerçevede bu politikanın yeniden kullanılmaya başlamasının önemi üzerinde duracak ve özellikle krizin etkisine yönelik etkili bir mücadele aracı olacağı gösterilmeye çalışılacaktır.

7.3. OTOMOTİV HURDA PİYASASI

Aşağıda sağlıklı çalışan bir hurda piyasasının aktörleri ve bu aktörler arasındaki ilişkiler aşağıdaki şekilden izlenebilir.²⁸⁰



Şekil-7.3: Hurda Piyasasının alt-piyasaları ve aktörler (Kırmızı kesikli oklar parasal akımları, siyah oklar ise fiziki akımları göstermektedir).

Şekil’den de görülebileceği gibi hurda piyasasında 3 temel işlev ve üç temel alt piyasa yer almaktadır. Otomobilini hurdaya ayırmak isteyen “son kullanıcı” aracını “sökücü” ye teslim eder. Bu ilişkide çeşitli ülkelerde farklı yöntemler uygulanır. Bazı ülkelerde “son kullanıcı” aracını belirli bir ödeme yaparak “sökücü” ye verir. Bazı ülkelerde de araca satın alınırken ödenmiş bir tutarın geri alınması biçiminde olur.²⁸¹

²⁸⁰ Benzer bir model için bkz. Frank R. Field’in “A System View of Recycling”, Automobile Recycling Policy:

²⁸¹ Bizim modelimizde “son kullanıcı” “sökücü” ye herhangi bir ödeme yapmaz. Aksine ileride görüleceği gibi “sökücü” “son kullanıcıya” devletten aldığı ve yeni bir otomobil alımında kullanılacak bir “indirim belgesi” verir.

Sökücü, aracı söküp, aracın üzerinde “ikinci el” olarak kullanılabilir parçaları ayırır ve onları “Kullanılmış oto yedek parçaları” piyasası dediğimiz piyasaya, geriye kalanını ise “öğütücü” firmalara satar. “Öğütücü” firma, önemli parçaları ayrılmış hurdanın “metal” ve “metal dışı” kısımlarını ayırır. Bilindiği gibi araba hurdasının yaklaşık yüzde 75’i metal aksamlardan oluşur. Bu metal aksamlar öğütülerek özellikle demir-çelik piyasasının kullanacağı “metal hurda” piyasasının girdisini oluşturur.²⁸² Geriye kalan ise “metal dışı” parça sökücü firmalara satılır.

Son olarak da hurdanın “metal dışı” kısımları “metal dışı hurda” piyasasındaki firmalar tarafından alınır. Hurda üzerinde alüminyum, bakır ve çinko gibi “metal dışı” maddeler ayrılır ve “metal dışı hurda” piyasasına devredilir.

Hurda piyasasının aktörleri ve onların aralarındaki ilişkiler aşağı yukarı böyle çalışır. Tabii burada hemen hemen her alt faaliyet alanından ortaya çıkacak “çöp”ün de nerelere ve ne maliyetlerle depolanacağı gibi önemli bir konu vardır ama biz burada bu konuya girmeyeceğiz.

Yukarıdaki ilişkileri bir “işlem matrisi” içinde aşağıdaki gibi de ilişkilendirebiliriz.

		A	B	C	D	E	F	G	
A	Son kullanıcı	+/-							-V
B	Sökücü	+/-		+		+			-P
C	Öğütücü		-		+		+		-P
D	Metal dışı sökücü			-				+	-P
E	Kullanılmış Parça Piyasası		-						+V
F	Metal Hurda Piyasası			-					+V
G	Metal dışı Hurda Piyasası				-				+V

Burada “+” işareti bir geliri, “-” işareti ise bir gideri göstermektedir. “+/- “ işareti ise hurdanın sökücüye verilmesi aşamasında kullanılan yöntem göre gelir veya gider olabileceğini göstermektedir. Eğer sökücü hurda için bir şey ödemek zorundaysa “- “ , aksi durumda ise “+” değer alacaktır. Matrisin sütun toplamlarında yer alan “-P”ler faaliyetin bir “süreç” içerdiğini, dolayısıyla maliyetleri, “+V” ise işlem sonunda piyasalarda yaratılan değerleri göstermektedir. Açık ki serbest piyasanın yürürlükte olduğu bir ekonomide aktörler arasındaki değişimi gösteren elemanlar, yani kolon ve sütunlar, her alıcı için bir satıcı olması gerektiğinden birbirlerine eşit olacaktır. Bunun dışında sütun toplamlarında yer alan P ve V değerlerinin toplamı kural olarak sürdürülebilir bir sistem bakımından en azından 0’a eşit ya da ondan büyük olmalıdır.

$-(P+V) \geq 0$ olmalıdır.

SAYISAL BİR ÖRNEK

Aşağıda devletin olmadığı bir hurda piyasasının ilişkilerini içeren bir matriks verilmektedir.

		A	B	C	D	E	F	G	
A	Son kullanıcı		+4						+4
B	Sökücü	-4		+2		+3			+1
C	Öğütücü		-2		+2		+1		+1
D	Metaldışı sökücü			-2				+3	+1
E	Kullanılmış parça piy.		-3						-3
F	Metal hurda piy.			-1					-1
G	Metaldışı hurda piy.				-3				-3

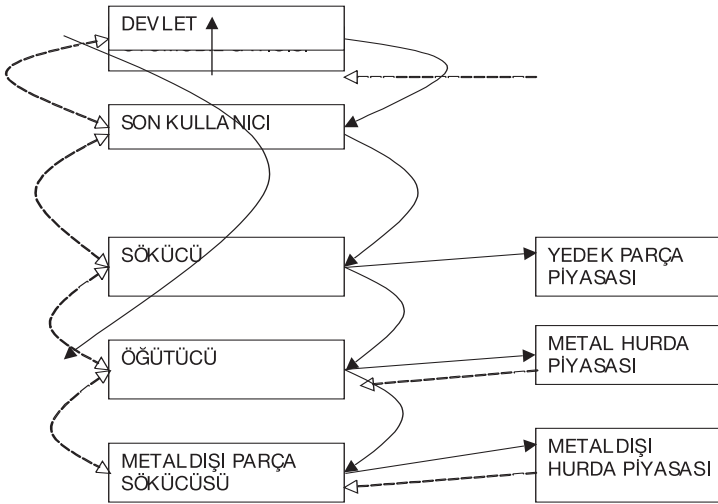
Matriks: Hurda faaliyetleri ve alt-piyasalar

Bu matriksdeki bilgileri şöyle okuyabiliriz. Sökücü, son kullanıcıya 4 bin TL vererek hurdayı almıştır. Sökücü hurdayı söker ve söktüğü hurdadan elde ettiği parçaları 2 bin TL karşılığında öğütücü' ye ve 3 bin TL karşılığında da Kullanılmış Parça Piyasası'na satar. Bu faaliyetlerden bin TL pozitif bir getiri elde eder. Yukarıda verilen örnekte esas olarak 4 bin TL değerinde olan bir hurdanın hurda piyasasına aktarılmasıyla 7 bin TL'lik bir değer yaratıldığı görülmektedir. Buradaki kritik nokta sökücünün son kullanıcının elindeki hurda için 4 bin TL'lik bir değer önermesidir. Eğer hurdanın değeri örnekteki gibi 4 bin TL ise o zaman hurda piyasasının alt piyasalarının devreye girmesiyle +3 bin TL'lik ek bir değer yaratılmış olmaktadır. Burada şunu da belirtmekte yarar vardır ki eski bir aracın değeri, onu meydana getiren parçaların ve kullanılan malzemelerin değerinin toplamıdır. Ama bu parça ve malzemelerin yeniden kullanır hale getirilebilmesi için katlanılacak sökme, parçalama, öğütme gibi faaliyetlerin maliyetlerinin toplamı aracın değerinden büyük ya da aracın değerine eşit olmalıdır. Bir başka ifadeyle hurda piyasasının ekonomik olarak sürdürülebilirliği, bu piyasanın aktörlerinin yaptıkları faaliyetler sonucunda kar elde etmeleri ya da en azından “başa baş” olmalarıyla mümkündür. Yukarıdaki örnekteki aktörlerin bir an için hiç kar etmediklerini (ya da “başa baş noktasında” çalıştıklarını) düşündüğümüzde eski aracın değeriyle, ondan ortaya çıkan parça ve malzemelerin piyasa değerleri eşit olacaktır.²⁸³

²⁸³ Yani örnekte 4 bin TL olan eski aracın değeri ile, eski aracın sökülüp parçalanması ile ortaya çıkan parça ve malzemelerin değeri eşit olacaktır.

7.4. DEVLETİN VE OTOMOBİL SATICISININ İÇERİLDİĞİ BİR MODEL

Devletin, ekonomik aktörler içinde en “credible” (güvenilebilir) olanı olduğu bilinmektedir. Bir başka deyişle devlet, ürettiği çeşitli kural ve yönlendirdiği çeşitli kaynaklarla ekonominin gidişine etki etmesi mümkün olan tek aktördür. O nedenle de, gerek hurda piyasasının oluşumunda ve gerekse ÖTA olmuş olduğu halde hala kullanımda olan otomobillerin piyasadan çekilip yeni otomobil talebi yaratması bakımından özellikli bir yere sahiptir. Aşağıda devletin ÖTA olmuş araçların hurda piyasasına konu olabilmesi için özendirici bir rol üstlendiği bir model verilmektedir.



Şekil:7.4: Devlet ve Otomobil Satıcısının Olduğu Hurda Piyasası

Şekil:7.4: Devlet ve Otomobil Satıcısının Olduğu Hurda Piyasası

Şekil 7.4'teki ilişkileri gösteren matris ise aşağıdaki gibidir:

		A	B	C	D	E	F	G	H	I	
A	Son kullanıcı		+35						-35	0	
B	Sökücü	-9		+2		+3				+5	+1
C	Öğütücü		-2		+2		+1				+1
D	Metaldışı sökücü			-2				+3			+1
E	Kullanılmış parça piy.		-3								-3
F	Metal hurda piy.			-1							-1
G	Metaldışı hurda piy.				-3						-3
H	Otomobil satıcısı	35								-13	+22
I	Devlet		-5							+13	+8

Model:2- Hurda Piyasası (otomobil piyasası ve devlet dahil)

Burada, şekilden ve matrisden de görülebileceği gibi devlet 5 bin TL'lik yeni

otomobil almak için kullanılabilir bir desteği “sökücü”ye vermektedir. Sökücü bu “indirim”i, doğrudan daha önce 4 bin TL olarak değerlendirmiş olduğu hurdaya ekleyerek 9 bin TL olarak “son kullanıcı” ya ödemektedir. “Son kullanıcı” bu 9 bin TL’yi değeri 35 bin TL olan yeni bir otomobil için kullanır. Bu 35 bin TL’lik yeni otomobil satışı üzerinden %37 ÖTV ve %18 KDV olmak üzere toplam 13 bin TL tutarında devlete vergi öder. Diğer sökücü, öğütücü gibi aktörler ise daha önce yaptıklarını yapmaya devam ederler. Sonuç olarak bu modelin önceki modelden farkı, ÖTA niteliğinde bir otomobile devletin “hurda teşviği” vermesi ile satış değeri 22 bin TL olan yeni bir araç talebinin yaratılmasıdır. Sayısal örneğimizdeki gibi devletin 5 bin TL’lik hurda teşviği, maliyeti 22 bin TL olan bir otomobilin satılmasına neden olduğu gibi 13 bin TL’lik bir vergi geliri de yaratmış olmaktadır. Daha önce devletin 5 bin TL’lik hurda teşviğini bu vergi artışından çıkarırsak net olarak devletin de bu teşvik adımıyla gelirlerin artıracığı görülmektedir.

Bu modelde dikkat edilmesi gereken noktalardan biri de “hurda teşviği”nin hurda piyasasında herhangi bir gelir artışına neden olmadığıdır. Hurda piyasasının aktörlerinin faaliyetleri ve bu maliyetler dolayısıyla katlandıkları maliyetleri bu faaliyetlerin piyasalarınca eskisi gibi desteklenmekte, toplamda 3 bin TL kar elde etmektedirler. Fakat burada devlet, hurda piyasası üzerinden, bir “teşvik” kullanarak 22 bin TL’lik bir otomobil satışına ve 8 bin TL’lik vergi artışına neden olabilmektedir. Sütunların toplamından gidersek, artı işaretliler; $(+22+8+1+1+1)=33$; eksi işaretliler, $(-3-3-1)=7$ ’dir.

$33-7= 26= 22+4$, yani devletin etkisiyle yaratılan değerler, son kullanıcının yaptığı 22 bin TL yeni araç harcaması ile eski aracı için elde ettiği 4 bin TL’ye eşittir.

Bir başka ifadeyle devletin verdiği “hurda teşviği”, daha önce gerçekleşmeyen bir otomobil talebinin gerçekleşmesine neden olarak üretimin, istihdamın ve vergi gelirlerinin artmasına neden olabilmektedir. Tabii burada hurda piyasalarında gerek parça ve gerekse malzeme olarak yeni değerler de yaratılmış olmaktadır.²⁸⁴

7.5. SONUÇ VE ÖNERİLER:

Yukarıda, devletin bir oyuncu olarak yer aldığı bir hurda piyasası modeli önerilmiştir. Bu modelin özü, devletin öncülüğünde oluşturulacak bir hurda piyasası yine devletin kalkınmaya yönelik uygulayacağı sanayi politikaları (hurda teşviği gibi) çerçevesinde tıpkı bir kaldıraç gibi çalışarak ÖTA niteliğine ulaşmış araçların hızla hurdaya ayrılmasını sağlayarak “çevre”nin iyileşmesine olduğu kadar yeni otomobil talebinin yaratılmasına da katkıda bulunacaktır. Bu çalışmada

²⁸⁴ Örneğin Türkiye’de demir çelik sektörünün “hurda” bağlamında ithalata bağımlı olduğu göz önüne alındığında, devletin otomobil talebinin artışı için kullanacağı teşvikin aynı zamanda demir çelik sektörü için “ithal ikamesi” etkisi de yaratmış olacaktır.

bu çerçevede önerdiğimiz model yardımıyla aşağıdaki sonuç ve önerileri ulaşılmıştır.

- 1- Gelişmiş ülkelerin otomobil üretim piyasaları ile bu piyasaların hurda piyasası dahil alt piyasaları zaman içinde birbirlerine dayanarak gelişmiş ve belirli bir olgunluk düzeyine ulaşmışlardır. Bu nedenle de Türkiye gibi “gelişmekte olan” ülkelerde, önce “montaj” üretimi olarak başlamış, daha sonra da orijinal sayılabilecek üretim hatlarına ulaşılmış bir sektörde alt-piyasaların entegrasyonu tam olarak sağlanamamıştır. Bu piyasalardan biri de “hurda piyasasıdır”.
- 2- Etkin bir hurda piyasasının varlığı otomobil piyasasındaki yeni otomobil talebini canlandıracak en önemli etkenlerden biridir. Bu nedenle de hurda piyasasının varlığı yalnızca çevrenin kirlenmesini önlemek, sanayiye yeni girdiler sağlamak bakımlarından değil, aynı zamanda otomobile yeni talep yaratmak ve yeni otomobil teknolojileri üretmek bakımlarından da vazgeçilmezdir. Bir başka deyişle etkin bir hurda piyasasının varlığı canlı bir otomobil talebinin varlığının da önkoşuludur.
- 3- Bu nedenle de etkin bir “hurda piyasası” oluşturmak Türkiye sanayii açısından vazgeçilmez bir öneme sahiptir. Bir piyasa, o piyasa için gerekli “insentifler” yoksa ya da yeterli değilse kendiliğinden oluşamaz. Bir başka deyişle yok olan bir piyasanın kendiliğinden oluşmasını beklemek çok uzun zaman alır ve maliyetlidir. Oysa piyasa oyuncuları içinde en “credible”, yani en “güvenilir” oyuncu olan devlet bu eksikliği giderebilir.
- 4- Bu çalışmada, devletin stratejik davranabilme yeteneği en gelişmiş piyasa oyuncusu olarak ÖTA niteliğini almış eski araçların varlığı üzerinden giderek uygulayacağı bir “hurda teşviği”nin sektörün talep artışı üzerinde olduğu kadar, demir çelik sektörüne “ithal ikamesi” etkisi yaratacak bir sanayi politikası olacağı iddia edilmiştir. Ana temamızın “kriz” olması özellikle bu nokta üzerinde durmamızı gerektirmiştir ama böyle bir politikanın “çevre” gibi bir başka hayati konu üzerinde de çok önemli olacağı açıktır.
- 5- Devletin “Hurda piyasası” oluşturması hazırlanmakta olan ÖTA tebliği için de önemlidir. Burada iki konuya dikkat çekmekte yarar vardır. Bunlardan birincisi, ÖTA tebliğinin uygulanabilmesi öncelikli olarak bir hurda sektörü gelişkinliği varsaymaktadır. İkincisi ise ÖTA tebliğinin çıkarılmış olması otomobil piyasasının ihtiyacı olan talep yenilenmesini kendi başına çözebilecek bir adım değildir. Bir başka deyişle, devletin “teşvik”

sistemiyle ilişkilendirilmemiş bir ÖTA uygulaması ne hurda piyasasının oluşumuna ve ne de otomobil piyasa talebi üzerinde beklenen bir etki yaratmayacaktır.

- 6- Hurda piyasası oluşturmak için izlenecek model, “Araç Muayene İstasyonları”nın oluşumunda izlenmiş olan model olabilir. Yani, hurda piyasasının etkin bir biçimde örgütlenmesi işi belirli bir süreliğine (örneğin 10 yıl) ihale yoluyla özel bir şirkete verilebilir. Bir başka yöntem ise bu görevi belirli bir bedel karşılığında hurda piyasasının temel aktörlerinin (otomotiv, demir çelik, yedek parça ve plastik sektörleri gibi) temsil edildiği bir girişime verilmesi olabilir. Kanaatimizce böyle girişim zamanımızın “katılımcı” yönetim anlayışına da uygun olacaktır.
- 7- Son olarak, yukarıda öneminin altını çizdiğimiz hurda piyasası olmaksızın uygulanacak herhangi bir devlet teşviği, yaşanmakta olan krizden çıkmada geçici olarak olumlu bir katkı yapabilir ama uzun dönemli kalıcı bir dönüşüme izin vermez. Oysa, yukarıda da altını çizdiğimiz gibi “etkin bir hurda piyasasının varlığı canlı bir otomobil talebinin varlığının da önkoşuludur.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE ATIK YÖNETİMİ

Yasal düzenlemelerin (regülasyonların) otomotiv sektörü üzerindeki etkisini inceleyen bu çalışmada üzerinde durulması gereken bir diğer konu da Atık Yönetimi Mevzuatı'dır.

Bu bölümde, öncelikle atık yönetimine ilişkin genel hususlara değinilecek; daha sonra, otomotiv sektörü ile ilgisi olması bakımından sırasıyla atık yağlar, ömrünü tamamlamış lastikler ve atık akülere ilişkin düzenlemelerden kısaca bahsedilecek; son olarak da, Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından 05.12.2008 tarihinde kamuoyuna sunulan Ömrünü Tamamlamış Taşıtların Kontrolü Yönetmelik Taslağı, sektör üzerinde yaratacağı etkiler bakımından incelenecektir.

8.1. ATIK YÖNETİMİNE İLİŞKİN GENEL DÜZENLEMELER

5491 sayılı Kanun'la değişik 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun "*İzin Alma, arıtma ve bertaraf etme yükümlülüğü*" başlıklı 11. maddesi uyarınca;

- Üretim, tüketim ve hizmet faaliyetleri sonucunda oluşan atıklarını alıcı ortamlara doğrudan veya dolaylı vermeleri uygun görülmeyen tesis ve işletmeler ile yerleşim birimleri, atıklarını yönetmeliklerde belirlenen standart ve yöntemlere uygun olarak arıtmak ve bertaraf etmekle veya ettirmekle ve öngörülen izinleri almakla yükümlüdürler.
- Atık üreticileri uygun metot ve teknolojiler ile atıklarını en az düzeye düşürecek tedbirleri almak zorundadırlar.
- Atıkların üretiminin ve zararlarının önlenmesi veya azaltılması ile atıkların geri kazanılması ve geri kazanılabilen atıkların kaynağında ayrı toplanması esastır.
- Geri kazanım imkânı olmayan atıklar, yönetmeliklerle belirlenen uygun yöntemlerle bertaraf edilir.
- Üretici, ithalatçı ve piyasaya sürenlerin sorumluluğu kapsamında yükümlülük getirilen üreticiler, ithalatçılar ve piyasaya sürenler, ürünlerinin faydalı kullanım ömrü sonucunda oluşan atıklarının toplanması, taşınması, geri kazanımı, geri dönüşümü ve bertaraf edilmelerine dair yükümlülüklerinin yerine getirilmesi ve bunlara yönelik gerekli harcamalarının karşılanması, eğitim faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi amacıyla Bakanlığın koordinasyonunda bir araya gelerek tüzel kişiliği haiz birlikler oluştururlar. Bu kapsamda yükümlülük getirilen kurum ve kuruluşların sorumluluklarının bu birliklere devrine ilişkin usûl ve esaslar

Bakanlıkça çıkarılacak yönetmeliklerle belirlenir.

- Tehlikeli atık üreticileri, yönetmelikle belirlenecek esaslara göre atıklarını bertaraf etmek veya ettirmekle yükümlüdürler.
- Atık geri kazanım, geri dönüşüm ve bertaraf tesislerini kurmak ve işletmek isteyen gerçek ve/veya tüzel kişiler, yönetmelikle belirlenen esaslar doğrultusunda, ürün standardı, ürünlerinin satışa uygunluğu ve piyasadaki denetimi ile ilgili izni, ilgili kurumlardan almak kaydı ile Bakanlıktan lisans almakla yükümlüdür.

Aynı Kanun'un "*Denetim, bilgi verme ve bildirim yükümlülüğü*" başlıklı 12. maddesine göre, Kanun hükümlerine uyulup uyulmadığını denetleme yetkisi Bakanlığa aittir. Gerektiğinde bu yetki, Bakanlıkça; il özel idarelerine, çevre denetim birimlerini kuran belediye başkanlıklarına, Denizcilik Müsteşarlığına, Sahil Güvenlik Komutanlığına, 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre belirlenen denetleme görevlilerine veya Bakanlıkça uygun görülen diğer kurum ve kuruluşlara devredilir. Ancak Anayasa Mahkemesi, 15.01.2009 tarihinde aldığı bir kararla, Kanun hükümlerine uyulup uyulmadığını denetleme yetkisinin "*Bakanlıkça uygun görülen diğer kurum ve kuruluşlara devredilmesine*" ilişkin hükmün iptaline karar verdi. Henüz Resmi Gazete'de yayınlanmamasına rağmen, Anayasa Mahkemesi'nin benzer iptal kararlarına bakıldığında, söz konusu iptal kararının gerekçesinin Anayasa'nın 6. maddesinin son fıkrasında yer alan "*Hiçbir kimse, veya organ kaynağını Anayasadan almayan bir Devlet yetkisi kullanamaz*" şeklindeki hükmün oluşturduğu düşünülmektedir.

Kanun'un 12. Maddesi çerçevesinde;

- İlgililer, Bakanlığın veya denetimle yetkili diğer mercilerin isteyecekleri bilgi ve belgeleri vermek, yetkililerin yaptıracakları analiz ve ölçümlerin giderlerini karşılamak, denetim esnasında her türlü kolaylığı göstermek zorundadırlar.
- İlgililer, çevre kirliliğine neden olabilecek faaliyetleri ile ilgili olarak, kullandıkları hammadde, yakıt, çıkardıkları ürün ve atıklar ile üretim şemalarını, acil durum plânlarını, izleme sistemleri ve kirlilik raporları ile diğer bilgi ve belgeleri talep edilmesi halinde Bakanlığa veya yetkili denetim birimine vermek zorundadırlar.

Kanun'un konuya ilişkin bir diğer hükmü olan "*Tehlikeli kimyasallar ve atıklar*" başlıklı 13. maddesi uyarınca;

- Tehlikeli kimyasalların belirlenmesi, üretimi, ithalatı, atık konumuna gelinceye kadar geçen süreçte kullanım alanları ve miktarları, etiketlenmesi, ambalajlanması, sınıflandırılması, depolanması, risk değerlendirilmesi,

taşınması ile ihracatına ilişkin usûl ve esaslar ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri alınarak Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.

- Yönetmelik hükümlerine aykırı olarak piyasaya sürüldüğü tespit edilen tehlikeli kimyasallar ile bu kimyasalları içeren eşya, bunları satış ve kullanım amacıyla piyasaya süren kurum, kuruluş ve işletmelere toplattırılır ve imha ettirilir. Nakil ve imha için gereken masraflar ilgililerince karşılanır. Bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi halinde bu masraflar, ilgili kurum, kuruluş ve işletmelerden 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre tahsil edilir.
- Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı bazı yakıtların, maddelerin, atıkların, tehlikeli kimyasallar ile bu kimyasalları içeren eşyaların ithalini, Bakanlığın görüşünü alarak yasaklayabilir veya kontrole tâbi tutabilir.
- Tehlikeli atıkların ithalatı yasaktır.
- Tehlikeli atıkların tanımı ile tehlikeli atıkların oluşum aşamasından itibaren toplanması, ayrılması, geçici ve ara depolanması, geri kazanılması, yeniden kullanılması, taşınması, bertarafı, bertaraf sonrası kontrolü, ihracatı, transit geçişi, ambalajlanması, etiketlenmesi, denetimi ve atık yönetim plânlarının hazırlanması ile ilgili usûl ve esaslar Bakanlıkça yayımlanacak yönetmelikle belirlenir.
- Tehlikeli kimyasalların üretimi, satışı, depolanması, kullanılması ve taşınması faaliyetleri ile tehlikeli atıkların toplanması, taşınması, geçici ve ara depolanması, geri kazanımı, yeniden kullanılması ve bertarafı faaliyetlerinde bulunanlar, bu Kanun ile getirilen yükümlülükler açısından müteselsilen sorumludurlar. Sorumlular bu Kanunda belirtilen meslekî faaliyetleri nedeniyle oluşacak bir kaza dolayısıyla üçüncü şahıslara verebilecekleri zararlara karşı tehlikeli kimyasal ve tehlikeli atık malî sorumluluk sigortası yaptırmak zorunda olup, faaliyetlerine başlamadan önce Bakanlıktan gerekli izni alırlar. Sigorta yaptırmama zorunluluğuna uymayan kurum, kuruluş ve işletmelere bu faaliyetler için izin verilmez.

Çevre Kanunu'nun yukarıda belirtilen maddeleri ile 4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'un 9. maddesine dayanılarak hazırlanan 05.07.2008 tarihli Atık Yönetimi Genel Esaslarına İlişkin Yönetmelik'te atık, "*herhangi bir faaliyet sonucunda oluşan, çevreye atılan veya bırakılan EK-1'de yer alan sınıflardaki herhangi bir madde*" olarak tanımlanmıştır.

Yönetmelik Ek-1'de yer alan atık sınıfları aşağıdaki gibidir:

1. Aşağıda başka şekilde belirtilmemiş üretim veya tüketim artıkları,

2. Standart dışı ürünler,
3. Son kullanım süresi geçmiş olan ürünler,
4. Dökülmüş, niteliği bozulmuş ya da yanlış kullanıma maruz kalmış olan maddeler (örneğin, kaza sonucu kontamine olmuş maddeler ve benzeri),
5. Aktiviteler sonucu kontamine olmuş ya da kirlenmiş maddeler (örneğin, temizleme işlemi atıkları, ambalaj malzemeleri, konteynırlar ve benzeri),
6. Kullanılmayan kısımlar (örneğin, bozuk piller ve bitik katalizörler ve benzeri),
7. Yararlı performans gösteremeyen maddeler (örneğin, kontamine olmuş asitler, kontamine olmuş çözücüler, bitik yüzey işlem tuzları ve benzeri),
8. Endüstriyel işlem kalıntıları (örneğin, cürufklar, dip tortusu ve benzeri),
9. Kiriliğin önlenmesi işlemlerinden kaynaklanan kalıntılar (örneğin, yıkama çamurları, filtre tozları, kullanılmış filtreler ve benzeri),
10. Makine/yüzey işlemleri kalıntıları (örneğin, torna atıkları, frezeleme kırıntıları ve benzeri),
11. Hammadde çıkarılması ve işlenmesinden kaynaklanan kalıntılar (örneğin, petrol sahası slopları, madencilik atıkları ve benzeri),
12. Saflığı bozulmuş materyaller (örneğin, PCB'lerle kontamine olmuş yağlar ve benzeri),
13. Yasa ile kullanımı yasaklanmış olan ürün, madde ve materyaller,
14. Sahibi tarafından artık kullanılmayan ürünler (örneğin, tarımsal, evsel, ofis, ticari ve market kalıntıları ve benzeri),
15. Arazi ıslahı ve iyileştirilmesi faaliyetleri sonucunda ortaya çıkan kontamine olmuş madde, materyal ve ürünler,
16. Yukarıdaki kategorilerde yer almayan herhangi madde, materyal ve ürünler.

Yönetmelik'te atık yönetimine ilişkin genel ilkeler de belirtilmiştir:

(a) Atık üretiminin ve atığın zararlılığının,

- 1) Doğal kaynakların olabildiğince az kullanıldığı temiz teknolojilerin geliştirilmesi ve kullanılması,
- 2) Üretim, kullanım veya bertaraf aşamalarında çevreye zarar vermeyecek veya en az zarar verecek şekilde tasarlanan ürünlerin pazarlama ve teknik gelişiminin sağlanması,
- 3) Geri kazanım sonrasında geriye kalan tehlikeli maddelerin nihai bertarafı için uygun tekniklerin geliştirilmesi ve uygulanması, suretiyle önlenmesi ve azaltılması esastır.

(b) Atık üretiminin kaçınılmaz olduğu durumlarda geri dönüşüm, tekrar kullanım ve ikincil hammadde elde etme amaçlı diğer işlemler ile atığın geri kazanılması veya enerji kaynağı olarak kullanılması esastır.

(c) Atıkların ayrılması, toplanması, taşınması, geri kazanılması ve bertarafı sırasında su, hava, toprak, bitki ve hayvanlar için risk yaratmayacak, gürültü, titreşim ve koku yoluyla rahatsızlığa neden olmayacak, doğal çevrenin olumsuz etkilenmesini önleyecek ve böylece çevre ve insan sağlığına zarar vermeyecek yöntem ve işlemlerin kullanılması esastır.

(ç) Farklı türdeki atıkların kaynağında ayrı toplanması esastır.

(d) Atıklar, ilgili valilikten taşıma lisansı almış kişi, kurum veya kuruluşlar tarafından taşınır. Ancak mevzuatta lisans alma zorunluluğu getirilen atık türleri dışında belediyelerce veya belediyelerin denetiminde taşınan atıklar, evsel ve tehlikesiz atıklar ile ambalaj atığı taşıma işlemleri için taşıma lisansı alınması zorunlu değildir.

(e) Atıklar, birinci fıkranın (c) bendinde belirtilen şartlara uyulmak kaydıyla üretildikleri yerde geri kazanılabilir veya bertaraf edilebilir. Bunun yapılmaması halinde atığın sahibi, atıklarının, bir atık taşıyıcısı tarafından taşınarak bertaraf ve geri kazanım işlemleri yapan ve bu amaçla Bakanlıktan lisans almış bir tesis tarafından geri kazanılmasını veya bertarafını sağlamakla yükümlüdür.

(f) Atıkların en yakın ve en uygun olan tesiste, uygun yöntem ve teknolojiler kullanılarak bertaraf edilmesi esastır.

(g) Atıkların, lisanslı geri kazanım ve bertaraf tesisleri dışında yetkisiz kişi, kurum ve kuruluşlar tarafından toplanması, geri kazanılması ve bertaraf edilmesi yasaktır.

(ğ) Her türlü faaliyet sırasında doğal kaynakların ve enerjinin verimli kullanılması amacıyla, atık oluşumunu kaynağında azaltan ve atıkların geri kazanılmasını sağlayan çevre ile uyumlu teknolojilerin kullanılması esastır.

(h) Atıkların üretiminden ve yönetiminden sorumlu kişi, kurum ve kuruluşlar, atık yönetiminin her aşamasında atıkların çevre ve insan sağlığına zarar vermesini önleyecek tedbirleri almakla yükümlüdür.

(i) Atıkların yarattığı çevresel kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı atığın sahipleri, taşıyıcıları, geri kazanımcıları ve bertaraf edicileri müteselsilen kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar. İlgili hükümde Yönetmelik ile kusursuz sorumluluk yaratıldığı izlenimi yaratılsa da, bu husus Çevre Kanunu'nun 28.

maddesinde de düzenlenmiştir. Adı geçen sorumluların bu faaliyetler sonucu meydana gelen zararlardan dolayı genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır. Atıkların yönetiminden sorumlu kişilerin çevresel zararı durdurmak, gidermek ve azaltmak için gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan ve/veya yapılması gereken harcamalar, 21/7/1953 tarihli ve 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre atıkların yönetiminden sorumlu olanlardan tahsil edilir.

Atık Yönetimi Genel Esaslarına İlişkin Yönetmelik'te işletmecilerin tabi olacağı yükümlülükler de belirtilmiştir. Buna göre, bertaraf veya geri kazanım işlemleri yapan işletmeler Bakanlık'tan, taşıma hizmeti görenler ise valiliklerden lisans almakla yükümlüdür. Ayrıca işletmecilerin kayıt tutma ve mali sorumluluk sigortası yaptırmaya yükümlülükleri de bulunmaktadır.

Son olarak, Yönetmelik'in 13. maddesinde atık bertaraf maliyetinin "kirleten öder" prensibine göre atığın sahibi veya atığın kaynaklandığı ürünün üreticisi tarafından karşılanmasının esas olduğu belirtilmiştir. Görüldüğü üzere, ilgili madde ile atık bertaraf maliyetinin yalnızca atığın sahibinin değil, atığın kaynaklandığı ürünün üreticisinin de sorumluluğunda olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla Yönetmelik'te atık bertaraf maliyeti bakımından atık sahibi ile üretici arasında müteselsil sorumluluk öngörülmüştür. Söz konusu düzenlemenin Çevre Kanunu'nun 13. maddesinin altıncı fıkrasına dayandığı düşünülecekse de, ilgili hüküm yalnızca tehlikeli atıkların toplanması, taşınması, geçici ve ara depolanması, geri kazanımı, yeniden kullanılması ve bertarafı faaliyetlerinde bulunanlar açısından müteselsil sorumluluk öngörmektedir. Bu bakımdan, Kanun'da herhangi bir dayanağı bulunmadan Yönetmelik ile müteselsil sorumluluk yaratılması hukuka uygun bir yöntem değildir. Ömrünü tamamlamış taşıtlar bakımından daha da ağır bir yükümlülük getiren söz konusu düzenlemeye ilgili bölümde yine değinilecektir.

8.2. ATIK YAĞLARA İLİŞKİN DÜZENLEME

30.07.2008 tarihli Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği'nin kapsamına aşağıdaki kategori yağlar girmektedir:

"1. KATEGORİ ATIK YAĞ: Bu kategoride yer alan atık yağlardaki PCB, toplam halojen ve ağır metal gibi kirleticiler aşağıdaki tabloda verilen sınır değerlerin altındadır. Bu kategorideki atık yağların öncelikle rejenerasyon ve rafinasyon yolu ile geri kazanımlarının sağlanması gerekmektedir. Bu kategorideki

yağlar 21 nci maddede belirtilen koşullar nedeniyle enerji geri kazanımı amacıyla kullanılabilir.

II. KATEGORİ ATIK YAĞ: Bu kategorideki atık yağlar Bakanlıktan lisans almış tesislerde enerji geri kazanımı amacıyla kullanıma uygun atık yağlardır. Ancak klorür, toplam halojen ve PCB parametreleri aşılmayan endüstriyel atık yağların rejenerasyon ve rafinasyon yoluyla enerji geri kazanımı mümkündür.

III. KATEGORİ ATIK YAĞ: Bu kategoride yer alan atık yağlardaki ağır metaller aşağıdaki tabloda verilen sınır değerlerin üzerindedir. Klorür ile toplam halojenler 2000 ppm'in, PCB ise 50 ppm'in üzerindedir. Rejenerasyon ve rafinasyona uygun olmayan, yakıt olarak kullanılması insan ve çevre sağlığı açısından risk yaratan ve lisanslı tehlikeli atık yakma tesislerinde yakılarak zararsız hale getirilmesi gereken atık yağlardır.”

Yönetmelik, I., II. ve III. kategori atık yağların üretimi, geçici depolanması, toplanması, taşınması, işlenmesi, bertarafı, ithalat ve ihracatı ile transit geçişine ilişkin yasak, sınırlama ve yükümlülükleri, alınacak önlemleri, yapılacak denetimleri düzenlemektedir.

Yönetmelik'in 5. maddesi uyarınca, atık motor yağları dahil atık yağlar ile bu yağların işlenmesi sonucu çıkan atıkların insan ve çevreye zarar verecek şekilde sahada boşaltılması veya yenisi ile değiştirilmesi, depolanması, doğrudan veya dolaylı bir biçimde yüzeysel sular ile yeraltı suyuna, denizlere, drenaj sistemleri ile toprağa verilmesi, fuel-oil veya diğer sıvı yakıtlara karıştırılması ve mevcut düzenlemeler ile belirlenen limitleri aşarak hava kirliliğine neden olacak şekilde işlenmesi veya yakılması yasaktır.

Atık yağ oluşumunun kaynağında en aza indirilmesi, üretiminin kaçınılmaz olduğu durumlarda öncelikle atık yağların enerji geri kazanımı amacıyla rejenerasyonu ve rafinasyonu esastır.

Atık yağların yarattığı çevresel kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı, atık yağ üreticileri, taşıyıcıları, işleme ve bertarafçıları kusur şartı aranmaksızın sorumludur. Bu faaliyetler sonucu meydana gelen zararlardan ötürü üretici ve piyasaya sürenlerin tazminat sorumluluğu kusurları oranında saklıdır.

Ayrıca atık yağlardan kaynaklanan her türlü çevresel zararın giderilmesi için yapılan harcamalar kirlenme gider prensibine göre kirliliğe neden olan gerçek ve tüzel kişiler tarafından karşılanır. Sorumluların çevresel zararı durdurmak, gidermek ve azaltmak için gerekli önlemleri almaması halinde ve bu önlemlerin yetkili kamu kurum ve kuruluşlarınca doğrudan alınması durumunda yapılan tüm harcamalar

21/7/1953 tarihli ve 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre atık yağların yönetiminden sorumlu olanlardan tahsil edilir.

Yönetmelik ile kendisine görev, yetki ve yükümlülük verilen 6 ayrı aktör bulunmaktadır. Bunlar; Bakanlık, il çevre ve orman müdürlükleri, belediyeler, atık yağ üreticileri, motor yağı üreticileri ve ithalatçılar, son olarak da atık yağ rafinasyon ve rejenerasyon tesisi işletmecileridir.

Yönetmelik'in 13. maddesine göre atık motor yağları, motor yağı üreticileri veya bunların yetkilendirilmiş kuruluşları tarafından toplanır. Bunlar dışındaki gerçek ve tüzel kişiler tarafından atık motor yağları toplanmaz. Motor yağı üreticileri, ülkenin her yanından atık motor yağlarını toplayacak şekilde sistem kurmak ve bu sistemi etkin olarak çalıştırmakla yükümlüdür.

Görüldüğü gibi, motor yağı üreticilerinin atık motor yağlarını toplama ve beyan yükümlülüğü devam ediyor olmakla birlikte, eski yönetmelikte bulunan kota uygulaması kaldırılmıştır.

Bu hüküm kapsamında yakın tarihte motor yağı üreticileri bir araya gelerek söz konusu yükümlülüğü yetkilendirilmiş kuruluş olan Petrol Sanayi Derneği'ne ("PETDER") devretmiştir. Bu yükümlülüğün PETDER'e devrini düzenleyen Protokol, rakipler arasındaki bir anlaşma olması sebebiyle Rekabet Hukuku bakımından hassasiyet taşımaktadır. Bu kapsamda, Rekabet Kurumu'na ilgili bildirimler yapılmıştır. Rekabet Kurulu konuya ilişkin kararını henüz açıklamamıştır.

Yönetmelik'in 27. maddesi uyarınca yağ üreticileri, atık yağların kaynakta uygun bir şekilde biriktirilmesi ve toplanması için halkın bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesine yönelik eğitim ve kampanyaları düzenlemekle yükümlüdür. Ayrıca, motor yağlarını üretenler, kendi markaları ile piyasaya sürenler veya ithal edenler, motor yağlarının satış yerlerinde, geçici depolama noktalarında ve ilgili diğer yerlerde EK-4/A'da yer alan uyarı ve bilgiler ile EK-4/C'de yer alan sembol, motor yağlarının dolum yapıldığı ambalajların etiketlerinde ise EK- 4/B'de yer alan uyarı ve bilgiler ile EK-4/C'de yer alan sembolü tüketicilerin ve kullanıcıların görebileceği ve okuyabileceği şekilde bulundurmak zorundadır. Bu sembol, sarı renk ile karakterize edilen bir yağ damlası ile bu damla içinde yer alan yeşil renkli birbirini takip eden üç adet dairesel ok işaretinden oluşur.

Yönetmelik ile sektörün önemli problemlerinden olan kalitesiz veya düşük kaliteli yağ üretiminin önüne geçilmek üzere önemli düzenlemelerin yapıldığı görülmektedir. Bu şekilde atık yağları kullanarak gerekli koruma özelliğine sahip

olmayan yağların kullanılması sonucu kullanım ömrü kısalan araç ve makinelere verilen zararın önüne geçilmesi, standart dışı ve kontrolsüz geri kazanım sonucu meydana gelecek çevre kirliliğine mani olunması amaçlanmaktadır.

8.3. ÖMRÜNÜ TAMAMLAMIŞ LASTİKLERE İLİŞKİN DÜZENLEME

25.11.2006 tarihli Ömrünü Tamamlamış Lastiklerin Kontrolü Yönetmeliği, bisiklet ve dolgu lastikleri hariç, ömrünü tamamlamış diğer tüm lastiklerin atıklardan ayrı olarak toplanması, taşınması, geçici depolanması, geri kazanılması, bertarafı, ithalatı, ihracatı ile transit geçişine ilişkin yasal sınırlama ve yükümlülükleri, alınacak önlemleri, yapılacak denetimleri, tabi olunacak hukuki ve cezai sorumlulukları kapsamaktadır.

Yönetmelik'te ömrünü tamamlamış lastiklerin ("ÖTL") yönetimine ilişkin ilkeler şunlardır:

- (a) Geri kazanım ve bertaraf işlemlerinin, hava, su, toprak, bitki ve hayvanlar üzerinde tehlike yaratmadan, ses ve koku yoluyla çevreye herhangi bir olumsuz etkide bulunmadan ve doğal çevre ile koruma alanlarına zarar vermeden yapılması zorunludur.
- (b) ÖTL'lerin geri kazanımı esastır.
- (c) Lastik üreticileri lastik ömrünü uzatacak tedbirleri tasarım aşamasında alırlar.
- (ç) ÖTL'lerin ithalatı yasaktır.
- (d) Transit ve ihracat işlemlerinde Basel Sözleşmesi esasları uygulanır.
- (e) ÖTL'lerin hangi sebeple olursa olsun vadi veya çukurlarda dolgu malzemesi olarak kullanılması, katı atık depolama tesislerine kabulü ve depolanması, ısınmada kullanılması, gösteri ve benzeri fiilleri kapsayacak şekilde her ne amaçla olursa olsun yakılması yasaktır. Aksine hallerde bu Yönetmeliğin 25 inci maddesi hükümleri uygulanır.
- (f) Lastik tamirhaneleri, kaplamacılar, perakende satış noktaları, oto sanayi ve benzeri yerlerde ömrünü tamamlamış lastikler açık alanda biriktirilemez. Biriktirme yerlerinde yangına ve sivrisinek, fare gibi zararlıların üremesine karşı önlem alınır. ÖTL'ler yetkili taşıyıcılara teslim edilinceye kadar en fazla altmış gün bu yerlerde muhafaza edilebilir.
- (g) ÖTL üreticisi, aracının lastiklerini değiştirdiğinde eski lastiklerini, lastik dağıtımını ve satışını yapan işletmelere veya yetkili taşıyıcılara teslim eder.
- (ğ) ÖTL'ler yetkili taşıyıcılara bedelsiz olarak teslim edilir. Yetkisiz kuruluş ve kişilerin taşıma yapması yasaktır.
- (h) Yarış pistleri, çocuk oyun alanları, karting pistleri ve benzeri alanlarda

çarpma bariyeri olarak kullanılan ÖTL'lerin bertarafı, bu yerleri işletenler tarafından sağlanır.

- (i) ÖTL'lerin yarattığı çevresel kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı, lastik üreticileri, ÖTL üreticileri, taşıyıcılar, geçici depolama alanı işletmecileri, geri kazanım ve bertarafçılar kusur şartı aranmaksızın müteselsilen sorumludurlar.
- (ii) Ömrünü tamamlamış taşıt sökülme tesislerini işletenler, ortaya çıkan ÖTL'lerin bu Yönetmelik kapsamında geri kazanımını veya bertarafını sağlarlar veya sağlarlar.
- (iii) ÖTL'lerden kaynaklanan her türlü çevresel zararın giderilmesi için yapılan harcamalar, kirlenme gider prensibine göre karşılanır. Ortaya çıkan ÖTL'lerin bertarafından sorumlu gerçek ve tüzel kişilerin çevresel zararı durdurmak, gidermek ve azaltmak için gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan gerekli harcamalar 21/7/1953 tarihli ve 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre ÖTL'lerin yönetiminden sorumlu olanlardan tahsil edilir. Ancak, kirlenmelerin ödeme yükümlülüğünden kurtulabilmesi için, kirlenmenin önlenmesi ve sınırlandırılması konusunda her türlü tedbiri aldıklarını ispat etmeleri gerekir.

Yönetmelik ile kendisine görev, yetki ve yükümlülük verilen 7 ayrı aktör bulunmaktadır. Bunlar; Bakanlık, il çevre ve orman müdürlükleri, belediyeler, lastik üreticileri, kaplamacılar, yetkili taşıyıcılar ve son olarak da geçici depo işletmecileridir.

Yönetmelik'in 17. maddesi uyarınca Bakanlık, ÖTL'lerin çevre ile uyumlu yönetiminin sağlanması amacıyla üretici sorumluluğu kapsamında kota uygulamasını zorunlu kılar. Bu kapsamda üreticiler, her yıl bir önceki yıl iç piyasaya sürülen lastik tonajını hesaba alarak bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği ilk yıl %30, ikinci yıl %35, üçüncü yıl %40, dördüncü yıl %45 ve beşinci yıl %50 devamı yıllarda ise Bakanlığın ortalama lastik aşınma oranını dikkate alarak belirleyeceği oranlarda ÖTL'leri toplamak/toplatmak, toplanan miktarın geri kazanımını veya bertarafını sağlamak ve bu işlemleri Bakanlığa belgelemekle yükümlüdürler. Bu amaçla, Yönetmeliğin 18. maddesine göre Bakanlığa başvuru yapılması zorunludur. Birinci yıl kota değerine ulaşamaması durumunda, üreticilerin gerekçeleri Bakanlıkça makul bulunursa, ulaşılan reel toplama oranı bir defaya mahsus olmak üzere kota oranı olarak kabul edilebilir.

Lastik üreticileri, ÖTL'lerini alıcı ortama olan etkilerini asgariye indirebilmek

amacıyla, taşınması, geçici depolanması, geri kazanımı ve bertaraf edilmelerine dair yükümlülüklerini yerine getirmesi ve bunlara yönelik gerekli harcamaların karşılanması, eğitim faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi için, Bakanlığın koordinasyonunda bir araya gelerek kâr amacı taşımayan tüzel kişiliğe haiz bir yapı oluşturabilirler. Bu yapıya karşı yükümlülüklerini yerine getiren ve harcamalara katılan kuruluşlar taşıma, geçici depolama, geri kazanım ve bertaraf yükümlülüklerini bu kuruluşa devredebilirler. Bu yapıya dahil olanlar kotanın tutturulmasından sorumludurlar.

Söz konusu görevi Lastik Sanayicileri Derneği üstlenmiştir. Ancak, yukarıda PETDER'e ilişkin yapılan açıklamalar ve aşağıda atık akülere ilişkin yapılacak olan açıklamalardan da anlaşılabilir üzere, rakipler arasında bilgi değişimini kolaylaştıran bu tür yapıların uygulamasında Rekabet Hukuku bakımından maksimum özenin gösterilmesi gerekmektedir.

8.4. ATIK AKÜLERE İLİŞKİN DÜZENLEME

31.08.2004 tarihli Atık Pil ve Akümülatörlerin Kontrolü Yönetmeliği, pil ve akümülatör ürünlerinin etiketlenmesi ve işaretlenmesi, üretilmesinde zararlı madde miktarının azaltılması, kullanıldıktan sonra atıklarının evsel ve diğer atıklardan ayrı olarak toplanması, taşınması, bertarafı ile ithalat, transit geçiş ve ihracatına ilişkin yasak, sınırlama ve yükümlülükleri, alınacak önlemleri, yapılacak denetimleri, tabi olunacak sorumlulukları düzenler.

Yönetmelik'in "Genel İlkeler" başlıklı 5. maddesi uyarınca;

- Atık pil ve akümülatörlerin geri kazanılması esastır.
- Atık pil ve akümülatörlerin yönetimlerinin her safhasında sorumlu kişiler, çevre ve insan sağlığına zarar vermemek için gerekli tedbirlerin alınmasından sorumludur.
- Atık pil ve akümülatörlerin yarattığı çevresel kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı pil ve akümülatör üreticilerinin, atık pil ve akümülatör taşıyıcılarının ve bertaraf edicilerin bu faaliyetler sonucu meydana gelen zararlardan ötürü kusurları oranında tazminat sorumluluğu saklıdır.
- Pil ve akümülatör üretenler ile piyasaya sürenler, atık pil ve akümülatörlerin toplanması, taşınması ve bertarafını sağlamak ve bu amaçla yapılacak harcamaları karşılamakla yükümlüdürler.
- Bu Yönetmelik kapsamına giren atık pil ve akümülatörlerin uluslararası ticareti, ithalatı, ihracatı ve transit geçişinde Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği

hükümleri uygulanır.

- Atık pil ve akümülatörlerin yönetiminden kaynaklanan her türlü çevresel zararın giderilmesi için yapılan harcamalar “kirleten öder” prensibine göre atık pillerin ve akümülatörlerin yönetiminden sorumlu olan gerçek ve tüzel kişiler tarafından karşılanır. Pil ve akümülatörlerin üretiminden ve ithalatından sorumlu kişilerin çevresel zararı durdurmak, gidermek ve azaltmak için gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan gerekli harcamalar 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre atıkların yönetiminden sorumlu olanlardan tahsil edilir. Ancak, kirletenlerin ödeme yükümlülüğünden kurtulabilmesi için, kirlenmenin önlenmesi ve sınırlanması için her türlü tedbiri aldıklarını ispat etmeleri gerekir.

Yönetmelik ile kendisine görev, yetki ve yükümlülük verilen 9 ayrı aktör bulunmaktadır. Bunlar; Bakanlık, mülki amirler, pil üreticileri, akü üreticileri, pil ürünlerinin dağıtımını ve satışını yapan işletmeler, akü ürünlerinin dağıtımını ve satışını yapan işletmeler, araç bakım-onarım yerlerini işletenler, tüketiciler ve son olarak da geri kazanım tesisi işletmecileridir.

Yönetmelik'in 12. maddesi uyarınca akümülatör ürünlerinin dağıtım ve satışını yapan işletmeler ve araç bakım-onarım yerlerini işletenler;

- a) Tüketiciler tarafından getirilen atık akümülatörleri almakla, akümülatör üreticilerinin kuracakları sisteme katılmakla ve getirilen atık akümülatörlerin yenisinin alınmaması halinde depozito bedelini tüketiciye ödemekle, Tüketicilerin getirdiği atık akümülatörleri, üreticinin öngördüğü şekilde üreticiye veya üreticinin yetkilendirdiği bir kuruluşa dönmesini sağlamakla,
- b) İşyerlerinde tüketicilerin kolayca görebilecekleri yerlerde (Ek-4 A) da yer alan uyarı ve bilgiler ile depozito uygulaması, atıkların toplama şekli ve yerleri hakkındaki bilgileri sunmakla,
- c) Atık akümülatörler için geçici depolama alanı oluşturmakla, atık akümülatörleri bu alanda doksan günden fazla tutmamakla, depolama zemininin sızdırmazlığı için depolama yerinin zeminini beton veya asfalttan oluşturarak aside karşı dayanıklı olmasını sağlamakla, duvarlarının aside karşı dayanıklı boya ile boyanmasını sağlamakla, sızdırma ve akıntı yapmayan akümülatörlerin beş adedinden fazlasını üst üste koymamakla, sızdıran akümülatörleri, aside dayanıklı sızdırmaz polipropilen kaplarda bulundurmamakla,
- d) Toplanan atık akümülatörlerin kayıtlarını tutmak, bu kayıtları üreticiye

bildirmek ve geçici depolama veya lisanslı taşıyıcılara veya lisanslı geri kazanım tesislerine belgeli olarak teslim etmekle, yükümlüdür.

Yönetmelik'in 25. maddesi uyarınca Bakanlık, atık pillerin çevreyle uyumlu yönetiminin sağlanması ve ekolojik dengenin bozulmasını önlemek için, atık pillerin toplanmasını ve bertarafını sağlamak amacı ile kota uygulamasını zorunlu kılar.

Pil üreticileri, bir önceki yıl piyasaya sürdükleri miktarları hesaba katarak atık haline gelen I. grup pilleri yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihi takip eden ilk yıl % 15, ikinci yıl % 25, üçüncü yıl % 30, dördüncü yıl % 35, beşinci yıl % 40 ve devamı yıllarda ise Bakanlığın belirleyeceği oranlarda toplamak veya toplatmak ve bertaraf etmek, bu işlemleri Bakanlığa belgelemekle yükümlüdür. İşletmeler bu amaçla Bakanlıktan izin almak ve beyanda bulunmak zorundadır. Birinci yıl kota değerine ulaşamaması durumunda, üreticilerin gerekçeleri Bakanlıkça makul bulunursa, ulaşılan reel toplama oranı bir defaya mahsus olmak üzere kota oranı olarak kabul edilebilir.

Atık haline gelen II. grup piller için kota oranları ilk yıl % 25, ikinci yıl % 35, üçüncü yıl % 50, dördüncü yıl % 65, beşinci yıl % 80 ve devamı yıllarda ise Bakanlığın belirleyeceği oranlarda uygulanır.

Pil üreticileri; bu ürünlerin alıcı ortama olan etkilerini asgariye indirebilmek amacıyla, atık pillerin toplanması, taşınması, geri kazanımı, bertaraf veya ihraç edilmelerine dair yükümlülüklerinin yerine getirilmesi ve bunlara yönelik gerekli harcamaların karşılanması ve eğitim faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi için, Bakanlığın koordinasyonunda bir araya gelerek kâr amacı taşımayan tüzel kişiliği haiz bir yapı oluşturabilir. Bu yapıya karşı yükümlülüklerini yerine getiren ve harcamalara katılan kuruluşlar atık pil yönetimine ilişkin yükümlülüklerini bu kuruluşa devredebilir. Bu yapıya dahil olanlar kotanın tutturulmasından sorumludur.

Rekabet Kurulu, söz konusu görevi üstlenen Atık Akü Toplama ve Taşıma San. ve Tic. A.Ş (Aküçev) ile Akümülatör ve Geri Kazanım Sanayicileri Derneği (AKÜDER) hakkında soruşturma başlatmıştır. Geçici tedbir talepli soruşturma neticesinde Kurul, 01.03.2007 tarih ve 07-18/166-56 sayılı kararıyla, Aküçev'in, AKÜDER üyesi geri dönüşüm tesislerinin Aküçev dışında başka kaynaklardan atık akü almalarını engellediğini tespit etmiş; Aküçev'in bu eyleminin ve atık akülerin fiyatını tespit etmesinin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesine aykırılık teşkil ettiğini belirtmiştir. Ancak Kurul, bu aşamada "ciddi ve

telafi olunamayacak” bir zararın ortaya çıkmaması sebebiyle geçici tedbir kararı vermemiştir.

Rekabet Kurulu’na Tüm Akü İthalatçıları ve Üreticileri Derneği (TÜMAKÜDER) adına gönderilen bir başka şikayet dilekçesinde özetle;

- Akümülatör ve Geri Kazanım Sanayicileri Derneği (AKÜDER) ve yetkilendirdiği Aküçev Atık Akü Toplama ve Taşıma San. ve Tic. A.Ş. (Aküçev)’nin asıl işi atık akü olan firmaların faaliyetlerini tamamen önlediği ve atık aküleri kendi bayileri vasıtasıyla toplayıp, dernek üyesi akü üreticilerinin geri dönüşüm tesislerine hammadde sağladığı,
- Atık akü fiyatlarını tüketiciden toplayıcıya, depolama tesisine ve geri dönüşüme kadar belirledikleri ve geri dönüşüm tesislerinin büyük kısmının kendi üyesi olması nedeniyle bu tesislerin Aküçev dışındaki kaynaklardan atık akü alımını engelledikleri,
- Otomotiv aküleri üretiminde ilk üç firmanın toplam üretim içinde yaklaşık %80 paya sahip olduğu, orta ve küçük ölçekli üretim yapan yaklaşık 100 firmanın geriye kalan %20’yi paylaştığı; üretim sektöründe en yüksek pazar payına sahip olan iki firmanın (Mutlu Akü ve Malz. San. A.Ş. ve Yiğit Akü Malz. Sanayi Tic. A.Ş.) aynı zamanda atık aküden kurşun elde eden birer geri dönüşüm firması (sırasıyla Türker İzabe ve Rafine Sanayi A.Ş. ve Kudret Metalize Sanayi Tic. A.S.) bulunduğu, bu firmaların dördünün de AKÜDER kurucu üyesi olduğu,
- TÜMAKÜDER’in atık akülerin fiyatının belirlenmesini alıcı ve satıcının karşılıklı anlaşmasına bıraktığı ve her firmanın lisanslı olmak koşulu ile atık aküyü dilediği firmaya satabildiği; AKÜDER’in ise üyesi olan büyük firmaların bölge satış bayilerini geçici depolama merkezi olarak kullandığı ve satış teşkilatını tersine çalıştırarak atık aküleri bölge bayilerinde topladığı,
- AKÜDER’in bu şekilde sektörde hurdacı olarak faaliyet gösteren firmaları yok saydığı, lisanslı/izinli bile olsalar bu firmaların tümünün faaliyetlerini durdurduğu, atık akülerin kendi sistemi dışında toplanmasını engellediği, toplam sekiz adet olan lisanslı geri dönüşüm firmasından altısının AKÜDER üyesi olduğu, bu nedenle TÜMAKÜDER adına atık akü toplayan ve biriktiren geçici depolama merkezi durumundaki firmaların, Atık Pil ve Akümülatörlerin Kontrolü Yönetmeliği’nde öngörüldüğü şekilde faaliyet göstermelerine rağmen, topladıkları atık aküleri hiçbir yere satamadıkları,
- Sonuç olarak geniş bir satış ağına sahip olması nedeniyle AKÜDER ve Aküçev’in piyasadaki fiyat hareketini istediği gibi manipüle ederek, geçici depolama merkezi olarak faaliyet gösteren firmaları, küçük ve orta ölçekli akü

üreticilerini ve TÜMAKÜDER’i zor durumda bıraktığı, TÜMAKÜDER’in T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı’na karşı yükümlülüğünü yerine getiremez duruma geldiği, belirtilmiştir.

Yapılan soruşturma neticesinde Rekabet Kurulu, 20.05.2008 tarih ve 08-34/456-161 sayılı kararıyla;

- Aküçev’in 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesi kapsamında kurucu taraflar arasındaki rekabetçi davranışların koordinasyonunu sağlayan ve rekabeti sınırlayıcı amaç ve etkilere sahip olan bir işbirliği anlaşması olduğu,
 - Kurucu üyelerin Aküçev vasıtasıyla koordinasyon sağlayarak; atık akülerin fiyatlarını el değiştirdiği her aşamada (nihai satıcıdan geri dönüşüm tesisine kadar) tespit ederek 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinin ikinci fıkrasının (a) bendini, bölge bayileri ile imzaladığı sözleşmeler ve bayilerden aldığı taahhütler yoluyla atık akülerin Aküçev dışında hiçbir kuruluşa satılmamasını sağlayarak 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinin ikinci fıkrasının (b) bendini, Aküçev dışındaki kaynaklardan akü toplayan geri kazanım firmalarına Aküçev kanalıyla atık akü verilmemesini karara bağlayarak 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinin ikinci fıkrasının (d) bendini ihlal ettiği,
- sonuçlarına varmış ve ilgili teşebbüslere 2006 yılı ciroları üzerinden %1-3 arasında para cezası kesmiştir.

Ayrıca Kurul, “AKÜDER Atık Yönetim Planı”nda ve bu plan çerçevesinde yapılacak tüm sözleşmelerde gerekli değişikliklerin yapılarak gerekçeli kararın tebliğini takip eden 60 gün içinde Rekabet Kurulu’na tevsik edilmesine, bu süre içinde de rekabeti ortadan kaldıran faaliyetlerden kaçınılmasına, Aküçev’in ana sözleşmesinde düzenlenen faaliyet konusunun değiştirilmesine ya da hukuki varlığının sona erdirilmesine, buna ilişkin işlemlerin gerekçeli kararın tebliğini takip eden 60 gün içinde yapılarak Rekabet Kurulu’na tevsik edilmesine karar vermiştir.

Rekabet Kurulu’nun ilgili kararları, yukarıda atık yağ ve ÖTL bakımından da dile getirdiğimiz gibi, atık yönetimi mevzuatı uyarınca rakip teşebbüsler arasında oluşturulan bu tür yapıların hukuka uygunluk bakımından oldukça hassas bir dengede durduğu gerçeğini ortaya koymaktadır. Bu sebeple, ilgili kuruluşların işleyişinde oldukça dikkatli olunması ve mevzuatta belirtilen amaçların dışına çıkılmaması gerekmektedir.

8.5. ÖMRÜNÜ TAMAMLAMIŞ ARAÇLARA İLİŞKİN DÜZENLEME

Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından 05.12.2008 tarihinde kamuoyuna sunulan

Ömrünü Tamamlamış Taşıtların Kontrolü Yönetmelik Taslağı'nın 1. maddesinde, ilgili düzenlemenin amacının, çevre ve insan sağlığının korunması amacıyla; taşıtlardan kaynaklanan atıkların oluşumunun engellenmesi, ömrünü tamamlamış taşıtlar ve bunlara ait parçaların yeniden kullanım, geri dönüşüm ve diğer geri kazanım işlemleri ile bertarafının azaltılması, taşıtların üretiminden bertarafına kadar olan süre içerisinde doğrudan ilgili ekonomik operatörlerden özellikle geçici depolama alanları ve işleme tesisleri ile ilgili gerekli düzenlemelerin ve standartların sağlanmasına ilişkin usul ve esasları düzenlemek olduğu belirtilmiştir.

Yönetmelik; Motorlu Taşıtlar ve Römorkları Tip Onay Yönetmeliğinde tanımlanan özel amaçlı taşıtlar, tarihi taşıtlar ile koleksiyon değeri olan taşıtlar veya müzelerde kullanılacak şekilde uygun ortamlarda muhafaza edilen çalışabilir nitelikte veya parçalarına ayrılmış eski model taşıtlar hariç,

- a) Ömrünü tamamlamış taşıtlardan kaynaklanan atıkların önlenmesini, bunların toplanmasını, kirletici unsurlardan arındırılmasını ve buna bağlı diğer işlemleri,
 - b) Ömrünü tamamlamış M1, N1 sınıfı ve üç tekerlekli motorlu bütün haldeki taşıtlar ile taşıtın nasıl servis gördüğüne veya tamir edildiğine bakılmaksızın üretici tarafından sağlanan yedek parçaları ve malzemeleri,
 - c) Çevre üzerindeki olumsuz etkileri önlemek, ticaret ve rekabette olumsuz etkilerin ortaya çıkmasını engellemek üzere depolama, geri kazanım, geri dönüşüm, sökülme ve parçalama sisteminin kurulmasını sağlamak için emniyet standartları, hava emisyonları, gürültü kontrolleri ile toprak ve suyun korunmasına yönelik mevcut ulusal mevzuatla uyumlu önlemleri ve yükümlülükleri,
- kapsamaktadır.

Taslak Yönetmelik'in "*Tanımlar*" başlıklı 4. maddesinin (k) bendinde ömrünü tamamlamış taşıtlar, Atık Yönetimi Genel Esaslarına İlişkin Yönetmelik'te yer alan atık tanımına uygun taşıtlar olarak tanımlanmıştır. İlgili bölümde de belirttiğimiz üzere Atık Yönetimi Genel Esaslarına İlişkin Yönetmelik'te atık, "*herhangi bir faaliyet sonucunda oluşan, çevreye atılan veya bırakılan EK-1'de yer alan sınıflardaki herhangi bir madde*" olarak tanımlanmıştır. Ancak yine yukarıda belirtilen Ek-1'de yer alan sınıflar incelendiğinde, ömrünü tamamlamış taşıtların hiçbir spesifik kategoriye girmediği görülmektedir. Dolayısıyla ömrünü tamamlamış taşıtların bir "torba" sınıfı olan 16. sınıfa, bir başka deyişle diğer kategorilerde yer almayan herhangi bir madde, materyal ve ürünler sınıfına dahil olduğu söylenebilecektir. İlgili hükümler göstermektedir ki, ömrünü tamamlamış taşıtların

özel bir tanımı bulunmamaktadır. Esasen düzenlemenin temelini oluşturan bir kavramın tanımının başka bir düzenlemeye bırakılması da hukuk tekniği açısından sakıncalıdır. Tanımdaki bu belirsizlik sebebiyle uygulamada sorunlarla karşılaşılması muhtemeldir. Bu çalışma bakımından, daha doğru bir kullanım olacağına düşünülmesi sebebiyle, Yönetmelik Taslağı'ndan aynen alıntı yapılmadığı sürece, “taşıt” yerine “araç” ifadesi kullanılacaktır.

Taslak Yönetmelik'in 4. maddesinin (r) bendinde üretici, “*taşıtı üreten veya ticari amaçla ithal eden gerçek ve tüzel kişiler*” olarak tanımlanmıştır. Görüldüğü gibi, Yönetmelik ile ithalatçılar da üretici tanımının içerisinde değerlendirilmiştir. Ancak “ticari amaç” kavramı Yönetmelik'te belirtilen amacı karşılamamaktadır. Örneğin bir ticari işletmenin günlük faaliyetlerinde kullanmak üzere yurt dışından satın alacağı araç veya araçlar da ticari amaçla ithal edilmiş olsa da, Taslak Yönetmelik'te belirtilen anlamın bu olmadığı açıktır. Dolayısıyla ilgili metinde geçen “*ticari amaçla*” ifadesinin “*yeniden satış amacıyla*” ifadesiyle değiştirilmesi, ifade edilmek istenen anlamı karşılaması bakımından daha doğru bir yaklaşım olacaktır.

Taslak Yönetmelik'te, Atık Yönetimi Genel Esaslarına İlişkin Yönetmelik hükümleri saklı kalmak kaydıyla, ömrünü tamamlamış araçların yönetimine ilişkin genel esaslar aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

- a) Ömrünü tamamlamış taşıtların ithalatı, ihracatı ve transit geçişinde, 14/03/2005 tarih ve 25755 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği hükümleri uygulanır.
- b) Ömrünü tamamlamış taşıtların yarattığı çevresel kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı, son kullanıcılar ile ekonomik operatörler kusur şartı aranmaksızın müteselsilen sorumludur.
- c) Ömrünü tamamlamış taşıtlardan kaynaklanan her türlü çevresel zararın giderilmesi için yapılan harcamalar, kirleten öder prensibine göre karşılanır. Son kullanıcıların ve ekonomik operatörlerin çevresel zararı durdurmak, gidermek ve azaltmak için gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan gerekli harcamalar 21/7/1953 tarihli ve 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre sorumlulardan tahsil edilir.

İlgili hükümlerin Atık Yönetimi Genel Esaslarına İlişkin Yönetmelik ile arasındaki tek farklılık, sorumluların kimler olduğuna ilişkin olan ifadelerdir. Atık Yönetimi Genel Esaslarına İlişkin Yönetmelik'te kusursuz müteselsil sorumluluk ve kirleten

öder prensipleri uyarınca sorumlular atığın sahipleri, taşıyıcıları, geri kazanımcıları ve bertaraf edicileri olarak belirlenmişken, Taslak Yönetmelik'te bu sorumluluğu son kullanıcı ve ekonomik operatörler üstlenmiştir.

Taslak Yönetmelik'te ekonomik operatörler, *“ömrünü tamamlamış taşıtlar ile bunların parça ve malzemelerini üreten, dağıtan, toplayan, parçalayan, söken, geri kazanan, geri dönüştürenler ile motorlu taşıt sigorta şirketleri”* olarak tanımlanmıştır. Son kullanıcılar da *“2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre taşıt hurdaya ayrılmadan önceki en son sahibi”* şeklinde ifade edilmiştir. Atık Yönetimi Genel Esaslarına İlişkin Yönetmelik'te ise atık sahibi *“atık üreticisini veya atığı fiilen elinde bulunduran gerçek veya tüzel kişiyi”*, atık üreticisi ise *faaliyetleri sonucu atık oluşumuna neden olan kişi/veya atığın bileşiminde veya yapısında bir değişikliğe neden olacak ön işleme, karıştırma veya diğer işlemleri yapan herhangi bir gerçek veya tüzel kişiyi”* kapsayacak şekilde tanımlanmıştır. Dolayısıyla iki düzenlemede belirtilen sorumlular farklı gibi gözükse de aslında aynı kapsamdaki gerçek veya tüzel kişileri kapsamaktadır. Bir başka deyişle, atığın birleştirilip üretilmesinden son kullanıcıya ulaşmasına kadar geçen tüm aşamalarda, son kullanıcı da dahil, atığı bir şekilde elinde bulunduran veya elinden çıkaran tüm gerçek ve tüzel kişiler çevreye verilen zararlardan sorumludur.

Esasen, ikincil düzenlemeler olan yönetmelikler ile kişilerin temel ve ekonomik hak ve hürriyetleri üzerinde sınırlamalar getirilemez. Gerçek veya tüzel kişiler üzerinde özellikle kusursuz sorumluluk gibi ağır sorumluluk halleri ancak kanunla düzenlenebilir. Dolayısıyla atık yönetimine ilişkin yönetmelikler ile getirilen söz konusu sorumluluk halleri ilk bakışta hukuka uygun olarak gözükmemektedir. Ancak 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 3416 sayılı Kanun'la değişik 28. maddesinde *“çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenlerin”* sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumlu oldukları açıkça belirtilmiştir. Bu bakımdan, gerek kanuni dayanağı bulunması gerekse Kanun'da da sorumluların kapsamının geniş tutulması sebebiyle, Yönetmelikler ile getirilen düzenlemelerde hukuka aykırılık bulunmamaktadır.

Taslak Yönetmelik ile kendisine görev, yetki ve yükümlülük verilen 4 ayrı aktör bulunmaktadır. Bunlar; Bakanlık, il çevre ve orman müdürlükleri, son kullanıcılar ve ekonomik operatörlerdir.

Ekonomik operatörlerin yükümlülükleri bakımından taşıt, taşıt parça ve malzeme üreticileri;

a) Yönetmeliğin 10 uncu maddesinde belirtilen tehlikeli madde kullanımı

- yasaklarına uymakla,
- b) Yönetmeliğin 11 inci maddesine göre ömrünü tamamlamış taşıtların ve yedek parçaların toplanması için münferiden veya lisanslı işleme tesisleriyle bir sistem oluşturmak ve bu sistemden kaynaklanan negatif pazar değeri maliyetlerini karşılamakla,
- c) Yönetmeliğin 18 inci maddesine göre yeni üretilen taşıtların yeniden kullanım, geri dönüşüm ve geri kazanılabilirlik oranlarına ilişkin tip onayı almakla,
- d) Yönetmeliğin 19 uncu maddesi gereğince kodlama standartlarına uymak ve sökümlerini lisanslı işleme tesislerine temin etmekle,
- e) Yönetmeliğin 20 nci maddesine istinaden kamuoyunu bilgilendirmekle,
- f) Yönetmeliğin 21 inci maddesinde belirtilen raporlama yükümlülüğüne uymakla,
- g) Geri dönüşüm pazarını geliştirmek için taşıtlarda ve diğer ürünlerde geri dönüştürülmüş malzeme kullanımını arttırmakla,
- h) Yeni taşıtların ve bunlara ait malzeme ve parçaların tasarım ve üretimini, taşıt ömrünü tamamladıktan sonra sökümlerini, yeniden kullanımını, geri kazanımını ve özellikle geri dönüşümünü kolaylaştıracak şekilde yapmakla, yükümlüdür.

Yukarıda da belirtildiği gibi, Taslak Yönetmelik'te ekonomik operatörler tanımı oldukça geniş tutulmuştur. O kadar ki, söz konusu tanımın içine otomotiv sektörü ile uzaktan yakından ilgisi olan tüm aktörler girmektedir. Sorumluların sayısının fazla tutulması sorumluluğun paylaşılması bakımından ilk bakışta olumlu bir düzenleme gibi gözükse de, uygulamada daha fazla sorun yaratma ihtimali oldukça yüksektir. Bu durum, özellikle yukarıda belirtilen (b) bendinde ortaya çıkmaktadır. İlgili hükümde ekonomik operatörlere ömrünü tamamlamış araçların ve yedek parçaların toplanması için bir sistem oluşturulması ve bu sistemden kaynaklanan negatif pazar değeri maliyetlerinin karşılanması yükümlülüğü getirilmiştir. Sorumluluk paylaşılmasına uygulamada özellikle küçük çaptaki birçok işletmeden hiçbir katkı payı sağlanamayacağı açıktır. Hâlbuki bu tür sorunların önüne geçebilmek için, Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği'nde düzenlendiği gibi, ömrünü tamamlamış araçlar ve yedek parçalarının toplanması bakımından da % 30'luk bir pazar payı öngörülebilirdi. Örneğin, sadece ithalatçı ve üreticilerin sorumlu ve yetkili olacağı, piyasa payları toplamı en az % 30 olan ithalatçı ve üreticiler tarafından veya onların yetkilendirdiği bir kuruluş tarafından oluşturulacak bir toplama organizasyonu, kontrolün elde tutulması ile yetki ve sorumluluk

arasında bir paralellik kurulması bakımından çok daha sağlıklı bir yapı oluşturulmasına imkan vermektedir. Ancak ne yazık ki Taslak Yönetmelik'te, özellikle üretici ve ithalatçıların karşı karşıya kalacağı olumsuzlukları giderecek böyle bir düzenlemeye yer verilmemiştir.

Ayrıca, Taslak Yönetmelik'in ekonomik operatörlerin yükümlülüklerini düzenleyen 9. maddesi, maliyetlerin karşılanmasında oldukça karışık ve uygulanması zorluk çıkaracak bir sistem önermektedir. Yetki ve sorumluluk arasında dengenin sağlanamadığı tüm durumlarda belirsizlik daima devlete daha fazla yetki, ilgililere ise daha fazla sorun anlamına gelmektedir.

Taslak Yönetmelik'in 10. maddesi uyarınca araç üreticileri ile bu taşıtların malzeme ve parça üreticileri, geri dönüşümü kolaylaştırmak, tehlikeli maddelerin çevreye yayılmasını önlemek ve bertaraf edilecek tehlikeli atık miktarını azaltmak amacıyla araçlarda tehlikeli madde kullanımını sınırlandırmakla ve ileriye dönük tasarımlarında tehlikeli maddeleri asgari düzeye indirmekle yükümlüdür. Bu amaçla piyasaya sürülen araçlar ile bunlara ait malzeme ve parçalarda Ek-2'de listelenmiş muafiyetler haricinde kurşun, civa, kadmiyum, artı altı değerlikli krom kullanılması yasaktır.

Yine Taslak Yönetmelik'in 11. maddesinin birinci fıkrası uyarınca ekonomik operatörler, ömrünü tamamlamış araçlar ile teknik olarak uygun olması durumunda araçların bakım ve onarımından kaynaklanan yedek parçaların toplanmasını sağlamak amacıyla bir toplama sistemi ve buna bağlı geçici depolama alanlarını oluşturmakla yükümlüdürler. Aynı maddenin dördüncü fıkrasına göre, ömrünü tamamlamış aracın lisanslı bir işleme tesisine teslimatında, aracın bir pazar değeri olmaması veya negatif bir pazar değeri olmasında dahi son kullanıcıdan herhangi bir bedel talep edilemez. Negatif pazar değerinden kaynaklanan maliyetlerin karşılanması üreticilerin sorumluluğundadır.

Bu düzenlemenin amacının son kullanıcıları ömrünü tamamlamış araçları terk etmek yerine toplama tesislerine götürmeye teşvik etmek olduğu anlaşılmaktadır. Bu kapsamda son kullanıcıların söz konusu araçlara ilişkin herhangi bir bedel ödememesinin öngörülmesi kabul edilebilir. Ancak bir kamu hizmeti niteliğinde olan böyle bir hizmetin bedelinin, Anayasa'nın 48. maddesinde düzenlenen çalışma ve sözleşme hürriyeti kapsamında faaliyet gösteren özel teşebbüslere yüklenmesi hukuka aykırıdır. Doğru yaklaşım, Anayasa uyarınca kamu hizmeti görmekle yükümlü olan devletin bu maliyetlere katlanmasıdır.

Ayrıca her ne kadar Taslak Yönetmelik'te son kullanıcıların yükümlülükleri

arasında ömrünü tamamlamış araçları ilgili işleme tesislerine teslim etmek de sayılmışsa da, yaptırımı düzenlenmeyen böyle bir yükümlülüğe uyulup uyulmayacağı şüphelidir. Bu takdirde, son kullanıcılar bir yandan negatif değeri olan ömrünü tamamlamış araçların teslimi bakımından bedel ödememek suretiyle teşvik edilirken, diğer yandan bu konuda ciddi bir yükümlülüğe tabi tutulmayarak, ortaya hukuki açıdan tutarsız bir durumun çıkması sağlanmaktadır.

Taslak Yönetmelik'in 12. maddesi uyarınca, ömrünü tamamlamış araçların trafik kaydının silindiğinin ve çevreyle uyumlu olarak bertaraf edildiğinin belgelenebilmesi için, Ek-3'de örneği yer alan kayıttan düşme ve bertaraf formu kullanılır. Bu form lisanslı işleme tesisleri veya bu tesislerle anlaşmaları bulunan üreticiler ve geçici depolama alanları tarafından kullanılır. Üreticiler ve geçici depolama alanları, kayıttan düşme ve bertaraf formunun kullanılmasından kaynaklanacak masrafları anlaşmalı oldukları lisanslı işleme tesislerinden talep edemez.

İlgili madde, taslak düzenlemede yetki ve sorumluluk arasında denge bulunmadığının bir başka kanıtıdır. İlgililer üzerinde önemli bir sorumluluk yaratan ve bildirimler sebebiyle oldukça yüksek işlem maliyetleri yaratan söz konusu maddede, nihai terkin işleminin kimin tarafından yapılacağı konusunda da netlik bulunmamaktadır.

Sonuç olarak, ömrünü tamamlamış araçlara ilişkin taslak düzenleme bir bütün olarak incelendiğinde, sektörün büyük aktörleri olmaları sebebiyle otomobil üreticileri ve ithalatçıları üzerine önemli sorumluluklar yüklendiği görülmektedir. Ancak ilgili teşebbüslerin taslak düzenleme uyarınca hemen hemen hiçbir konuda yetkileri bulunmamaktadır. İdare hukukunun genel prensiplerinden biri yetki ve sorumluluk arasındaki paralelliktir. Sorumluluğun bulunduğu bir yerde yetki de verilmemesi, ilgili gerçek ve tüzel kişilerin elinin kolunun bağlanmasına ve üzerinde telafisi mümkün olmayan sonuçların doğmasına yol açar. Ne yazık ki mevcut düzenleme böyle bir durumu ortaya koymaktadır.

DOKUZUNCU BÖLÜM

OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE TALEP PROJEKSİYONU

9.1. GİRİŞ

Üretim planlama, işletmenin belli bir dönem içinde üreteceği ürün miktarının belirlenmesi ve kontrol altında tutulmasıdır. Üretim planlaması, hangi mamullerin, nerelerde, kimler tarafından, ne zaman ve nasıl üretileceğini gösteren planların hazırlanmasıdır. Bir üretim planlaması faaliyeti için ön şart, talep raporudur. Üretilen ürünlere ait talep şekli planlama faaliyetini sınırlayabilmekte ve üretim planlaması döneminin süresini etkileyebilmektedir²⁸⁵. Talep tahmini, üretim planlamasının başlıca girdisidir. Satış tahminlerinin isabetli yapılabilmesi, aşağıdaki gibi konularda ayrıntılı çalışmalar yapılmasını, geçmişin satış istatistiklerini iyi değerlendirilmesini gerektirir ve kamuyu, satın almak için hazır duruma getirme çalışmalarına önem verilmesi de geleceğin satış planlarının hazırlanması ile birlikte, gerçekçi üretim hazırlıkları birbirini izler. Bu hazırlıklarda ele alınan konuların temelinde, “ Nerede? Ne kadar?, Ne kalitede? , Ne satılabilir? Ve toplumun satın alma gücü halen ne kadardır? değişebilir mi? “ sorunları vardır.²⁸⁶

Talep, bazı şeylerin değişmediği varsayımı ile alıcıların her fiyat seviyesinde bir maldan, zaman birim başına, satın almak istedikleri miktarları gösterir.²⁸⁷ Talep kabaca, insanların, üretilmiş ya da üretilmesi düşünülen bir ürünü satın alma isteklerinin ölçüsüdür. Talep miktarlarının tahminlerinde aşağıdaki varsayımlar kabul edilir.

1. Tüketicinin parasal geliri (nominal geliri). Tüketicinin birim zamanda kullanabileceği para miktarı sabit kabul edilmelidir.
2. Talebinden bahsettiğimiz ürün dışındaki diğer bütün ürünlerin fiyatlarının değişmez olduğu kabul edilmelidir.
3. Tüketici zevklerine bağlı olarak yaptığı tercihlerin farklılık göstermediği kabul edilmelidir.

Talep öngörüsü söz konusu olduğunda öncelikle etkisi olacak makro ve mikro ekonomik göstergelerin incelenmesi uygun olacaktır. Piyasadaki hareketler bu göstergeler ile yakın ilişki içerisinde trend ve konjonktür sergilemektedirler. Aksi takdirde pek çok tüketim ürününün sadece nüfustaki gelişmeler ile açıklanması

²⁸⁵ Acar N., Üretim Planlaması Yöntem ve Uygulamaları, M.P.M Yayınları, Ankara, 1996, s.19.

²⁸⁶ Mayer R.R., Production and Operations Management , Mc Graw - Hill , 1975 , s. 14-21.

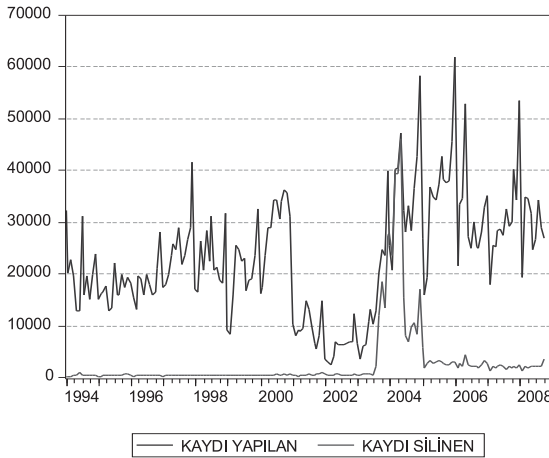
²⁸⁷ Kobu B., Üretim Yönetimi, Beta Basım Yayın, İstanbul, 2008, s. 209.

mümkün olacaktır. Diğer taraftan tüketimdeki zevk ve tercihlerin değişmesi ve ürünlerdeki gelişmeler talebin en önemli ikincil faktörleridir.

9.1.1. Talebi Etkileyen Faktörler

Ticari bir ürünün Pazar büyüklüğünü, talebini etkileyecek pek çok faktör mevcuttur. Binek otomobil piyasası için literatür incelendiğinde belirli bazı göstergelerin ön plana çıktığı gözlenmektedir. Resmi kaynaklardan alınan, 3 farklı seriye ilişkin (iç pazar için toplam binek otomobil üretimi, ihracat için toplam binek otomobil üretimi ve yeni kayıt olmuş binek otomobiller) bilgiler kullanılarak İngiltere pazarındaki binek otomobil talebinin üssel düzeltme ve hareketli ortalamalar yöntemleriyle tahminlenmesi ve elde edilen sonuçların karşılaştırılması²⁸⁸, Amerika'da 5 farklı otomobil türünün (mini otomobil, küçük otomobil, orta boy otomobil, standart model otomobil ve lüks otomobil) 5 yıllık talebinin, bağımsız değişkenler olarak harcanabilir gelir, otomobil türüne göre değişen fiyatlar, benzin fiyatları, benzin kıtlığı ve Amerika otomotiv işçilerinin grevinin kullanıldığı çoklu regresyon analizi ile tahminlenmesi²⁸⁹ yapılmış çalışmalarda ortaya çıkan temel göstergelerdir.

Binek otomobil talebinin incelenmesine başlanmadan önce tahmin edilecek serinin özelliklerinin incelenmesi gerekmektedir. Temel değişken kaydı yapılan binek otomobil sayısıdır. Son 14 yıllık gelişimi aşağıdaki grafikte görülmektedir.



Şekil 9.1: Kaydı yapılan ve silinen otomobil sayısı

²⁸⁸ Marchant L.J., Hockley D.J., A Comparison of Two Forecasting Techniques. The Statistician Vol.20 No.3, (1971) 35-44.

²⁸⁹ Carlson R.L., Umble M.M., Statistical Demand Functions for Automobiles and Their Use for Forecasting in an Energy Crisis. Journal of Business Vol.53, No.3, (1980) 193-204.

Seride görüldüğü gibi 2000-2001 finansal ve reel sektör krizini takiben otomobil talebi oldukça hızlı bir düşüş sergilemiş ve bu seviyelerde dalgalanma göstermiştir. Bu durum 2003 yılında hurda yönetmeliği ve bunu takip eden kampanyalar ile eski eğilimine geri döndürülmüştür. Bu dönemde oldukça yüksek miktarda yaşlı aracın trafikten kaydı silinmiştir. Enflasyonun 2003 yılında düşmeye, ekonomik büyümenin canlanmaya başlaması ve bunu takiben faiz oranlarının da düşmesiyle kriz döneminde geciktirilen otomobil talebi kriz öncesinden daha büyük oranda artmıştır.

9.2. OTOMOBİL TALEP PROJEKSİYONU

9.2.1. Doğrusal Trend Varsayımı

Zaman serisinde dikkate değer ikinci bir durum serideki mevsimsel ve konjonktürel dalgalanmalardır. Bir zaman serisi, sıralı gözlemlerden oluşan bir dizidir. Ekonomide, işletmecilikte, tarımda; üretim, tüketim, verim, satışlar, hisse senedi fiyatları, GSMH, fiyat endeksleri gibi zaman serileri önemlidir. Zaman serileri analizinde verilerin sistematik bileşen ve rassal hata bileşeni olmak üzere iki temel bileşenden oluştuğu varsayılır. Bunlardan sistematik bileşen belirlenebilir bir bileşendir. Diğer yandan rassal gürültü (white noise) bileşeni adı da verilen rassal hata bileşeni ise zaman serisinin yapısının (pattern) belirlenmesini engelleyen bir bileşendir. Rassal hatanın zaman serisinden ayrıştırılarak filtrelenmesi, seride geriye sistematik bileşen kısmının kalmasını sağlayacaktır.

Zaman serilerinin sistematik bileşenleri arasında trend, konjonktürel dalgalanmalar ve mevsimlik dalgalanmalar vardır. Zaman serilerinde rassal hata bileşeni olarak ise karşımıza düzensiz dalgalanmalar çıkar.

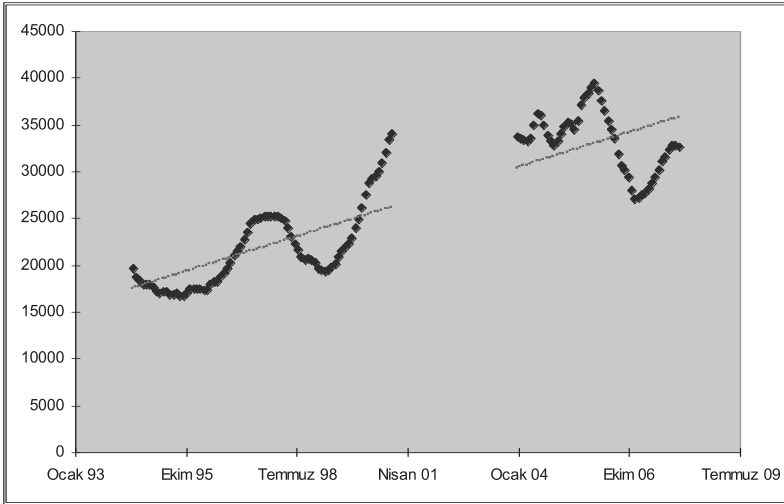
Bir zaman serisinde uzun dönem içindeki artma veya azalma trend adını alır. Zaman serilerinin sistematik bileşenleri arasında yer alan ve uzun dönem eğilimi anlamına gelen trend, genellikle doğrusal (doğrusal olmayabilir de) bir bileşen olarak düşünülür ve zaman içinde hareketlerini tekrarlamaz. Diğer yandan, bir zaman serisinde trend doğrusu etrafında periyodik olmayan dalgalanmalar arasında konjonktürel dalgalanma adını alırlar ve bir yıldan daha uzun olmak üzere herhangi bir uzunluğa sahip olabilirler. Mevsimlik dalgalanmalar ise sistematik olarak kendilerini zaman içinde tekrarlarlar.

Zaman serilerinin dördüncü bileşeni düzensiz dalgalanmalardır. Bir zaman serisinde düzensiz bileşen, o zaman serisindeki trend, konjonktürel dalgalanmalar

ve mevsimlik dalgalanmalar ortadan kaldırıldığında geriye kalan bileşendir. Düzensiz dalgalanmalar belirsiz bir zamanda yangın, sel, deprem, salgın hastalık ve savaş gibi olaylardan etkilenerek ortaya çıkarlar. Bir zaman serisinin bileşenleri, bir toplamsal veya çarpımsal modelde bir araya getirilebilir.

Trendin belirlenmesinde regresyon denklemlerinin belirlenmesinde anlatılan en küçük kareler yöntemi ve rassal hataların ortadan kaldırılmasını amaçlayan düzgünleştirme teknikleri de kullanılabilir. En küçük kareler yöntemi ile trend denklemi bulunurken bağımsız değişken olarak zaman alınır ve y değişkeni zamana bağlı olarak açıklanmaya çalışılır.

Trafiğe yeni kaydolan araç sayısı zaman serisi trend, konjonktür ve mevsimsel dalgalanma bileşenleri çarpımsal model $X=Tx(\%K)x(\%M)$ olarak incelenmiştir. Öncelikle mevsimsel dalgalanmaya göre serinin düzeltilmesi gerekmiştir. Buna rağmen 2001-2003 yılları aralığında finansal ve reel sektör krizi etkisiyle seri olması gerektiğinden daha düşük seviyelerde dalgalanma göstermiştir. Ayrıca sonradan yürütülen hurda araç politikası nedeniyle seride farklı bir dalgalanma olmuştur. Bu dönem seriden ayrıldıktan sonra elde edilen doğrusal trend modeli aşağıdaki şekilde ortaya çıkmıştır.



Şekil 9.2: Trafîğe Kaydolan Yeni Araç Hat Uyum Çizimi

Tablo 9.1 Trafiğe Yeni Kaydolan Araç Doğrusal Trend Modeli İstatistikleri

Regresyon İstatistikleri				
Çoklu R	0,861459			
R Kare	0,742112			
Ayarlı R Kare	0,740049			
Standart Hata	3506,502			
Gözlem	127			
ANOVA	df	SS	MS	F
Regresyon	1	4422796068	4422796068	
Fark	125	1536944196	12295553,57	
Toplam	126	5959740264		
MODEL	Katsayılar	Standart Hata	t Stat	
Sabit	-110504	7211,8856	-15,3225	0,0000
Zaman (gün)	3,707637	0,1955	18,9659	0,0000

Trafiğe yeni kaydolan binek otomobil sayısı her gün ortalama 3,7 adet artmaktadır. Kriz dönemi ise bu tahminin dışındadır. Ayrıca hurda araç politikası krizden çıkmak amacı ile uygulanmış, trafiğe kayıt olan araç sayısı kaydı silinenler ile örtüşmüştür. Kriz sonrası kaydı silinen araç sayısı belirli bir ortalama oturmuştur. Bu yeni politikanın etkisi 2005 Şubat ayında düzene girmiş ve ayda ortalama 2200 adet civarı binek otomobilin kaydı silinmiştir. 2000 yılında başlayan reel sektör krizinden önce ayda ortalama olarak kaydı silinen araç sayısı 317,6 olmuştur. Hurda araç yönetmeliği ile otomotiv sektöründeki kriz talep artırılarak geriye döndürülmüştür. Kriz yaşanan 3 yıllık süreç 2003 Ağustos döneminden 2005 Ocak dönemine kadar talebi aşırı arttıran hurda binek otomobili dönüşü ile durdurulmuştur. Bu zaman aralığında ayda ortalama 19260 binek otomobilin kaydı trafikten silinmiştir. Dolayısı ile etkin olarak uygulanacak bir hurda otomobil yönetmeliği ile kaydı silinen araç sayısı ayda ortalama 60 kat artırılabilmiştir.

Binek otomobil sektörünün finansal kriz döneminde yaşadığı talep düşüşü dikkate alındığında kukla değişkenli mevsim endeksi ve konjonktörü de dikkate alan bir model kurulmuştur. Bu model aşağıdaki şekilde ortaya çıkmaktadır.

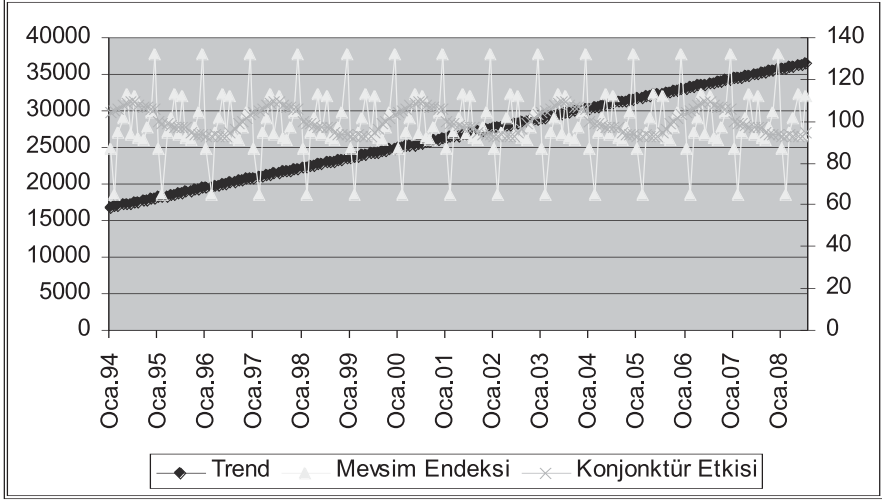
Regresyon İstatistikleri				
Çoklu R	0,76			
R Kare	0,58			
Ayarlı R Kare	0,57			
Standart Hata	7940,02			
Gözlem	139			
ANOVA	df	SS	MS	F
Regresyon	2	12007533955	6003766977	95,23151
Fark	137	8637016185	63043913,76	
Toplam	139	20644550140		
MODEL	Katsayılar	Standart Hata	t Stat	P-değeri
Trend	1,0	0,0261	37,8161	0,0000
Kriz (kukla)	-19746,7	1601,8365	-12,3275	0,0000

Tablo 9.2: Otomotiv Sektörü Talep Krizi İçeren Model

Kriz dönemlerinde otomotiv sektöründe talebi temsil eden yeni kayıt olan otomobil sayısı ayda ortalama olarak 19747 adet araç azalmaktadır.

Mevsimsel hareketler arındırılarak elde edilen bu seri ve trend yardımı ile “Mevsim Endeksi” hesabı mümkün olmaktadır. Grafik incelendiğinde 3 yılda bir tekrarlanan düzenli bir konjonktürel dalgalanma olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu etkinin modele dahil edilebilmesi için yıllık verilerde 3 yıllık ve aylık verilerde 36 aylık gecikmeli modeller kullanılması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Yeni kayıt olan araç serisinde yıl içerisinde aylara göre düzenli bir dalgalanma olduğu ortaya çıkmıştır. Mevsim endeksi değerleri trend ve konjonktür üzerinden yüzdesel olarak her ay ne şekilde farklılık olacağını göstermektedirler.

Aşağıdaki grafikte 1994-2008 yılları arası seriyeye ait trend, konjonktür endeksi ve mevsim endeksi dalgalanmaları görülmektedir. Konjonktür trende göre yaklaşık %20 artış ve düşümlere sebep olarak tepe ve diplerini bulmaktadır.



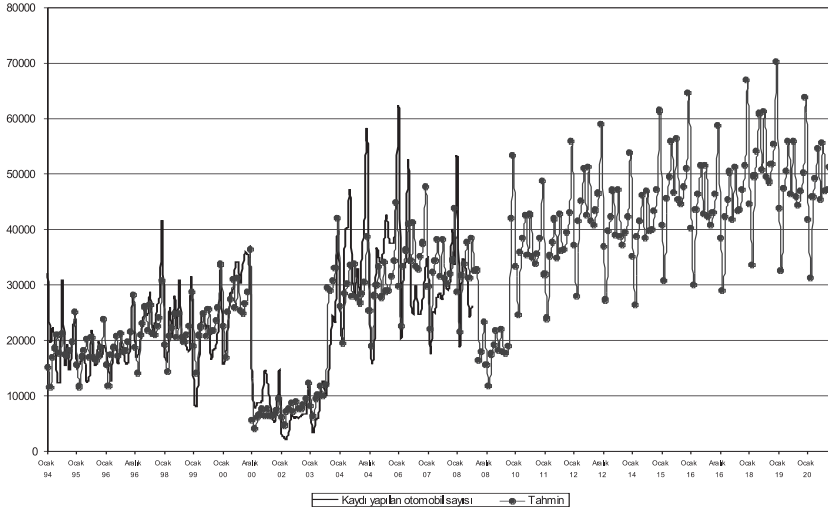
Şekil 9.3: Trafığe Kayıt Olan Araç Serisinde 1994-2008 Trend, Mevsim Endeksi ve Konjonktür Etkisi

İleriki dönemlere ait öngörülerin yapılabilmesi açısından mevsim endeksi değerlerinin bilinmesi faydalı olacaktır. Her ay için yapılan trend tahminlerinin aşağıdaki endeks değerleri ile çarpılması sonucu mevsimsel düzeltilmiş sonuçlara ulaşılır. Mevsim endeksi değerleri incelendiğinde özellikle Mayıs ve Temmuz aylarında trafiğe kaydolun araç sayısında yıllık ortalamaya göre yaklaşık %14'lük bir artış olmakla birlikte tepe noktaya yeni çıkan modellerden dolayı Aralık aylarındaki %34'lük artışla ulaşılmaktadır. Şubat ayları ise sene içinde en az trafik kaydı gerçekleşen ay olup ortalamaya göre yaklaşık %34'lük bir eksikliğe sahiptir.

Aylar	Mevsim Endeksi
Ocak	88,0
Şubat	65,8
Mart	96,2
Nisan	103,0
Mayıs	114,4
Haziran	94,9
Temmuz	114,0
Ağustos	93,7
Eylül	92,2
Ekim	98,3
Kasım	105,5
Aralık	134,1

Tablo 9. 2: Aylara Göre Mevsim Endeksi Değerleri

Elde edilen bu temel bilgiler ile ileriki dönemler için öngörü yapılabilmektedir. Ancak kullanılan yöntemler temel istatistik metotlar olup, öngörü periyodu uzadıkça hatanın giderek daha fazla artacağı unutulmamalıdır. Bu yöntemler ile elde edilen tahminler aşağıdaki grafikte yer almaktadır. Kriz dönemi için kukla kullanılarak trend düzeltilmiş ve ayrıca benzer bir krizin Eylül 2008'de başlayarak Ekim 2009 dönemine kadar süreceği varsayılmıştır.



Şekil 9.4: Gerçekleşen ve Tahmin Edilen Aylık Trafik Araç Kaydı Sayıları

DÖNEM	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ocak	28739	15720	33375	32005	37271	36900	35271	40950	40423	38537	44629	43949	41800
Şubat	21600	11908	24784	24047	28127	27395	26494	30895	30003	28941	33664	32613	31385
Mart	31742	17650	36065	35324	41551	39853	38910	45626	43642	42495	49705	47427	46080
Nisan	33984	19281	38451	37806	45220	42478	41632	49642	46505	45459	54069	50529	49285
Mayıs	37760	21828	42670	41994	51010	47127	46233	55986	51583	50471	60967	56035	54709
Haziran	31425	18307	35412	34938	42625	39100	38454	46772	42787	41970	50922	46471	45487
Temmuz	38501	22163	42763	42792	51422	47203	47087	56410	51643	51381	61404	56080	55676
Ağustos	32552	17962	35068	36169	41524	38698	39788	45541	42329	43408	49562	45956	47028
Eylül	32776	17710	33875	36406	40796	37371	40039	44733	40868	43672	48672	44361	47306
Ekim	16462	18961	35832	39484	43527	39521	43413	47716	43209	47343	51909	46894	51273
Kasım	18023	42129	38515	43058	46606	42468	47331	51079	46421	51604	55556	50370	55877
Aralık	23503	53450	48864	55940	59114	53865	61477	64772	58866	67013	70436	63863	72550
TOPLAM	349075	279078	447684	461974	530805	493992	508143	582137	540295	554311	633513	586567	600476

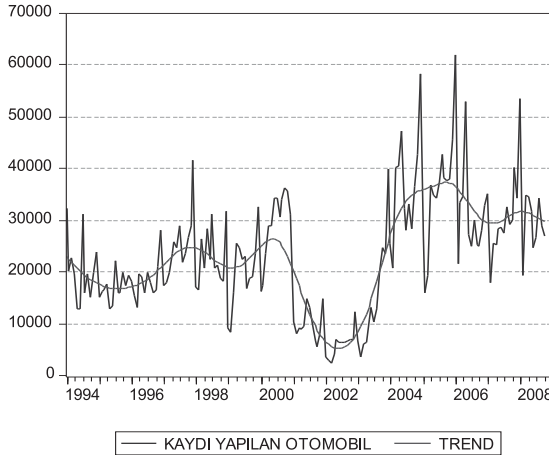
Tablo 9.3: 2008-2020 Zaman Bileşenlerine Göre Yeni Kaydolan Araç Sayısı Öngörülleri

Bu yöntemde geçmiş dönemlere ait verilerden yararlanılarak, geçmişte yapılmış olan gözlemlere dayanarak, ileriye yönelik tahminlerde bulunulur. Eldeki eski dönemlere ait bilgilerin istatistiği değerlendirilerek, trendler (belirli değişim

biçimi) saptanarak, gerçekleşmesi muhtemel talep seviyesi tahmin edilebilir. Zaman serileri analizi iki değişken arasındaki lineer bağıntının araştırılmasından başka bir şey değildir. Gelecekteki dalgalanmaları, değişimleri kontrol altında tutabilmek için trend doğrusunun etrafına $(-3,+3)$ veya $(-2,+2)$ uzaklıkta kontrol limitleri çizilebilir. Bu sınırların dışında kalan değerler, mevsim etkisinin dışında kalan nedenler olduğunu gösterir.

9.2.2. Doğrusal Olmayan Trend Varsayımı

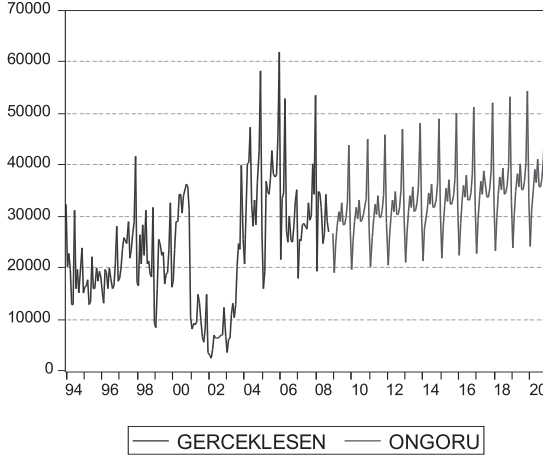
Dayanıklı tüketim malları sınıfına giren otomobil, ekonomik dalgalanmalardan çok kolay etkilenecek, talebi kolaylıkla ertelenebilmektedir. Şekil 5.'ten de görüleceği üzere, bu durum 1994 krizinde ve daha yoğun olarak 2001 krizinde gözlemlenmektedir. 1994 Krizi sonrasında aylık ortalama otomobil talebi 20.000'in biraz altında, 1996-2000 arasında 20.000'in biraz üzerinde gerçekleşmiştir. 2001 krizini izleyen 24 aylık dönemde aylık ortalama otomobil talebi 10.000'ler düzeyine gerilemiştir. 2003 yılından sonra ekonominin yeniden canlanmaya başlaması, hurda araç indirimi, düşük kredi faiz oranları ve çeşitli kampanyalar sayesinde geciktirilmiş olan otomobil talebi hızla artarak aylık ortalama talep 35.000 adet ve üzeri seviyelere çıkmış; 2006 yılından sonra ise mevsimsel dalgalanmalar dikkate alınmayarak aylık ortalama otomobil talebi 30.000 adet düzeyinde seyretmiştir.



Şekil 9.5: Kaydı Yapılan Aylık Otomobil Sayıları ve Doğrusal Olmayan Trend

Yukarıdaki şekilde gösterilen otomobil talebinin ekonomik konjunktüre ve mevsimlik dalgalanmalara karşı çok duyarlı olduğu görülebilir. Otomobil talebinin hangi iktisadi değişkenler tarafından belirlendiği sorusunu ekonometrik analiz

kısmına bırakarak, gelecekteki otomobil talebinin geçmişteki konjonktürel ve mevsimsel dalgalanmalar ile uzun dönemli eğilimin bir uzantısı olacağı varsayımıyla zaman serileri analizi tekniklerinden denediğimiz çeşitli yöntemlerden en iyi sonucu verdiğine inandığımız üstel düzleme yöntemine göre, önümüzdeki 12 yıllık dönem için öngörülen otomobil talebi Şekil 6'da ve Tablo 3'te verilmiştir.



Şekil 9.6: Otomobil Talebi Öngörüsü (2009-2020)

Tablo 9.4: Otomobil Talebi Öngörüsü Değerleri (2009-2020)

DÖNEM	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ocak	26,462	27,101	27,740	28,378	29,017	29656	30294	30933	31571	32210	32849	33487
Şubat	19,020	19,478	19,936	20,394	20,852	21310	21768	22226	22684	23143	23601	24059
Mart	24,461	25,048	25,636	26,224	26,812	27400	27988	28576	29164	29752	30340	30928
Nisan	27,985	28,656	29,327	29,998	30,670	31341	32012	32684	33355	34026	34698	35369
Mayıs	30,801	31,539	32,276	33,013	33,751	34488	35226	35963	36700	37438	38175	38913
Haziran	28,757	29,445	30,132	30,819	31,506	32193	32880	33567	34254	34941	35628	36316
Temmuz	32,370	33,142	33,914	34,685	35,457	36229	37001	37773	38545	39317	40089	40861
Ağustos	28,196	28,867	29,538	30,209	30,880	31551	32222	32893	33564	34235	34906	35577
Eylül	28,277	28,949	29,620	30,292	30,963	31635	32307	32978	33650	34321	34993	35665
Ekim	29,625	30,327	31,030	31,732	32,434	33136	33838	34541	35243	35945	36647	37350
Kasım	32,578	33,348	34,119	34,890	35,661	36431	37202	37973	38743	39514	40285	41056
Aralık	43,732	44,765	45,797	46,830	47,862	48895	49927	50960	51992	53025	54057	55090
TOPLAM	352,263	360,663	369,064	377,464	385,865	394,265	402,666	411,066	419,467	427,867	436,268	444,668
Ortalama	29,355	30,055	30,755	31,455	32,155	32,855	33,555	34,256	34,956	35,656	36,356	37,056

Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) çerçevesinde hazırlanan “Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu”nda yer alan otomotiv sektörü yurtiçi talep projeksiyonuna göre otomobil talebi, her yıl %5.1 oranında sabit bir şekilde artacağı varsayımıyla, aşağıdaki şekilde öngörülmüştür:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Öngörü*	460.000	480.000	505.000	530.000	560.000	590.000	620.000	650.000
Gerçekleşme**	373.219	357.465	305.998	-	-	-	-	-
Sapma	%22	%35	%65	-	-	-	-	-

* Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu, sayfa 72.

** Otomotiv Distribütörleri Derneği verilerine göre.

Gerçekleşen otomobil satışları ile raporda öngörülen otomobil satışları arasında büyük bir fark olduğu hemen fark edilmektedir. Örneğin, 2006 yılında öngörülen değer gerçekleşen değerden %22 fazla iken, 2007 yılında %35 fazla ve 2008’de bu sapma %65 olmuştur. Dolayısıyla, Özel İhtisas Komisyonu raporundaki projeksiyonlardan oldukça aşağıda görülen Tablo 5’teki otomobil talebi öngörülerini son yıllardaki talep azalmasını da dikkate alan uzun dönemli eğilimi yansıtmaktadır. Otomobil talebi ekonomik konjonktürden çok çabuk etkilenmekte, fakat bunu daha sonra telafi ettiği için değişkenlik (oynaklık) yüksek olmaktadır. Bu nedenle, Tablo 5’teki öngörüler istikrarlı bir ekonomi durumunda karşılaşılabilecek talebi göstermektedir.

9.3. OTOMOBİL TALEBİNİN SEGMENTLERE GÖRE DAĞILIMI

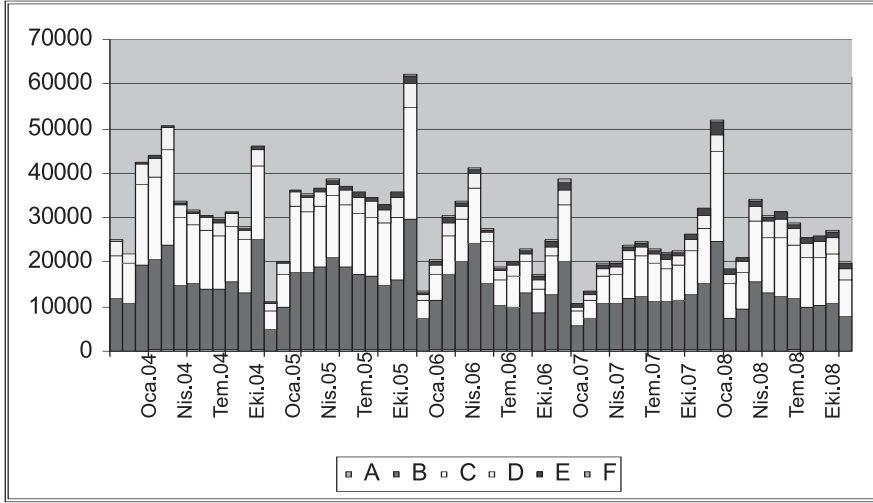
Binek otomobil satış adetleri öngörüsü söz konusu olduğunda ODD tarafından ortaya konan binek otomobil segmentlerine göre satış rakamlarının da incelenmesi uygun olacaktır. ODD tarafından A, B, C, D, E, F segmentleri belirlenmiş, 2004-2008 verileri sağlanmıştır.

Tablo 9.5: ODD Binek Otomobil Segmentleri ve Gövde Tipleri

Segment	Açıklama	Gövde Tipi
A	Mini	A2
B	Entry	B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7
C	Compact	C1, C2, C3, C4, C6, C7
D	Medium	D1, D2, D3, D6, D7
E	Luxury	E1, E2, E3, E4, E6, E7
F	Upper Luxury	F1, F6, F7

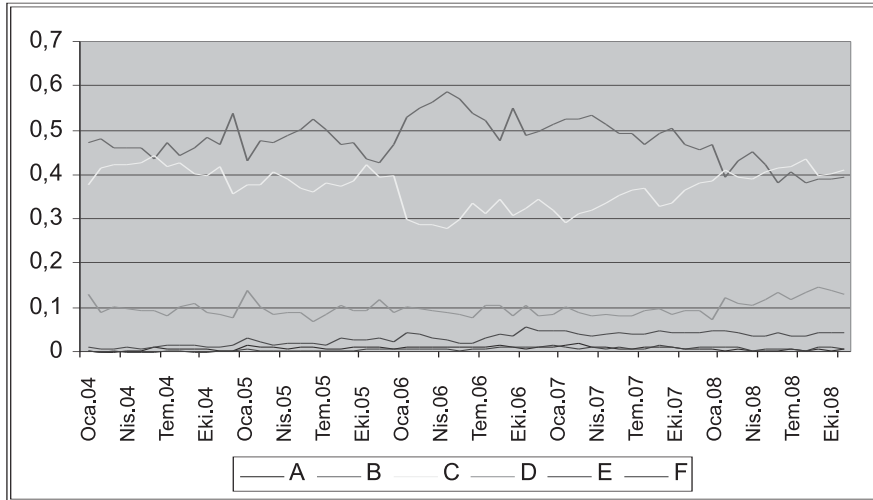
Gövde tiplerindeki kodlama ise Sedan (1), Hatchback (2), Stationwagon (3), MPV (4), CDV (5), Roadster/Coupe/Cabrio (6), SUV (7) şeklinde özetlenmiştir. Talep

istatistiklerinin özetlenmesi gövde tipi yerine ODD segmentlerine göre yapılacaktır.



Şekil 9.7: ODD Segmentlerine Göre Otomobil Satış Adetleri

Yukarıdaki şekilde mevsimsel hareketlerin geçerli olduğu ve Aralık aylarında yüksek satış adetlerine ulaşıldığı görülmektedir. Ancak grafik segmentlere göre daha detaylı incelendiğinde bazı segmentlerdeki araçların toplam içindeki paylarının değişkenlik gösterdiği ortaya çıkmaktadır. Bu durumun daha rahat gözlenmesi için paylarına göre zaman serilerinin incelenmesi uygun olacaktır.



Şekil 9.8: ODD Segmentlerine Göre Payların Gelişimi

Grafikte görüleceği üzere B ve C segmentleri birbirlerinin Pazar paylarından çalmaktadırlar. 2008 yılı itibari ile C segmenti satış adetleri diğerini geçmeye

başlamıştır. Kısa bir döneme ait veriler nedeniyle tam olarak belirlenemese bile D segmenti satışları durağan olmayan dönemlerde artış gösterebilmektedir. Ayrıca, E segmentinde yer alan binek otomobillerin satışlarının artan bir trende sahip olduğu görülmektedir. Bazı türlerdeki trendin önemli olmadığı varsayılır ise yaklaşık son 4 senelik ortalama oranları aşağıdaki gibidir.

Tablo 9. 6: Segmentlerin Ortalama Oranları (%)

Segment	A	B	C	D	E	F
Oran (%)	0,94	47,88	37,23	9,99	3,22	0,75

Yeni kaydolan otomobillerin içinde B segmentiler neredeyse yarı orandadır. C segmentiler ise yaklaşık yüzde 37 civarındadır. Bunu %10 payla D segmenti takip etmektedir.

Gelecekteki pazar paylarının öngörülmesi için rekabet ortamlarında geçiş matrisinin önemi vurgulanmış, olasılıkların belirlenmesinin çoğu zaman anket çalışmalarına dayandıkları gözlenmektedir. Ancak mevcut Pazar paylarından yola çıkılarak incelenen dönem dahilinde talepteki değişiklikleri dikkate alan bir model bir model önerilerek segmentler arasındaki geçişler tahmin edilebilir.

$$\min H(P) = \sum_{t=1}^T \sum_{j=1}^n \varepsilon_{t,j}^2 = \sum_{t=1}^T \sum_{j=1}^n (x_{t,j} - Px_{t-1,j})^2$$

$$\min \sum_{t=1}^T (x_t x_t^T - 2x_t P^T x_{t-1}^T + x_{t-1} P P^T x_{t-1}^T)$$

$$\sum_{j=1}^n p_{t,j} = 1 \quad \text{ve} \quad p_{t,j} \geq 0 \quad \text{bütün } t, j$$

Önerilen model Markov sürecini temel aldığından, bu sürecin genel kısıtlamalarına tabi olacaktır. Ayrıca, elde edilecek sonuçların anlamlı olabilmesi bazı pratik varsayımların sağlanmasına bağlıdır. Modelin varsayımları aşağıda sıralanmıştır.

- Piyasaya yeni markaların girmemesi ve piyasadan ayrılması.
- Rakip olabilecek bütün markaların analize dahil edilmesi.
- Pazar payını kaybeden ürünler için pazarlama tedbirleri alınmayacağı.
- İncelenecek dönem sayısının anlamlılık sınamaları için yeterince ($n \times n + 1$) büyük olması. Bu sınırlama parametre tahmini için gerekli değildir.²⁹⁰

Uygulamada ODD'nin belirlemiş olduğu 6 segmentin Ocak 2004-Ekim 2008 dönemine ait 58 aylık satış payları kullanılmıştır. Bu altı segment arasındaki aylara

göre segment tercihlerinin paylarındaki değişimler incelenecektir.

A segmenti her ay pazarının yaklaşık %15'ini E ve F segmentlerine kaybetmektedir. Buna karşın incelenen 5 sene içerisinde D segmentinden %17, E segmentinden %30 ve F segmentinden yaklaşık %40 tercih geçişi almıştır. B segmentindeki tercihler daha sağlam olup %96 sadık kalınırken, C segmentindeki tercihlerden yaklaşık %7, D ve E segmentlerinden yaklaşık %1'lik geçişler olmaktadır. Uzun dönemde A segmentindeki satış payının daha çok gelişirken, B ve C segmentindeki binek otomobil satış paylarında da gelişmeler olabileceği öngörülmektedir. D, E ve F segmentlerinin payları ise gerileyecek, özellikle D segmentinin aylık satış paylarında %40 düşüşler olabilecektir.

Tablo 9.7: Segmentler Arası Geçiş Matrisi (Aylık)

Alan Segment	A	B	C	D	E	F	
Veren Segment	A	0,8479	0,0000	0,0000	0,0000	0,0498	0,1024
	B	0,0000	0,9568	0,0432	0,0000	0,0000	0,0000
	C	0,0000	0,0675	0,9077	0,0248	0,0000	0,0000
	D	0,1716	0,0096	0,1081	0,4863	0,1141	0,1103
	E	0,2992	0,0114	0,0027	0,0655	0,5278	0,0934
	F	0,3990	0,0000	0,0000	0,0000	0,0652	0,5358

Optimizasyon sonucunda elde edilen geçiş olasılıkları, hata kareler toplamının 0.1106 olması sağlamıştır. Diğer taraftan yaklaşık 5 yıllık bir süre içerisinde çeşitli pazarlama tedbirlerinin alındığı göz önüne alınarak, aşağıdaki 2011 yılı sonuna kadar segmentlerin aylık satış paylarının öngörülmesi yapılmıştır.

Tablo 6' da 2019 yılı Aralık ayı satışlarının yüzdesel dağılımının öngörüsü verilmiştir.

Tablo 9. 7: Aylık Satışların Segmentlere Göre Dağılım Öngörüsü

Yıl	Segment	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
2009	A	0,014	0,015	0,016	0,018	0,019	0,020	0,021	0,022	0,023	0,024	0,025	0,026
	B	0,395	0,394	0,394	0,393	0,392	0,391	0,390	0,388	0,387	0,385	0,383	0,381
	C	0,388	0,382	0,376	0,370	0,365	0,361	0,356	0,352	0,349	0,345	0,342	0,339
	D	0,110	0,108	0,106	0,105	0,105	0,104	0,104	0,103	0,103	0,103	0,103	0,103
	E	0,039	0,039	0,039	0,040	0,040	0,041	0,042	0,043	0,043	0,044	0,045	0,046
	F	0,015	0,016	0,017	0,018	0,019	0,021	0,022	0,023	0,024	0,025	0,026	0,027
2010	A	0,027	0,028	0,029	0,030	0,031	0,032	0,033	0,034	0,035	0,036	0,037	0,038
	B	0,380	0,378	0,376	0,374	0,372	0,370	0,368	0,366	0,364	0,362	0,360	0,358
	C	0,336	0,333	0,330	0,328	0,325	0,323	0,321	0,318	0,316	0,314	0,312	0,310
	D	0,103	0,103	0,103	0,103	0,103	0,104	0,104	0,104	0,104	0,104	0,104	0,105
	E	0,047	0,047	0,048	0,049	0,050	0,050	0,051	0,052	0,053	0,054	0,054	0,055
	F	0,028	0,029	0,030	0,031	0,032	0,033	0,034	0,035	0,036	0,037	0,037	0,038
2011	A	0,039	0,040	0,041	0,041	0,042	0,043	0,044	0,045	0,046	0,047	0,047	0,048
	B	0,355	0,353	0,351	0,349	0,347	0,345	0,343	0,341	0,339	0,338	0,336	0,334
	C	0,308	0,307	0,305	0,303	0,301	0,299	0,298	0,296	0,294	0,293	0,291	0,290
	D	0,105	0,105	0,105	0,106	0,106	0,106	0,106	0,106	0,107	0,107	0,107	0,107
	E	0,056	0,056	0,057	0,058	0,059	0,059	0,060	0,061	0,061	0,062	0,063	0,063
	F	0,039	0,040	0,041	0,042	0,043	0,044	0,044	0,045	0,046	0,047	0,048	0,049

9.4. OTOMOBİL TALEBİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLERİN BELİRLENMESİ

Otomobil talebi bilimsel çalışmalarda ekonomik yönü olduğu kadar sosyolojik, psikolojik ve siyasi yönleri ile de incelenmiştir. Örneğin, Vasconcellos'un²⁹¹ özetlediği bu yaklaşımlara göre, sosyolojik açıdan otomobil güç, statü ve zenginlik simgesidir; Psikolojik bakış açısına göre otomobil sahipliği gençlik ve atletizm, özgüven ve kişisel zevk ile ilişkilendirilmiştir; Siyaset bilimine göre ise otomobil özgürlük ve mahremiyet (privacy) sembolü olarak değerlendirilmiştir. Bu çalışmada, otomobil talebi sadece iktisadi yönden açıklanmaya çalışılmaktadır.

Otomobil talebini etkileyen ekonomik faktörlerin incelenmesinde temelde iki yaklaşım söz konusudur: mikroekonomik analiz ve makroekonomik analiz. Mikroekonomik analizlerde daha çok anket (survey) teknikleri kullanılarak, belirli bir model otomobilin veya belirli bir segmentteki otomobilin talebi fiyat ve tüketici gelirleri yanı sıra, otomobilin sahip olduğu donanım ve algılanan kalitesi, hane halkının sahip olduğu otomobil sayısı vb. ile de açıklanmaya çalışılmıştır²⁹². Ancak şirketlere ilişkin mikro verilerin elde edilmesi ve anket teknikleriyle veri toplanması güç olduğu için daha çok çalışma toplam (aggregate) otomobil talebini zaman

²⁹¹ Vasconcellos, E.A. (1997), "The demand for cars in developing countries", Transportation Research-Part A, 3, 245-258.

²⁹² McCarthy, P.S. (1996), "Market price and income elasticities of new vehicle demands", The Review of Economics and Statistics, 78, 543-547.

serileri verileri ile incelemiştir. Bu tarzda ülkemiz için yapılan ender çalışmalardan biri Alper ve Mumcu'dur²⁹³. Söz konusu çalışmada Türkiye'nin Gümrük Birliğine girdikten hemen sonraki 1996-1999 dönemindeki farklı segmentler ile yurtiçi ve yurtdışında üretilmiş otomobiller için otomobil talebini panel veriler kullanarak incelemiştir. Çalışmamızda ise, Türkiye'de tüm segmentlerin (yerli ve ithal dahil) içinde yer aldığı toplam otomobil talebi 1994-2008 yıllarını kapsayan aylık zaman serileri ile makroekonomik açıdan incelenmektedir.

Genel olarak, her hangi bir ürün için talep modelinde açıklayıcı değişken olarak fiyat ve gelir mutlaka yer almaktadır. Talep teorisine göre herhangi bir mala olan talep diğer koşullar değişmediği sürece, o malın kendi fiyatı ile ters orantılı ve normal mal ise tüketiciler gelirleri ile doğru orantılı bir ilişki içindedir. Zaten birçok talep modellerinin tahmin edilmesinde ana amaç, mal veya hizmet talebinin fiyat ve tüketicilerin gelirlerindeki değişimlere karşı talebin ne kadar duyarlı olduğunu ölçen talep esneklik katsayılarının elde edilmesi olduğu için bu iki değişken her talep modelinde yer almalıdır. Talebi incelenen ürünün özelliğine ve ülke ekonomisinin içinde bulunduğu koşullara göre diğer faktörler bu model içine eklenmektedir.

Türkiye'de farklı segmentler için toplam otomobil talebini etkilediği düşünülen faktörler gerek talep teorisine göre gerekse bu konuda yapılmış olan bilimsel çalışmalar ve Türk ekonomisindeki gelişmeler doğrultusunda, ayrıca otomobil piyasasında otomobil arzı ile ilgili herhangi bir kısıtlama olmadığı varsayımıyla şu şekilde modellenmiştir:

QD = f (P, Y, PA, KSOS, KR, F, DÖVİZ)

Burada kullanılan değişkenler:

QD = Otomobil talebi (Adet)

P = Otomobil ortalama birim fiyatı (reel)

PA = Tamamlayıcı ürün olarak akaryakıt birim fiyatı (reel)

KSOS = Kaydı silinen otomobil sayısı (adet)

KR = Bireysel Kredi Hacmi (reel)

F = Kredi faizi

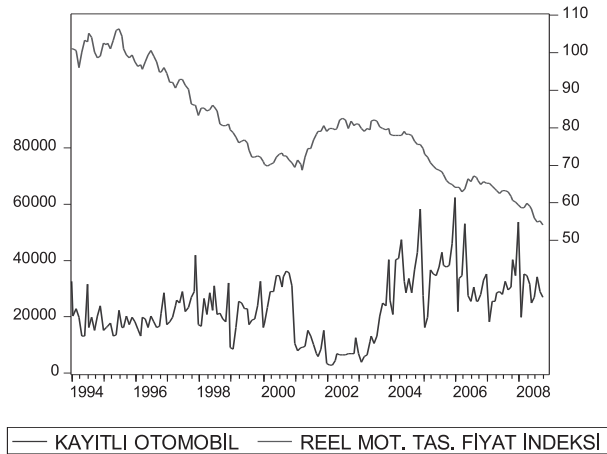
DÖVİZ = Yabancı para / TL (nominal ve reel)

Otomobil talebini ölçmek için otomobil satış verileri kullanılabilir. Ancak bu veriler elimizde olmadığı için Türkiye İstatistik Kurumunun (TÜİK) yayımladığı ve internet ortamında temin edilebilen Ulaştırma İstatistiklerinden elde ettiğimiz aylık kaydı yapılan otomobil sayısı (KOS) verileri (Bkz. Şekil 1) kullanılacaktır. Aylık

otomobil satışları ile kaydı yapılan aylık otomobil sayıları günlük gecikmelerden dolayı bire bir örtüşmeme olasılığı olsa da, otomobil talebini ölçmek için uygun bir veridir. Söz konusu veri TÜİK kaynaklarında 1994 yılından itibaren temin edilebildiği için, bu çalışmada kullanılan aylık veriler, başlangıç dönemi 1994-Ocak ve en son mevcut veri olan 2008-Ekim dönemini kapsayan 178 gözlemden oluşmaktadır. Çalışmada kullanılacak olan matematiksel model ve tahmin yöntemine geçmeden önce, yukarıdaki modelde yer alan değişkenler ile otomobil talebi arasındaki 1994-2008 döneminde nasıl bir etkileşim içinde olduğu aşağıda tek tek incelenmektedir.

9.4.1.Otomobil Talebi ile Otomobil Fiyatı Arasındaki İlişki

Yukarıda açıklandığı gibi, fiyat değişkeni talep modellerinin en önemli değişkenidir. Bu çalışmada, toplam otomobil talebi incelendiği için farklı segmentlere, farklı yakıt türlerine ve donanımlara sahip otomobiller için ağırlıklandırılmış ortalama birim fiyatı kullanılmalıdır. Bu tür bir ortalama fiyat verisi mevcut değildir. Bu nedenle, ortalama fiyatı en iyi temsil edecek veri olarak, TÜİK'in 1994 bazlı toptan eşya fiyat endeksi (TEFE) sektörel hesapları içinde yer alan "Motorlu Taşıtlar Fiyat Endeksi (MTFE)" seçilmiştir. Tüm araçların ağırlıklandırılmış ortalama fiyat endeksini gösteren MTFE nominal otomobil fiyatını temsil etmektedir. Enflasyon etkisinden arındırılmış reel fiyatları elde etmek için 1994 bazlı tüketici fiyatları endeksine (TÜFE) kullanılmıştır. Şekil 10'da yer alan reel aylık fiyat endeksi grafiğinin sağ ölçeğinde gösterilmiştir.

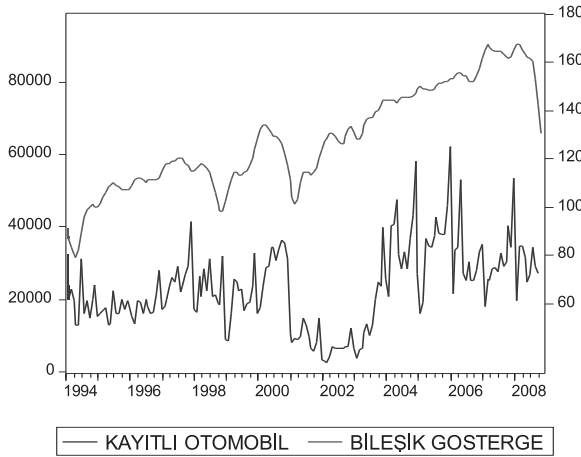


Şekil 9.9: Otomobil Talebi ile Reel Fiyat Endeksi

1994 yılı başında fiyatı 100 kabul edilen ortalama otomobil fiyatı uzun dönemde düşme eğiliminde olmuş, 2008 yılı Ekim ayında yaklaşık 54'e düşerek, ortalama otomobil fiyatı reel anlamda yüzde 46 ucuzlamıştır. Bu dönem boyunca, reel fiyat ile otomobil talebi arasında negatif bir ilişki olduğu, beklentilere uygun olarak gözlemlenmektedir. Örneğin, 2001 yılı başında reel fiyat arttığında, otomobil talebi düşmüş, buna karşılık reel fiyatın daha hızlı düştüğü 2000 ve 2005 yıllarında otomobil talebi artmıştır.

9.4.2. Otomobil Talebi ile Gelir Arasındaki İlişki

Talep modellerinde tüketici gelirinin bir diğer önemli değişken olduğu yukarıda değinilmişti. Bu çalışmada seçilen aylık veriler için kullanılacak gelir verisi maalesef Türkiye'de bulunmamaktadır. TÜİK yalnızca üçer aylık (çeyrek yıllık) frekansta ulusal gelirleri hesaplamaktadır. Bu nedenle, aylık tüketici gelirlerini temsil edebilecek bir değişken olarak Merkez Bankasının hesaplayıp aylık olarak yayımladığı bileşik öncü göstergeler endeksi kullanılmıştır (Şekil 11).



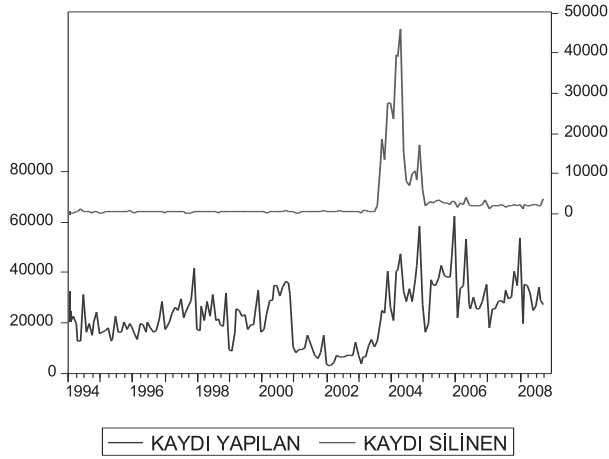
Şekil 9.10: Otomobil Talebi ve Gelir Olarak Bileşik Öncü Göstergeler

Merkez Bankasının toplam yedi farklı seriden oluşturduğu bileşik öncü göstergeler endeksinin gayri safi yurt içi hasıla (GSYİH) serisi ile ne kadar uyumlu olduğu tarafımızca incelenmiş ve özellikle mevsimsellikten arındırılmış GSYİH serisi ile çok güçlü bir korelasyon içinde olduğu bulunmuştur. 1994 ve 2001 kriz dönemleri ile 1998 ve 2008 duraklama dönemlerini, bir başka ifadeyle konjonktürel dalgalanmaları iyi temsil eden bileşik göstergeler ile toplam otomobil talebi arasında, beklentilere uygun olarak, doğru orantılı bir ilişki içinde olduğu

gözlemlenmektedir.

9.4.3. Otomobil Talebi ile Kaydı Silinen Otomobil Sayısı Arasındaki İlişki

Türkiye'deki uygulamalara özgü olarak talep modeline dahil edilen kaydı silinen otomobil sayısı değişkeni özellikle, geçmişte uygulanan ve uygulanması gündemde olan hurda otomobil indiriminin otomobil talebini ne oranda etkilediğini ölçmek amacıyla seçilmiştir.



Şekil 9.11: Otomobil Talebi ve Kaydı Silinen Otomobil Sayısı

1994-2000 yılları arasında aylık ortalama 286 aracın kaydı silinirken, hurda otomobil indiriminin uygulandığı 2003 Ağustos ile 2004 Aralık ayları arasında aylık ortalama 20.105 otomobilin kaydı silinmiştir. Bu dönemde otomobil talebinin de canlandığı görülmektedir. Bu uygulama sonrasındaki 2005-2008 döneminde ise aylık ortalama 2.296 otomobilin kaydı silinmiştir. Hurda araç indiriminin otomobil talebine etkisinin anlamlı olup olmadığı ve anlamlı ise bu etkinin kısa dönemli mi? Yoksa uzun dönemli mi olduğu bu çalışmanın amaçlarından biridir. Türkiye'deki kayıtlı toplam otomobil parkının yaş gruplarına göre dağılımını gösteren Tablo 9 incelendiğinde, toplam kayıtlı otomobillerin %56'sının 10 yaş ve üzeri, yaklaşık %34'ünün 15 yaş ve üzeri olduğu görülmektedir. Bir başka ifadeyle, 2007 sonu itibarıyla Türkiye'deki otomobillerin ortalama yaşı 11,5 yıl dolayındadır ve AB ülkeleri ile kıyaslandığında (Tablo 10) ortalamanın oldukça üzerinde olduğu görülebilir. Bu tablo, Türkiye'de otomobil talebinin önümüzdeki yıllarda daha da artacağını göstermektedir ve hurda otomobil indiriminin bu talebi daha çok canlandırması beklenebilir.

Tablo 9.8: Kayıtlı Otomobil Parkının Yaş Gruplarına Göre Dağılımı (31 Aralık 2007 İtibariyle)

Otomobil Yaşı	Adet	Yüzde Payı
0-5 Yaş Arası	1 671 755	25.8%
5-10 Yaş Arası	1 201 946	18.6%
10-15 Yaş Arası	1 427 961	22.1%
15-20 Yaş Arası	1 207 467	18.7%
20 Yaş ve Üzeri	963 027	14.9%
TOPLAM	6 472 156	100.0%

Kaynak: TÜİK, Ulaştırma İstatistikleri

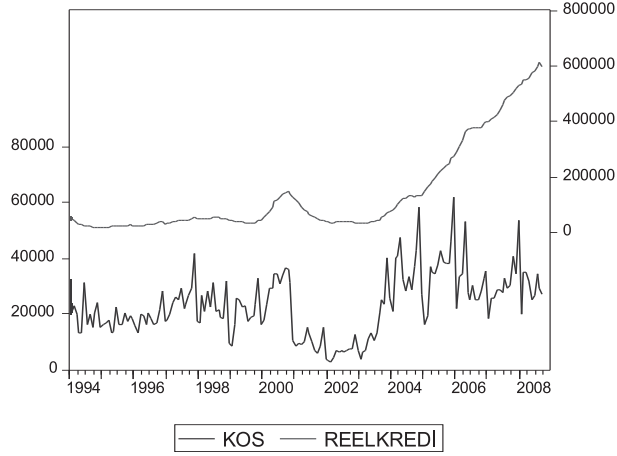
Tablo 9.9: Çeşitli AB Ülkelerinde Ortalama Otomobil Yaşı (2004 Yılı Sonu İtibariyle)

Ülke	Yaş	Ülke	Yaş	Ülke	Yaş	Ülke	Yaş
Avusturya	7.0	İspanya	8.9	İrlanda	7.0	Portekiz	7.5
Belçika	4.9	Finlandiya	7.9	İtalya	8.8	İsveç	7.8
Çek Cum.	6.6	Fransa	6.2	Lüksemburg	2.8	Slovenya	7.5
Almanya	7.8	Yunanistan	13.1	Hollanda	5.8	İngiltere	5.9
Danimarka	7.6	Macaristan	5.4	Polonya	5.8	AB-15	7.5

Kaynak: Avrupa Çevre Ajansı (<http://themes.eea.europa.eu>)

9.4.4. Otomobil Talebi ile Kredi Hacmi Arasındaki İlişki

Otomobil talebinin bir kısmı tüketicilerin bankalardan çektikleri kredilerden karşılanmaktadır. Bu krediler ya taşıt kredisi veya tüketici kredisi şeklindedir. Otomobil talebinin ne kadarının krediler ile karşılandığına ilişkin elimizde bir veri olmamasına rağmen, incelediğimiz 1994-2008 döneminde, kredi kullanımının faiz oranları düzeyine bağlı olarak giderek yaygınlaştığı kanısındayız. Bununla birlikte, özellikle 1990'lı yıllara ait taşıt kredisi verilerine ulaşmak mümkün değildir. Bu çalışmada, taşıt kredisi hacmi yerine, onu da içinde barındıran tüketici kredisi hacmi verileri, enflasyon etkisinden arındırılarak reel olarak kullanılacaktır (Şekil 13).

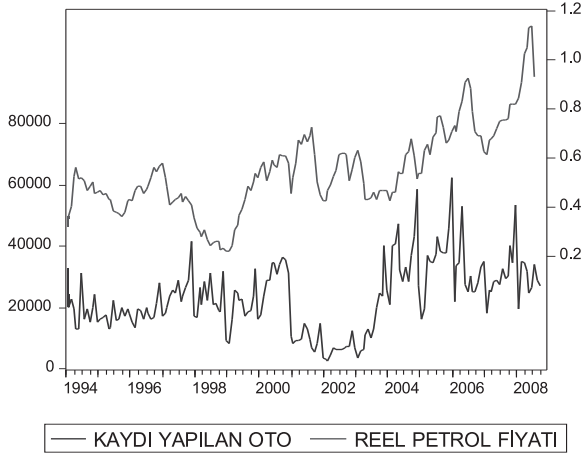


Şekil 9. 12: Otomobil Talebi ile Tüketici Kredisi Hacmi Arasındaki İlişki

Taşıt kredilerinin bir alt kalemi olduğu Reel tüketici kredisi hacmi ile otomobil talebi arasında, beklentilere uygun olarak, pozitif yönlü bir ilişki olduğu şekilden görülmektedir. Ancak tüketici kredileri içinde taşıt kredilerinin payı 2000 yılında %50 dolayında iken, bu oran giderek artan konut kredileri payı nedeniyle 2007 yılında %10 düzeyine kadar düşmüştür.

9.4.5. Otomobil Talebi ile Akaryakıt Fiyatı Arasındaki İlişki

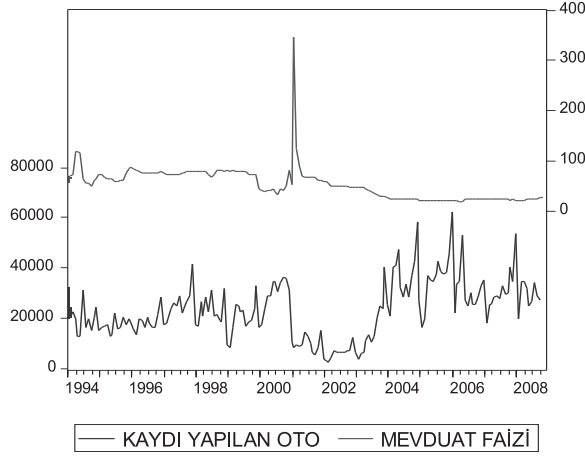
Talep tahmin çalışmalarında incelenen ürünle ilişki olan rakip ve tamamlayıcı malların fiyatları da dikkate alınarak, talebin ilişkili ürün fiyatlarındaki değişime karşı ne kadar duyarlı olduğunu ölçen çapraz fiyat esnekliği katsayısı tahmin edilmeye çalışılır. Akaryakıt ile otomobil arasında tam bir tamamlayıcılık ilişkisi vardır ve akaryakıt fiyatları ile otomobil talebi arasında negatif bir ilişki beklenmektedir. Otomobillerde kullanılan akaryakıt türü olarak başta benzin olmak üzere, motorin (mazot) ve sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG) gelmektedir. Bu üç akaryakıt türünün nispi fiyatları zaman içinde değiştiği için ortak bir gösterge olarak enflasyon etkisinden arındırılmış olarak (reel) ham petrol fiyatını aldık (Şekil 14).



Şekil 9. 13. Otomobil Talebi ile Akaryakıt Fiyatı Arasındaki İlişki

9.4.6. Otomobil Talebi ile Faiz Oranı Arasındaki İlişki

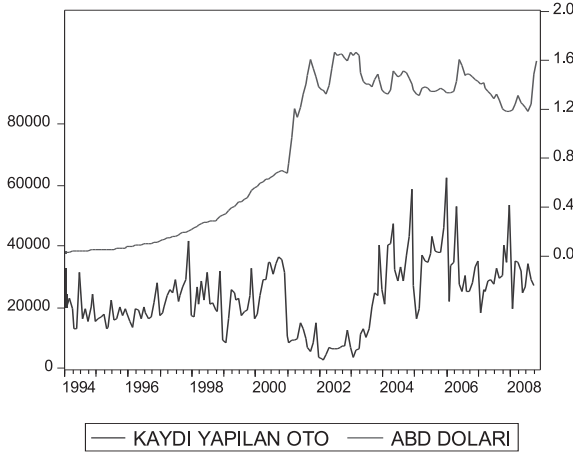
Faiz oranları ile otomobil talebi arasında iki yönlü bir ilişki kurulabilir. Birinci yönden, özellikle otomobil talebini finanse etmek için kullanılan kredi maliyetlerini etkilemesi nedeniyle otomobil talebi üzerinde dolaylı bir etkisi vardır. Yukarıda değinildiği gibi, otomobil satışlarının bir bölümünü tüketiciler banka kredileri ile finanse etmektedirler. Tüketici veya taşıt kredi faizlerinin artması, kredi maliyetlerinin artmasına, dolayısıyla otomobil talebinin azalmasına neden olacaktır. Faizlerin düşmesi ise tam tersi bir etki yaratacaktır. Ancak, daha önce bahsettiğimiz gibi, özellikle 2000’li yılların öncesine ait taşıt kredisi veya tüketici kredisi faiz oranları verileri bulunmamaktadır. İkinci yönden ise, özellikle mevduat faiz oranları otomobil satın almanın bir fırsat maliyeti olarak düşünülebilir. Yüksek reel faiz oranları tüketicilerin harcamayı düşündükleri meblağı faizde değerlendirmeye yönlendirerek, otomobil taleplerini bir süreliğine ertelemelerine yol açabilir. Bu nedenle bu çalışmada aylık nominal mevduat faizi hem kredi faizlerinin hem de fırsat maliyetinin bir göstergesi olarak kullanılacaktır (Şekil 15).



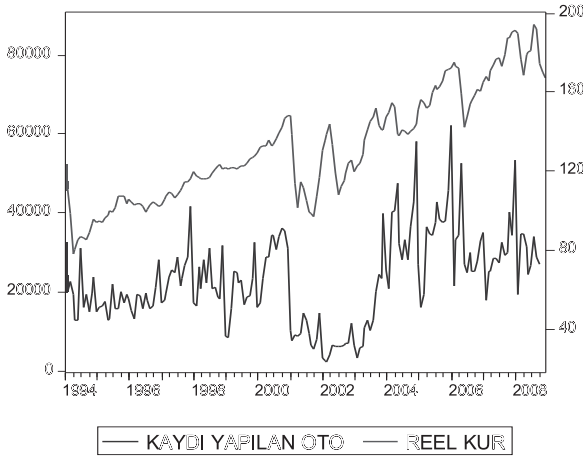
Şekil 9.14: Otomobil Talebi ile Faiz Oranı Arasındaki İlişki

9.4.7. Otomobil Talebi ile Döviz Kuru Arasındaki İlişki

Türkiye’de satılan otomobillerin önemli bir bölümü ithal edilen otomobiller oluşturmaktadır. Yerli-ithal oranı yıldan yıla değişse de örneğin Otomotiv Distribütörleri Derneğinin verilerine göre 2008 yılında Türkiye’de satılan her 3 otomobilden 2’si ithal üründür. Bu nedenle döviz kurundaki değişmeler otomobil fiyatını doğrudan etkilediği gibi, yedek parça ve akaryakıt fiyatlarını da etkilediği için otomobil talebini dolaylı olarak da etkileyebilmektedir. Döviz kurundaki değişimin otomobil talebi üzerinde olası etkilerini ölçebilmek için nominal (cari) ABD Doları/TL döviz kuru (Şekil 16), ayrıca Merkez Bankasının çeşitli döviz kurlarından enflasyon etkisi arındırılarak hesapladığı reel efektif kur endeksi (Şekil 17) ayrı ayrı modelde sınanacaktır.



Şekil 9.15: Otomobil Talebi ile Nominal Döviz Kuru Arasındaki İlişki



Şekil 9.16: Otomobil Talebi ile Reel Döviz Kuru (TL/USD) Arasındaki İlişki

9.5. MODELİN TAHMİNİ VE SONUÇLAR

Yukarıda değişkenleri açıklanan talep modeli, esneklik katsayılarının doğrudan tahmin edilebilmesi için uygulamada yaygın olarak kullanılan logaritmik doğrusal model şeklinde kullanılacaktır.

$$\ln Q_D = \beta_0 + \beta_1 \ln P_t + \beta_2 \ln Y_t + \beta_3 \ln PA_t + \beta_4 \ln KSOS_t + \beta_5 \ln KR_t + \beta_6 \ln F_t + \beta_7 \ln USD_t + u_t$$

Burada, Q_D = otomobil talebi olarak kaydı yapılan aylık otomobil sayısı, P = otomobil ortalama birim fiyatı olarak reel olarak hesaplanmış motorlu taşıtlar fiyat

endeksi, PA = tamamlayıcı ürün olarak akaryakıt birim fiyatını temsilen reel olarak hesaplanmış aylık petrol fiyatı, KSOS = kaydı silinen aylık otomobil sayısı (adet), KR= tüketici kredileri hacminin reel değeri, F = mevduata uygulanan aylık faiz oranı, USD= aylık nominal ABD Doları/TL döviz kurudur. Yukarıda açıklandığı gibi, nominal döviz kuru yerine reel efektif döviz kuru endeksi de dönüşümlü olarak modele dahil edilecektir. Denkleme ayrıca bir deterministik trend değişkeni ile mevsimsel dalgalanmaları temsil eden mevsimsel kukla değişkenler de ilave edilecektir.

Talep modellerinin tahmininde son yıllarda yaygın olarak kullanılmaya başlayan, bağımlı değişkenin önceki dönemlere ait gecikmeli değerleri ile bağımsız değişkenlerin cari ve gecikmeli değerlerini de modelde kullanan otoregresif dağılımlı gecikme (ARDL) modeli tercih edilmiştir²⁹⁴. Özellikle, Pesaran ve Shin (1999)²⁹⁵ ve Pesaran vd. (2001)²⁹⁶ önerdiği yaklaşım kullanılarak, modelde yer alan seriler arasında uzun dönemli bir ilişki (eşbütünleşme) olup olmadığı sınır testi ile sınanabildiği gibi, hem kısa dönemli etkiler hem de uzun dönemli denge ilişkisindeki katsayılar elde edilebilmektedir. Bu yaklaşımın bir diğer üstünlüğü ise modelde yer alan serilerin durağan olup olmaması önemli değildir, çünkü sınır testi her iki duruma göre yapılabilmektedir.

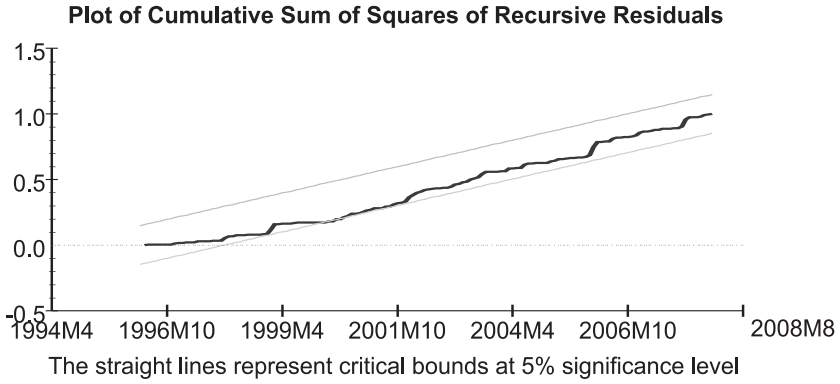
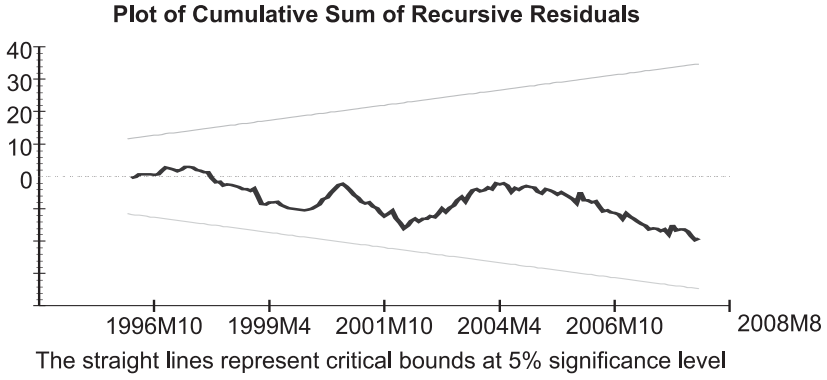
Yukarıdaki model ve çok sayıda farklı kombinasyonları ayrı ayrı tahmin edilmiş ve aylık mevduat faiz oranı (F), aylık tüketici kredileri reel hacmi (KR) ve reel efektif döviz kuru endeksi değişkenlerinin istatistiksel olarak anlamlı olmadığı görülerek modelden çıkartılmıştır. Yeni model yeniden tahmin edilmiş ve sınamalar yapılmıştır. Ek-1'de gösterilen tahmin ve test sonuçlarına göre modelde yer alan değişkenler arasında uzun dönem ilişkisi (hem t-oranı hem de F-oranı testlerine göre) %1 anlamlılık düzeyinde bulunmuştur. Bu bulgudan hareketle modelin enformasyon kriterleri ışığında ARDL tahmini elde edilmiştir (EK-2). Tahmin edilen modelde sadece reel akaryakıt fiyatını temsil eden değişken %10 düzeyinde, diğerleri %5 düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı çıkmıştır. Tahmin edilen modelin tahmin hatalarının (kalıntılarının) aşağıda verilen stabilite testleri değerleri %95 güven sınırları içinde olduğu için, tahmin edilen katsayıların örneklem dönemi

²⁹⁴ Altınay, G. (2007), "Short-run and long-run elasticities of import demand for crude oil in Turkey", *Energy Policy*, 35(11), 5829-5835.

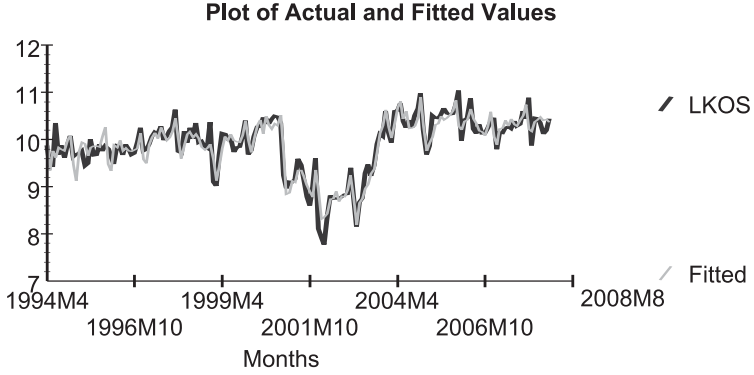
²⁹⁵ Pesaran, M.H., Shin, Y., (1999), An autoregressive distributed lag modelling approach to cointegration analysis. In: Storm, S. (Ed.), *Econometrics and Economic Theory in the 20th Century: the Ragnar Frisch Centennial Symposium*, Cambridge Univ. Press, Cambridge, pp. 1-31. Chapter 11.

²⁹⁶ Pesaran, M.H., Shin, Y., Smith, R. (2001), "Bounds testing approaches to the analysis of level relationships" *Journal of Applied Econometrics*, 16, 289-326.

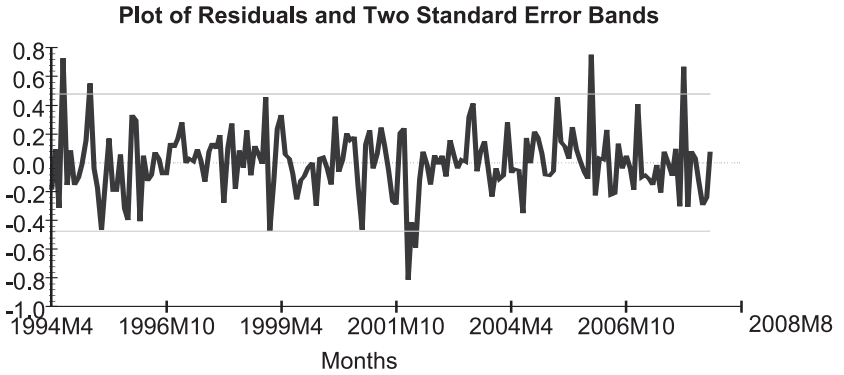
boyunca istikrarlı olduğu söylenebilir.



Tahmin edilen ve gerçek otomobil talebi değerleri aşağıdaki grafikte gösterilmiştir. Uyumun oldukça iyi olduğu tahmin hatalarının gösterildiği diğer grafikten de görülebilir.



ARDL tahminlerinden elde edilen değerler kısa dönem esneklik katsayılarını göstermektedir:



Tablo 9.10: Kısa Dönem Esneklik Katsayıları

Fiyat Esnekliği	-1.96
Gelir Esnekliği	1.99
Akaryakıt Fiyat Esnekliği	-0.16
Hurda Araç Esnekliği	0.15
Döviz Kuru Esnekliği	-0.14

Bu sonuçlara göre otomobil talebinin fiyat ve gelir esneklikleri elastiktir. Başka bir ifadeyle otomobil talebi fiyat ve gelirdeki değişimlere karşı duyarlıdır. Örneğin, reel otomobil fiyatı %1 arttığında otomobil talebi kısa dönemde yaklaşık %2

azalmakta, reel tüketici geliri %1 arttığında ise talep kısa dönemde %2 artmaktadır. Sıfıra yakın çıkan diğer esneklik katsayılarının inelastik oldukları görülmektedir. Örneğin, akaryakıt fiyatlarında %1'lik artışın, otomobil talebini kısa dönemde yaklaşık %0.2 (binde 2) azaltacağı; Kaydı silinen hurda otomobil sayısında %1'lik artışın, otomobil talebini kısa dönemde %0.15 artıracığı; ABD Doları/TL kurunda %1'lik artışın, otomobil talebini kısa dönemde %0.14 azaltacağı öngörülmektedir. Bu sonuçlara göre, kısa dönemli otomobil talebinin en çok fiyat ve gelirdeki değişimlere karşı duyarlı olduğu söylenebilir.

Yukarıda ARDL modeli ile tahmin edilen katsayıların uzun dönemli değerleri de aynı derecedeki ARDL ile elde edilmiş ve sonuçlar EK-3'te gösterilmiştir. Tahmin edilen uzun dönem esneklik katsayıları (%10 düzeyinde anlamlı olan reel akaryakıt fiyatı hariç) %1 düzeyinde bile istatistiksel olarak anlamlıdır. Ayrıca beklendiği gibi uzun dönemde esneklik katsayılarının daha elastik olduğu görülmektedir:

Tablo 9.11: Uzun Dönem Esneklik Katsayıları

Fiyat Esnekliği	-4.58
Gelir Esnekliği	4.64
Akaryakıt Fiyat Esnekliği	-0.39
Hurda Araç Esnekliği	0.35
Döviz Kuru Esnekliği	-0.34

Kısa dönemde fiyat ve gelir değişimlerine duyarlı olan otomobil talebinin uzun dönemde bu değişimlere daha duyarlı hale geldiği öngörülmektedir. Örneğin, otomobil reel fiyatlarında yapılacak %1'lik indirim otomobil talebini uzun dönemde %4.6, tüketici reel gelirindeki %1'lik artış ise uzun dönemde talebi %4.6 artırması beklenmektedir. Akaryakıt fiyat, hurda araç ve döviz kuru esneklikleri uzun dönemde kısa döneme göre büyüse de, genel olarak inelastik oldukları görülmektedir.

9.6. DEĞERLENDİRME

Bu çalışmada kullanılan ekonometrik analizin sonuçları genel olarak değerlendirildiğinde şu çarpıcı sonuçlar ortaya çıkmaktadır:

- Otomobil talebini en çok etkileyen iki faktör olarak otomobilin reel fiyatı ve tüketicilerin reel gelirleri bulunmuştur.
- Otomobil fiyatını etkileyen en önemli unsurlardan biri otomobil satışlarından alınan vergilerdir. Vergilerde yapılacak küçük indirimler bile otomobil satışlarını büyük oranda etkileyebilecektir. Bu anlamda geçici olarak uygulanan hurda

araç indirimi reel fiyatların indirilmesi anlamına geleceği için kısa dönemli çözüm olarak düşünülebilir. Fakat uzun dönemli ve kalıcı bir talep artışı için örneğin katma değer vergisi ve/veya özel tüketim vergisi oranlarında da indirimle gidilmesi uygun olacaktır.

- Devletin vergi gelirleri açısından bakıldığında bile vergi oranlarının makul oranlarda düşürülmesi, yüksek fiyat esnekliğine sahip otomobil talebi nedeniyle devletin vergi geliri kaybına uğramayacağı söylenebilir.
- Dayanıklı tüketim malı olan otomobilin talebinin doğası gereği istikrarsız olduğu yüksek gelir esnekliği katsayısı ile de teyit edilmiştir. Tüketicilerin reel gelirindeki azalış otomobil talebini önemli oranda azalttığı gibi, gelirlerdeki artışta otomobil talebini önemli ölçüde artırabilmektedir. Tüketici gelirleri ekonomik konjonktür tarafından etkilenmekle birlikte, orta sınıfın güçlenmesine yönelik politikalar ile uzun dönemde daha kalıcı talep artışı sağlanabilir.

9.7. NİHAİ SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME

Bu çalışmada ele alınan konular itibarıyla Türkiye’de otomobil talebini etkileyen en önemli faktör otomobil fiyatlarıdır. Canlı bir otomobil talebi olmasına karşın tüketici gelirlerinin mevcut fiyatlar seviyesinde daha fazla otomobil talep etmesine imkân yoktur. Gelişmiş ekonomilerdeki bin kişiye düşen otomobil talebinin ülkemizde çok gerilerde kalmasının temel nedeni tüketici gelirlerinin düşük olmasıdır.

Otomobil fiyatlarının üzerinde uygulanan katma değer vergisi ile özel tüketim vergisi oranları dünyanın birçok ülkesiyle kıyaslandığında ciddi oranda yüksektir. Bu oranda vergiler uygulanması nedeniyle otomobil fiyatlarının ulaştığı seviye yine gelişmiş ülkelerle kıyaslandığında çok yüksektir. Bu noktada potansiyel talebin reel talebe dönüşmesi için mutlaka otomobil fiyatlarının daha düşük seviyelere çekilmesi gerekmektedir.

Otomobil üreticilerinin daha düşük fiyatlardan otomobil satması rekabet koşulları nedeniyle mümkün değildir. Fiyat rekabeti nedeniyle düşük kâr marjlarına razı olan otomobil markalarının fiyatlara daha da düşürmeleri zor görünmektedir. Bu durumda otomobil fiyatlarının üzerindeki yüksek oranlı vergiler üzerinde düzenleme yapılması kaçınılmazdır.

Vergi oranlarının düşürülmesinin vergi gelirleri üzerinde olumsuz etki yaratacağı varsayımının yanlış olduğu yine çalışmamızda yer alan hesaplamalardan net bir şekilde görülmektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde vergi oranlarının

düşürülmesi ekonomik canlanmayı sağladığı gibi vergi gelirlerinde de artış yaratmaktadır.

Hurda piyasasına bağlı olarak bir hurda teşvikinin çıkarılmasının da yaratacağı katma değer yukarıda verilen tablolarda açık olarak görülmektedir. İkinci gündem maddesi hurda piyasasının kurulmasına yönelik çalışmalardır. Bu konuda önerilen modelin, demir çelik sektörü, plastik sektörü, kimyasal atık sektörü ve benzeri atık işleyen sektör aktörleriyle bir araya gelinerek geliştirilmesi ve kamuoyuna sunulması gerekmektedir.

Karbon emisyonlarında Kyoto Protokolü'nün imzalanması nedeniyle taahhüt edilen oranlarda bir indirim sağlanması da ekonomik ömrünü tamamlamış araçların piyasadan çekilmesiyle mümkün olabilmektedir. Bir başka gündem maddesi olarak hurda araçların piyasadan çekilmesinin yarattığı etkinin başta Çevre Bakanlığı olmak üzere ilgili kuruluşlara anlatılması düşünülmelidir.

Otomobil piyasasının gelişmesi toplam satışların 1. milyon üzerinde gerçekleşmesi ticaretin organizasyonu ile ilgili olarak yatırım ve istihdam artışı sağlayacaktır. Servis ve satış organizasyonunun 1 milyon üzerinde bir araç satışına yönelik olarak düzenlenmesi yeni satış sonrası hizmet istasyonları ile satış noktalarının oluşturulması ile ilgili olarak yeni yatırımların yapılmasını sağlayacaktır. Ayrıca ek istihdam olanakları da yaratılacaktır.

Sektörün daralmasının yaratacağı işsizlik sigortası ve eksik çalışma ödeneği ödemeleri de dikkate alındığında otomotiv sektöründe talep sorununun çözülmesinin önemi ortaya çıkmaktadır.

KAYNAKÇA

- Akdoğan, A. (2002). "Kamu Maliyesi", Gazi Kitabevi ,Sekizinci Baskı , Ankara.
- Alper, C. E. and Mumcu, A. (2007), "Interaction between price, quality and country of origin when estimating automobile demand: the case of Turkey", **Applied Economics**, 39, 1789-1796.
- Altınay, G. (2007), "Short-run and long-run elasticities of import demand for crude oil in Turkey", **Energy Policy**, 35(11), 5829-5835.
- Aslan, İ.Y. (2004). Rekabet Hukuku Bakımından Dikey Anlaşmalar, Bursa.
- Aslan, İ.Y. (2004). Otomotiv Sektöründe Rekabet Hukku ve Politikaları, Bursa.
- Babaoğlu, M. ve Şener, A. (2007). "Tüketici Yazıları", Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
- Baykan, R. (2005). "Tüketici Hukuku Mevzuatına İlişkin Yorum-eleştiri-Öneri", İstanbul Ticaret Odası, İstanbul.
- Chakravorty, Uncertainty in U.S. Auto Industry Puts Pressure on Suppliers, International Herald Tribune, Eylül 2008.
- Çepel, N.& Ergün,C.,2005 "Küresel Isınma ve Küresel İklim Değişimi", TEMA Vakfı Kütüphanesi ([www.tema.org.tr/Cevre Kutuphanesi](http://www.tema.org.tr/Cevre/Kutuphanesi))
- Durmuş, M. (2002). "ÖTV Çıkarken", Yaklaşım Dergisi, Sayı: 114.
- Erel C., (2008). "Kyoto Protokolü Işığında Havacılık Çevre Etkileri ve Önlemler" www.kojenerasyon.com/dosyalar/Kyoto.pdf
- Field, F.R. (1994). "A System View of Recycling", Automobile Recycling Policy: Findings and Recommendations, Prepared for The Automotive Industry Boards of Governors, World Economic Forum. Davos.
- Gremminger, M., Miersch, G. (2001). "Commission acts against Duales System Deutschland AG for the abuse of a dominant position", CPN, No:2
- Hofmann, DJ, Butler, JH, Dlugokencky, EJ, Elkins, JW, Masarie, K, Montzka, SA & Tans, P. (2006), Global and regional drivers of accelerating CO₂ emissions, Tellus Ser., B 58, 614-619.
- İnan, M. (2008). Motorlu Taşıtlar Muhafiyeti Tebliği, Rekabet Forumu.
- Kadıoğlu, M., (2007). "Küresel iklim Değişimi ve Türkiye", Güncel Yayıncılık.
- Katircioğlu, E. (2006). Otomotiv Sektöründe Rekabet Hukuk ve Politikaları, Bursa.
- Kienapfel, P. ve Miersch, G. (2006). "Competition issues in waste management systems", Competition Policy Newsletter (CPN), No 1.

Kızılot, Ş., KILIÇ, C. VE MÜDERRİSOĞLU, O.(2006). “AB YOLUNDA MALİ DÜNYAMIZ”, TISK YAYINI.

Kızılot, Ş. ve Çomaklı, Ş.E. (2004). “Vergi Kayıp ve Kaçaklarının Kayıtdışı Ekonomi İlişkisi ve Boyutlarının Mevzuat Açısından Değerlendirilmesi”, **19. Maliye Sempozyumu, Türkiye’de Vergi Kayıp ve Kaçakları ve Önlenmesi Yolları**, Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayını.

Korkmaz, E. (1982). “Vergi Yapısı Ve Gelişimi”, İstanbul Üniversitesi Yayın No: 2989, Gür-Ay Matbaası, İstanbul.

McCarthy, P.S. (1996), “Market price and income elasticities of new vehicle demands”, **The Review of Economics and Statistics**, 78, 543-547.

Pesaran, M.H., Shin, Y., (1999), **An autoregressive distributed lag modelling approach to cointegration analysis**. In:Storm, S. (Ed.), *Econometrics and Economic Theory in the 20th Century: the Ragnar Frisch Centennial Symposium*, Cambridge Univ. Press, Cambridge, pp. 1-31. Chapter 11.

Pesaran, M.H., Shin, Y., Smith, R. (2001), “Bounds testing approaches to the analysis of level relationships” **Journal of Applied Econometrics** ,16, 289-326.

Seinfeld, H., (1986) “Atmospheric Chemistry, and Physics of Air Pollution”, Wiley, New York

Soylu, S., (2007). “Estimation of Turkish Road transport emissions”, *Energy Policy*, Volume 35, Issue 8, Pages 4088-4094.

Soruşbay, C., Karayolu Ulaşımından Kaynaklanan Karbon Dioksit Emisyonlarının Çevreye Etkisi ve Kontrolü, IX. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu, TMMOB, Makina Mühendisleri Odası, Bursa, 27 - 28 Mayıs 2005.

Soruşbay, C. (2008) ‘Karayolu ulaşımından kaynaklanan Karbondioksit Emisyonların Çevreye etkisi ve Kontrolü’ Mühendis ve Makine, Cilt:48, Sayı: 564.

Soruşbay, C., Ergeneman, M. and Pekin, M.A., Control of Greenhouse Emissions Resulting from the Transport Sector in Turkey, International Conference on Environment : Survival and Sustainability, ESS2007, Near East University, Nicosia, Northern Cyprus, 19-23 February 2007.

Şafak, M. (1991). “GELİR VERGİSİ TARİFEMİZ VE BİR ÖNERİ”, **VERGİ DÜNYASI DERGİSİ**, SAYI: 113.

Şahan, Ö. (2005). **Yaklaşım Dergisi**, Yıl 12, Sayı: 147.

Talu, N., AB Kentsel Çevre Politikaları ve Türkiye’de Durum, TMMOB Çevre

Sempozyumu, Çevre Politikaları (129-155) 8-9 Haziran 2007.

Turan, S. (1993). "Vergi Teorisi ve Politikası, Filiz Kitabevi, İstanbul.

Türkeş M., 2003. "Türkiye - İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi İlişkileri.

<http://www.meteor.gov.tr/2003/arge/iklimdegis/iklimdegis10.htm>

Ulueren M., (2001) "Küresel Isınma BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi ve KYOTO Protokolü"<http://www.mfa.gov.tr/turkce/grupe/ues-3/KureselIsınmaBMiklimveKYOTO.htm>

Vasconcellos, E.A. (1997), "The demand for cars in developing countries", **Transportation Research-Part A**, 3, 245-258.

Yetilmezsoy, K., (2006). "Uçaklardan Kaynaklanan Emisyonların Çevresel Etkileri"

<http://www.uted.org/dergi/2006/subat/ucaklardankaynaklanan.htm>

AB Komisyonu, 22.3.1967 tarih ve 67/67/EEC sayılı Tüzük, 1967.

AB Komisyonu, 12.12.1984 tarih ve 123/85 sayılı Tüzük, 1985.

AB Komisyonu, 28.6.1995 tarih ve 1475/95 sayılı Tüzük, 2002.

Almanya Federal Çevre, Doğal Kaynaklar ve Nükleer Güvenlik Bakanlığı internet sitesi, http://www.bmu.de/english/waste_management/downloads/doc/35563.php

Birleşmiş Milletler Çevre Programı (BMÇP) Finans Girişimi, Sürdürülebilirlik için Sigorta Liderler neden ve nasıl yapıyor? Sigortacılık Çalışma Grubu Başlangıç Raporu, Mayıs 2007.

Case C-125/05 VW-Audi Forhandlerforeningen, acting on behalf of Vulcan Silkeborg A/S v Skandinavisk Motor Co. A/S.

COM(97) 23 Final,

COM(1999) 752 Final.

COM (2003) 250 Final.

COM(2006) 406 Final.

Commission decision of 16 October 2003, ARA, ARGEV, ARO, OJ L 75,2004, p. 59.

Commission Decision of 17 September 2001, DSD, OJ L 319, 2001, p. 1. Commission

Decision of 15 June 2001, Evo Emballages, OJ L 233, 2001, p. 37. Commission decision of 20 April 2001, DSD, OJ L 166, 2001, p.1.

Commission Notice- Guidelines on the applicability of Article 81 of the EC Treaty to horizontal cooperation agreements, OJ C 3, 2001, p.2.

Commission Decision of 20 April 2001, DSD, OJ L 166, 2001, p.1. Ayrıca bkz. Michale

GREMMINGER, Gerald MIERSCH, "Commssion acts against Duales System Deutschland AG for the abuse of a dominant position", CPN, No:2, 2001, s. 27.

Commission decision 2008/763/EC establishing, pursuant to Directive 2006/66/EC of the European Parliament and of the Council, a common methodology for the calculation of annual sales of portable batteries and accumulators to end- users.

Commission Evaluation Report on the Operation of Regulation, (EC) No. 1400/2002 Concerning Motor Vehicle Distribution and Servicing, 2002.

Commission decision of 20 April 2001, DSD, [OJ L 166, 2001].

Commission Decision of 15 June 2001, Evo Emballages, [OJ L 233, 2001].

Commission Decision of 17 September 2001, DSD, [OJ L 319, 2001].

Commission Decision of 30 October 2001 on the waste disposal system for car wrecks implemented by the Netherlands, [OJ 2002 L 68/18].

Commission decision of 16 October 2003, ARA, ARGEV, ARO, [OJ L 75,2004].

Commission Decision 2008/763/EC establishing, pursuant to Directive 2006/66/EC of the European Parliament and of the Council, a common methodology for the calculation of annual sales of portable batteries and accumulators to end- users.

Commssion Decision of 1 August 2008 amending Annex II to Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles. (2008/689/EC)

Commission Notice- Guidelines on the applicability of Article 81 of the EC Treaty to horizontal cooperation agreements, OJ C 3, 2001.

Council Directive 75/439/EEC of 16 June 1975 on the disposal of waste oils, OJ L 194, 25.01.1975. Söz konusu direktif 1987/101/EEC, OJ L 42, 12.02.1987, 91/692/EEC, OJ L 377, 31.12.1991, 2000/76/EC, OJ L 332, 28.12.2000 sayılı direktifler ile tadil edilmiştir.

Council Directive 70/156/EEC of 6 February 1970 on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers. [OJ L 042, 23.02.1970]

Council Directive 75/439/EEC of 16 June 1975 on the disposal of waste oils, [OJ L 194, 25.01.1975].

Council Directive 75/442/EEC of 15 July 1975 on waste. [OJ L 194, 25.07.1975]

Council Directive 92/61/EEC of 30 June 1992 relating to the type approval of two or three Wheel motor vehicles. [OJ L 225, 10.08.1992]

Çevre ve Orman Bakanlığının PCB ve PCT İçeren Atıkların Kontrolü Yönetmeliği.

Çevre Durum Raporu, (2007), TMMOB Çevre Sempozyumu, Çevre Politikaları, 8-9

Haziran 2007, Ankara.

Decision 2003/138/EC [OJ L 53 of 28.02.2003] Commission Decision of 27 February 2003 establishing component and material coding standards for vehicles pursuant to Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles.

Decision 2001/753/EC [OJ L 282 of 26.10.2001] Commission Decision of 17 October 2001, concerning a questionnaire for Member States' reports on the implementation of Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles.

Decision 2005/293/EC [OJ L 94 of 13.04.2005] Commission Decision of 1 April 2005 laying detailed rules on the monitoring of the re-use/recovery and re-use/recycling targets set out in Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles.

Decision 2002/151/EC [OJ L 50 of 21.2.2002] Commission Decision of 19 February on minimum requirements for the certificate of destruction issued in accordance with Article 5(3) of Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles.

Decision 2001/753/EC [OJ L 282 of 26.10.2001] Commission Decision of 17 October 2001, concerning a questionnaire for Member States' reports on the implementation of Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles.

Decision 2002/151/EC [OJ L 50 of 21.2.2002] Commission Decision of 19 February on minimum requirements for the certificate of destruction issued in accordance with Article 5(3) of Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles.

Decision 2003/138/EC [OJ L 53 of 28.02.2003] Commission Decision of 27 February 2003 establishing component and material coding standards for vehicles pursuant to Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles.

Decision 2005/293/EC [OJ L 94 of 13.04.2005] Commission Decision of 1 April 2005 laying detailed rules on the monitoring of the re-use/recovery and re-use/recycling targets set out in Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles.

Deloitte, Future Drivers of The China Automotive Industry, 2006.

DG Competition Paper concerning issued of competition in waste management systems.

Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of life vehicles, OJ L 269/34, 21.10.2000, art. 2.

Directive 2002/96/EC of the European Parliament and of the Council of 27 January 2003 on waste electrical and electronic equipment (WEEE), OJ L 37, 2003, p. 24.

Directive of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of-life vehicles [OJ L 269 of 21.10.2000].

Directive 2006/12/EC of the European Parliament and of the Council of 5 April 2006 on Waste. Council Directive 75/442/EEC of 15 July 1975 on waste. [OJ L 194, 25.07.1975, p. 39-41]. DG Competition Paper concerning issues of competition in waste management systems.

Directive 2006/66/EC of the European Parliament and of the Council of 6 September 2006 on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators and repealing Directive 91/157/EEC. Council Directive 91/151/EEC of 18 March 1991 on batteries and accumulators containing certain dangerous substances [OJ L 78 26.03.1991]

Directive 94/62/EC of the European Parliament and Council of 20 December 1994 on packaging and packaging waste, OJ L 365, 1994, p. 10. Söz konusu direktif 2004/12/EC sayılı direktif ile tadil edilmiştir. 2004/12/EC of the European Parliament and Council of 11 February 2004, OJ L 47, 2004, p. 26.

Directive 94/62/EC of the European Parliament and Council of 20 December 1994 on packaging and packaging waste, OJ L 365, 1994, p. 10. Söz konusu direktif 2004/12/EC sayılı direktif ile tadil edilmiştir. 2004/12/EC of the European Parliament and Council of 11 February 2004, [OJ L 47, 2004].

Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of life vehicles, [OJ L 269/34, 21.10.2000].

Directive 2002/96/EC of the European Parliament and of the Council of 27 January 2003 on waste electrical and electronic equipment (WEEE), [OJ L 37, 2003].

Directive 2005/64/EC of the European Parliament and of the Council of 26 October 2005 on the type-approval of motor vehicles with regard to their re-usability, recyclability and recoverability and amending Council Directive 70/156/EEC.

Directive 2006/12/EC of the European Parliament and of the Council of 5 April 2006 on Waste.

Directive 2006/66/EC of the European Parliament and of the Council of 6 September 2006 on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators and repealing Directive 91/157/EEC. Council Directive 91/151/EEC of 18 March 1991 on batteries and accumulators containing certain dangerous substances [OJ L 78 26.03.1991]

Directive 2008/12/EC of the European Parliament and of the Council of 11 March 2008 amending Directive 2002/66/EC on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators, as regards the implementing powers conferred the Commission.

Directive 2008/103/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2006/66/EC on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators as regards placing on the market.

Distribution and Servicing of Motor Vehicles in the European Union, Commission Regulation (EC) No: 1400/2002 of July 2002, on the application of Article 81(3) of the Treaty to Categories of Vehicle Agreements and Concerted Practice in Motor Vehicle Sector, Explanatory Brochure, s.59.

EEA Report: No1/2008. Climate for a transport change Term 2007: indicators tracking transport and environment in the European Union ISSN 1725-9177.

EMEP/CORINAIR 2007 Emission Inventory Guidebook, Road Transport Report. 2007.

Environment 2010: Our Future, Our Choice, The Sixth Environment Action Programme, COM, 2001.

European Parliament Policy Department, Economic and Scientific Policy Study, End of Life Vehicles (ELV) Directive, An assesment of the current state of implementation by Member States, IP/A/ENVI/FWC/2006-172 Lot 1/C1/SC2, IP/A/ENVI/ST/2006-29, PE 385.625.

European Automobile Manufacturers Association, The Automobile Industry Pocket Guide, 2008

Infomag, "Yüksek Benzin Fiyatları ve Zayıf Ekonomik Koşullar Nedeniyle Küresel Otomobil Satışları Düşmeye Devam Ediyor", Aralık 2008.

Institut für Kraftfahrwesen Aachen, Final report, Do motor vehicle suppliers give independent operators effective access to all technical information as required under the EC competition rules applicable to the motor vehicle sector?, Ekim 2004.

International Federation of Automotive Aftermarket Distributors, BER 1400/2002/EC Opportunities for Independent Automotive Parts Distributors&Other Independent Aftermarket Operators, s.7.

IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories, 2006.

İTO, Otomotiv Sektör Raporu, 2008.

İTO, Otomobil Sanayi Sektörü Raporu, Şubat 2003.

İTO, "Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Otomotiv Sektörü Rehberi", İstanbul, 2003.

Japan Automobile Manufacturers Association, The Motor Industry of Japan, 2008.

Kayıtdışı Ekonomiyle Mücadele Stratejisi Eylem Planı (2008-2010), www.gib.gov.tr.

OECD, "REVENUE STATISTICS 1965-2006".

PwC, "Will You Have The Curve?", Global Automotive Perspectives 2008.

PwC, Global Automotive Financial Review, Industry Outlook: A Focus on BRIC, 2006.

Regulation (EC) No 715/2007 on Type Approval of Motor Vehicles with Respect to Emissions from Light Passenger and Commercial Vehicles and on Access to Vehicle Repair and Maintenance Information.

Rekabet Kurulu, 06-45/571-155 sayılı "Otokar" kararı, 2006.

Rekabet Kurulu, 07-30/297-113 sayılı "Porsche" kararı, 2007.

Rekabet Kurulu, 07-83/1003-388 sayılı "Çelik Motor" kararı, 2007.

Rekabet Kurulu, 08-50/3738-294 sayılı "Hyundai Önaraştırma" kararı, 2008.

Rekabet Kurulu, 07-59/684-240 sayılı "Hyundai Assan Muafiyet" kararı, 2007.

Rekabet Kurulu, 08-50/740-296 sayılı "Volvo Muafiyet" kararı, 2008.

Rekabet Kurulu, 07-78/973-373 sayılı "Miks Makine" kararı, 2007.

Rekabet Kurulu, 08-50/738-294 sayılı "Hyundai Assan Önaraştırma" kararı, 2008.

Rekabet Kurulu, 06-77/1004-288 sayılı "Würth-Henkel-İxel" kararı, 2006.

Rekabet Kurulu, 07-29/265-96 sayılı "OYDER" kararı, 2007.

Rekabet Kurulu, 07-09/49-16 sayılı "Scania İlk İnceleme" kararı, 2007.

Rekabet Kurulu, 08-47/670-263 sayılı "Toyotasa Önaraştırma" kararı, 2008.

Rekabet Kurulu, 07-30/297-113 sayılı "Porsche Muafiyet" kararı, 2007.

Rekabet Kurulu, 07-77/917-351 sayılı "Chrysler" kararı, 2007.

Rekabet Kurulu, 08-28/323-107 sayılı "Otokar İlk İnceleme" kararı, 2008.

Rekabet Kurulu, 08-33/425-151 sayılı "Otokar İlk İnceleme" kararı, 2008.

Rekabet Kurulu, 08-28/325-108 sayılı "İsotlar" kararı, 2008.

Rekabet Kurulu, 08-33/422-148 sayılı "Şampiyon Filtre" kararı, 2008.

Report from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on the implementation of directive 2000/53/EC on the end-of-life vehicles for the period 2002-2005 [COM (2007 618) final- Not Published in the Official Journal]

Report from the Commission to the Council and the European Parliament of 16 January

2007 on the targets contained in Article 7(2)(b) of Directive 2000/53/EC on end-of-life vehicles (COM(2007) 5 final- Not Published in the Official Journal)

Resmi Gazete, “*Ayıplı Malın Neden Olduğu Zararlardan Sorumluluk Hakkında Yönetmelik*”, 25137 Sayılı Resmi Gazete, 2003.

Resmi Gazete, “*Etiket, Tarife ve Fiyat Listeleri Yönetmeliği*”, 25137 Sayılı Resmi Gazete, 2003.

Resmi Gazete, “*Garanti Belgesi Uygulama Esaslarına Dair Yönetmelik*”, 25138 Sayılı Resmi Gazete, 2003.

Resmi Gazete, “*Kampanyalı Satışlara İlişkin Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik*”, 25137 Sayılı Resmi Gazete, 2003.

Resmi Gazete, “*Sanayi Mallarının Satış Sonrası Hizmetleri Hakkında Yönetmelik*”, 25138 Sayılı Resmi Gazete, 2003.

Resmi Gazete, “*Tanıtma ve Kullanma Kılavuzu Esaslarına Dair Yönetmelik*”, 25138 Sayılı Resmi Gazete, 2003.

Resmi Gazete, “*Ticari Reklam ve İlanlara İlişkin İlkeler ve Uygulama Esaslarına Dair Yönetmelik*”, 25138 Sayılı Resmi Gazete, 2003.

Resmi Gazete, “*Tüketici Sorunları Hakem Heyetleri Yönetmelik*”, 25186 Sayılı Resmi Gazete, 2003.

Resmi Gazete, “*Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar Hakkında Yönetmelik*”, 25137 Sayılı Resmi Gazete, 2003.

Resmi Gazete, “*Ürünlerin Piyasa Gözetimi ve Denetimine Dair Yönetmelik*”, 24643 Sayılı Resmi Gazete, 2002.

Resmi Gazete, “*Yeni Binek Otomobillerin Yakıt Ekonomisi ve CO₂ Emisyonu Konusunda Tüketicilerin Bilgilendirilmesine İlişkin Yönetmelik*”, 25330 Sayılı Resmi Gazete, 2003.

Resmi Gazete, “*4077 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun*”, 22221 Sayılı Resmi Gazete, 1995.

Resmi Gazete, AB Komisyonu'nun 13.12.1974 tarihli *Bayerische Motoren Werke AG* Kararı, 1975.

Resmi Gazete, “*4703 Sayılı Ürünlere İlişkin Teknik Mevzuatın Hazırlanması ve Uygulanmasına Dair Kanun*”, 24459 Sayılı Resmi Gazete, 2001.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü, “2007

Yılı Faaliyet Raporu”, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Ankara, 2008, S 143.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, “*2007 Faaliyet Raporu*”, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Ankara, 2008.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, İklim Değişikliği Özel İhtisas Komisyonu Raporu”,
<http://www.ekutup.dpt.gov.tr/cevre/oik548.pdf>

Scotiabank Global Auto Report

Statistics Canada, CANSIM

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 2007.

TMMOB Metalürji Müh. Odası, Alüminyum Komisyonu, Alüminyum Raporu, (2008)
www.iso.org.tr/tr/Documents/MKRaporlar/aluminyum.pdf

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, 2007.

United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) 2008, National reports- GHG Inventories (Annex I) www.unfccc.com (10 Aralık 2008)

WTO, International Trade Statistics, 2008.

URL 1. www.cevreorman.gov.tr “İklim Değişikliği Birinci Ulusal Bildirimi” (2007) T.C.Çevre ve Orman Bakanlığı. (5 Aralık 2008, 17:51)

URL 2. http://www.tema.org.tr/CevreKutuphanesi/Kuresellsinma/pdf/EM_Konu_12.pdf, 14 Kasım 2008, 14:51.

URL 3.

http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=98391&KTG_KOD=151, 12 Aralık 2008, 10:38.

URL 4. http://ec.europa.eu/research/transport/news/article_2566_en.html

URL 5. http://ec.europa.eu/research/transport/issues_challenges/greening_en.cfm

URL 6. <http://www.vcacarfueldata.org.uk/information/cars-and-carbon-dioxide.asp>.

URL 7. http://en.wikipedia.org/wiki/European_emission_standards, 16 Aralık 2008, 11:29.

URL 8. <http://www.vcacarfueldata.org.uk/information/cars-and-fuel-options.asp>

URL9. <http://www.geridonusum.org/haberler/ab-hurda-otomobilleri-geri-donusturecek.html>

- URL 10 : http://www.prtr.org/prtr/Workshops/Workshop_Inventories_Oct_2006/Presentation_20061002_METZLER_TR.pdf
- URL 11. <http://www.plastik-tr.com/>, 24 Aralık 2008, 14:46.
- URL 12. <http://www.mmoistanbul.org/yayin/tesisat/102/6/>, 15 Aralık 2008, 15:53.
- URL 13:
www.direct.gov.uk/en/Motoring/OwningAVehicle/HowToTaxYourVehicle/DG_4022118
- URL 14: <http://www.cevreonline.com/atik2/pcbpct.htm>
- URL 15: <http://europa.eu/scadplus/leg/en/s15002.htm>
- URL 16:<http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l21225.htm>,
- URL 17: http://ec.europa.eu/environment/waste/elv_index.htm.
- URL 18: <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l21202.htm>,
- URL 19: <http://ec.europa.eu/environment/waste/batteries/index.htm>.
- URL 20: http://ec.europa.eu/environment/waste/oil_index.htm,
- URL 21: <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l21206.htm>.
- URL 22: Oto Satışlarında 15 Yılın En keskin Düşüşü Yaşandı, <http://cnnturk.com>.
- URL 23: Macaristan'da Otomotiv Can Çekişiyor, <http://cnnturk.com>.
- URL 24: Belçika'da Otomobil Satışları Krize Rağmen Rekor Kırdı, <http://hurriyetoto.com>.
- URL 25: www.sanayi.gov.tr
- URL 26: <http://www.rekabet.gov.tr/dosyalar/teblig/teblig33.doc>
- URL 27:
http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/news.html
- URL 28:
http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/cases/decisions.html
- URL 29:
http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/cases/decisions.html
- URL 30: <http://www.cevreonline.com/atik2/pcbpct.htm>

URL 31:

http://www.bmu.de/english/waste_management/downloads/doc/35563.php

URL 32: <http://ec.europa.eu/environment/waste/batteries/index.htm>

URL 33: http://ec.europa.eu/environment/waste/elv_index.htm.

URL 34: http://ec.europa.eu/environment/waste/oil_index.htm,

URL 35: <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l21202.htm>,

URL 36: <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l21206.htm>.

URL 37: <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l21225.htm>,

URL 38: <http://europa.eu/scadplus/leg/en/s15002.htm>

EK-1 Eşbütünleşme Sınır Testi Sonuçları

Dependent Variable: (LnQ

Method: Least Squares

Date: 01/23/09 Time: 22:03

Sample(adjusted): 1994:02 2008:08

Included observations: 175 after adjusting endpoints

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LnQ(-1)	-0.468591	0.068698	-6.820994	0.0000
LnKSOS(-1)	0.159679	0.034254	4.661583	0.0000
LnY(-1)	1.718894	0.371711	4.624276	0.0000
LnP(-1)	-2.253227	0.469305	-4.801195	0.0000
LnUSD(-1)	-0.189699	0.046840	-4.049964	0.0001
LnPA(-1)	-0.162382	0.091908	-1.766793	0.0793
(LnKSOS	0.196775	0.044830	4.389372	0.0000
(LnY	1.520383	1.089655	1.395289	0.1650
(LnP	-1.076992	1.499473	-0.718247	0.4737
(LnPA	0.000373	0.271834	0.001371	0.9989
(LnUSD	0.056082	0.507673	0.110468	0.9122
C	6.097023	2.431250	2.507773	0.0132
T	-0.008186	0.002377	-3.444267	0.0007
S2	-0.024759	0.100266	-0.246934	0.8053
S3	0.380874	0.112129	3.396756	0.0009
S4	0.353458	0.104982	3.366837	0.0010
S5	0.361387	0.106084	3.406622	0.0008
S6	0.288086	0.107405	2.682237	0.0081
S7	0.485757	0.098036	4.954880	0.0000
S8	0.351626	0.097507	3.606170	0.0004
S9	0.371576	0.100445	3.699307	0.0003
S10	0.376211	0.100528	3.742354	0.0003
S11	0.462246	0.099318	4.654185	0.0000
S12	0.611862	0.103712	5.899636	0.0000

R-squared	0.594790	Mean dependent var	0.000308
Adjusted R-squared	0.533070	S.D. dependent var	0.367099
S.E. of regression	0.250847	Akaike info criterion	0.198833
Sum squared resid	9.501565	Schwarz criterion	0.632861
Log likelihood	6.602079	F-statistic	9.636807
Durbin-Watson stat	2.243181	Prob(F-statistic)	0.000000

Wald Test:

Equation: Untitled

Null Hypothesis: C(1)=0
C(2)=0
C(3)=0
C(4)=0
C(5)=0
C(6)=0
F-statistic
8.266456
Probability
0.000000
Chi-square
49.59873
Probability
0.000000

EK-2 Modelin ARDL Tahmini

Autoregressive Distributed Lag Estimates

ARDL(2,0,0,0,3) selected based on Akaike Information Criterion

Dependent variable is LnQ

173 observations used for estimation from 1994M4 to 2008M8

Regressor	Coefficient	Standard Error	t-Ratio	[Prob]
LnQ(-1)	.39325	.074896	5.2506	[.000]
LnQ(-2)	.17919	.071793	2.4959	[.014]
LnKSOS	.14812	.029547	5.0129	[.000]
LnY	1.9856	.38714	5.1288	[.000]
LnPA	-.16475	.090121	-1.8281	[.070]
LnP	-1.9593	.43815	-4.4717	[.000]
LnUSD	.58289	.44707	1.3038	[.194]
LnUSD(-1)	-1.5749	.71439	-2.2045	[.029]
LnUSD(-2)	1.8833	.72176	2.6093	[.010]
LnUSD(-3)	-1.0356	.45113	-2.2956	[.023]
C	3.0547	2.4777	1.2329	[.220]
T	-.0086706	.0022681	-3.8229	[.000]
S2	-.14129	.10596	-1.3335	[.184]
S3	.32173	.10902	2.9512	[.004]
S4	.40849	.10231	3.9925	[.000]
S5	.41911	.096434	4.3461	[.000]
S6	.27778	.092789	2.9937	[.003]
S7	.46677	.092829	5.0283	[.000]
S8	.35609	.090377	3.9400	[.000]
S9	.34119	.095068	3.5889	[.000]
S10	.36553	.094096	3.8846	[.000]
S11	.45985	.093573	4.9143	[.000]
S12	.64177	.092867	6.9106	[.000]

R-Squared .86745 R-Bar-Squared .84801
S.E. of Regression .23904 F-stat. F(22, 150) 44.6210[.000]
Mean of Dependent Variable 9.8841 S.D. of Dependent Variable .61315
Residual Sum of Squares 8.5712 Equation Log-likelihood 14.4459
Akaike Info. Criterion -8.5541 Schwarz Bayesian Criterion -44.8169
DW-statistic 2.0751

Test of Serial Correlation of Residuals (OLS case)

Dependent variable is LKOS

List of variables in OLS regression:

LKOS(-1) LKOS(-2) LKSOS LIND LRPETTL

LRMTSIN LUSD LUSD(-1) LUSD(-2) LUSD(-3)

C T S2 S3 S4

S5 S6 S7 S8 S9

S10 S11 S12

173 observations used for estimation from 1994M4 to 2008M8

Regressor Coefficient Standard Error T-Ratio[Prob]

OLS RES(- 1) -.23467 .22860 -1.0265[.306]

OLS RES(- 2) .027436 .13167 .20837[.835]

Lagrange Multiplier Statistic CHSQ(2)= 1.4819[.477]

F Statistic F(2, 148)= .63935[.529]

EK-3 ARDL Modelinin Uzun Dönem Katsayıları

Estimated Long Run Coefficients using the ARDL Approach

ARDL(2,0,0,0,0,3) selected based on Akaike Information Criterion

Dependent variable is LKOS

173 observations used for estimation from 1994M4 to 2008M8

Regressor	Coefficient	StandardError	T-Ratio	[Prob]
LKSOS	.34642	.053667	6.4550	[.000]
LIND	4.6440	.86101	5.3936	[.000]
LRPETTL	-.38532	.20710	-1.8606	[.065]
LRMTSIN	-4.5824	.73985	-6.1937	[.000]
LUSD	-.33754	.085527	-3.9466	[.000]
C	7.1444	5.3712	1.3301	[.185]
T	-.020279	.0050860	-3.9873	[.000]
S2	-.33045	.24925	-1.3258	[.187]
S3	.75246	.31719	2.3723	[.019]
S4	.95539	.32979	2.8970	[.004]
S5	.98023	.30479	3.2161	[.002]
S6	.64968	.24897	2.6095	[.010]
S7	1.0917	.28550	3.8238	[.000]
S8	.83284	.25136	3.3133	[.001]
S9	.79798	.26174	3.0488	[.003]
S10	.85491	.27330	3.1281	[.002]
S11	1.0755	.29516	3.6438	[.000]
S12	1.5010	.33923	4.4247	[.000]

İNCELEMEDE KULLANILAN DEĞİŞKENLER ve DEĞERLERİ

Tarih	FAİZ	KOS	KSOS	TUFE	TUKREDİ	USD	RPetTLRKUR	
BÖG	1994M01	56.35	32266	133	64.5	37839	0.0152	0.3167122.9
91	1994M02	68.67	19963	127	68.7	32075	0.0177	0.3569110.4
87	1994M03	71.42	22471	61	72.7	31715	0.0206	0.3948 98.1
83	1994M04	116.14	19432	341	89.7	29062	0.0318	0.5191 78
80	1994M05	118.71	12637	273	97.1	27338	0.0336	0.5538 80.2
79	1994M06	114.53	12610	938	99	24951	0.0317	0.5106 85.3
82	1994M07	64.46	31037	358	102.1	21913	0.0310	0.5118 86.4
89	1994M08	54.46	15936	322	105	20927	0.0317	0.5012 85.9
96	1994M09	54.37	19455	267	111.5	20807	0.0339	0.4642 85
99	1994M10	49.74	14851	162	119.6	21247	0.0349	0.4768 88.9
100	1994M11	59.79	19820	317	127.2	21961	0.0363	0.4943 93.2
101	1994M12	61.79	23811	191	136.1	23997	0.0374	0.4480 95.7
100	1995M01	73.06	15096	120	145.7	25264	0.0401	0.4581 93.6
100	1995M02	71.87	15973	137	152.8	26121	0.0410	0.4641 94.8
101	1995M03	64.64	16506	265	159.7	27967	0.0416	0.4463 93.9
104	1995M04	62.28	17372	415	169	30089	0.0422	0.4505 96.1
106	1995M05	62.83	12620	293	174.6	31985	0.0428	0.4245 97.9
108	1995M06	62.35	13238	415	179.1	35988	0.0431	0.4277 99.5
109	1995M07	58.3	22044	371	184.6	39806	0.0443	0.3778 99.2
110	1995M08	58.7	15696	245	192.6	35272	0.0466	0.3743100.9
109	1995M09	60.8	15790	318	207.4	48258	0.0476	0.3675107.3
108	1995M10	60.21	19868	215	220.5	49841	0.0499	0.3586 107
107	1995M11	73.81	17174	438	230.9	53507	0.0522	0.3721106.7
107	1995M12	83.66	19281	555	239.6	59842	0.0566	0.4213103.1
107	1996M01	85.3	18073	197	259.5	55841	0.0603	0.4254105.4
107	1996M02	83.35	15274	117	271.2	54639	0.0639	0.4230 104
109	1996M03	80.53	13012	372	286.4	58177	0.0682	0.4611102.8
111	1996M04	76.86	19378	257	305.6	63249	0.0727	0.4811103.6
112	1996M05	75.76	18946	414	319.4	71742	0.0764	0.4800103.4
112	1996M06	75.61	15848	243	327.5	78051	0.0795	0.4523101.8
111	1996M07	75.5	19825	275	334.5	83150	0.0825	0.4690 99.3
110	1996M08	75.64	17747	217	350.4	90242	0.0848	0.4782100.4
111	1996M09	75.44	15853	213	371.9	97609	0.0887	0.5159102.4
111	1996M10	75.04	16277	311	396	130862	0.0936	0.5558104.1
111	1996M11	75.53	21009	234	416.5	143421	0.0982	0.5398103.1
111	1996M12	76.06	27988	316	430.7	158416	0.1044	0.5632101.7
112	1997M01	73.59	17130	138	456	117458	0.1115	0.5715102.6

115	1997M02	71.39	17693	293	481.8	143177	0.1185	0.5164	105.4
117	1997M03	70.81	19707	276	507.8	169214	0.1245	0.4775	107.1
118	1997M04	70.95	23560	210	541.4	188810	0.1308	0.4047	109.1
118	1997M05	70.74	25645	273	566.8	218745	0.1368	0.4165	108.2
119	1997M06	70.51	24666	278	583.1	250957	0.1438	0.4264	106.1
119	1997M07	70.6	28900	373	619.6	266657	0.1528	0.4298	108
120	1997M08	75.64	21681	208	658	282661	0.1629	0.4482	110
120	1997M09	75.9	23334	148	706.1	306572	0.1698	0.4125	111.3
120	1997M10	76.14	26542	162	764.9	334026	0.1776	0.4370	114
118	1997M11	78.17	28805	169	815.6	367474	0.1866	0.4235	114.6
117	1997M12	78.27	41445	255	857.5	432174	0.1991	0.4039	115.9
115	1998M01	78.19	17028	272	919.4	429122	0.2111	0.3471	119.3
115	1998M02	77.83	16384	305	960	438146	0.2226	0.3076	117.4
116	1998M03	77.54	26130	307	1001.3	462039	0.2348	0.2939	116.2
117	1998M04	77.83	20635	199	1048	473017	0.2447	0.2755	116.1
118	1998M05	76.98	28143	375	1084.7	496280	0.2515	0.3010	115.7
117	1998M06	72.54	22306	322	1111.1	537708	0.2602	0.2608	115.5
116	1998M07	65.98	30943	250	1148.4	587318	0.2676	0.2362	116.3
114	1998M08	70.54	20633	232	1193.8	623558	0.2731	0.2524	118.5
110	1998M09	79.66	21066	168	1274	660490	0.2745	0.2586	121.1
106	1998M10	78.98	18731	249	1351.1	668094	0.2781	0.2571	122.5
101	1998M11	80.25	18200	320	1409.1	683732	0.2937	0.2192	122.8
98	1998M12	78.51	31644	318	1455.4	699158	0.3061	0.2286	120.9
98	1999M01	79.01	8893	194	1525.3	662997	0.3212	0.2163	121.5
102	1999M02	78.28	8207	225	1573.7	627074	0.3410	0.2141	121.2
107	1999M03	79.01	15827	278	1637.5	617061	0.3605	0.2387	121.8
111	1999M04	77.69	25274	270	1717.2	607410	0.3785	0.3034	121.8
114	1999M05	77.66	24642	226	1767.7	617347	0.3941	0.3184	121
114	1999M06	77.13	22334	337	1825.2	635303	0.4115	0.3638	121.5
113	1999M07	76.9	22803	348	1894.9	640831	0.4256	0.3871	122.4
113	1999M08	77.18	16765	240	1974.6	636451	0.4343	0.4238	122.1
114	1999M09	71.94	18513	341	2092.8	655340	0.4521	0.4768	124.1
115	1999M10	71.03	18889	324	2225.2	672164	0.4662	0.4622	126.1
117	1999M11	70.45	23372	256	2318.7	753976	0.4954	0.4947	126.4
120	1999M12	72.11	32555	301	2456.6	1004315	0.5255	0.5307	127.3
124	2000M01	41.85	15955	220	2575.9	1066510	0.5443	0.5174	128.6
128	2000M02	41.54	17271	295	2671.3	1358474	0.5627	0.5563	131.5
132	2000M03	38.47	23333	177	2749.3	1711964	0.5792	0.5769	132.4
134	2000M04	38.85	28749	286	2813.2	2068665	0.5948	0.5025	132.9
134	2000M05	38.82	28828	351	2875.6	2567463	0.6166	0.5384	135.7

ÖNÜMÜZDEKİ ON YILLIK PERSPEKTİFTE OTOMOTİV TİCARETİ SEKTÖRÜNÜN YOL HARİTASI,
POTANSİYEL FIRSATLAR NE OLMALI, ÇÖZÜM VE ÖNERİLER

132	2000M06	43.51	34284	241	2895.1	3113939	0.6150	0.5881	132.3
130	2000M07	36.08	34223	478	2960.1	3444226	0.6266	0.5676	133.5
129	2000M08	30.71	30498	339	3024.4	3790526	0.6445	0.5530	135.9
129	2000M09	42.53	33838	331	3117.4	4230722	0.6625	0.6111	139
128	2000M10	41.49	36022	632	3214	4504501	0.6759	0.6029	142.4
126	2000M11	48.91	35506	270	3333.3	4805858	0.6829	0.6024	146.5
122	2000M12	81.2	30966	527	3415.5	4602942	0.6760	0.5742	147.6
117	2001M01	51.54	10266	300	3501.1	4355389	0.6703	0.4480	148.1
111	2001M02	344.1	7824	152	3564.1	4177389	0.7495	0.5152	138.4
104	2001M03	124.44	8942	133	3780.5	3892573	0.9531	0.5729	113.5
101	2001M04	90.23	8845	322	4171.2	3605957	1.1974	0.6675	101.2
103	2001M05	69.91	9410	256	4382	3416154	1.1277	0.6493	114.2
110	2001M06	67.06	14621	395	4519.3	3181330	1.2087	0.6907	111.8
114	2001M07	67.32	12861	514	4627.5	2943048	1.3161	0.6621	105.1
114	2001M08	66.25	9583	358	4763.5	2790924	1.3951	0.6877	98.9
114	2001M09	65.94	6482	402	5044	2681106	1.4633	0.7190	98.5
113	2001M10	64.6	5409	453	5350.3	2517587	1.5964	0.6101	96.6
114	2001M11	60.7	8039	499	5576.4	2418724	1.5194	0.4959	107.4
116	2001M12	59.78	14735	789	5756.2	2336850	1.4482	0.4435	116.3
120	2002M01	58.72	3283	474	6062.4	2189181	1.3672	0.4192	130.3
124	2002M02	57.97	2691	359	6168.7	2140429	1.3480	0.4196	135.8
127	2002M03	53.66	2364	298	6242.1	2092362	1.3525	0.4615	138.4
128	2002M04	49.63	4043	389	6370.4	2092780	1.3135	0.4867	143.8
130	2002M05	48.22	6695	506	6407.3	2224243	1.3861	0.5180	133.4
130	2002M06	48.42	6209	654	6444.7	2351190	1.5177	0.5444	118.9
129	2002M07	48.73	6320	403	6537.6	2403813	1.6497	0.6097	107.6
127	2002M08	48.73	6231	274	6680.4	2448373	1.6346	0.6164	112.2
126	2002M09	48.84	6526	282	6912.7	2528504	1.6423	0.6171	115.2
126	2002M10	48.84	6857	416	7139.9	2584608	1.6469	0.6073	119
129	2002M11	45.55	6893	271	7347.8	2673183	1.6043	0.5047	123.7
132	2002M12	45.18	12079	528	7468.6	2266048	1.5792	0.5492	125.4
133	2003M01	45.4	6438	383	7661.9	2440914	1.6545	0.5975	119.2
131	2003M02	45.45	3462	171	7834.9	2446184	1.6243	0.6264	122.7
128	2003M03	45.56	5849	593	8077.8	2477339	1.6539	0.5782	123.5
128	2003M04	44.84	6337	638	8246.5	2531794	1.6237	0.4912	127.9
130	2003M05	41.94	10790	502	8377	2632699	1.4890	0.4258	135.8
134	2003M06	39.62	12904	451	8362.6	2862453	1.4183	0.4279	140.6
136	2003M07	37.75	10086	333	8331.4	3066406	1.3964	0.4301	145.1
137	2003M08	34.43	12650	1892	8344.3	3308634	1.3976	0.4557	147.2
137	2003M09	31.72	19914	11958	8502.6	3759532	1.3715	0.4282	151.5

139	2003M10	28.14	24503	18387	8623.6	4342728	1.4236	0.4597	142.9
140	2003M11	27.9	23416	13397	8762.6	4883341	1.4718	0.4641	140.5
142	2003M12	27.84	39868	27309	8839.5	5833254	1.4285	0.4594	140.6
144	2004M01	26.06	25506	27593	8904.7	6421618	1.3465	0.4594	147
144	2004M02	24.16	20651	23289	8953.9	6852856	1.3252	0.4217	149.1
144	2004M03	22.6	40015	39279	9033.3	7877563	1.3156	0.4537	154.3
144	2004M04	22.49	40434	39142	9086.2	9007436	1.3495	0.4538	152.5
144	2004M05	22.9	47240	45956	9120.9	10083866	1.4999	0.5406	138.2
143	2004M06	23.11	32181	15312	9109.4	10772461	1.4885	0.5338	137.5
144	2004M07	23.35	28072	7911	9129	10942786	1.4473	0.5323	140.5
145	2004M08	23.55	33079	6858	9181.8	11763825	1.4697	0.6114	140.1
145	2004M09	22.49	28198	9655	9268.2	12081996	1.4972	0.6201	138.1
145	2004M10	22.48	36512	10318	9474.2	12064585	1.4837	0.6741	139.9
145	2004M11	22.61	42711	8323	9620.3	12333779	1.4443	0.6058	141.2
146	2004M12	21.81	58129	16994	9663.3	12542550	1.3962	0.5108	143.2
147	2005M01	20.89	26949	5742	9747.64	12515950	1.3500	0.5309	150.6
149	2005M02	19.78	15907	1705	9781.17	14022939	1.3102	0.5316	156
150	2005M03	19.43	19248	2533	9820.72	15652803	1.3050	0.6259	154.7
149	2005M04	19.26	36605	2987	9926.39	16934259	1.3535	0.6500	151.8
149	2005M05	19.37	34716	2653	10033.32	18316856	1.3651	0.6063	153.3
148	2005M06	20.33	34282	2926	10079.6	19502968	1.3547	0.6765	159.5
148	2005M07	20.41	37376	3071	10065.43	20914218	1.3327	0.6958	163
149	2005M08	20.31	42668	2802	10168.74	22225575	1.3366	0.7621	160.9
150	2005M09	20.47	38177	2599	10308.92	23545989	1.3342	0.7655	162.2
151	2005M10	20.14	37557	2388	10505.42	25037821	1.3512	0.7189	165.7
151	2005M11	20.07	37819	2292	10634.65	26226023	1.3537	0.6565	170.8
152	2005M12	20.21	45503	2804	10680.72	28129000	1.3457	0.6704	171.4
152	2006M01	19.62	61951	2845	10760.84	29184373	1.3279	0.7056	172.2
153	2006M02	19.42	21569	1621	10784.35	31146416	1.3202	0.7277	174.6
153	2006M03	19.36	33345	2569	10813.96	33465765	1.3287	0.7056	173
154	2006M04	17.96	34322	2011	10958.52	36004199	1.3309	0.7856	171.8
155	2006M05	17.73	52643	4098	11164.03	39943828	1.4139	0.8240	158.5
155	2006M06	22.2	27126	2221	11201.48	41368877	1.5929	0.9043	142.1
154	2006M07	23.5	24923	1927	11296.4	41721585	1.5508	0.9202	147
154	2006M08	23.47	30012	1970	11246.76	42079762	1.4622	0.8810	153.7
152	2006M09	23.44	24989	1905	11391.32	42696702	1.4721	0.7847	155.5
152	2006M10	23.59	24980	1767	11535.88	43218100	1.4762	0.7045	158.3
152	2006M11	23.65	27866	2196	11684.79	44143509	1.4510	0.6825	160.7
154	2006M12	23.2	32816	3165	11711.79	45498433	1.4260	0.6868	160.1
157	2007M01	23.26	34990	2543	11829.35	46551695	1.4198	0.6213	165

ÖNÜMÜZDEKİ ON YILLIK PERSPEKTİFTE OTOMOTİV TİCARETİ SEKTÖRÜNÜN YOL HARİTASI,
POTANSİYEL FIRSATLAR NE OLMALI, ÇÖZÜM VE ÖNERİLER

161	2007M02	23.16	17823	1263	11879.8647094864	1.3903	0.6083	167.9
165	2007M03	23.14	25301	1898	11988.7148654207	1.4029	0.6663	165.6
167	2007M04	22.6	25160	1659	12133.2749759342	1.3619	0.6758	170.4
166	2007M05	22.58	28258	1970	12194.2251344512	1.3319	0.6852	173.5
165	2007M06	22.4	28596	2175	12164.6253495961	1.3152	0.7174	176
164	2007M07	22.36	27490	1926	12075.7955282304	1.2760	0.7449	176.9
164	2007M08	22.39	32425	1480	12078.4 57270019	1.3083	0.7496	172.9
164	2007M09	22.43	29099	1915	12202.9358894056	1.2613	0.7511	178.3
163	2007M10	22.2	30015	1702	12424.1260789243	1.1966	0.7538	187.2
162	2007M11	21.39	40173	2083	12666.2163257354	1.1848	0.8151	187.1
161	2007M12	21.54	34165	1717	12694.0865609349	1.1730	0.8142	190.3
162	2008M01	21.45	53265	2140	12795.9767213082	1.1704	0.8158	191
165	2008M02	21.39	19304	1213	12960.5569067618	1.1882	0.8397	189.3
167	2008M03	21.44	34689	1993	13085.0871553540	1.2324	0.9039	176
167	2008M04	21.36	34539	1745	13304.5172766655	1.2967	1.0191	168
165	2008M05	21.94	31485	1967	13503.0574578011	1.2470	1.0420	178.2
163	2008M06	22.67	24578	2026	13455.1976910627	1.2278	1.1288	179.8
162	2008M07	23.08	26456	2056	13532.6978578353	1.2100	1.1309	181
161	2008M08	23.10	34055	1924	13499.6080354205	1.1727	0.9280	193.9
160	2008M09	23.40	28792	1955	13527.4082498004	1.2296	191.9	153
2008M10	24.90	26840	3460	13907.80	82835090	1.4733	174	142

KOS : Kayıtlı Otomobil Sayısı (Adet) KSOS : Kaydı Silinen Otomobil Sayısı (Adet)
TUKREDI: Tüketici Kredileri Hacmi (Bin YTL) FAİZ : Mevduat Faiz Oranı (Bir Ay
Ağırlıklandırılmış) TUFEE : Tüketici Fiyat Endeksi (Temel Yıl : 1994, Genel) USD
: ABD Doları/TL, (TL dönüşümü yapılmış) RPETTL: Reel Ham Petrol Fiyatı RKUR: Tartılı
efektif reel kur endeksi BÖG :Bileşik Öncü Göstergeler Endeksi (Trendli)