

# TÜRK PATENT [●] ENSTİTÜSÜ

## "YEDEK PARÇA TASARIMLARININ KORUNMASI KONUSUNDAKİ İHTİLAFLAR VE ÜLKEMİZ SİNİ MÜLKİYET SİSTEMİNİN KONUYA YAKLAŞIMINA DAİR ÖNERİLER"

KONULU UZMANLIK TEZİ

Salih BEKTAŞ  
Patent Uzman Yardımcısı

Ekim 2003  
Ankara

## İÇİNDEKİLER

GİRİŞ	1
<i>ENDÜSTRİYEL TASARIM KORUMASININ TEMEL AMAÇLARI</i>	3
<i>YEDEK PARÇALAR VE ÇEŞİTLERİ</i>	4
<i>YEDEK PARÇALAR VE TASARIM KORUMASI İLİŞKİSİ</i>	6
Yedek parça piyasası ayrı mıdır?	7
<i>YEDEK PARÇA TASARIMLARININ KORUNMASI HAKKINDAKİ SORUNLAR</i>	7
SORUNUN ORTAYA ÇIKIŞ NEDENLERİ	8
Hangi tür yedek parçalar	9
Sorunu etkileyen faktörler	10
<i>YEDEK PARÇALAR VE REKABET İLİŞKİSİ</i>	11
Rekabet etkisi	13
<i>ÖRNEK OLAYLAR</i>	13
Birleşik Krallık'ta açılan bir dava	14
Volvo & Veng Davası	16
<i>AVRUPA BİRLİĞİNDEKİ MEVCUT DURUM</i>	23
98/71/EC Direktifi	26
6/2002 Sayılı EC Tüzüğü	28
<i>TÜRKİYE'DEKİ MEVCUT DURUM</i>	31
<i>SORUNDAN ETKİLENEN SEKTÖRLER</i>	33
<i>TÜRKİYE'DE SEKTÖRÜN DURUMU</i>	35
<i>ÇÖZÜM İÇİN HEDEFLERİN BELİRLENMESİ</i>	41
<i>KONUyla İLGİLİ ORTAYA ÇIKAN YAKLAŞIMLAR</i>	41
<i>SEÇENEKLERİN BELİRLENMESİ</i>	42
Seçenek 1	45
Seçenek 2	46
Diğer Seçenekler	46
<i>ETKİ DEĞERLENDİRMESİ</i>	49
<i>KÜÇÜK İŞLETMELER İÇİN ETKİLERİ</i>	55
SONUÇ	57

## GİRİŞ

Endüstriyel tasarımlar, sınai mülkiyet hakları kapsamında dünyada genel olarak özel hukuki düzenlemelerle veya fikri mülkiyet haklarının çeşitli alanları (telif hakkı veya patent) ile koruma altına alınmaktadır. Ülkemizde de tasarımlar Gümrük Birliği üyeliğine ilişkin 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararları doğrultusunda uygulamaya geçirilen yasalar çerçevesinde, 1995 yılından itibaren özel bir düzenleme ile koruma altına alınmıştır. Bu tarihten öncesine kadar tasarımlar ilgili kanun hükümleri (Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu) çerçevesinde genel hükümlere tabi olarak işlem görmekte idi. Ülkemiz için yeni sayılabilecek olan tasarım koruma sistemi, genel olarak Avrupa Birliğindeki ilgili düzenlemeler model alınarak hazırlanmış ve bu alandaki gelişme ve ilerlemeler takip edilerek gelişimini bu perspektifte tamamlaması beklenmektedir. Dolayısıyla bu çalışmada ele alınacak olan "yedek parçaların tasarım koruması kapsamında korunmasına ilişkin sorunlar" AB bünyesinde bu konu ile ilgili gelişmeleri de geniş kapsamlı olarak içerecek şekilde, ülkemiz sınai mülkiyet uygulamaları ve ilgili sektördeki durumla birlikte değerlendirilecektir.

Çalışmada öncelikli olarak konunun temelini oluşturan kavramlar hakkında genel tanımlamalar yapılmış ve tasarım korumasının temel amaçları, yedek parça kavramı ve yedek parçalar ile tasarım koruması ilişkisi incelenmiştir. Bu tanımlamalardan sonra, yedek parça tasarımlarının korunması hakkındaki sorunlar, bu sorunların ortaya çıkış nedenleri, sorunu etkileyen faktörler ve konunun rekabet ilişkisi incelenmiştir. Konunun daha iyi anlaşılabilmesi bakımından, sorunla ilgili olarak ortaya çıkan örnek olaylar da çalışma kapsamında detaylı olarak verilmiştir.

Sorunun daha detaylı tanımlanması ve analizinin yapılmasının ardından konu ile ilgili olarak Avrupa Birliği bünyesindeki uygulamalar ve ülkemizdeki mevcut durumun bir çerçevesi çizilmiş ve sorundan etkilenen sektörler için ve Türkiye'deki durum için bir değerlendirme yapılmıştır.

Sorun için çözüm önerileri oluşturulması için gerekli bilgilerin sunulmasının ardından ortaya çıkan çözüm önerileri ve bu önerilere ilişkin değerlendirmeler çalışma kapsamında detaylı olarak sunulmuştur.

Uluslararası arenada ve çeşitli ülkelerde ilgili kurum ve kuruluşlar nezdinde hala gündemdeki yerini koruyan bir konu olan yedek parça tasarımları, somut bir çözüm getirilememiş olması bakımından, ülkemiz ekonomisi ve geleceğe yönelik uygulamalar için de önemli bir konudur. Dolayısıyla bu çalışmada sorunun kaynaklarının incelenmesi ve muhtemel çözüm önerilerinin sunulması açısından fayda sağlama amacı da güdülmektedir.

## ***ENDÜSTRİYEL TASARIM KORUMASININ TEMEL AMAÇLARI***

Endüstriyel tasarım korumasının amacı, en genel anlamıyla "yaratıcılığın ve yenilikçiliğin teşvik edilmesi, rekabetin artırılması ve sanayinin gelişmesi" olarak ifade edilebilir. Bu amaca yönelik olarak tasarım koruması sistemi, tasarım hakkı sahiplerine belirli bir süre tasarımlarını kullanmak için inhisari haklar sunmaktadır. Sunulan bu geniş haklar sayesinde tasarımcıların yaratıcı fikirlerinin toplum genelinde yayılması ve yeni yaratıcı fikirlerin ortaya çıkmasının da önünün açılması sağlanmaktadır.

Genel anlamda, ürünün dış görünümünü kapsayan endüstriyel tasarım koruması ile firmaların veya tasarımcıların bu alana yaptıkları yatırımlar bir şekilde ödüllendirilmiş olmakta ve bu alandan kazanç elde etme imkanı sunulmaktadır. Yenilik ve yaratıcılığın teşvik edilmesi pazardaki rekabeti de ateşlemekte ve firmaların tüketicilerine sundukları ürünlerin estetik, kalite, güvenilirlik, erişilebilirlik gibi satın alma tercihlerini etkileyen faktörlerin de rekabet ortamı içinde artması sağlanmaktadır. Hak sahibine verilen yetkiler sayesinde kişiler tasarımlarını kopyalanmaya veya taklit edilmeye karşı koruyabilmekte ve böylece sanayinin belirli kurallar çerçevesinde gelişmesi de sağlanmış olmaktadır.

Tasarımların korunması ile ilgili olarak, hukuki düzenlemelerde belirli şartlar getirilmiştir. Bunlar genel olarak yenilik ve ayırt edici nitelik veya orijinalliktir. Tasarımların korunması için dünyada genel olarak bu temel nitelikler aranmaktadır. Bununla birlikte, bu belirtilen koruma şartlarında temel bir farklılık olmasa da tasarımların korunması konusunda bazı ülkelerde, telif hakkı kapsamında veya patent kapsamında, farklı fikri mülkiyet alanları da kullanılabilir. Hatta bazı ülkelerde, örneğin Fransa'da ve 1988 yılına kadar İngiltere'de, hem tasarım mevzuatı kapsamında hem de diğer alanlarda (telif hakkı ile) koruma sağlanabilmektedir.

Koruma amacının tanımlanmasında, hukuki düzenlenmelerin içeriğinden kaynaklanan en temel farklılık tasarım hakkı ile sağlanan yetkilerin tekel hak olarak kullanılması veya kopyalanmaya karşı bir önlem olarak kullanılması noktasında ortaya çıkmaktadır. Ancak tasarım hakkı hangi amaçla elde ediliyor olursa olsun, tasarım korumasının özünde diğer fikri mülkiyet alanlarında da olduğu gibi yenilikçi ve yaratıcı çalışmaların teşvik edilmesi ve ödüllendirilmesi arzusu yatmaktadır.

Yedek parça tasarımlarının endüstriyel tasarım koruması kapsamında değerlendirilip değerlendirilmeyeceği konusunda ortaya çıkan ihtilafın temel nedenlerinden birisi de farklı ülkelerde tasarım koruması kapsamının hukuki düzenlemelerle, yukarıda belirtilen farklı amaçlar doğrultusunda düzenlenmiş olmasıdır. Bu konuyla ilgili olarak ilerleyen bölümlerde detaylı değerlendirmeler yapılacaktır.

### ***YEDEK PARÇALAR VE ÇEŞİTLERİ***

Yedek parçalar ile ilgili bir tanımlama yapabilmek için önce "bileşen parça" kavramının tanımlanması faydalı olacaktır. Çünkü yedek parça ile anlatılmak istenen, bu "bileşen parça" ların yerine kullanılacak olan parçaların tümü olarak açıklanabilir.

#### **Bileşen parça:**

Genel olarak, bir bileşik ürünü oluşturan parçaların tümüne bileşen parça denir. Bu tanımlı daha açıklayıcı hale getirmek için "bileşik ürün" tanımının yapılması gerekir. Bir ürünün bileşik ürün olabilmesi için birden fazla parçadan meydana gelmesi ve bu parçaların mekanik olarak birbirlerine bağlantılı olması gereklidir. AB ilgili mevzuatı olan Topluluk Tasarım Tüzüğünde bileşik ürün; "ürünün sökülüp takılmasını mümkün kılan birden fazla bileşenden meydana gelen

bir üründür” olarak tanımlanmaktadır. Örneğin cep telefonu, otomobil, beyaz eşya ürünleri bileşik ürün için örnek olabilir.

Yeniden yedek parça kavramına dönecek olursak, yukarda tanımlanan bileşik ürünlerin bileşen parçalarının herhangi bir nedenle değiştirilmesi gerektiğinde kullanılacak olan parçalara genel anlamıyla “yedek parça” denilir.

Yedek parçalar için, parçanın çeşidine göre farklı gruplandırmalar yapılabilir. Bu gruplandırmalar içinde en yaygın olarak kullanılanı, ilgili yedek parçaların veya bileşen parçaların kullanım amacına göre yapılan gruplandırmadır. Buna göre;

- teknik fonksiyonunu yerine getirebilmesi için diğer bir ürüne monte edilmesi gereken veya uyması gereken parçalar (**must fit**)
- monte edildiği ürünün görünümüne bağımlı olması gereken parçalar (**must match**)

Birçok yedek parça çeşidi, genel anlamda yukarda belirtilen kategorilerin kapsamına girebilir ancak otomobil yedek parçaları konumu itibariyle diğerlerinden belirgin bir farklılık göstermektedir.

Bu belirtilen kategorilerin yanısıra çeşitli ürün gruplarına ait parçalar da bileşen parça olarak değerlendirilebilir. Ancak bu parçalar yedek parça kavramı ile tam olarak bağdaştırılmamaktadır. Bu tür ürünler için aşağıdaki örnekler verilebilir;

- modüler mobilyalar
- oyuncak parçaları (lego)
- alet parçaları
- müzik seti veya diğer sesli görüntülü sistemler
- inşaat ürünleri

- bütünlük paketlenme malzemeleri
- kitler (araç kiti)
- takımlar (çatal bıçak seti)

### ***YEDEK PARÇALAR VE TASARIM KORUMASI İLİŞKİSİ***

Ürünlerin dış görünümü için sağlanan tasarım koruması, yedek parçalar için teorik olarak elde edilebilir olsa da, tasarım hakkı ile sağlanan yetkilerin kullanılması noktasında ve uygulamada bu konu ile ilgili çeşitli sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu yüzden yedek parçaların tasarım mevzuatı kapsamında korunması yıllarca çeşitli tartışmalara konu olmuştur. Çünkü yedek parçalar, diğer fikri mülkiyet hakları ile korunan ürünlerden farklı ekonomik özelliklere sahiptir.

Tasarım hakkının korunmasının özünde yenilikçiliğin ve yaratıcılığın sürekliliği amaçlanıyor olsa da, belirli tasarımlar için elde edilen koruma, potansiyel olarak pazar gücünün aşın derecede artırılması fırsatını da sunabilmektedir. Bu durum kısaca şöyle açıklanabilir; yedek parçaların tasarım mevzuatı kapsamında korunması halinde, ana ürünlerin (bileşik ürün) satıldığı piyasada pazar gücünü elinde bulunduramayan bir üretici (burada ana ürünler için tasarım koruması sağlanabileceğini belirtmek faydalı olacaktır) yedek parçaların satıldığı ikincil piyasada yedek parçalar için elde ettiği tasarım korumasını doğrudan veya dolaylı olarak kullanarak tekeli bir güç oluşturma imkanı bulabilir. Tabi burada tekel güç, sadece tasarım hakkı elde edilerek değil diğer piyasa faktörleri de birlikte kullanılarak oluşturulabilir. Ancak bu gücün oluşmasındaki temel faktör tasarım koruması ile elde edilen yetkililerdir.



## **Yedek parça piyasası ayrı mıdır?**

Bazı durumlarda yedek parça piyasası, ana ürün piyasasından ayrı olarak değerlendirilebilir. Eğer tüketiciler ana ürünü satın alırken, yedek parça fiyatlarını da dikkate alıyorsa, bu durumda her iki piyasa da aynı pazarın farklı kolları olarak düşünülebilir; yedek parça fiyatları üreticinin sahip olduğu pazar payını hiçbir şekilde yansıtmayacaktır, böylece ana ürünün satışlarını etkileyecektir. Ancak tüketici bilinçli bir şekilde satın alma kararı vermiyorsa, yedek parça fiyatları satın aldığı markaya ait ana ürünle bağlantılı piyasalarda daha yüksek dereceli bir piyasa gücüne imkan verecektir. Alınan üründe kullanılan yedek parçalar diğer markalarda kullanılanlarla değiştirilebilir değil ise ve bağımsız üreticiler de bu piyasaya giremiyorlarsa, üretici bu yedek parçalar için etkin bir tekeli piyasa oluşturuyor demektir.

Burada tekeli gücün oluşturulmasını etkileyen temel faktörler olarak; tasarım koruması ile elde edilen haklar ile tüketicilerin satın alma sürecindeki davranışları sıralanabilir. Bu tekeli gücün oluşmasını engelleme amacı güdülmekte ise, tüketici davranışları hukuki bir düzenlemeye tabi tutulamayacağından, tasarım hukukunda veya diğer ilgili mevzuatlarda konu ile ilgili düzenlemelerin yapılması en makul seçenek olarak ortaya çıkmaktadır. Ancak bu düzenlemeleri yaparken öncelikle sorunun detaylı ve sağlıklı bir şekilde tanımlanması ve bu soruna uygun çözümlerin getirilmesi hedeflenmelidir.

## ***YEDEK PARÇA TASARIMLARININ KORUNMASI HAKKINDAKİ SORUNLAR***

Yukarıda da belirtildiği üzere yedek parça tasarımları için teorik olarak koruma sağlanabilir. Tescil sistemi açısından koruma şartlarını karşılayan bütün tasarımlar kayıt altına alınabilir. Ancak sağlanan bu haklar ile tasarım korumasının

amaçları aşılabılır. Buradaki en temel sorunun rekabet konusu üzerinde yoğunlaşmakta olduğu söylenebilir. Yani koruma hakkı ile elde edilen yetki kullanılarak ilgili piyasada rekabeti azaltıcı veya ortadan kaldıracı faaliyetler potansiyel bir tehlike oluşturabilir.

Ancak diğer taraftan büyük harcamalar yaparak yeni tasarımlar geliştiren üretici firmaların bu çalışmaları korunmadığı durumda bu alana yapılacak olan yatırımların miktarında azalma olacağı ihtimali de gözardı edilemeyecek bir noktadır. Burada sözü edilen ilgili piyasa, bileşik ürünlerin bileşen parçalarının üretilip satıldığı piyasalardır.

Yedek parça tasarımlarının korunması ile ilgili sorunlar günümüzde genel olarak otomotiv sektörü ile ilgili olsa da, gelecekte bileşik ürünler için onarım ve parça değişikliği gerektiren ve bunun için ayrı bir pazar potansiyeli olan sektörler de gündeme gelecektir. Örneğin bilgisayar, cep telefonu gibi ürünler için de aynı durum söz konusu olabilir. Dolayısıyla sorunu sadece tek bir sektörle sınırlamaktan ziyade, bütün ilgili sektörleri de değerlendirerek bir tanımlama yapılması ileride ortaya çıkabilecek sorunları da önleyebilme imkanı sunacaktır. Ancak bu piyasalar içinde, sorundan en çok etkilenen sektör, yüksek miktarlarda üretim ve satış rakamlarının söz konusu olduğu ve uluslararası rekabetin yoğun olduğu otomotiv sektörüdür. Ayrıca bu sektörle ilgili kesimlerin sayısının diğerlerine göre fazla olması da sorunu uluslararası boyutlara taşımaktadır.

### ***SORUNUN ORTAYA ÇIKIŞ NEDENLERİ***

Esasında yakın geçmişe kadar otomobil yedek parçalarının tasarım hakkı veya diğer fikri mülkiyet hakları kapsamında değerlendirilmesi önemli bir konu teşkil etmemekteydi. Konu ile ilgili olarak her ülke kendi ulusal mevzuatlarında çeşitli düzenlemelerle bu parçaların korunması veya korunmaması hakkında

uygulamalarını yürütmekte idi. Sorunun ortaya çıkmasındaki temel nedenler kısaca şöyle sıralanabilir;

- Her ülke kendi otomotiv sanayini, çeşitli gümrük uygulamaları ile kısmen genel bir koruma altına alma yoluna gitmekteydi,
- Yakın geçmişe kadar çeşitli otomobil parçalarını üretmek, teknik olarak zor ve maliyetli bir işlemdi. Teknolojik gelişmelere paralel olarak, bu parçaların üretimi ters mühendislik çalışmaları ile daha kolay ve ucuz hale geldi.
- Otomobil onarım işlemi, günümüzde parçaların tamir edilmesi yerine değiştirilmesi yolu ile yapılmaya başlandı.

Bu noktada yeniden belirtmek gerekir ki sorun bütün yedek parçaları kapsamamaktadır. Tasarım hukuku düzenlemelerinde fonksiyonel tasarımların koruma kapsamı dışında tutulması genel kabul görmüş bir konudur. Yani bir ürünün teknik fonksiyonunu yerine getirebilmesi için belirli boyut ve şekillerde üretilmesi gereken parçalar için önemli bir sorun bulunmamaktadır. Esas sorun tasarımı, ait olduğu bileşik ürünün görünümüne bağımlı olan bileşen parçalar üzerinde odaklanmıştır. Çünkü bu tür parçalar tasarım hukuku düzenlemelerinde getirilen şartlara teorik olarak uygun görünmektedir. Ancak bu parçaların korunmasının anti rekabetçi bir etkisinin olup olmadığının belirlenmesi karmaşık bir konudur. Öncelikle, tasarım korumasının rekabetçi yeniliği amaçlayan bir sistem olduğu dikkate alındığında bu sistemin, yenilikçiliğin ve yaratıcılığın önündeki piyasa engellerini aşma amacı olduğu da bir gerçektir. Dolayısıyla bir piyasada satılan ürünler için hiçbir ikame ürün elde etme imkanı yoksa bu durum rekabetin ortadan kaldırılması sonucunu doğurabilir.

### **Hangi tür yedek parçalar**

Yedek parça tasarımlarının koruma kapsamında değerlendirilmesine ilişkin sorunun sınırlarını çizebilmek mümkündür. Sorun teşkil etme potansiyeli olan

parçalar, yukarıda da değinildiği üzere; tasarımı ait olduğu bileşik ürünün görünümüne tam olarak bağımlı olan parçalardır. Örneğin bir otomobilin kapısı, kaputu, çamurluğu, tamponları gibi parçaları bu sorun kapsamına girebilir. Çünkü bu tür parçaların herhangi bir nedenle değiştirilmesi gerektiğinde (aynı üreticiye ait olsa bile) başka bir otomobile ait parça ile değiştirilmesi mümkün olmayacaktır. Değiştirilen parçanın mutlaka o bileşen parça ile aynı şekilde ve görünümde olması şarttır. Yani bu tür parçalar için tüketiciler açısından ikame ürün temin etme imkanı yoktur. Dolayısıyla sorun bütün yedek parça grupları üzerinde değil, sadece bu türdeki estetik zorunluluktan kaynaklanan parça tasarımları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu da sorunun kapsamım nisbeten biraz daha daraltmaktadır.

Tasarım hukuku düzenlemelerinde sorunun bu kapsama indirgenebilmesi için çeşitli düzenlemelere gidilmiştir. Bu durumun en son örneği, yakın bir zamanda yürürlüğe girmiş olan Topluluk Tasarım Tüzüğünde yer almaktadır. Bu Tüzükte sorunun sınırlarının belirlenmesi amacıyla "bileşik ürün", "normal kullanım" ve "görünürlük" gibi kavramlar için tanımlamalar getirilmiştir. Bu tür tanımlamalar sorunun kapsamının daraltılması ve kavramsal karmaşaların ortadan kaldırılabilmesi açısından faydalı görünmektedir. Ancak piyasa mekanizması içinde bu tür düzenlemelerin ne kadar faydalı olacağı konusu zamanla görülebilecektir. Bu yüzden AB Komisyonu bu konu ile ilgili 2005 yılına kadar bir izleme sürecinin olacağını yine aynı düzenlemede hükme bağlamış ve bu süre sonunda gerekli görülen değişiklik veya eklemelerin yapılacağını belirtmiştir.

### **Sorunu etkileyen faktörler**

Yedek parça tasarımlarına ilişkin sorunun doğru bir şekilde tanımlanması, uygun çözümlerin de üretilebilmesi için gerekli bir adım olacaktır. Bu bağlamda sorunu oluşturan faktörler genel olarak şöyle sıralanabilir;

- Yedek parça kavramının çok geniş bir ürün alanı kapsamı nedeniyle sınırları belli olan bir tanımlamanın yapılmasının zorluğu,
- Yedek parça veya bileşen parçaların kullanım amacının belirlenmesindeki ikilemler,
- Bileşik ürünün görünümüne bağımlı bileşen parçalar için ikame ürün sağlama seçeneğinin olmaması,
- Tasarım koruması veya diğer fikri mülkiyet alanları ile tasarım koruması düzenlemelerinin ülkeden ülkeye farklılık göstermesi ve bu düzenlemelerin ülkeler arasındaki ticareti olumsuz yönde etkilemesi,
- Yedek parça tasarımlarının korunması konusunun rekabet üzerindeki etkilerinin belirlenmesindeki zorluklar,

### ***YEDEK PARÇALAR VE REKABET İLİŞKİSİ***

Yedek parça veya bileşen parça sektöründe ürünlerin üretim, dağıtım ve satışı faaliyetleri alanında diğer sektörlerle göre daha fazla sayıda piyasa oyuncusu mevcuttur. Bu piyasa oyuncularını üç ana grupta toplamak mümkündür;

- Üretici gruplar
  - Araç üreticileri
  - Parça üreticileri
- Dağıtıcı gruplar
  - Bağımsız toptancılar
  - Araç üreticilerine ait depo veya stok birimleri
- Satış grupları
  - Bağımsız tamirciler
  - Araç üreticilerine ait yetkili servisler

Yukarıdaki gruplandırmadan da görüleceği üzere, yedek parçaların tüketiciye ulaştırılmasında, ürünlerin pazardaki akışının çok farklı yollarla yapılabilmesi mümkündür. Dolayısıyla bu ürünlerin tüketiciye ulaştırılmasındaki rekabetin de düzgün çalışan bir piyasa mekanizması içerisinde yoğun olması beklenebilir. Ancak yedek parçalar için tasarım koruması elde edildiği durumda, hak sahibi ki bu kişi bileşik ürün üreticisi olan ana üretici olacaktır, kendisine verilen yetkileri kullanarak rekabeti ortadan kaldırabilir. Dolayısıyla tüketiciler de sadece tek bir kanaldan elde edebilecekleri parçalar için, belirlenen fiyattan almak zorunda kalacaklardır. Böylece ana ürünlerin satıldığı piyasada rekabetin kurallar çerçevesinde çalışması nedeniyle pazar gücünü elinde bulunduramayan bir üretici, bu ürünlerin tamir edilmesinde kullanılacak parçaların satıldığı yedek parça piyasasında tekeli bir güç oluşturma imkanı bulabilecektir.

### **Tüketiciler açısından durum;**

Bu konuya tüketiciler açısından değerlendirildiğinde, yedek parça tasarımlarının korunmasının bu parçaların fiyatlarını etkileyip etkilemeyeceği noktasında yoğunlaşan bir konu olarak ortaya çıktığı görülecektir. Tüketici grupları bu parçaların fiyatları ve pazarda bulunabilirliği konusunda özellikle de otomobil üreticileri tarafından üretilen parçalar ile diğer üreticiler tarafından üretilen parçalar arasındaki fiyat farklılığı konusunda ilgilenmektedir. Buradaki temel faktör rekabet konusudur. Sorun kapsamındaki yedek parçaların tasarım korumasından faydalanması halinde orijinal üreticiden başka kimse bu parçaları üretemeyecek ve dolayısıyla tüketicilerin de bu parçaların temini konusunda başka şansı kalmayacaktır.

### **Üreticiler açısından durum;**

Üreticiler açısından ise bu konu önemli bir ekonomik konudur. Otomobil yedek parça piyasası ekonomik olarak büyük bir hacme sahiptir ve öyle büyük

miktarlara ulaşmıştır ki bu rakamlar bileşik ürün piyasasındaki hacimlere yakın rakamlar olarak ortaya çıkmaktadır. Bu yüzden tasarım koruması konusundaki düzenlemeler bu sektörde önemli derecede dikkate alınacak bir etki yaratacaktır.

### **Rekabet etkisi**

Yedek parça tasarımlarının korunmasının anti rekabetçi etkisinin olup olmadığının değerlendirilmesi karmaşık bir konudur. Çünkü bu durumun değerlendirilebilmesi için öncelikle ilgili piyasanın nasıl tanımlandığının belirlenmesi gerekir ki bu ayrımın yapılabilmesi için objektif kriterler saptamak çok zordur. Çünkü yedek parça piyasasının, ana ürünlerin satıldığı piyasadan ayrı olup olmadığının belirlenmesinde tüketicilerin satın alma sürecindeki davranışları belirleyici rol oynamaktadır. Yani tüketici bileşik ürünü, örneğin bir otomobili satın alırken, bu otomobile ait yedek parçaların fiyatlarını da dikkate alıyorsa bu iki piyasa ayrı piyasalardır denilebilir. Ancak tüketiciler bilinçli bir şekilde satın alma karar vermiyorsa, bu durum üreticinin ürüne ait yedek parçalar için fiyat belirleme esnekliğini arttıran bir etki yaratacak şekilde kullanılabilir.

### **ÖRNEK OLAYLAR**

Yedek parça tasarımlarının korunması ile ilgili olarak, günümüze dek gerek firmalar gerekse ülkeler arasında çeşitli anlaşmazlıklar ortaya çıkmış ve bu konular sık sık mahkemelere ve uluslararası davalara taşınmıştır. Özellikle Avrupa Birliği bünyesinde, konu ile ilgili olarak malların serbest dolaşımı konusunda engeller ortaya çıkardığı ve Avrupa Topluluğunu kuran Anlaşmanın ilgili maddelerine aykırı olduğu gerekçesi ile Üye Ülke mahkemeleri nezdinde ve Avrupa Adalet Divanında çeşitli davalar açılmıştır.

## **Birleşik Krallık'ta açılan bir dava**

1988 yılında, İngiltere Parlamentosu yedek parça ve bileşen parça piyasasındaki rekabeti teşvik için tasarım yasasında yeni düzenlemelere gitmiştir.

Ford Motor Co. Ltd. ve Iveco Fiat Spa bu düzenlemelere paralel olarak araç bileşenleri için bir dizi başvuru yapmışlardır. Ancak bu başvuruların hepsi Tescil Mercii tarafından ret edilmiş ve her iki firma da karara karşı temyiz başvurusunda bulunmuşlardır. Ford bütün temyizlerini Lordlar Kamarası (House Of Lords) nezdinde yapmış ve sonuç olarak şu karara varılmıştır.

Lordlar Kamarası (House Of Lords) kararını verirken Tasarım Temyiz Mahkemesinin aldığı karar doğrultusunda ürün tanımına göre bir değerlendirme yapmış ve ürünlerin parçaları ayrı olarak üretiliyor ve satılıyorsa tescil kapsamında değerlendirilebileceğine karar vermiştir.

Lordlar Kamarası, başvurular hakkındaki kararını verirken yürürlükteki mevcut yasa (Registered Designs Act) kapsamındaki ürün tanımına atfen, Tasarım Temyiz Mahkemesi kararına paralel olarak değerlendirmiştir. Yasa kapsamında, ürünün ayrı olarak üretilip ve satıldığı durumlarda tescil kapsamında değerlendirilebileceği tanımlanmaktadır. Ancak Lordlar Kamarası (House of Lords) bu tanımın tek başına yeterli olmadığı, bir yedek parçanın tescil kapsamında değerlendirilebilmesi için parçanın ticari bir ürün olarak bağımsız bir ömrünün olması ve daha büyük bir ürünün ek bir parçasını oluşturmaması şartlarını taşıması gerektiği kanaatine varmıştır.

Sonuçta ortaya çıkan karara göre, söz konusu tasarımlardan; dikiz aynası, tekerlek, oturak, direksiyon, araç lambası (birden fazla araç için kullanılmak üzere tasarlanmış olanlar) ve jant kapağı tasarımları bağımsız ömrü olan ticari ürünler olarak değerlendirilmiş ve tescil edilmiştir. Söz konusu başvurular arasında yer alan



kamyon kabin karoseri, kamyon kapısı, tampon, kamyon camı, çamurluk, rüzgarlık, kaput, ön ızgara, rüzgarlık ızgaraları, arka rüzgarlık, araç yan panelleri ve araç arka kapısı gibi tasarımları bağımsız ömrü olan ticari ürünler olarak değerlendirilmemiş ve dolayısıyla tescil kapsamına alınmamıştır.

### **Kullanım amacı**

Bu davada ortaya çıkan sonucu etkileyen faktörlerden birisi de; tasarımın tescil edilebilir olup olmadığının, tasarım yapıldığı anda parçanın kullanım amacına bağlı olduğu konusudur. Buna göre, bir üreticinin tasarımcılarına sadece kendi ürünlerinde kullanılacak bileşenler yerine genel kullanıma yönelik tasarımlar çıkarması lehine olacaktır.

Karar ayrıca 1988 yılında değiştirilmiş olan 1949 Metnine ait olan Bölüme dayandırılmış gibi görünmektedir. İlgili kısımda "ürün" tanımı kapsamında belirli parçaların tescil kapsamı dışında tutulmasından ziyade bir ürünün parçalarına ait tasarımlar için tescil yolunun her zaman açık olması öngörülmektedir. Tasarım mevzuatına 1988'de getirilen değişikliklerin, daha önce koruma sağlanan yedek parçalar için bir kısıtlamayı öngördüğü yaklaşımı Parlamentonun aldığı kararlar da açıkça ortaya çıkmaktadır.

### **'Must Match' istisnası**

Esasında, 1988 Metni yedek parçalar için sağlanan koruma için, araç gövde panelleri gibi 'must match' parçaları içeren bir istisna getirmiştir. Genel olarak 'must match' istisnası, daha büyük bir ürünün bütünleşik bir parçası olarak tasarlanmış ve görünümü bu ürüne bağımlı olan parçaların şekil ve konfigürasyon özelliklerinin tescil kapsamı dışında tutulmasıdır. Tescil Merciiinin Ford ve Iveco başvurularının çoğunu ret etmesindeki dayanak tam olarak 'ürün' tanımı değil bunun yanı sıra 'must match' konusudur.

Birleşik Krallık'ta 'must match' konusu, tasarımlar için tescilsiz koruma sağlayan bir hak olması nedeniyle özel önem taşıyan bir konu olarak değerlendirilmiştir. Tescilsiz tasarım hakkı, tasarımın oluşturulduğu anda otomatik olarak ortaya çıkmakta, ancak 'must match' özelliği taşıyan tasarımlar korunamamaktadır. Alt mahkemeler 'must match' istisnasını derin bir şekilde incelemesine karşın, Lordlar Kamarası bu durumu dikkate almamış, ve böylece üreticiler için yedek parçaların kopyalanmasına karşı kullanabileceği hakları konusundaki büyük belirsizliklerin devam etmesiyle sonuçlanmıştır.

Sonuç olarak Birleşik Krallık bünyesinde tasarım mevzuatında yedek parça tasarımlarının korunması konusundaki belirsizlik ve karmaşıklık devam etmektedir. Bazı yedek parçalar tescil edilebilmektedir, ancak her biri tasarım amacı konusundaki değeri dikkate alınarak karar verilmektedir. Taklit parçaların ticareti konusunda koşulsuz bir yetki yoktur, ancak orijinal ekipman üreticilerinin rekabet ortamında diğerlerini önleme noktasında hayal kırıklığına uğradıkları da bir gerçektir.

UK tasarım mevzuatı AB Komisyonunun konu ile ilgili Direktifi doğrultusunda 2001 yılı itibariyle değişmiştir. Ancak bu direktif ve tüzük kapsamında da yedek parçalar konusunda somut bir çözüm önerisi getirilememiş olup 2005 yılına kadar sonuçlandırılması öngörülmüştür.

### **Volvo & Veng Davası**

Erik Veng (UK) Ltd. ile AB Volvo arasında anlaşmazlık konusu olan ve Yüksek Adalet Divanı nezdinde görülen davada, lisans verilmesi teklifinin ret etmesi yoluyla hakim durumun kötüye kullanılması durumu görüşülmüştür.

Volvo şirketi Volvo 200 serisi araçlarında kullanılan ve 968895 (Benelux Tasarım Ofisi) tescil numarası ile tasarım koruması altındaki ön çamurlukları için

tasarım hakkına tecavüz edildiği gerekçesiyle adli işlemleri başlatmıştır. Dava konusu ürünler Volvo'nun Hollanda ve Belçika'da üretilen araçlarında kullanılmakta ve ayrıca yedek parça olarak da Topluluk bünyesinde satılmaktadır. Bu işlemlerde Volvo tarafından, Veng şirketinin, korunan tasarımın kopyalarını diğer Üye Ülkelerden ithal ederek Birleşik Krallık piyasasına sürdüğü iddia edilmektedir. Veng şirketi Avrupa Topluluğunu Kuran Anlaşmanın (Treaty Establishing the European Community – EEC) 86. Maddesinin ihlal edildiğini ileri sürmektedir.

Mahkeme tarafından Volvo tarafına yöneltilen sorular ile bu sorulara Volvo şirketinin avukatının sunduğu görüş ve cevaplar konuya üretici firmaların bakış açısını ortaya koyması bakımından önem arz etmektedir.

Volvo tarafına ulusal Mahkemece yöneltilen ilk soru; eğer bir otomobil üreticisi bir Üye Ülke mevzuatı kapsamında, ürettiği araçların onarımı için kullanılan dış aksam parçalarının (bu parçalar, diğer tasarımlarla ikame edilemiyorsa) üretim ve ithaline ilişkin münhasır haklar elde etmişse, bu üretici münhasır haklarına dayanarak, bu onarım parçaları için EEC Madde 86'ya göre ilgili piyasada hakim durumda mıdır?

Bu soruya karşılık olarak Volvo'nun görüşünde, bir üreticinin ürettiği otomobillere ait yedek parça piyasasında hakim durumda olup olmadığının belirlenebilmesinden önce, ilk olarak, esasen bu piyasanın 'ilgili piyasa' olup olmadığının tanımlanması gerektiği belirtilmiştir.

Bu bağlamda yedek parçaların, motorlu araçlar ve yedek parçaları kapsayan geniş bir piyasanın bir kolunu oluşturduğu ifade edilmiştir. Motorlu araç üreticisi firmalar arasındaki yoğun rekabet ortamında, yedek parça fiyatları, tüketiciler açısından satınalma sürecinde dikkat edilen özellikler arasındadır.

Şüphesiz ki belirli tüketiciler, otomobil satın alırken, karar verme sürecinde, yedek parçaların fiyatları hakkında bilgi toplar, ve bu faktör de karar verme sürecinde etkili bir faktördür. Ayrıca, otomobil sahipleri, araçlarını değiştirirken de mevcut otomobilinin yedek parça fiyatlarını da dikkate alarak karar verirler. Parçaların tedarik hızı faktörü de dikkate alındığında, otomobil piyasasında yaşanan rekabetin yedek parçaları da kapsadığı görülmektedir.

Bununla birlikte şu da bir gerçektir ki, araç sahipleri araçlarının dış aksamında oluşan bir hasarın tamir edilmesinde, orijinal parçanın aynısını satın alması zorunludur. Sonuç olarak, belirli bir marka otomobili olan araç sahibi için, bu üretici tarafından üretilen ve ikame olarak kullanılan kopya parçalarının satıldığı piyasa 'ilgili piyasa'dır.

Buna dayanarak, araç yedek parçalarını kapsayan piyasanın genel olarak motorlu araç üretim ve bakımı piyasası etrafında gelişen bir piyasa olduğu görüşünü destekleyen yaklaşımların benimsenmediği belirtilmiştir.

Ayrıca şunu da ifade etmek gerekir ki, motorlu araç üreticilerinin elde ettiği sınai mülkiyet haklarının gözardı edilmesi halinde bile ilgili piyasada hakim durumda olunabilir. Bir yedek parçanın tedarik edilmesinde ilk akla gelen yer üreticinin dağıtım kanallarıdır, çünkü bu yolla müşteri ihtiyaç duyduğu parçayı hemen veya en kısa sürede temin edebileceğinden emindir. Otomobil üreticileri piyasasının olduğu bir ülkede iyi kurulmuş dağıtım kanallarına sahiptirler. Bunun da ötesinde üreticilerin bu orijinal parçaların kullanımı için sunduğu garantiler de üreticiler tarafından kontrol edilen bu piyasaya dayanmaktadır. Üreticilerin uzun süreler için sunduğu paslanmazlık garantileri dikkate alındığında, bu gerçeğin önemi gözardı edilemez. Bu parçalar için, bağımsız üreticiler sadece yeni bir ürün piyasaya çıktıktan belirli bir süre sonra pazara girebilmektedirler, çünkü orijinal parçaların kopyalarının üretilmesi için gerekli 'tersi mühendislik' çalışmaları için

zamana ihtiyaç duymaktadırlar. Bu Şekilde üretilen parçalar orijinal parçanın oluşturduğu prestije sahip değildirler ve buldukları yerler daha az tanınmaktadır.

Ancak söz konusu durumda, bir otomobil üreticisi, sahip olduğu mülkiyet hakkı gözardı edilmesi durumunda olsa dahi, hakim durumunu kullanıp kullanmadığının tespit edilmesine ihtiyaç yoktur. Ulusal mahkeme tarafından atıfta bulunulan durum üreticinin tescilli bir tasarımı olan araç gövdesi paneline iliŐkindir.

Divanın daha önceki kararlarına bakıldığında, bir sınai mülkiyet hak sahibi olunması demek, Madde 86 kapsamında otomatik olarak hakim durumda olunması anlamına gelmemektedir. Sirena ve Deutsche Grammophon davasında, Divan, sınai mülkiyet hak sahibinin hakim durumda olması için, benzer ürünleri veya ikame ürünleri pazarlayan üretici veya dağıtıcı firmalara karşı, ilgili piyasada rekabetin korunmasını önleyici faaliyetlerde bulunması konumunda olması gerektiğini ifade etmiştir.

Ancak mevcut durumda, mülkiyet hakkı motorlu aracın gövde panel parçalarına iliŐkindir ve bu parçaların yerine kullanılabilecek olanlar sadece üreticinin parçaları ile tamamen aynı Őekle sahip olanlardır. Komisyonun da belirttiği üzere, bu dava konusu Şartlar altında, üreticinin mülkiyet hakkının ihlal etmeyecek bir ikame mal bulunmamaktadır. Buna göre, hak sahibi tescilli tasarımlarından doğan haklarını kullandığı anda ikame edebilecek parçalar daha fazla retilmeyecektir, ve üreticinin tescil ettirdiği yedek parçaların satıldığı ilgili piyasada hakim durumda olduğuna bir Őüphe yoktur.

Bu değerlendirmeler iŐıėında Londra Yüksek Mahkemesi tarafından yöneltilen birinci soruya cevap olarak Şu cevap sunulmuştur;

"Eğer bir otomobil üreticisi bir ye ülke mevzuatı kapsamında, ürettiği araçların onarımı için kullanılan dış aksam parçalarının (bu parçalar, diğer tasarımlarla ikame edilemiyorsa) retim ve ithaline ilişkin münhasır haklar elde etmişse, bu üretici bu

münhasır haklara dayanarak, bu onarım parçaları için; bu münhasır hakları nedeniyle ve tüketicinin ikame bir ürün imkanı olmaması nedeniyle EEC Madde 86'ya göre ilgili piyasada hakim durumdadır.

Adalet Yüksek Divanı tarafından yöneltilen ikinci soru;

"Üretici, diğer firmaların makul bir bedel ödeme yoluyla bu parçalar için lisans alma teklifini ret etmesi ilk bakışta bu hakim durumun kötüye kullanılması anlamına gelmekte midir?" şeklindedir.

Bu sorunun amacı, tescilli bir yedek parçanın tasarımının hak sahibi olmak ve bu münhasır hakları kullanmak o parça üzerinde, üçüncü kişilere lisans verilmesi yoluyla ortadan kaldırılabilecek bir kötüye kullanım olup olmadığının belirlenmesidir.

İlk soruya ilişkin olarak, tescilli bir tasarım üzerinde hak tesis etmenin, her durumda bir hakim durum oluşturmak için tek başına yeterli bir sebep olmadığı ifade edilmiştir.

Divanın daha önceki kararlarından da anlaşılacağı üzere, Madde 86 kapsamında bu durumun oluşması için belirli unsurların bir arada olması gerekmektedir; öncelikle bir hakim durumun oluşması, bu durumun kötüye kullanımı ve son olarak Üye Ülkeler arasındaki ticaretin bundan etkilenmesi.

Sonuç olarak, bu değerlendirmeler ışığında tescilli bir tasarımın hak sahibi, kendisinden lisans talep eden ve bunun için makul bir bedel ödemek isteyen her kişiye lisans verme zorunluluğunda ise bu durum haklarının çiğnenmiş olacağı anlamına gelmektedir.

Lisans teklifinin ret edilmesi, diğer bir deyişle tescilli tasarımı ile elde ettiği hakların korunmaya çalışılması, hakim durumun kötüye kullanılması durumunu tek

başına oluşturmaz. Hakim durum ve fikri mülkiyet hakkına ek olarak başka şartların veya unsurların da birlikte görülmesi gereklidir. Bu unsur, örneğin, satış için ayrı koşulların ortaya konması (örneğin bağımsız tamircilere yedek parça temin etmemek gibi), veya kullanımda olan bir araç için gerekli yedek parçaların üretimine son verilmesi gibi durumlar olabilir. Ancak mevcut durumda akla ilk olarak gelen olay Madde 86 ikinci paragraf (a) bendine göre, parçalar için aşırı fiyat uygulanmasıdır. Veng esas olarak Volvo bayilerinin Volvo 200 seri araçlarında kullanılan ön çamurluklar için abartılı fiyatlar uyguladığı görüşünü savunmaktadırlar. Ancak bu durumun belirlenmesindeki yetkili merci, adli makamlardır.

Volvo tarafından uygulanan fiyatlar gerçekten yüksek ise, sınai mülkiyet hakkının, hakim durumu kötüye kullanmak için bir araç olarak kullanıldığı söylenebilir mi? Eğer bu ifadeden "kötüye kullanım için bir etkisi olduğu" anlamı çıkarılırsa, sınai mülkiyet hakkı olmaksızın bir üreticinin yüksek fiyat uygulama imkanının olamayacağı yargısı da doğru olabilir. Ancak sınai mülkiyet hakları tesis etmek hakim durum oluşturmak için kullanılabilir, bununla birlikte bu durum tek başına kötüye kullanım anlamına gelmemektedir.

Diğer taraftan sınai mülkiyet hakkı kullanılarak hakim durumun kötüye kullanımı varsa, yetkili ulusal merci veya Komisyon bu durumun sona erdirilmesi için en iyi yolun zorunlu lisans verilmesi olduğu değerlendirirse bir veya daha fazla zorunlu lisans verilmesine karar verebilir. Ancak yüksek fiyat uygulama konusuna geri dönülecek olursa, konu ile ilgili olarak Mahkeme daha önce, sınai mülkiyet hakkı ile korunan bir ürünün diğerlerine göre daha yüksek fiyatlı olmasının kötüye kullanım için bir gerekçe oluşturmasına gerek yoktur kanaatine varmıştır. Bu da şu anlama gelmektedir; buluşçu sadece üretim maliyetlerini ve makul bir karı için değil ayrıca araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin karşılanması için de fiyat belirlemeye yetkilidir.

Yedek parça olarak satılan bileşen parçalar konusunda sorun, bu harcamaların aracın satış fiyatına halihazırda yansıtıldığı görüşüdür. Ancak, prensip olarak, adil bir çerçevede olmak şartıyla, hem yedek parçalardan hem de yeni araçlardan amortisman alınmasının engellenmesinde haklı bir neden görülmemektedir. Ulusal mahkemenin karar vereceği esas soru budur.

Şunu da belirtmek gerekir ki yedek parça piyasasında otomobil üreticileri tarafından sınai mülkiyet hakları nedeniyle sık sık hakim durumun kötüye kullanılması sorunları ortaya çıkıyorsa, ulusal bazda veya Topluluk bünyesindeki yasa yapıcıların bu duruma mevzuatların uyumlaştırılması konusunda büyük görevler düşmektedir.

Yüksek adalet divanı tarafından yöneltilen üçüncü soru da şöyledir:

"Sözkonusu kötü kullanım, lisans sahibinin araç parçalarının ikinci bir ülkeden ithalinin engellenmesi, Madde 86 kapsamında Üye Ülkeler arasındaki ticareti etkileyen bir durum oluşturmakta mıdır? "

Lisans verilmesi teklifinin geri çevrilmesi durumu tek başına bir kötü kullanım olarak değerlendirilemeyeceği görüşü savunulmuştur. Ancak hak sahibinin aşırı yüksek fiyat uygulamasının Üye Ülkeler arasındaki ticareti etkileyip etkilemeyeceği konusu gündeme gelebilir.

İlgili parçaların bir Üye Ülkeden diğer bir Üye Ülkeye ithalinin engellenmesi hakim durumun kötüye kullanımı olup olmadığı konusu adli mercilerin araştırma konusudur.



## **AVRUPA BİRLİĞİNDEKİ MEVCUT DURUM**

Avrupa Birliği, uzun yıllardır tasarım koruması konusunda çalışmalar yapmıştır. Bu konu ile ilgili çalışmalar 1970 ve 1980'li yıllarda Üye Ülkelerde tasarım koruması konusunda yaşanan gelişmeler, ve özellikle otomobil yedek parçaları alanındaki gelişmelerden kaynaklanan sorunlar üzerine yoğunlaşmıştır. Konu ile ilgili olarak Avrupa Parlamentosu'nda soru önermeleri, Komisyonda Ford davasından kaynaklanan rekabet konusu, ve Avrupa Adalet Divanında da Volvo ve Renault firmalarının da içinde bulunduğu çok sayıda dava bulunmaktaydı. 1988 yılında Komisyon, daha sonradan devamı gelecek olan ilgili Direktiflerin temellerini atan, telif hakları konulu Yeşil Kitapta (Green Paper) "telif hakkı korumasının kısıtlayıcı etkilerinin yasal rekabet üzerindeki riskleri arttırdığını" ifade etmiştir. Telif hakkı korumasının bu alanda sınırlı olması gerektiği, aksi taktirde bir tekelleşme oluşacağı ve kapsamının çok geniş ve süre olarak da çok uzun olacağı belirtilmiştir. Bu görüşün oluşmasında özellikle otomobil yedek parçalarıyla bağlantılı konular etkili olmuştur. Bu noktada Birlik için konu ile ilgili bir yol ayırımına gelinmişti. Üreticiler ürünleri için müşterilerini de etkileyecek şekilde fikri mülkiyet haklarına sahip olacaklar mıydı, yoksa üçüncü kişilerin tüketiciye daha düşük fiyatlarla sağlayabileceği ürün ve hizmetlerin piyasaya girişine imkan veren serbest bir pazar mı oluşturulmalıydı?

Ancak, Komisyon 1980'li yıllarda, Birleşik Krallık Hükümetinin tasarım koruması konusunda yaptığı değişikliklerin dikkate değer etkilerinin olmasına rağmen, konuyu Avrupa mevzuat gündeminde düşük öncelikli sırada değerlendirdi. Ama konunun aciliyeti hemen görüldü. Üç yıl içinde Komisyon, "Endüstriyel Tasarımlar İçin Yasal Koruma" başlıklı başka bir Yeşil Kitap (Green Paper) ıkardı, ve bunu 1993 yılı sonuna kadar iki tane taslak mevzuat izledi, bunlar; Topluluk bünyesinde tescilli ve tescilsiz tasarım hakları ile ilgili bir Tüzük taslağı, ve tasarım tescil sistemlerini uyumlulaştırmayı amaçlayan bir Direktif taslağı. Bu değişim için itici güç, ulusal fikri mülkiyet yasaları arasındaki farklılıkların Üye Ülkeler arasında

malların serbest dolaşımının önünde engel oluşturmasının gün geçtikçe artmasının, ve dolayısıyla Avrupa için bir iç pazar oluşturulması ve tamamlanması çalışmalarını olumsuz şekilde etkilemesinin kabul edilmesidir. Direktif 1998 yılında, uzun süren bir süreç sonunda tamamlanmış, Ekim 2001 itibariyle Üye Ülkelerde uygulamaya geçilmesi öngörülmüştür, ancak o tarihlerde henüz Tüzük sonuçlandırılmamıştır, ve daha sonra 1999 yılında değiştirilmiş bir öneri hazırlanmış ve konu ile ilgili olarak Konsey Çalışma Grubu bünyesinde çalışmalar devam etmiştir.

Yasal sürecin bu kadar uzun sürmesinin temel nedenleri arasında; tasarımların korunması hakkında ortaya çıkan çelişkiler yatmaktaydı. Bunlar sadece Üye Ülkelerin hukuki gelenekleri değil, ayrıca iyi organize olmuş güçlü lobi gruplarının çıkarları gibi konulardı; otomotiv sanayi ve bu grupların ürünleri için yedek parçalarını sattıkları sektörde karlı durumda olmalarını engelleyen serbest bir pazar oluşmasından kaçınma istekleri gibi çeşitli konularda ortaya çıkan sorunlar sürecin uzamasındaki temel nedenlerdir. Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin de içinde bulunduğu ortak karar sürecinde, lobi faaliyetlerinin verilecek karar üzerinde etkili olma çabaları karar verilmesi sürecini uzatmıştır. Parlamento ve Konseyin belirli konularda, öncelikle yedek parçalar ve onarım hakları konusunda, karar üretememeleri, Uzlaştırma prosedürünün 1997 sonlarında sonuçlanmasına neden olmuş, ve 1998 ortalarında üzerinde anlaşılan nihai metin çıkarılmış ve 1998 Ekim’de de Direktif kabul edilmiştir. Tüzük üzerinde bu tür bir baskı yapılması ihtimali çok düşüktür, çünkü buradaki yasal süreç Avrupa Parlamentosuna danışıldıktan sonra Bakanlar Konseyinin oybirliği ile alınacak karardır, ancak içerik konusunda endişeler olabilir, Tüzükte Direktifte belirlenen anahatların izlenmesi gerekmektedir. İleriki aşamalarda, Avrupa Toplulukları Anlaşması temelinde teknik sorunlarla karşılaşılabilir, ancak bu sorunlar şimdi çözülmüş durumdadır.

Sorunun kaynaklarından birisi Üye Ülkelerin tasarım koruması konusundaki farklı konumlarıdır ancak detayda çok aşın bir farklılık bulunmamaktadır. Buradaki temel nokta ulusal yaklaşımların çeşitliliğidir, Berne Sözleşmesi veya Avrupa Patent

Sözleşmesine denk bir tasarım korumasının olmamasından kaynaklanan ki bu her iki alanda da temel bir bütünlük ilkesi ve çok uzun bir koruma süresi sağlanmaktadır. Sınai Mülkiyetle ilgili Paris Sözleşmesinde temel olarak "endüstriyel tasarımlar Birliğin bütün ülkelerinde korunacaktır" denmektedir, Berne Sözleşmesinde "uygulamalı sanat eserleri"ne atıfta bulunulmakta ve üyelerine kendi telif hakkı yasalarını uygulama serbestisi ile koruma sürelerini, eserin yapılışından itibaren en az yirmi beş yıl olmak üzere, kendilerinin belirlemelerine imkan vermektedir.

Sonuçta Avrupa'da farklı koruma çeşitlerinden oluşan yamalı bir görünüm olarak ortaya çıkmaktaydı. çoğu ülkeler telif hakkı kanunundan farklı olarak, ne tür tasarımların tescil edilebileceğine ilişkin kendi özel koşulları olan ve koruma süresinin ne kadar olacağını belirleyen tasarım tescil sistemlerine sahipti. Bu sistemler arasındaki çeşitlilik de hakkın bir tekel amaçlı olması ya da taklitlere karşı bir koruma olması konularında ortaya çıkmaktaydı. Aynı zamanda çeşitliliği oluşturan diğer önemli bir nokta da; telif hakkının ürün tasarımlarına uygulanıp uygulanmayacağı konusuydu. UK ve İrlanda, fikri mülkiyet yasalarından bu alanın tasarımlar için uygun olmadığı görüşü ile, bu konuya en iyi çözüm olarak telif hakkı kapsamı dışına alarak bulmuşlardı. Ancak diğer Üye Ülkeler, bir tasarımın telif hakkı koruması şartlarına uygun olduğu sürece, telif hakkı kullanılmamasının haklı bir gerekçesi olmadığı görüşündeydiler ki bu ülkeler tasarımlar için "orijinalliğe" daha fazla önem veren ülkelerdir. Sonuç olarak, UK 1988 Metni ile tescilsiz tasarımlar konusunu yürürlüğe koymuş ve geleneksel koruma şekillerinden uzaklaşmıştır, ancak bu hakları, özellikle yedek parçalar için telif hakkının tecrübe edilmiş olan zararlı ve anti rekabetçi etkilerini önlemek için, "must fit" ve "must match" parçalara koruma istisnası getirerek, ve hakların lisans çeşitleri ile mümkün olduğunca sınırlandırmıştır.

Direktif ve Tüzük bu tezatlıkları nasıl ortadan kaldırılabildi? İlk olarak bir tescil sistemi getirilmeliydi, böylece piyasa oyuncularının haklarının ne olduğunu

tam olarak bilmeleri ve yayınlanmamış haklar nedeniyle çıkacak sürprizler ortadan kaldırılacaktır. Direktif ile Üye Ülkelerde tasarımlar için bir tescil sistemi getirilmiş olmakla birlikte mevcut diğer koruma türlerinin ulusal mevzuatta kalma imkanı da verilmiştir. Endüstriyel tasarımlar için Topluluk bünyesindeki genel korumanın, çok uzun vadede ulusal koruma sistemlerinin yerini alacağı beklenmektedir, bu beklenti marka ve patent alanlarında da aynı şekildedir. Bunu sistemi kullananların ulusal veya Topluluk bazında bir koruma talep etme durumları belirleyecektir.

Avrupa Birliği ve Birleşik Krallık halihazırda konuyu değerlendirmektedirler. AB 98 Direktifi must fit ve must match özelliklere sahip bütün tasarımların tasarım tescili kapsamına almış olsa da, bu kararın çok karmaşık ve güç bir uygulamayla sonuçlanacağı belirtilmektedir. Bu yüzden Haziran 1999'da çıkarılan bir teklifle yedek parça tasarımlarının tescili ve koruması uygulamaları üye ülke mevzuatlarına bırakılmıştır. Bileşik ürünlerin bileşenlerinin tasarımları hakkında bir değerlendirme ve teklif Ekim 2005'e kadar sunulacaktır.

Birleşik Krallık, Aralık 2001'e kadar must fit ve must match parçaları uygulamada kapsam dışına almaktaydı, ancak bu tarihte onarım hakkı hükmü koyarak mevzuatı değiştirmiştir. Bununla birlikte onarım hakkı hükmünün işletilmesinde mevcut durumla çok küçük farklılıklar olacağı görülmektedir.

### **98/71/EC Direktifi**

Ekim 1998'de yürürlüğe giren 98/71/EC sayılı Direktif'te, bileşik ürünlerin tamirinde kullanılan bileşen parçalar için, gerekçe kısmında şu ifadeler yer verilmiştir;

*"Bu Direktifin hızlıca kabulü bazı endüstri sektörlerinde acil bir konu haline geldiğinden; tasarımın uygulandığı ya da birlikte kullanıldığı ürün bileşik bir ürünün korunan tasarımının görünümüne bağımlı olduğu bileşik bir ürünü oluşturan bir*

*parçayı teşkil ettiği hallerde, orijinal görünümü yeniden kazandırmak amacıyla bileşik bir ürünün onarımını mümkün kılmak için korunan tasarımların kullanımı hakkındaki Üye Devlet yasalarının tamamen yakınlaştırılması bu aşamada gerçekleştirilemeyeceğinden; bileşik bir ürünün bu şekilde onarımı için korunan tasarımların kullanılması hakkındaki Üye Devletlerin yasalarında tam kapsamlı bir yakınlaşma yokluğunun iç pazarın işleyişine doğrudan etki yapacak tasarım hukuku ile ilgili diğer ulusal hükümlerin uyumlaştırılmasına engel oluşturmaması gerektiğinden; bu sebeple Üye Devletlerin, bu arada, orijinal görünümü yeniden kazandırmak için bileşik ürünlerin onarımı amacıyla kullanılan bir bileşen parçanın tasarımının kullanımı hakkındaki Antlaşma ile uyumlu olan tüm hükümleri yürürlükte tutmaya devam etmeleri gerektiğinden veya bu tür kullanımlar ile ilgili yeni hükümler konacaksa bu hükümlerin amacının sadece ilgili parçalar pazarının serbestleştirilmesi olması gerektiğinden; bu Direktifin yürürlüğe girdiği tarihte bu bileşen parçaların tasarımı için koruma sağlamayan Üye Devletlerden bu tür parçaların tasarımlarının tescilini getirmeleri istenmeyeceğinden; uygulama tarihinden üç yıl sonra Komisyon'un, bu Direktif hükümlerinin, Topluluk endüstrisi, tüketiciler, rekabet ve iç pazarın işleyişi açısından sonuçlarının analizini sunması gerektiğinden; bileşik ürünlerin bileşen parçaları bakımından bu analizin özellikle sınırlı süreli münhasırlık ve ücretlendirme sistemini kapsayacak şekilde muhtemel seçenekler temel alınarak uyumlaştırmayı dikkate alması gerektiğinden; bu analizin sunulmasından en geç bir yıl sonra Komisyon'un, en çok etkilenen taraflarla görüştüğten sonra Direktifte bileşik ürünlerin bileşen parçaları bakımından iç pazarın tamamlanması için ihtiyaç duyulan değişiklikleri ve gerekli bulunduğu diğer değişiklikleri Avrupa Parlamentosu ve Konsey'e önermesi gerektiği,"*

belirtilmiştir.

Yani yedek parça tasarımları konusunda henüz bir çözüm getirilmemiş olduğu ve konunun üç yıl süre içinde analiz edileceği ve bir teklif oluşturulacağı

vurgulanmıştır. Ayrıca aynı Direktifte "geçici hüküm" olarak yer alan Madde 14'te de

*"Madde 18 hükümleri uyarınca Komisyon tarafından sunulacak bir teklif üzerine bu Direktifte değişiklikler yapılıncaya kadar, Üye Devletlerin, bileşik ürünlerin orijinal görünüşlerine tekrar kavuşmaları için tamir edilmeleri amacıyla kullanılan bileşen bir parçanın tasarımı konusundaki mevcut yasal düzenlemeleri yürürlükte kalacak ve Üye Devletler ancak bu parçalar için var olan pazarın serbestleştirilmesi amacıyla bu hükümleri değiştirebilecektir."*

şeklinde bir hüküm getirilmektedir. Bu maddede atıfta bulunulan 18. madde kapsamında

*"uygulama tarihinden (21 Ekim 1998) üç yıl sonra, Komisyon, bu Direktifin hükümlerinin Topluluk endüstrisi, başta bileşik ürün ve bileşen parçalarının üreticileri, tüketiciler, rekabet ve iç pazarın çalışması olmak üzere, özellikle en fazla etkilenen endüstri sektörleri üzerindeki sonuçlarının analizini sunar. Komisyon en geç bir yıl sonra, bileşik ürünlerin bileşenlerine dair iç pazara son halinin verilmesi ve en çok etkilenen taraflarla yapılan görüşmeler ışığında bu Direktifte yapılması gereken değişiklikler konusunda Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'ne teklifte bulunacaktır."*

denilmektedir.

### **6/2002 Sayılı EC Tüzüğü**

Bu bilgiler ışığında görülüyor ki tasarımların korunmasına ilişkin 98/71/EC Direktifi ile, Avrupa Birliği'nde yedek parça tasarımları konusunda somut bir yasal düzenleme getirilememiştir. Buna paralel olarak, 12 Aralık 2001 tarihli ve 6/2002 sayılı "Topluluk tasarımları" konusunda 2002 yılı içerisinde yürürlüğe giren Konsey

Tüzüğünde de konu geçici hüküm içeren bir madde ile ele alınmıştır. Söz konusu Tüzükte onarım amaçlı kullanılan bileşen parçalar için gerekçe kısmında şu ifadeler yer verilmiştir;

*"tasarımı bileşik ürünün görünümüne bağımlı olan ve tasarımın uygulandığı veya birlikte kullanıldığı ürünün bu bileşik ürünün bir bileşen parçasını oluşturan, bileşik ürünün orijinal görünümünü yeniden kazandırmak için onarım amacıyla kullanılan bileşen parçalar için tasarım koruması konusunda Üye Ülke mevzuatlarında tam ölçekte bir uyumlaştırma 98/71/EC Direktifi ile sağlanamamıştır. Söz konusu Direktif üzerindeki uzlaştırma prosedürü çerçevesinde Komisyon, Direktif hükümlerinin sonuçlarını Direktifin uygulamaya geçişinden sonraki üç yıl içerisinde, özellikle en fazla etkilenen sektörler için gözden geçirilmesini üstlenmiştir. Bu şartlar altında, tasarımı bileşik ürünün görünümüne bağımlı olan ve tasarımın uygulandığı veya birlikte kullanıldığı ürünün bu bileşik ürünün bir bileşen parçasını oluşturan, bileşik ürünün orijinal görünümünü yeniden kazandırmak için onarım amacıyla kullanılan bileşen parçalar için, Konseyin bu konudaki politikasını Komisyon teklifi üzerine belirleyinceye kadar, Topluluk tasarımı olarak koruma sağlanmaması uygun görülmektedir."*

Ayrıca Tüzükte, yine Direktifte olduğu gibi konu geçici hüküm olarak yer alan 110. maddede şu şekilde düzenlenmiştir.

*"Konu ile ilgili olarak Komisyon teklifi üzerine bu Tüzük üzerindeki değişiklikler yürürlüğe girinceye dek, bileşik ürünün orijinal görünümünü yeniden kazandırmak için, Madde 19(1) kapsamında, onarım amacıyla kullanılan ve tasarımı bu bileşik ürünün görünümüne bağımlı olan bir bileşen parçayı oluşturan tasarımlar için Topluluk tasarımı olarak koruma sağlanmayacaktır."*

*Paragraf 1'de sözü edilen Komisyondan gelen teklif, Komisyonun, 98/71/EC sayılı Direktifin 18. Maddesi uyarınca aynı konu hakkında teklif edebileceği*

*herhangi bir değişiklikle birlikte sunulacak ve bu teklifte söz konusu değişiklikler dikkate alınacaktır.”*

Sonuç olarak yedek parçalar konusunun, Avrupa Birliği bünyesinde tasarımlarla ilgili olarak yürürlüğe girmiş olan gerek Direktifte gerekse Tüzükte henüz bir çözüme kavuşturulamadığı görülmektedir. Ancak bu düzenlemelerde konunun izleme sürecine alınacağı ve danışma prosedürü çerçevesinde 2005 yılı sonlarına kadar AB Komisyonu tarafından bir teklif sunulacağı hükme bağlanmaktadır. Ancak sorunun tanımlanması bakımından, Tüzük kapsamında çeşitli tanımlamalar yer almaktadır. Bu tanımlamalar sayesinde sorun oluşturan bileşen parçalar için bir çerçeve çizilebilmektedir. Bileşik ürünlerin orijinal görünümlerinin yeniden kazandırmak için tamir amacıyla kullanılan bileşen parçalar için tasarım koruması sağlanamayacağı belirtilmekte ve burada geçen “bileşik ürün” kavramının ne olduğu Tanımlar başlıklı Madde 3(c)’de şu şekilde tanımlanmaktadır;

*“bileşik ürün, ürünün sökülüp takılmasını mümkün kılan birden fazla bileşenden meydana gelen bir üründür.”*

Ayrıca koruma şartlarını düzenleyen Madde 4 kapsamında, bileşen parçaların yenilik ve ayırt edici nitelik bakımından değerlendirilmesinde, bileşen parçanın bileşik ürünün normal kullanımı esnasında görünür olması şartı getirilmiştir. Burada geçen “normal kullanım” kavramı ise; “bakım, servis veya onarım işleri haricinde son kullanıcı tarafından gerçekleştirilen kullanım” olarak tanımlanmıştır.

Bu tanımlamalar ışığında, hangi tür yedek parçaların sorun kapsamına girdiği belirlenmiş ve bu tür yedek parçalar için bir çözüm oluşturulması hedeflenmiştir. Örneğin bir otomobil kapısını ele alacak olursak, bu bileşen parçanın görünümü bileşik ürün olan otomobilin görünümüne bağlıdır ve bu



parçanın herhangi bir hasara uğraması sonucunda, otomobilin orijinal görünümünü yeniden kazandırmak amacıyla kullanılan bileşen parça olan kapının tasarımının da aynı şekilde olması zorunludur. Normal kullanım esnasında görünür olma özelliğini de taşıyan bu bileşen parça gibi örnekler çoğaltılabilir.

Avrupa Birliği bünyesinde çıkarılmış olan yasal düzenlemeler yedek parça tasarımları ile ilgili sorunun çerçevesinin çizilmesi bakımından gerekli altyapıya sahip görünmektedir. Ancak bu parçalar için ne tür bir politika geliştirileceği konusunda henüz bir karara varılamamış olması da konunun belirsizliğini arttırmaktadır.

### ***TÜRKİYE'DEKİ MEVCUT DURUM***

Ülkemizde tasarım koruması, Gümrük Birliği üyeliğine ilişkin 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararları doğrultusunda, 1995 yılında yürürlüğe giren 554 Sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname kapsamında başlamıştır. Bu yasal düzenleme ile tasarımlar için incelemesiz tescil sistemi getirilmiştir. Bu mevzuatın hazırlanmasında, o dönemde henüz yürürlüğe girmemiş olan taslak halindeki AB Direktifi başta olmak üzere, Avrupa ülkelerindeki ve dünyadaki uygulamalar model alınmış ve Türkiye'deki ilgili diğer yasal düzenlemelere uygunluk çerçevesinde mevzuat tamamlanmıştır.

Tasarım koruması sistemine ilişkin olarak, mevzuatta yer alan "tasarım" ve "ürün" tanımları ile koruma şartları açısından "yenilik" ve "ayrıt edicilik" kavramları ve koruma süreleri gibi temel konular, şu anda yürürlükte olan AB Direktif ve Tüzükleri ile uyumluluk göstermektedir.

Bileşik ürünlerin bileşen parçaları (yedek parçalar) konusunda getirilen düzenleme, o dönemde taslak halde olan AB Direktif ve Tüzükleri kapsamında yer

alan düzenlemeden alıntı yapılarak, "Onarım Amaçlı Kullanım" başlıklı 22. madde kapsamında yer almıştır. Söz konusu maddede, yedek parça tasarımları için, ürünün piyasaya ilk sürüldüğü tarihten üç yıl sonra onarım amaçlı kullanımının tasarım hakkının ihlali olarak sayılmadığı belirtilmektedir. Düzenleme mevzuatta şu şekilde yer almaktadır;

#### *Onarım Amaçlı Kullanım*

*Tasarlanan veya tasarımın uygulandığı ürünün piyasaya sürüldüğü tarihten üç yıl sonra olmak üzere, tasarımın üçüncü kişilerce 17 nci madde (Tasarım Hakkının Kapsamı) hükümleri çerçevesinde aşağıda belirtilen koşulların bir arada karşılanarak kullanımı tasarım hakkının ihlali sayılmaz;*

*a) Tasarlanan ürünün, bileşik bir ürünün parçası ve görünümünün bu bileşik ürüne bağımlı olması,*

*b) Bileşik ürüne orijinal görünümünü yeniden kazandırmak üzere onarımında kullanılması ve,*

*c) Onarım için kullanılan ürünün kaynağı konusunda kamuoyunun yanıltılmaması.*

Bu madde ile, tasarımı ait olduğu bileşik ürünün görünümüne bağımlı olan ve bu bileşik ürünün onarımı için kullanılan yedek parçalar için, piyasaya sürüldüğü tarihten itibaren, üç yıllık sınırlı bir koruma sağlanmakta ve bu sürenin bitiminden sonra tasarımın üçüncü kişilerce kullanımı, madde kapsamında belirtilen şartları karşılamak koşuluyla, tasarım hakkının ihlali sayılmayacağı belirtilmektedir. Ancak mevzuatta, "bileşik ürün", "normal kullanım" ve "görünürlük" gibi tanımlamaların olmaması nedeniyle, hangi tür yedek parçaların (must fit veya must match) bu imkandan faydalanacağı konusu da açık değildir. Ayrıca madde ile sağlanan bu üç

yıllık korumanın başlangıcı, tasarlanan veya tasarımın uygulandığı ürünün piyasaya ilk sürüldüğü tarih olarak belirtilmektedir. Tasarım korumasına ilişkin hakların 554 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname çerçevesinde tescil üzerine sağlandığı dikkate alınır, burada koruma başlangıcının piyasaya sürülme tarihi olarak belirtilmesi, tescil sistemi açısından da belirsizlik oluşturacak bir durum olarak ortaya çıkmaktadır.

### ***SORUNDAN ETKİLENEN SEKTÖRLER***

Yedek parçaların endüstriyel tasarım kapsamında korunması hakkındaki sorunlardan en çok etkilenen sektörlerin başında, yüksek miktarlarda üretim ve satış rakamlarının söz konusu olduğu ve uluslararası rekabetin yoğun olduğu otomotiv sektörü gelmektedir. Her ne kadar sorun tek bir sektörü önemli derecede etkiliyor olsa da, bu durum ilerleyen teknoloji ve değişen ekonomik şartlara bağlı olarak uzun vadede değişiklik gösterebilir ve farklı sektörler için de aynı durum söz konusu olabilir.

Otomotiv sanayi, tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotif sektörlerinden biridir. Sektörün ekonomideki sürükleyici-lokomotif etkisinin nedeni, ekonominin diğer sektörleri ile olan çok yakın ilişkisidir. Otomotiv sanayi, demir-çelik, petro-kimya, lastik gibi temel sanayi dallarında başlıca alıcı ve bu sektörlerdeki teknolojik gelişmenin de sürükleyicisidir. Turizm, altyapı ve inşaat ile ulaştırma ve tarım sektörlerinin gerek duyduğu her çeşit motorlu araç, sektör ürünleri ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından etkilemektedir.

Otomotiv sanayi, "Motorlu taşıt aracı ile aksam ve parçalarının" üretildiği ana ve yan sanayi kollarından oluşan bir sanayidir. Dünyada toplam motorlu taşıt üretiminin yaklaşık yüzde 70'ini otomobil üretimi oluşturmaktadır. Türkiye için de

bu oran geçerlidir. Bu nedenle otomobil üretimi, güçlü bir yan sanayi oluşturarak diğer motorlu taşıtların üretimine de destek olmaktadır.

Otomotiv sanayi, bazı temel niteliklere sahiptir:

- Uzay-havacılık sanayiinden sonra önemli mühendislik alanlarını içeren karmaşık / multi-disipliner bir teknoloji gerektirmektedir.
- Motorlu taşıt aracı; niteliği, malzeme yapısı, prosesi, teknolojisi ve üretim yeri farklı olan 5 bin dolayında parçanın, ortak kalite yönetimi ve verimlilik anlayışı ile üretimi ve bir araya getirilmesi ile ortaya çıkmaktadır.
- Bir motorlu aracın üretimi ve trafiğe çıkabilmesi için güvenlik, trafik ve çevre ile ilgili 50 dolayında küresel teknik mevzuata uyumlu olması ve bunun belgelendirilmesi zorunludur. Bunun yanı sıra, isteğe bağlı olarak uygulanabilen 100 dolayında diğer uluslararası mevzuat bulunmaktadır. Ayrıca, söz konusu kapsamlı mevzuat, teknolojiye bağlı olarak sürekli yenilenmektedir. Özellikle çevre ile ilgili yeni mevzuat hazırlıkları, sektörü baskı altında tutmaktadır.
- Pazardaki yoğun rekabet nedeni ile müşteri tatmini ancak teknolojik gelişme ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektörde, yoğun Ar-Ge ve sürekli gelişme esastır.

Otomotiv sektörü kendisi dışında, hammadde ve otomotiv ürünlerinin tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen pazarlama, bayi, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerinde geniş iş hacmi ve istihdam yaratmaktadır. Sektör, savunma sanayiinin gelişmesinde ve teknolojik düzeyin yükselmesinde de temel oluşturmaktadır.

Bu özellikleri nedeni ile otomotiv sanayi, stratejik bir sanayi olarak bütün ülkelerin yakın ilgisini çekmekte ve sektöre yönelik özel planlamalar yapılmaktadır. Hızla küreselleşmekte olan bu sektörde rekabet büyük yoğunluk kazanmaktadır. Bunun bir sonucu olarak, sanayileşmiş ülkeler ile AB (Avrupa Birliği), NAFTA (Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi) gibi ekonomik birliklerde sektörün korunması ve rekabet gücünün geliştirilmesi amacıyla özel politikalar uygulanmaktadır. Bu politikalardan bir tanesi de yedek parçaların tasarım koruması kapsamında ortaya çıkan belirsizlik durumunu, sektörde söz sahibi ülkelerin ve ilgili lobi gruplarının kendi lehine çevirme çabaları olarak ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla her ülkenin kendi sanayisini ve çıkarlarını korumak için farklı uygulama ve düzenlemelere gitme eğiliminde olması da sorunun karmaşıklığını arttırmaktadır. Çünkü sorunun ortaya çıkışındaki temel nedenlerden birisi de; farklı ülkelerde yedek parçalar konusunda farklı uygulama ve düzenlemeler olmasında kaynaklanan hukuki sorunlardır.

### ***TÜRKİYE'DE SEKTÖRÜN DURUMU***

Türkiye'deki otomotiv sanayi, kurulduğu 1960'lı yıllardan beri AB otomotiv sanayi ile yakın bir entegrasyon içindedir. 1970'li yıllarda lisans alarak "Teknik İşbirliği" ile üretim başlatılmıştır. Bu işbirliği 1980'li yılların ortasında giderek artan yabancı sermaye katılımı ile "Ekonomik İşbirliği"ne dönüşmüştür.

1990 yılına kadar geçen 25 yıllık süre içinde, ülkemizde imal edilen her türlü motorlu araç, otomotiv yan sanayiinin gelişmesini de sağlamıştır. Bu dönemde üretilen milyonlarca araçta yerli katkı oranı, zamanla yüzde 90'ları aşmış, bazı parçalar, otomotiv yan sanayiinde günün teknolojisine uygun olarak yapılan yatırımların da katkısıyla üretilmiştir. Bu dönemde otomotiv yan sanayi genel olarak, Türk sermayesi ile teknolojik lisansların gücünü kullanmış ve gümrük duvarlarının desteğini arkasına almıştır. 1990 yılına gelindiğinde, otomotiv

sektörünü döviz kazandıran sektör konumuna getirecek tedbirler alınmıştır. Yeni ve güncel model araç üretimine dönük yatırımlar teşvik edilmiştir. Otomotiv sanayi teşvikte tercih edilen sektörler kapsamına alınmış, teknoloji ithali ve yabancı sermaye ortaklıkları kolaylaştırılmış ve desteklenmiştir.

1990'lı yılların başında özellikle otomobilde talebin her yıl yüzde 25'ler düzeyinde ve istikrarlı olarak artışı ile ana ve yan sanayide çok yoğun yatırımlar yapılmıştır. Kapasite artışı yanında özellikle rekabet için teknoloji yenileme ve yeni model yatırımları ile Ar-Ge çalışmaları bu dönemde büyük hız kazanmıştır. Öte yandan 1990'lı yıllarda ana ve yan sanayideki üretici firmalarla, pazarlama kuruluşlarında yeniden yapılanma çalışmaları tamamlanmıştır.

Bu yıllarda çağdaş üretim teknikleri yoğun eğitim programları ile uygulamaya geçirilmiş ve özellikle kalite yönetim sistemleri kurularak, firmalar bu açıdan uluslararası kuruluşlar tarafından belgelendirilmiştir.

Sürekli artan otomotiv üretimi ve ihracatı, alınan kararların ve gerçekleştiren yatırımların doğruluğunu kanıtlamıştır. Böyle bir ortamda, güncel araçlar üretilmeye başlanmış, yan sanayi, 2000 yılı için hedeflenen yılda 1 milyon araçlık kapasiteye yetecek yatırımları gerçekleştirerek ülkemizde büyük bir teknoloji ve teknik istihdam potansiyeli yaratmıştır. Ancak, finansal yönetimdeki hatalar, uygulanan politikadaki istikrarsızlık ve yanlış hükümet kararları nedeniyle 1994 yılından sonra sistem tersine dönmüş ve dengeler tamamen bozulmuştur.

AB ile 1996 yılında gerçekleştirilen Gümrük Birliği süreci, pazarda yeni koşullar yaratmış ve özellikle ithalatın giderek serbestleşmesi ile pazarda aşırı rekabet koşulları oluşmuştur. 1994 yılında yaşanan finansal kriz ve iyi yönetilmeyen müzakereler ile yapılan Gümrük Birliği Kararı sonucu, otomotiv ana ve yan sanayinde uzun vadeli hedefler, biraz daha uzaklara ve belirsiz bir tarihe ertelenmiştir. Gümrük Birliği kapsamında sanayi mallarının serbest dolaşımı için

zorunlu olan, sınıai ve ticari mevzuatın uyumunda gerekli düzenlemelerde geç kalınması sonucu, Türk sanayi mallarının ihracatı zorlaşmış ve Gümrük Birliği çarpık bir yapı kazanmıştır. Motorlu araçlar ithalatının hiçbir ciddi düzenlemeye tabi olmaması, ithal araçların pazar payının 2000 yılında % 52'ler düzeyine yükselmesine neden olmuştur. Bu gelişme, ana sanayiinin yeni model araçları üreterek ve üretilmeyen modelleri ithal ederek pazar payını koruma gereksinimini artırmıştır. Talebin baskı altında olması nedeni ile gelişemeyen otomotiv pazarında artan model sayısı, araç başına parça üretiminin küçülmesine ve yerli parça kullanımının azalmasına neden olmuştur. Sanayi şirketlerindeki sermaye işbirliği son yıllarda otomotiv pazarlama şirketlerine de yansımıştır. Gümrük Birliği ile birlikte Türkiye'de yoğun yatırımları bulunan ve yan sanayiinin gelişmesinde büyük katkıları olan Tofaş-Fiat, Oyak-Renault, Ford- Otosan ve Toyotasa (2001 yılından sonra Toyota olarak) gibi şirketlerde ortaklar arasındaki ilişkiler farklı bir boyut kazanmış, sermaye ve yönetimde eşitlenmiştir. Bu sürece son zamanlarda Hyundai-Assan da katılmaktadır.

Bunun sonucunda yabancı ortaklar Türkiye'deki tesislerini, kendi küresel stratejik gelişme projeleri içine almıştır. "Tam Entegrasyon" olarak adlandırılan bu süreçte, Türkiye'deki tesisler artık dünya pazarlarına üretim yapacak duruma gelmiştir. Bu dört firmanın 2000'li yılların başında ihracat hacmi 400 bin araç düzeyine yükselecektir. 2001 yılı ilk on ayında ise, gerçekleşen ihracat yüzde 139 artışla 165 bin adet olmuştur. Bu projelerin oluşmasında, özellikle yan sanayiinin ulaştığı rekabet düzeyi ve ihracat potansiyelinin çok önemli katkısı bulunmaktadır.

Benzer gelişmeler daha önce otobüs üretiminde Mercedes-Benz ve Man şirketlerinde de yaşanmıştır. Bu iki kuruluşun Türkiye üretimleri, başta AB ülkeleri olmak üzere Asya ve *Kuzey* Afrika'da çeşitli ülkelere pazarlanmaktadır. BMC şirketi kendi Ar. Ge olanakları ile geliştirdiği kamyon serisini 1998 yılı içinde AB pazarına ihraç etmeye başlamıştır. Bütün bu gelişmeler Türkiye'deki otomotiv sanayiinin, özellikle 1980'li yılların sonundan bu yana yapmış olduğu yoğun çalışmalar

sonucunda, her türlü olumsuz koşula rağmen rekabet edebilir bir düzeye ulaştığını göstermektedir.

Türkiye'deki otomotiv yan sanayiinde ise bazı mamuller dışında kalan ve aşağıda belirtilen başlıca otomotiv parçaları imal edilmektedir. Otomotiv yan sanayi, mamul üretim kapasitesi, mamul çeşitliliği ve ulaştığı standartlar itibariyle, ülkemizde imal edilen taşıt araçları için gerekli olan parça ve bileşenlerin hemen hemen tamamını karşılayabilecek düzeye erişmiştir. Sektör üretimini oluşturan ürün grupları;

- Komple motor ve motor parçaları, .
- 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 ve elektronik ekipmanları,
- Aydınlatma ve ses sistemleri,
- Akü,
- Oto camları,
- Koltuklar ve iç döşeme

olarak sıralanabilir.

Ülkemizde yedek parça üreticileri ile ana üreticiler arasındaki ilişkiler parça temini ve tedarigi konusunda yoğunlaşmaktadır. Buna göre yedek parça üreticilerinin ana üreticilere yaptıkları orijinal parça satışı cirolarının %37 – 42 sini, yedek parça olarak ürettikleri parça satışı cirolarının %12 sini, motorlu taşıt firmalarının yetkili satıcı ve servislerine yaptıkları parça satışı cirolarının % 12 sini,

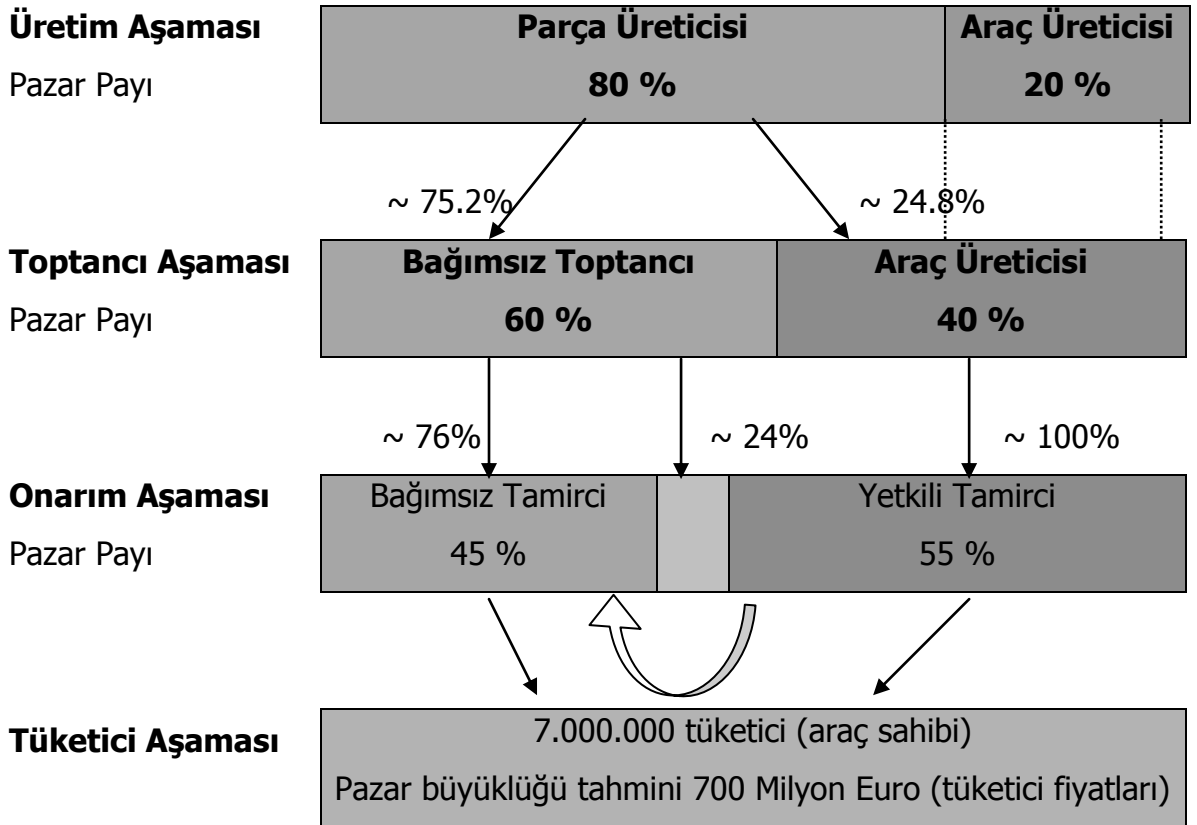


bağımsız tamirci ve diğer yedek parçacılara yaptığı satışlar cirolarının %34 – 39 unu oluşturmaktadır.

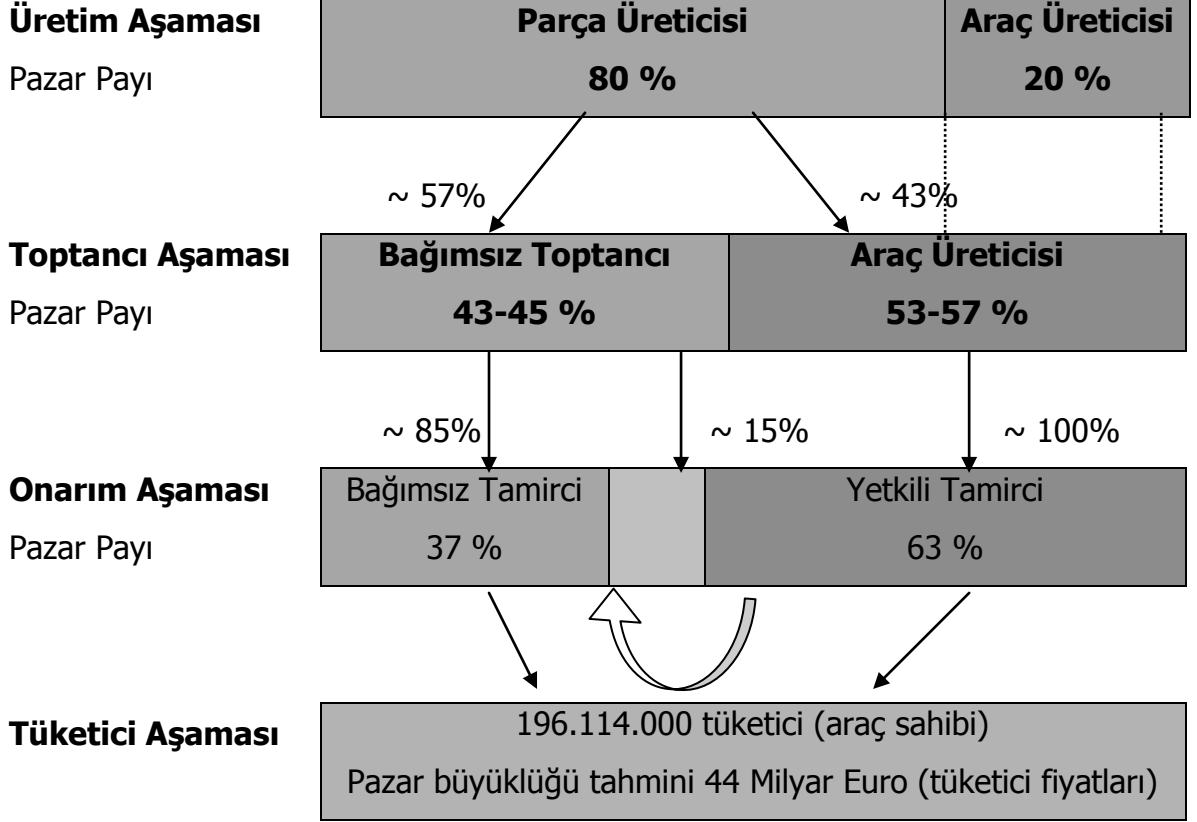
Yedek parça üreticileri ile otomobil üreticileri arasındaki ilişki, parça geliştirme konusunda dört şekilde olmaktadır;

- Motorlu taşıt üreticileri ile ortak tasarım (co-design) yaparak
- Firma tarafından tasarımı belirlenmiş ürünü imal ederek ürün geliştirme
- Mevcut ürünlerin fonksiyonel ve/veya fiyat bakımından iyileştirilmesi
- Mevcut ve/veya geliştirilmiş tasarımların kullanılması

**Tablo 1. Türkiye’de yedek parça satışlarının üreticiye göre oranları**



**Tablo 2. Avrupa Birliğinde yedek parça satışlarının üreticiye göre oranları**



Tablolarda verilen oranlar dikkate alındığında, Türkiye ile Avrupa Birliği bünyesinde yedek parça satışlarının üreticilere göre ağırlıklarına bakıldığında temel bir farklılık olmadığı söylenebilir. Ancak Türkiye’de bağımsız üreticilerin satış oranlarının araç üreticilerine göre Avrupa Birliğindekinden daha fazla olduğu görülmektedir. Bu durum yedek parça üretimi konusunda yan sanayi üreticilerinin ülkemizde halihazırda piyasada daha hakim oldukları anlamına gelebilir.

## ***ÇÖZÜM İÇİN HEDEFLERİN BELİRLENMESİ***

Yedek parça konusunda belirlenecek çözümün tasarım sistemi kullanıcıları, firma sahipleri ve tüketici çıkarları arasındaki dengeyi kuracak şekilde yapılandırılması gerekmektedir. Sistemi kullananlar, tasarımcılar ve firmalar açısından; sınırları belirlenmiş, maliyet etkin ve bileşen parça tasarımları için yeniliği teşvik edici bir sistem arzu edilen bir sonuçtur. Tüketiciler açısından ise rekabet yoğun bir sistemin oluşturulması ve artan rekabet ile yedek parça fiyatlarının düşmesi faydalı olacaktır. Bununla birlikte, belirlenecek çözüm yollarının mevcut ve ileride ortaya çıkabilecek anlaşmazlıkları da kapsayacak şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Ancak burada soruna taraf olan kesimlerin sayısının fazla olması ve yedek parça ile ilgili kavram karmaşalarının yoğunluğu nedeniyle sorunun detaylı analizlerinin yapılması sonucunda çözüm önerileri oluşturulması ve bun önerilerin bütün taraflara etkilerinin de değerlendirilerek uygun çözümün seçilmesi uygun bir süreç olacaktır. Belirlenen çözümlerin ayrıca taraf olunan uluslararası anlaşma yükümlülüklerine, özellikle TRIPs Anlaşması hükümlerine de uygun olmalıdır.

## ***KONUyla İLGİLİ ORTAYA ÇIKAN YAKLAŞIMLAR***

Yedek parçaların tasarım koruması kapsamında değerlendirilmesi farklı şekillerde, farklı kurum veya kuruluşlar tarafından incelenmiş ve raporlar halinde öneriler sunulmuştur. Bu raporlarda çeşitli sonuçlar çıkarılmış ve farklı yaklaşımlar savunulmuştur, ancak sorun için en uygun denilebilecek bir çözüm yolu veya iyi bir seçenek ortaya konulamamıştır. Konu ile ilgili olarak ortaya çıkan yaklaşımlar iki ana grupta incelenebilir. Bu gruplar yedek parçalarının tasarım koruması kapsamında değerlendirilmemesi görüşünü savunan ve yedek parça tasarımlarının korunması görüşünü destekleyen yaklaşımlar etrafında toplanan çeşitli görüşler olarak ortaya çıkmaktadır.

## **Yedek parçaların tasarım koruması kapsamı dışında tutan yaklaşımlar;**

Yedek parçaların tasarım koruması kapsamı dışında tutulması gerektiğini savunan yaklaşıma göre yedek parçalar için sağlanan korumanın tasarım korumasından daha üst seviyede bir piyasa gücü sağladığı görüşü benimsenmiştir. Bu yaklaşıma göre;

- Yedek parça piyasası otomobilin satıldığı piyasadan ayrıdır,
- Yedek parçalara olan talep, onarımın yapılmamasının (ait olduğu bileşik ürünü atıl konuma düşüren ve satış fiyatını düşüren) büyük dezavantajları olması nedeniyle, parçanın fiyatıyla bağlantılı değildir
- Tüketiciler otomobil satın alırken yedek parça maliyetleri hakkında yeterli bilgiye sahip değildirler ve bu yüzden bu maliyetlerin otomobilin satış fiyatı içindeki yerini belirlemede zorluk çekmektedirler,
- Yedek parça piyasasında üreticilere tasarım koruması gibi bir avantajın verilmesiyle, bu parçaların arzındaki rekabet ortamının yokluğu, domine edilmiş bir piyasa ortamı doğuracak ve üreticiler yedek parçalar için aşırı fiyat belirleyebileceklerdir.

Ayrıca yedek parça piyasasındaki rekabet ortamı gözden geçirilerek yapılan değerlendirmelere göre otomobil yedek parçaları için şu yorumlar yapılmıştır;

- Otomobil üreticileri ile ikincil piyasalar arasındaki rekabet yedek parçaların fiyatlarının aşağı çekilmesinde önemli bir rol oynamaktadır
- Tasarım korumasının olmadığı durumda otomobil üreticilerinin tasarımlarının serbest kullanımı çok az derecede olması muhtemeldir.
- Tasarım koruması olmaması halinde hiçbir otomobil üreticisi tasarım faaliyetlerine katılmayacağını belirtmemiştir.

Yedek parçaların tasarım koruması kapsamı dışında tutulması gerektiğini savunan yaklaşım etrafında oluşan diğer görüşler de kısaca şöyle özetlenebilir;

Bütün yedek parçaların kapsam dışında tutulması görüşüne göre; ait olduğu bileşik ürünün tamirinde kullanılan must fit veya must match parçalar için tasarım koruması verilmemesi gerektiği belirtilmiştir. Bu görüşte ortaya çıkan en temel nokta, sadece teknik fonksiyonu ile atledilen tasarımların koruma kapsamı dışında tutulmasının ekonomik verimi arttıracığı düşüncesine dayanılarak; must fit ve must match olarak tanımlanan yedek parçaların koruma kapsam dışına alınmasının da büyük bir belirsizliğe yol açacağı, dolayısıyla bütün yedek parçaların tasarım tescili dışında tutulması gerektiği savunulmaktadır.

Onarım amaçlı kullanılan parçaların tümünün kapsam dışında tutulması yaklaşımına göre; motorlu araçları da kapsayan tesis, makine ve ekipman kullanımının olduğu bütün sektörlerde onarım faaliyetlerine ihtiyaç olduğu belirtilmiş ve onarım için kullanılan yedek parçaların tamamının tasarım koruma kapsamı dışında tutulması görüşü sunulmuştur.

Motorlu araçlar gibi bileşik ürünlerin tamirinde kullanılan ve satıldığı piyasada potansiyel anti rekabetçi etkiye sahip yedek parçalar için yapılan başvuruların öncelikle anti rekabetçi etkisinin olup olmadığının belirlenmesi için ön araştırma yapılabilecek bir kuruluşa sevk edilmesi ve bu yönde bir karar çıkması halinde başvurunun ret edilmesi görüşü de ileri sürülen çözüm önerileri arasındadır.

Bir yedek parçayı neyin oluşturduğunun tanımlanmasının oldukça zor ve idari olarak karmaşık bir konu olduğunu ifade eden ve buna ek olarak bu tanımlamanın tam olarak yapılabildiği durumda bile, karmaşık bir mevzuatla sonuçlanacağı ve kendi içinde yeniliği ve rekabeti engelleyen bir durum oluşturacağı vurgulanmıştır.

## **Yedek parça tasarımlarının korunması gerektiğini savunan yaklaşımlar;**

Yedek paça piyasasındaki ekonomik etkilerin otomobil üreticileri tarafından değerlendirilmesiyle ortaya çıkan yaklaşımda, üreticiler şu noktalara işaret etmişlerdir;

- Araç yedek parçaları için otomobil üreticilerinin şu anda sahip olduğu yüksek pazar payı, yüksek üretim miktarları üzerinde amortilenen tasarım ve ekipman maliyetleri üzerinde olumlu etkiye sahiptir. Eğer orijinal olmayan yedek parçalar daha fazla pazar payına sahip olurlarsa, parça başına düşen amortisman miktarı artmak durumunda kalacaktır. Diğer bir deyişle hem yeni araç fiyatları hem de orijinal yedek parça fiyatları yükselecektir.
- Serbest üreticiler sadece en karlı ve yüksek talep olan parçalara yöneleceklerdir. Bu durum dağıtım sisteminin verimliliğini etkileyecektir, üreticiler müşterilerin parçaların erişilebilirliğine olan taleplerini karşılamak zorundadırlar. Yani dağıtım sisteminin maliyetleri daha düşük üretim miktarlarına sahip parçalar üzerine yayılacak, böylece hem parça fiyatları artacak hem de müşteriler erişilebilirliğin azalmasında şikayetçi olacaklardır.

### ***SEÇENEKLERİN BELİRLENMESİ***

Yedek parçaların koruma kapsam dışına alınması konusunda net bir model ortaya konulamamıştır. Bu konuda ortaya çıkan en önemli problem yedek parçanın tanımının zorluğudur. Bunun sebebi de yedek parçanın, başka hiçbir kritere bakılmadan, kullanıldığı yolla tanımlanıyor olmasıdır.

Otomobil tekerleği bu ikilemi ortaya koyan basit bir örnek olabilir. Tekerlek bir otomobilin esas bileşenlerinden biridir, ve şirketler otomobillerin görünümü ve

performansını geliştirmek için büyük miktarlarda yatırım yapabilirler. Yenilikçi bir tekerlek tasarımı ana ürünün (otomobilin) değerini önemli derecede arttırabilir. Bu tekerleklerin satıldığı iki ayrı piyasa vardır. İlk olarak tüketici yeni veya ikinci el bir araç satın alırken, satın alma kararını etkileyecek yeni bir tekerlek tasarımı olan bir aracı almak isteyebilir. Bu yeni tekerlek tasarımının duruşu otomobili satan ana üretici firmayı veya ikinci el otomobilde bu yeni lastiği kullanan ikinci el araç satıcısının avantajını göstermektedir. Bu durumda, tekerlek bir yedek parça olarak kullanılmamıştır.

Diğer taraftan, ikinci piyasada, tüketici bu yeni tasarımlı lastiği olan bir aracın sahibidir ve herhangi bir sebeple tekerlek zarar görmüştür ve değiştirilmesi gerekmektedir. Bu durumda tekerlek bir yedek parça olarak kullanılmıştır, ve amacı aracın orijinal şartlarına dönüştürülmesidir.

Bu örnek motorlu araç sanayii ile ilgili olsa da, farklı sanayiiler için benzer örnekler verilebilir. Yedek parçayı tanımlamadaki ikilem şudur; bir ürün veya bileşenin orijinal ekipman yerine yedek parça olarak kullanılacağı olayın gerçekleşmesinden önce imkansızdır. Bir yedek parçanın tanımında diğer kriterlerin kullanılmasındaki tehlike, orijinal ekipman olarak kullanılan ürün ve bileşen parçaların yenilikçiliği üzerindeki negatif etkiden kaynaklanmaktadır.

Yedek parça tasarımları içim sağlanan korumanın potansiyel anti rekabet etkisinin kontrol edilmesinde iki temel seçenek ortaya çıkmaktadır:

### **Seçenek 1:**

- Must fit ve must match parçaların tasarım tescil sistemine göre yenilik kriterini karşılayıp karşılamadığına bakılmaksızın kapsam dışına alınması.

Must fit parçalar ürünün beklenen işlevini yerine getirebilmesi için ürüne uyumlu olması veya başka bir ürüne monte edilmesi gereken parçalar, ve must match parçalar diğer bir ürünün görünümü ile bütünleşik parçalardır, örneğin araç karoseri. Bu işlem Tescil Mercii tarafından

- Şekli inceleme sonrasında must fit veya must match parçaların ret edilmesi yoluyla; veya
- Parçalar daha sonraki incelemede kapsam dışında olduğu tespit edilirse tescilin iptali veya hükümsüz kılınması yoluyla

yapılabilir.

### **Seçenek 2:**

- Onarım hakkı hükmü.

Bu durumda, bileşik ürünlerin bileşen parçalarının tasarımları yenilik ve ayırt edicilik kriterlerine uygunsuz tescil edilir, ancak yedek parça onarım amaçlı olarak kullanıldığında tasarım koruması kapsamı dışında değerlendirilmektedir, bu durumun hakkın ihlali olmayacağı mevzuatta açık bir şekilde ifade edilecektir. Böylece onarım veya değiştirme parçaları üreticileri ve tedarikçileri hakkın ihlali sorumluluğundan muaf tutulacaktır.

### **Diğer seçenekler;**

Yedek parça tasarımları ile ilgili sorun için ortaya atılan diğer çözüm önerileri de kısaca şöyle özetlenebilir;

- Bileşik ürünlerin potansiyel anti rekabetçi etkiye sahip yedek parçaları için yapılan başvuruların Tescil Mercii tarafından, anti rekabetçi etkisinin olup



olmadığının belirlenmesi için yetkili kurum veya kuruluşlara (bu kurum ülkemizde Rekabet Kurumu olarak belirlenebilir) sevk edilmesi ve bu yönde bir karar çıkması halinde başvurunun ret edilmesi.

Bu opsiyon teorik olarak makul görülebilir. Rekabet üzerinde olumsuz bir etki yaratabilecek yedek parçaların tescil kapsamı dışında tutulması ve ret edilmesi uygulaması metot olarak daha kesin olması itibariyle bir avantaja sahiptir. Ancak bu kararı verecek olan merciin tasarımın kullanılması konusunda kapsamlı bir karar vermesi gerekmektedir.

Bununla birlikte bu referans yönteminin maliyet ve karmaşıklık açısından uygulamada sorunlar yaratacağı açıktır. Ayrıca alınan kararların mahkemeye götürülmesi halinde bu yöntem işlemlerde gecikmelere de sebep olabilecektir.

- **Zorunlu lisans hükmü.** Bu öneriye göre; yeni ve ayırt edici bütün tasarımlar için tescil imkanı sağlanacak, ancak resmi zorunlu lisans düzenlemesinin mevzuatta bulunması gerekecektir. Bu yolla, tasarımlar yedek parça olarak serbestçe kullanılabilir ancak hak sahibine bunun bedelinin verilmesi zorunluluğu olacaktır. Esasında yedek parçaları üretmek veya kullanmak isteyenlerle hak sahibi arasında bir denge oluşturulması amaçlanmaktadır.

Bu seçenek idari olarak maliyetli bir durum olarak görülebilir. Mevzuatta ve uygulamalarda böyle bir hükmün icra edilebilmesi için tedbirler alınabilir, ancak bu tür lisanslar için ödenecek miktarın belirlenmesi konusunda çeşitli düzenlemelere gidilmelidir. Hak sahipleri ve kullanıcıların ödenecek miktar konusunda anlaşma sağlayabilme ihtimali zor olduğundan bu miktarı belirleyecek bir makam ve arabuluculuk edecek bir mercii olması gerekmektedir. Kullanıcı sayısının çok fazla olacağı da dikkate alındığında bu işlemler idari olarak maliyetli bir uygulamayla sonuçlanacaktır. Bununla birlikte belirlenen miktarlar ve alınan kararların taraflarca

mahkemeye götürüleceği de dikkate alınırsa davaların ilgili sektörler için önemli bir maliyet yükleyeceği de beklenebilir.

- **Belirli yedek parçaların kapsam dışı bırakıldığı bir liste oluşturulması**

Bu seçenek idari maliyetlerin sınırlandırılması açısından faydalı olabilir. Ancak esasında zorunlu lisans işlemlerinin maliyetinden daha fazla bir yük getirebilir. Yasaklanan parçaların belirlenmesinde, hangi tür parçaların listeye alınacağıının tanımlanması gerekmektedir. Örneğin farklı türdeki yedek parçalar arasında (sadece belirli bazı türdeki tasarımların kapsam dışında tutulması için) bir ayırım mı; ya da farklı sektörler veya ürünler arasında bir ayırım mı yapılması gerektiği belirlenmelidir.

Bu yaklaşımda ayrıca gelecekte teknolojide meydana gelebilecek değişimlere uyum sağlayabilecek ve listenin güncelliğini ve etkinliğini sağlayabilecek bir prosedür oluşturulması gerekmektedir. Bu durum yetkili makamı, parçaların listeden çıkarılması veya eklenmesi konusunda ilgili kesimlerin lobi faaliyetlerine maruz bırakabilecektir. Ayrıca bu liste, bu gibi durumlar karşısında ileride daha büyük yasal sorunlarla da karşılaşılabilmesi sonucunu doğurabilecektir. Örneğin bir üreticinin listede olan bir yedek parçanın adını değiştirdiği durumda bu işlemin sorumluluğunu ne şekilde yükleneceği sorunu ile karşılaşılabilir.

- **Bütün yedek parçalar için sınırsız istisna getirilmesi**

Bütün yedek parçaların kapsam dışında tutulması seçeneği belirsizliğin seviyesini arttıracaktır. Buna göre tescil makamı tescili ya başvuru aşamasında ret edecek, ya da tescil almışsa daha sonraki inceleme aşamasında iptal edecektir. Bu seçeneğin uygulanmasındaki en büyük zorluk, tasarımın kullanım alanı konusunda geniş kapsamlı bir karar verilmesi gerekliliğidir. Bu tür tasarımların büyük bir

çoğunluğu hem yedek parça olarak hem de orijinal ekipman olarak kullanılabilir. Ayrıca bu opsiyon tasarım tescil sisteminin amaçlarından biri olan yaratıcılığın teşvik edilmesi faaliyetlerini de zedeleyecektir. Ayrıca yedek parçanın tam bir tanımının sınırlarının çizilmesinde de güçlükler olacaktır. Çerçevesi tam olarak belirlenmemiş hükümler yasal boşluklar yaratabilir ve belirsiz bir dilde tanımlanmış ifadeler ileride daha büyük belirsizliklere yol açabilir.

- **Yedek parçalar için sınırlı koruma süresi uygulanması**

Bu seçenek otomotiv sanayicileri tarafından sunulmuştur. Bu öneri için de yedek parçanın tanımlanmasındaki belirsizlik ve maliyet unsuru söz konusudur. Ayrıca bu durum TRIPs Anlaşmasının tasarımlar için belirlediği kriterlere uygun değildir.

### ***ETKİ DEĞERLENDİRMESİ***

Etki değerlendirmesi yapılacak gruplar;

Belirlenen seçeneklerin uygulanmasından etkilenecek olan kesimlerin gruplandırılması genel bir değerlendirme yapma açısından faydalı olacaktır. Bu gruplandırmada;

- İdari kurumlar (Tescil Makamı, ilgili adli kurumlar, hükümet)
- Sanayiciler, tedarikçiler ve yedek parça sektöründeki ilgili sanayi kuruluşları
- Tüketiciler ve tüketici örgütleri, sigorta ve sanayici dernekleri

Bu gruplar üzerinde belirlenen seçeneklerin maliyet ve faydalarının belirlenmesinde aşağıdaki nitel değerlendirmeler yapılabilir;

Etki değerlendirmesi, daha önce belirlenmiş olan iki temel seçenek üzerinden ve belirlenen taraflar üzerindeki etkiler dikkate alınarak yapılan genel bir

değerlendirme olması ve hangi seçeneğin uygun bir çözüm olacağı konusunda bir fikir oluşması bakımından önemlidir.

**Seçenek 1:** Must fit veya must match parçaların kapsam dışına alınması için bir arayüz oluşturulması

### ***Maliyet etkisi***

#### *İdari kurumlar için*

- Tescil sisteminin işleyişi açısından işlemleri basit, verimli ve maliyet etkin bir yapıda olması bakımından bu uygulama, başvurusu yapılan ürünün kapsam dışında olup olmadığının belirlenmesi sürecinde işlemler açısından olumsuz bir etki oluşturacaktır. Ayrıca verilen kararların adli mercilere taşınması durumunda yine bu kurumlar için de olumsuz bir etki yaratacaktır.

#### *Sanayiciler için*

- Bu parçaların kapsam dışına alınması, anti rekabetçi etkisi olmayan tasarımları üreten firmalar açısından olumsuz bir etki yaratacaktır. Bu uygulama işlem verimliliği ve piyasa sürekliliği için hayati önem taşıyan tasarım yaratıcılığı gerektiren üreticilerin tasarımları için koruma sağlanamaması bakımından olumsuz etkiye sahip olacaktır. Otomotiv sanayi açısından, narım ve parça değişikliği dışında, araçların görünümününin modifiye edilmesinde kullanılan özel kaporta ekleri, tamponlar, arka rüzgarlıklar, çamurluk koruyucular, alaşım jantlar ve diğer spor parçalar için de koruma sağlanamayacağından; bu durum yaratıcı tasarımlara yapılan yatırımların seviyesini de olumsuz yönde etkileyecektir.
- Tescil Makamının kararlarına itiraz etmek isteyen firmalar için ise adli masraflar da bir maliyet unsuru olacaktır.

### *Tüketiciler için*

- Bileşen parçaları için tasarım koruması sağlanamadığı bir ortamda, üreticiler bu alana yatırım yapmakta isteksiz davranmaları, tüketicilere daha az seçenekli ve düşük kaliteli ürünler sunmasıyla sonuçlanacaktır. Bu durum anti rekabetçi etkiye sahip olmayan parçalar için de söz konusu olacaktır.
- Üreticiler tarafından üstlenilen ek masraflar, tüketicilere yansıtılabilmekle olasılığı dikkate alınır, bu durum da tüketiciler açısından olumsuz bir etki doğuracaktır.

### ***Faydaların değerlendirilmesi***

#### *İdari kurumlar için*

- Bu seçenekle ilgili olarak idari kurumlar açısından önemli bir fayda yoktur.

#### *Sanayi için*

- Diğer işletmeler, orijinal üreticiler ile rekabet imkanı bulacak, böylece kendilerine gelir sağlayacaklardır.

#### *Tüketiciler için*

- Yedek parçaların tasarım koruması kapsamı dışında tutulması tedariğinde daha yoğun bir rekabetin yaşanacağı piyasada fiyatların düşmesi ile tüketiciler açısından büyük bir fayda sağlayacak ve böylece servis ve onarım maliyetleri dolayısıyla da sigorta primlerinde önemli düşüşler olacaktır.

## **Seçenek 2 : onarım hakkı hükmi**

### ***Maliyet etkisinin belirlenmesi***

#### *İdari kurumlar için*

- Bu seçenekle ilgili olarak kurumların yükleneceği önemli bir maliyet unsuru bulunmamaktadır.

#### *Sanayi için*

- Onarım hakkının kullanımı ile ilgili tanımsal endişeler vardır. Bunlar; onarım hakkının periyodik bakımlar esnasındaki değişen parçaları (aşınmış veya bozulmuş parçaların değiştirilmesi bu kapsam girmekte midir) içerip içermediği; hasar gören bir parça değiştirilirken (conta, vida gibi) küçük ve önemsiz parçaları kapsayıp kapsamadığı; koruyucu bakım; güncelleme; verimliliği ve görünümü geliştirmek için kullanılan parçaları içerip içermediği konusundaki endişelerdir. Yasal düzenlemelerdeki tanımlamalar bu bakımdan kritik öneme sahiptir. Onarım hakkı kapsamındaki belirsizlikler sanayi için ek maliyetler getirecektir. Bu durum tanımsal konuların ayrımının yapılabilmesi ve kapsamın belirlenmesi için hukuk davalarıyla sonuçlanacaktır.

Bununla birlikte, bu tür tanımsal endişeler bütün seçenekler için geçerlidir, çünkü bütün seçenekler içerisinde yedek parça ile ilgili bir tanımlama yapılması zorunludur. Ve her durumda tasarım sisteminin kullanıcıları olumsuz etkilenecek ve durumlarını netleştirmek için yasal yollara başvuracaklardır. Dolayısıyla daha büyük adli sorunlarla karşılaşılabilir.

Onarım hakkı seçeneği en azından sadece yedek parça olarak kullanılan bileşen parçalar üzerine odaklanmaktadır, dolayısıyla bu seçenekte tasarım

sistemini kullanan küçük bir kesim etkilenecektir. Doğal olarak, tanımsal sorunların en aza indirilmesi yine önem arz etmektedir, çünkü oranı az da olsa etkilenecek bu kullanıcılar için çerçevenin tam olarak belirlenmesi önemlidir.

- Bu seçenekte, hak sahibinin, rakiplerini yüksek maliyetli davalar gerekçesiyle yedek parça olarak kullanılacak parçaların üretiminden veya tedarikçiden vazgeçirebilme riski vardır. Bu durum onarım hakkının yasadaki açık bir şekilde tecavüze karşı bir savunma hakkı olması gerçeğine rağmen ortaya çıkabilir. Bununla birlikte, korumanın mevzuatta haksız tehditleri engelleyecek şekilde yapılandırılması gerekmektedir. Ayrıca, üreticilerin yedek parçaların kullanımını denetleme gibi bir işlevinin de olması beklenemez. Bu faktörler üreticiler için yedek parça piyasasına girmeden önce iki kez düşünmelerine sebep olacaktır.
- Tescilli tasarım hak sahipleri bu seçeneğin çok külfetli olacağını öne sürebilirler. Üreticilerin veya tedarikçilerin onarım amaçlı olmayan maksatlar için kullanılan parçaları piyasaya sürdüğünün ispatlanmasının güç olacağını öne sürebilirler. Bu da yaratıcı tasarımlar yapılacak olan yatırımların azalmasıyla sonuçlanabilir.

#### *Tüketiciler için*

- Üreticilerin piyasaya girmesinin zor olduğu dikkate alınır, rekabetin azalacağı ve tüketiciler için de bu durumun net bir kayıp olacağı söylenebilir.
- Hak sahiplerinin tasarım haklarını, yedek parça olarak kullanılabilme potansiyeli nedeniyle, etkin bir şekilde koruyamaması halinde, bu alana yapacakları yatırımlarda da azalma olabilecek, ve bu da tüketicilere daha az seçenekli ve düşük kaliteli ürünler sunulmasıyla sonuçlanacaktır.

- Dava konuları nedeniyle, sanayiciler tarafından üstlenilen ek maliyetler tüketicilere fiyat artışı olarak yansiyabilecektir.

### ***Faydaların değerlendirilmesi***

#### *İdari kurumlar için*

- Konunun mevzuatta açık ve net bir şekilde belirlenmesi kullanıcılar ve ilgili taraflar için olumlu bir girdi sağlayacaktır.
- Onarım hakkı seçeneği idari olarak basit ve tanımsal konularda anlaşmazlığa meydan vermeyecek kararlar alınmasından kaçınılması bakımından fayda sağlayacaktır. Bu da herhangi bir anlaşmazlığın sadece ilgili tarafları ilgilendireceği anlamına gelmektedir. Böylece, sanayi için hızlı, basit ve maliyet etkin bir tasarım tescil sistemi oluşturma hedefinin gerçekleştirilmesi sağlanabilecektir.

#### *Sanayi için*

- Onarım hakkına dayalı bir istisna getirilmesi, yenilik kriterini karşılayan bütün tasarımların tescil edilmesi imkanı sağlayacağından yaratıcılık faaliyetlerinin devamını getirecektir. Böylece, orijinal parçalar için koruma sağlanırken aynı parçaların tecavüz riski olmaksızın onarım için kullanılabilmesini de sağlayacaktır.

#### *Tüketiciler için*

- Yedek parçaların onarım hakkı nedeniyle kapsam dışında tutulması, tüketiciler açısından, yoğun bir rekabetin yaşandığı yedek parça piyasasında fiyatları düşmesi gibi bir avantaj sağlayacaktır, böylece servis ve onarım masrafları, dolayısıyla sigorta maliyetleri de azalacaktır. Ancak bu sonuç



yedek parça piyasasında etkili bir takım faktörlerin birlikte oluşmasına bağlıdır.

### ***KÜÇÜK İŞLETMELER İÇİN ETKİLERİ***

Belirlenen bu iki seçeneğin de küçük işletmeler üzerinde etkileri vardır. Küçük işletmeler yedek parça piyasasında müşteri ve üretici olarak potansiyel bir role sahiptirler.

Tüketici olarak, ve her iki seçeneğin yedek parça piyasasında rekabeti arttıracığı dikkate alınırsa, yedek parçaların koruma kapsamı dışında tutulmasını içeren öneriler bu küçük işletmelerin faydasına olacaktır. Çünkü rekabetin artması, yedek parçalar için daha düşük fiyatlar anlamına gelmektedir. Araç filoları çalıştıran bir küçük işletme, örneğin filo bakım maliyetlerinin düşmesinden bir kar sağlayabilecektir.

Ancak seçenek 1 küçük işletmeler için seçenek 2 den daha az fayda sağlayacak gibi görünmektedir. Çünkü seçenek 1 de tasarım tescil sistemi kullanıcılarına yüklenen idari ve adli maliyetler, tüketicilere fiyat artışları olarak yansıtılabilecektir. Sonuç olarak, küçük işletmeler yedek parçaların dışındaki maliyetlerin yansıtılmasına maruz kalacaklardır. Buna karşın seçenek 2 ile bu tür maliyetler sadece ilgili taraflara yansıtılacak ve sadece bu maliyetlerin müşterilere yansıtılması kısmen sınırlandırılmış olacaktır.

Küçük işletmelerin yedek parça piyasasında üretici veya tedarikçi rolleri de vardır. Her iki seçenekte de piyasaya yeni oyuncuların girmesi ile rekabetin artacağı düşünülmektedir. Buna göre her iki seçenekte de küçük işletmelerin üretici veya tedarikçi olarak yedek parça piyasasına girme imkanı doğacaktır. Seçenek 2'nin küçük işletmeler için piyasaya girerken ana üreticiler tarafından

yüksek adli maliyetler göz önüne alınarak bir tehdit unsuru oluşturmaları ihtimali olsa da, bu durum küçük işletmelerin yedek parça piyasasına girerken değerlendireceği faktörlerden sadece bir tanesidir.

Yedek parça piyasasında halihazırda üretici veya tedarikçi olarak bulunan küçük işletmeler için seçenek 1 de bazı zorluklar ortaya çıkabilir. Çünkü yedek parça piyasasında olduğu kadar diğer piyasalarda da yenilikçi tasarımların kapsam dışında tutulması gündeme gelecektir. Bir küçük işletme yenilikçi tasarımı olan bir ürünle piyasaya girebilir, ancak bu ürünler için büyük üreticilerin ihlaline karşı kendilerini koruyamadıkları durumda, rekabetçi bir yapıda kalmaları imkansız hale gelecektir. Aksine, seçenek 2 orijinal ekipman piyasasında bu işletmelerin özel durumunu devam ettirebilecek niteliktedir.

Yedek parçaların durumundan en fazla etkilenecek olan sektör elbette ki otomotiv sektörüdür. Ancak sektördeki küçük işletmelerin önemli derecede etkilenmeyeceği söylenebilir. Çünkü sektördeki yüksek sermaye seviyesi gerekliliği küçük işletmeleri tek başına yedek parça üretme kabiliyetini kısıtlamaktadır. Bununla birlikte mevcut tedarikçiler de fikri mülkiyet haklarını kullanarak onlarla rekabet ederek ana üreticiler ile ilişkilerini riske atmak istemeyeceklerdir.

## ***SONUÇ***

Yedek parçalar için bir koruma istisnası getirilmesi veya onarım hakkı hükmü seçeneklerinden her ikisi de idari açıdan uygulanabilir görünmektedir. Ancak her iki seçenek için oluşabilecek farklı kısıtlamalar vardır. Koruma istisnası getirilmesi seçeneğinin bir kısıtı, uygulamada rekabeti arttırıcı olup olmadığına veya yeni olup olmadığına bakılmaksızın bütün yedek parçaların koruma kapsamı dışında tutulacağıdır.

Örneğin, bütün parçalar için koruma istisnası getirilmesi özel kaporta ekleri, tamponlar, arka rüzgarlıklar, çamurluk koruyucular, alaşım jantlar ve diğer spor parçalar gibi onarım amacıyla kullanılmayan parçaları da kapsam dışına alacaktır. Bu tür parçalar tasarım sistemi ile korunması amaçlanan yaratıcı tasarım faaliyetlerinin merkezini oluşturmaktadır, ve bu tür parçalar için rekabete ilişkin endişeler için bir kanıt yoktur.

Onarım hakkı hükmünün, koruma istisnası seçeneğine göre önemli bir avantajı, yenilik kriteri olan bütün tasarımlar için tescil imkanı sunması ve böylece yaratıcılık faaliyetlerinin zedelenmemesidir. Böylece orijinal bileşenler için koruma sağlanırken diğer taraftan bu bileşenlerin tecavüz riski olmaksızın onarım için kullanılmasını da mümkün olacaktır. Öncelikle, parça tedarikçilerinin büyük üreticilere karşı korunması sağlanacaktır. İkinci olarak araçların görünümünü geliştirmek amacıyla kullanılan parçalar için yaratıcılık faaliyetlerinin devamlılığı sağlanacaktır. Onarım hakkı ile tasarım hakkına tecavüz edilmeden, parçaların onarım amaçlı kullanımına imkan sağlanacaktır, ancak aracın değerini arttırmak için kullanılan parçaların izinsiz kullanımı bir tecavüz oluşturacaktır.

Onarım hakkı hükmünün diğer seçeneğe göre önemli bir avantajı ise, yasal düzenlemenin daha açık ve net hükümler içereceğidir. Burada hedeflenecek olan politika yedek parça piyasasının daha rekabetçi bir yapıya kavuşturulması ve

böylece fiyat düşüşleri ile tüketici çıkarlarının korunması olmalıdır. Onarım hakkı hükmü bu amacı fazlasıyla gerçekleştirebilecektir. Buna karşın koruma istisnası getirilmesi seçeneğinin uygulanmasının karmaşıklık yaratacağı beklenebilir, ancak düzenlemelerin dikkatli bir şekilde tasarlanması ve düşünülmesi gerekmektedir.

Onarım hakkının tecavüz konusunda kesin bir savunma imkanı olarak belirlenmesi ile, daha önce ortaya çıkan rekabet kaygıları için tatmin edici bir sonuca kavuşması mümkün olacaktır. Aynı zamanda, korumaya değer bütün tasarımlar için, yedek parça olarak kullanılma potansiyeli olsa da, tescil imkanı doğacaktır. Bununla birlikte, tecavüz hallerinde, kendilerini savunma konusunda bazı olumsuzluklar ortaya çıkabilecektir, küçük işletmeler büyük rakiplerine karşı haklarını korumada, yüksek maliyetli ve uzun davalar sebebiyle zayıf duruma düşebileceklerdir. Ayrıca tasarımcıların çalışmalarını korumanın idari işlemler açısından külfetli olduğunu düşündükleri durumda, yaratıcı tasarımların oranında düşüşler olması da muhtemeldir.

Onarım hakkı hükmünün uygulanmasında ortaya çıkabilecek en önemli dezavantajlardan birisi, yedek parçaların kullanım amacının tespitinde ortaya çıkacak olan zorluklardır. Bu sorunun bertaraf edilebilmesi için, söz konusu parçaların üretim aşamasında, üzerine onarım amaçlı kullanılacağını belirten ve ulusal veya uluslararası olarak tanınmış işaretlerin konulması bir çözüm yolu olabilir.

Onarım hakkı seçeneği ile, tescil merci tanımsal konulardaki ve koruma istisnası konusundaki anlaşmazlıkların herhangi bir tarafı olmayacaktır. Böylece tasarım tescil prosedürünün verimli, basit ve maliyet etkin yapısı da korunmuş olacaktır.

Onarım hakkı kapsamında bir istisna getirilmesi tüketiciler için faydaları ve maliyetleri arasında uygun bir denge oluşturacaktır. Ayrıca TRIPs anlaşması kapsamındaki uluslararası yükümlülüklerle de uyumlu olacaktır.

Sonuç olarak onarım hakkı hükmü ile onarım amaçlı kullanılan yedek parçaların koruma kapsamı dışında tutulması seçeneği, tercih edilmesi gereken uygulama olarak en uygun seçenektir. Bu öneride tasarım tescil sisteminin basit, ucuz ve etkin bir şekilde çalışmasının sağlanması prensibi ve ayrıca maliyet ve faydalar dikkate alınmıştır.

Ayrıca bu düzenlemenin etkinliğinin tespit edilebilmesi için bir izleme süreci oluşturulması gerekmektedir. Bunun için de belirli bir tarihe kadar uygulamaların gözden geçirilmesi ve raporlanması yöntemi izlenmelidir.

Ayrıca ilgili kurum ve kuruluşlarla birlikte konunun ilgili kesimlere aktarılması için tanıtım ve seminerler düzenlenerek uygulamadaki aksaklıklar en aza indirgenebilir.

## KAYNAKLAR

**ALRC** (The Australian Law Reform Commission): Designs – Report, 1995

**DTI** (Department of Trade and Industry): "The Registered Designs Regulations 2001, The Effect of The Amendments to The Registered Designs Act 1949", The Patent Office, 2 October 2001.

**FRONTIERES**, Jeux Sans: "European Perspectives", Jenkins – IP, Spring 2001.

**FRYER**, William T: "EU Directive on Legal Protection of Designs", December 24, 1998.

**İSO (İstanbul Sanayi Odası)**: "Avrupa Birliğine Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi, Otomotiv Sanayii Sektörü", Yayın No:2002/4, İstanbul, Şubat 2002.

**HODKINSON**, Keith: "Directive 98/71/EC of the European Parliament and of the Council dated 13th October 1998 on the Legal Protection of Designs Regulations 2001 and The Proposed Regulation on the Community Design", Marks & Clerk, 26 July 2001.

**MACQUEEN**, Hector L: "The 1998 Directive: A Political Compromise", AHRB Publications, 1999.

**MARCHESE**, David: "New Rules for Design Registration", Davenport Lyons.

**McGOVERN**, Patricia: "EU Regulation On Designs Law", Design Law Seminar, Davenport Hotel, July 2000.

**PIESOLD**, Alex: "New UK Registered Design Law", Intellectual Property Today, Frank B. Dehn And Co., October 2002.

**PLUCKROSE**, Tony: "Copying Designs Of Spare and Component Parts", Boulton Wade Tennant – Articles and Papers, February 1995.

**PROCTER**, Toby: "Statutory Regulation for Driver Insurance", 31 January 2002.

**TAYSAD (Taşıt Araçları Parça Sanayicileri Derneği)**, "Motorlu Taşıtlar Muafiyet Sisteminin Değerlendirilmesi", Rapor

**THE PARLIAMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA, HOUSE OF REPRESENTATIVES:** "Designs Bill 2002", Department of the Parliamentary Library, 2003.

<http://www.abanet.org/intelprop/97-98rep/412.html>

<http://www.brookesbatchellor.co.uk/designs.htm>

[http://www.vda.de/en/service/jahresbericht/auto2000/auto+globalisierung/g\\_38.html](http://www.vda.de/en/service/jahresbericht/auto2000/auto+globalisierung/g_38.html)

<http://europa.eu.int/abc/doc/off/bull/9806/p103036.htm>

[http://www.mag-uk.org/fema/pr/dp\\_29-jun-1998.html](http://www.mag-uk.org/fema/pr/dp_29-jun-1998.html)

[http://www.mag-uk.org/fema/fem/pr/design\\_prot\\_14-mar-1997.html](http://www.mag-uk.org/fema/fem/pr/design_prot_14-mar-1997.html)

[http://www.vda.de/en/service/jahresbericht/auto2000/auto+maerkte/g\\_1.html](http://www.vda.de/en/service/jahresbericht/auto2000/auto+maerkte/g_1.html)

[http://www.vda.de/en/service/jahresbericht/auto2000/auto+maerkte/g\\_2.html](http://www.vda.de/en/service/jahresbericht/auto2000/auto+maerkte/g_2.html)

<http://www.dti.gov.uk/access/ria/protection.htm>

[http://www.tjg.co.uk/topical/intellectual\\_property/ip\\_designprotection\\_100399.htm](http://www.tjg.co.uk/topical/intellectual_property/ip_designprotection_100399.htm)

## İÇİNDEKİLER

GİRİŞ	1
<i>ENDÜSTRİYEL TASARIM KORUMASININ TEMEL AMAÇLARI</i>	3
<i>YEDEK PARÇALAR VE ÇEŞİTLERİ</i>	4
<i>YEDEK PARÇALAR VE TASARIM KORUMASI İLİŞKİSİ</i>	6
Yedek parça piyasası ayrı mıdır?	7
<i>YEDEK PARÇA TASARIMLARININ KORUNMASI HAKKINDAKİ SORUNLAR</i>	7
SORUNUN ORTAYA ÇIKIŞ NEDENLERİ	8
Hangi tür yedek parçalar	9
Sorunu etkileyen faktörler	10
<i>YEDEK PARÇALAR VE REKABET İLİŞKİSİ</i>	11
Rekabet etkisi	13
<i>ÖRNEK OLAYLAR</i>	13
Birleşik Krallık'ta açılan bir dava	14
Volvo & Veng Davası	16
<i>AVRUPA BİRLİĞİNDEKİ MEVCUT DURUM</i>	23
98/71/EC Direktifi	26
6/2002 Sayılı EC Tüzüğü	28
<i>TÜRKİYE'DEKİ MEVCUT DURUM</i>	31
<i>SORUNDAN ETKİLENEN SEKTÖRLER</i>	33
<i>TÜRKİYE'DE SEKTÖRÜN DURUMU</i>	35
<i>ÇÖZÜM İÇİN HEDEFLERİN BELİRLENMESİ</i>	41
<i>KONUyla İLGİLİ ORTAYA ÇIKAN YAKLAŞIMLAR</i>	41
<i>SEÇENEKLERİN BELİRLENMESİ</i>	42
Seçenek 1	45
Seçenek 2	46
Diğer Seçenekler	46
<i>ETKİ DEĞERLENDİRMESİ</i>	49
<i>KÜÇÜK İŞLETMELER İÇİN ETKİLERİ</i>	55
<i>SONUÇ</i>	57