

T.C.
İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

ARAÇ PAYLAŞIM MODELİNİN HAKSIZ REKABET AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İlayda ÖZDEMİR
1504010146

Anabilim Dalı: Özel Hukuk
Programı: Özel Hukuk

Tez Danışmanı: Dr. Öğretim Üyesi Muharrem TÜTÜNCÜ

OCAK 2023

T.C.
İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

ARAÇ PAYLAŞIM MODELİNİN HAKSIZ REKABET AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
İlayda ÖZDEMİR
1504010146

Anabilim Dalı: Özel Hukuk

Program: Özel Hukuk

Tez Danışmanı: Dr. Öğretim Üyesi Muharrem TÜTÜNCÜ

Jüri Üyeleri: Doç. Dr. Hanife DOĞRUSÖZ KOŞUT

: Dr. Öğretim Üyesi Safiye Nur BAĞRIAÇIK SİMİL

OCAK 2023

ÖNSÖZ

Öncelikle, bilimin ve aklın önderliğini her zaman savunan, Türk kadının toplumun her alanında hak ettiği yerlere gelebilmesi için desteğini asla esirgemeyen ve bugün bu yüksek lisans çalışmasını yapabilmek gibi sahip olduğum birçok imkânı borçlu olduğum canım Ata'm Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'e teşekkürlerimi borç bilirim. Sen olmasaydın, olmazdık.

Yüksek lisans dönemimde, pandeminin de etkisiyle giderek zorlaşan bu süreçte bana hep destek olan, zorlandığım hususlarda her zaman kendisine erişebilme imkânı sağlayan, tüm yoğunluğuna rağmen sorularımı sabırla yanıtlayan, ulaşamadığım her türlü kaynakta yardımına koşan, değerli görüş ve önerileriyle tezime katkıda bulunan saygıdeğer hocam ve danışmanım Dr. Öğretim Üyesi Muharrem Tütüncü'ye gerek lisans gerekse yüksek lisans sürecimde akademik çalışmalarında hissettirdiği ilgi ve desteği için sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Hayatımın her alanında her zaman yanımda olan, desteklerini benden hiç esirgemeyen, bana olan inançlarını her zaman gösteren ve hissettiren sevgili ailem “Özdemir Familyası”na, bir tanecik annem Nebahat Özdemir'e, canım babam Coşkun Özdemir'e, her şeyim kardeşim Atilla Özdemir'e, dualarını benden hiçbir zaman eksik etmeyen sevgili anneanneciğim Hanife Hamzaoğlu'na, bu süreçte yorgunluğuma ve yaşadığım zorluklara yakından şahit olup desteğini asla esirgemeyen yol arkadaşım Onur Öztürk'e sonsuz teşekkürler.

Akademik hayatımda örnek aldığım ve severek takip ettiğim sevgili halacığım Doç. Dr. Şennur Özdemir'e tez çalışmamın son halini almasındaki katkıları, tecrübeleri ve önerileri için teşekkür ederim.

Tez konusu seçmemde bütün çalışma yoğunluğuna rağmen bana yardımcı olan, özellikle stresli dönemlerimde bana her daim destek olan ve bana olan inancını asla yitirmeyen canım arkadaşlarım Nevin Şahinkaya ve Av. İpek Baydilli'ye ayrı bir teşekkürü borç bilirim.

Son olarak, yüksek lisans çalışmalarım sırasında “TÜBİTAK 2211 Yurt İçi Lisansüstü Burs Programı” kapsamında araştırmacısı olduğum TÜBİTAK'a bilimin ve bilim insanının her zaman destekçisi olduğu için teşekkür ederim.

Ocak 2023

İlayda Özdemir

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
İÇİNDEKİLER	ii
KISALTMALAR	v
ÖZ	viii
ABSTRACT	ix
GİRİŞ	1

I. BÖLÜM

ARAÇ PAYLAŞIM MODELİNİN ORTAYA ÇIKIŞI

1. Taksi Hizmetlerine Genel Bakış	4
2. Araç Paylaşım Uygulaması Uber ve İş Modeli	6
2.1 Paylaşım Ekonomisi ve Uber	14
2.2 Uber'in İş Modelinin Yıkıcı Etkisi	18
3. Uber'in İş Modelinin Getirdiği Yasal Sorunlar	23

II. BÖLÜM

ULUSLARARASI OTORİTELER VE ARAÇ PAYLAŞIM MODELİ: UBER

4. Uluslararası Alanda Uber'in Konumu	31
4.1 Dünya Ticaret Örgütü Örneği	31
4.1.1 Dünya Ticaret Örgütüne Göre Uber	32
4.1.1.1 Hizmet Ticareti Genel Anlaşması (GATS)	33
4.1.1.2 Dünya Ticaret Örgütü Kapsamında Yolcu Taşımacılığına İlişkin Taahhüt ve Sınırlandırmalar	34
4.2 AB Örneği	44
4.2.1 AB Komisyonu Çalışmaları	52
(i) Mesleğe Erişimle İlgili Öneriler	58
(ii) Mesleğin İcrasına İlişkin Öneriler	61

(iii) Toplu Taşıma ve Aktif Hareketliliğin Entegrasyonuna İlişkin Öneriler	65
4.2.2 ABAD İçtihatları	66
4.2.3 AB'deki Mahalli Mahkemelerin Uber'in Yasal Durumuna İlişkin Yorumu	76
1. Milano Mahkemesi (İtalya) Tarafından Karara Bağlanan Dava	76
2. Fransız Anayasa Konseyi'nin Fransız Ulaştırma Kanunu'nun Yeni Hükmüne İlişkin Kararı	82
4.3 ABD Örneği	90
4.3.1 Uygulanabilir Yasal Çerçeve ve Mahkeme Kararları	90
(i) California Kamu Hizmetleri Komisyonu Kararı ve Yeni Bir Kategorinin Tanımlanması: "Ulaştırma Ağı Şirketleri" (<i>Transportation Network Companies (TNC)</i>)	90
1) Uber'in Yalnızca Bilgi Sağlayıcı Olduğu İddiasına Karşı Komisyonun Yargı Yetkisi Beyanı	94
2) Komisyonun, Uber'in Google Güç Ölçer (Google Power Meter) ile Olan Benzerliğini İleri Sürmesine İtiraz Etmesi ve Uber'in Hizmet Sağlayıcı Niteliğini Açıklaması	96
3) Ücretlerin Önceden Düzenlenmiş Olarak Belirlenmesinin Uber'in Ulaşım Ağı Şirketi (TNC) Olarak Belirlenmesinin Üzerindeki Etkisi	98
4) Araç Paylaşımı Muafiyetinin Ulaşım Ağı Şirketlerinin Yürüttüğü İşlere Uygulanmaması	99
5) Ulaşım Ağı Şirketlerinin (TNC) Tanımına İlişkin Sonuçlar	101
(ii) Kaliforniya Çalışma Komiserinin Kararı Doğrultusunda Uber Sürücülerinin "Bağımsız Üçüncü Taraf Sağlayıcılar" Olarak Nitelendirilmesi	102
1) Davaya İlişkin Somut Olgular	103
2) Mahkemenin Kararı ve Sürücünün Uber Çalışanı Olarak Değerlendirilmesi	105

III. BÖLÜM

TÜRKİYE'DE ARAÇ PAYLAŞIM MODELİ: UBER VE HAKSIZ REKABET KAVRAMI

5. Uber'in Türkiye'deki Faaliyetleri	109
5.1 Türkiye'de Yasal Durum	112
5.2 Türkiye'de Rekabet ve Haksız Rekabet Kavramı	113
5.2.1 Haksız Rekabetin Kapsamı	116
5.2.2 Haksız Rekabetin Şartları	117

5.2.3	Haksız Rekabet Teşkil Eden Fiiller-----	117
5.2.4	Rekabet Yasağı-----	118
5.3	Uber'in Türkiye'deki Haksız Rekabet Davası -----	118
5.3.1	Kararın Gerekçesinde Yer Alan TTK 55/1-e Maddesi-----	125
(i)	“İş şartları” Kavramı -----	126
(ii)	İş Şartlarına Uyması Gereken Rakipler-----	127
(iii)	İş Şartlarına Aykırılık-----	130
5.3.2	TTK 55/1-e Maddesinin Uber Davasına Uygulanabilirliği-----	132
SONUÇ-----		138
KAYNAKÇA-----		143

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABA	: Avrupa Birliği Antlaşması
ABAD	: Avrupa Birliği Adalet Divanı
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ATO	: Australia Tax Office (Avustralya Vergi Dairesi)
ATS	: Araç Takip Sistemi
bkz.	: Bakınız
BV	: Besloten Vennootschap
BVBA	: Besloten Vennootschap met Beperkte Aansprakelijkheid
C.	: Cilt
CJEU	: Court of Justice of the European Union
CPA	: Classification of Products by Activities (Faaliyetlere göre Ürün Sınıflandırması)
CPC	: Central Product Classification (Merkezi Ürün Sınıflandırması)
CPUC	: California Public Utilities Commission (Kaliforniya Eyaleti Kamu Hizmetleri Komisyonu)
çev.	: Çeviri
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
E.	: Esas
EC	: European Community (Avrupa Topluluğu)
EEC	: European Economic Community (Avrupa Ekonomik Topluluğu)
ETTK	: 6762 sayılı Ticaret Kanunu
EU	: European Union
Fr.	: Fransızca
FSEK	: 5846 sayılı Fikri ve Sanat Eserleri Kanunu

FTA	: Federal Telecommunications Act (ABD Federal Telekomünikasyon Yasası)
GATS	: The General Agreement on Trade in Services (Hizmet Ticareti Genel Anlaşması)
GPS	: Global Positioning System (Global Konumlama Sistemi)
GST	: Goods and Services Tax (Mal ve Hizmet Vergisi)
HD	: Hukuk Dairesi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Inc.	: Incorporation
IP	: Internet Protocol
ITF	: International Transport Forum (Uluslararası Ulaştırma Forumu)
İng.	: İngilizce
K.	: Karar
KDV	: Katma Değer Vergisi
LTFRB	: Land Transportation Franchising and Regulatory Board (Filipin Kara Taşımacılığı Bayılık Verme ve Düzenleme Kurulu)
m.	: Madde
n.	: Numara
OECD	: Organisation for Economic Co-Operation and Development (Ekonomik İş Birliği ve Kalkınma Örgütü)
OJ	: Official Journal (Resmî Gazete)
örn.	: Örneğin
p.	: Paragraf
PU	: Public Utilities (Kamu Hizmetleri)
RG.	: Resmî Gazete

s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SAS	: Société par Actions Simplifiée
SEUK	: Social Enterprise UK
SMK	: 6769 sayılı Sınai Mülkiyet Kanunu
SUMP	: Sustainable Urban Mobility Plan (Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı)
MaaS	: Mobility as a Service (Hizmet Hareketliliği)
T.	: Tarih
TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TEC	: Treaty Establishing the European Community (Avrupa Birliği Topluluğunu Kuran Antlaşma)
TFEU	: Treaty on the Functioning of the European Union (Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma)
TKHK	: 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
TMK	: 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
TNC	: Transportation Network Company (Ulaşım Ağı Şirketi)
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
T&Cs	: Terms and Conditions (Hüküm ve Koşullar)
U-ETSD	: Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetleme Sistemi
v.	: Versus
vb.	: Ve benzeri
VoIP	: Voice over Internet Protocol
vd.	: Ve devamı
Vol.	: Volume (Sayı)
Y.	: Yargıtay
QPC	: la Question Prioritaire de Constitutionnalité (Anayasaya Uygunluk Ön Sorusu)
WTO	: World Trade Organization

ÖZ

Erişilebilirlik kolaylığı ve uygun fiyatlı yolculuk imkânı sunan çevrimiçi araç paylaşım uygulamalarının hem ülkemizde hem de dünya çapında oldukça yaygınlaşması ve ulaştığı tüketici sayısının her geçen gün artması, beraberinde birtakım sorunları ve yasal tartışmaları da getirmiştir.

Araç paylaşım uygulaması denildiğinde akla ilk gelen çevrimiçi platformlardan olan Uber, söz konusu yasal tartışmalara ve yaptırımlara en çok maruz kalan uygulamalardan biridir. Uber, 57 milyar doları aşan piyasa değeri ve 70'ten fazla ülkede kullanılan mobil uygulaması aracılığıyla yolculara ulaşım hizmeti vermesiyle paylaşım ekonomisi modelinin en başarılı şirketlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Bu başarının temel nedeni, Uber'in yenilikçi ve teknolojik iş modelidir. Söz konusu iş modeli kapsamında Uber'in sunduğu hizmetler, taksi şoförleri ve diğer ulaşım sağlayıcıların sunduğu taşımacılık hizmeti kapsamında olsa da Uber, hizmetlerini gerekli izin veya ruhsat olmadan gerçekleştirdiği için ülkelerde tepkilere yol açmış ve Uber'in faaliyetlerinin taksi operatörlerine karşı haksız rekabet oluşturduğu iddia edilmiştir.

Bu tez, araç paylaşım modellerinin karşılaştığı yasal sorunların temelini oluşturan şu soruyu yanıtlamayı amaçlamaktadır: "Yasal açıdan araç paylaşım modellerinin konumu nedir?". Bu sorunun hem Türkiye özelinde hem de uluslararası yasal çerçevede cevaplandırılması için araç paylaşım modellerinin en yaygını olan Uber uygulaması üzerinden inceleme yapılmıştır.

Çalışma kapsamında taksi operatörleri tarafından sunulan hizmetler genel hatlarıyla incelenmiş, paylaşım ekonomisi kavramına ve araç paylaşımı iş modelinin özelliklerine değinilerek Uber'in paylaşım ekonomisindeki yeri ve getirdiği yenilikler değerlendirilmiştir.

Aynı zamanda Uber'in temel çalışma prensibi, iş modeli ve yıkıcı yenilikçi etkisi ("*disruptive innovation*"), başta AB ve ABD olmak üzere uluslararası otoriteler nezdindeki uygulamalar ve örnek mahkeme kararları, Türkiye'de Uber'in yasal konumu, karşılaştığı hukuki problemler ve haksız rekabet kavramı incelenmiştir.

Bu doğrultuda, çalışmanın kapsamında Uber ve benzeri araç paylaşım uygulamaları için uygulanabilir bir yasal çerçeve ve tanımlama olup olmadığı tahlil edilmiştir. Sonuç olarak, ABD'de kabul edilen Uber tanımının diğer devletlerce kabul edilebilirliği ve yasal olarak uygunluğu değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Haksız rekabet, araç paylaşımı, araç paylaşım modeli Uber, iş şartlarına uymamak, ulaşım ağı şirketi, Uber uygulaması, taksicilik hizmeti, yolcu taşıma, mobil uygulamayla aracılık, paylaşım ekonomisi.

ABSTRACT

Online ridesharing services, which provide easy access and low-cost travel, have grown popular in our nation and throughout the world, and the number of customers they reach is growing by the day, causing certain issues and legal debates.

Uber, one of the first online platforms that comes to mind when it comes to ridesharing apps, is one of the programs that has been subjected to the most legal discussions and sanctions. With a market value of more than \$57 billion and delivering transportation services to customers through its smartphone application, which is utilized in more than 70 countries, Uber is regarded as one of the most successful businesses in the sharing economy model.

The innovative and technological business model used by Uber is the primary factor in its success. Although Uber's services are within the scope of transportation services provided by taxi operators and other transportation providers within the limit of the aforementioned business model, Uber sparked outrage in several countries since it performed its services without the required permit or license, and it was argued that Uber's activities constituted unfair competition against taxi operators.

This thesis seeks to answer the question, "What is the legal status of ridesharing models?" that lies at the heart of the legal issues confronting ridesharing models. The most popular car sharing platform, Uber, was examined in order to provide an answer to this query both in Türkiye and within the context of international law.

The study's scope included a broad examination of the services provided by taxi companies, discussion of the sharing economy and the characteristics of the ridesharing business model, as well as an assessment of Uber's position within the sharing economy and the innovations it introduced.

Simultaneously, Uber's core operating principle, business model, and disruptive inventive impact ("disruptive innovation"), practices and exemplary court rulings, particularly in the EU and the United States, Uber's legal situation in Türkiye, legal challenges it faces, and the notion of unfair competition have been investigated.

Therefore, it has been examined within the parameters of the study as to whether there is an applicable legal framework and definition for Uber and comparable ridesharing applications. As a result, the acceptability and legality of the Uber definition accepted in the United States by other countries has been assessed.

Keywords: Unfair competition, ridesharing, ridesharing model, Uber, non-compliance with business terms, transportation network company, Uber application, taxi service, passenger transportation, mobile application intermediation, sharing economy.

GİRİŞ

Teknoloji, birçok endüstrinin yenilenmesi ve gelişmesinde büyük rol oynamasına karşın statik bir iş modeli olan taksi sektöründe yakın zamana kadar etkili değişikliklere yol açmamıştır. Tarihsel olarak taksilerin çalışma mantığı benzer iş modellerinde kendini göstermiştir. Bu iş modelinde yolcular taksi durağına giderek, durağı arayarak veya sokakta çevirerek taksi tutabilmektedirler. Taksilerin tahditli ticari araçlar olması ve sıkı düzenlemeler ile kısıtlamalara tabi olmasının da etkisiyle, teknolojinin gelişmesi yakın zamana kadar taksilerin kullanılma biçim ve amacında oldukça az rol oynamıştır. Taksilerin sıkı yasal düzenlemelere tabi olması, faaliyet gösterebilecek yetkili araç sayısını da kısıtlamaktadır. Bu durum, arz talep dengesi açısından da problemlere yol açabilmektedir. Zira hava durumu veya günün saatlerine göre taksilere erişim kolaylığı değişebilmektedir. Bu nedenle, yakın zamana kadar taksilerin çalışma biçimi ve yasal düzenlemelerin gelişime açık olmadığı düşünülmekteydi.

Taksilerin gelişen teknoloji karşısında durağan kaldığı algısı, Uber¹ gibi araç paylaşımı hizmet sağlayıcılarının gelmesiyle değişmiştir. Uber, temel olarak kendisini yolculuk paylaşım hizmeti olarak adlandırırsa da Uber’de yolculuk her zaman paylaşılmamaktadır.² Uber’i taksilerden ayıran ana özellik, Uber’in çevrimiçi bir uygulama aracılığıyla bağımsız sürücüleri ve yolcuları eşleştirmesidir.³ Uber’in kullanıldığı ülkelerde yaygınlaşması ve popülerleşmesinin önde gelen sebepleri çevrimiçi uygulamanın kullanım kolaylığı, erişilebilirlik ve normal taksi ücretlerine göre daha uygun bir tarife uygulanmasıdır.⁴

¹ Uber ve çalışma prensibi hakkında detaylı bilgi için bkz. Uber, “*Uber Kullanma Kılavuzu*”, 2022 <<https://www.uber.com/tr/tr/ride/how-it-works/>>.

² Uber, *How to Use the Uber App*, 2022 <https://www.uber.com/tr/en/about/how-does-uber-work/?utm_campaign=CM2159741-AU-Perth_d&utm_content=AU-Perth_Jora&utm_medium=jobboards&utm_source=Exchange&utm_term=6fdRwxkrh2ZjkCWWv29oFkD3vHCj4Fadsy1s83nAwc56>.

³ Uber, *A Guide for How to Use Uber*, 2022 <<https://www.uber.com/tr/en/ride/how-it-works/>>.

⁴ Sara Silverstein, “These Animated Charts Tell You Everything About Uber Prices In 21 Cities”, *Business Insider*, 16 Ekim 2014 <<https://www.businessinsider.com/uber-vs-taxi-pricing-by-city-2014-10>>.

Uber'in faaliyet gösterdiği ülkelerde yaygınlaşması, kullanıcıları ve yatırımcılarını memnun ederken taksi sektöründe çalışanlarda ters bir etkiye sebep olmuştur. Bu durumun temel sebebi, Uber'in taksilerin uyma zorunluluğu olduğu yasal düzenlemelere tabi olmaması nedeniyle “haksız rekabet”e yol açtığı düşünülmesidir.⁵ Dünyanın birçok yerinde taksi şoförleri tarafından yapılan protestolar, Türkiye⁶ de dahil olmak üzere Fransa⁷, Macaristan⁸, İtalya⁹, İspanya¹⁰, Almanya¹¹ ve Belçika¹² gibi AB üyesi ülkelerde de Uber'in yasaklanmasına veya yoğun kısıtlamalara tabi olmasına yol açmıştır.

Bu tezin amacı, Uber ve benzeri uygulamalara farklı ülkelerde getirilen benzer nitelikteki yasak ve kısıtlamaları hukuki olarak değerlendirmek ve özellikle haksız kapsamında incelemektir. Uber ve benzeri birçok araç paylaşım modeli uygulaması olmasına karşın bunların içinde literatürde en yaygın ve bilinen uygulama Uber olduğu için bu çalışmada Uber örneğinden yola çıkılarak konuya ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Çalışma kapsamında ayrıca Uber'in kanun boşluklarından yararlanmasına yol açmayacak ve taksilere karşı haksız rekabet oluşturmayacak bir yasal düzenlemenin yapılmasının mümkün olup olmadığı tartışılacaktır. Ayrıca Uber'in taksilerle aynı yasal düzenlemelere mi yoksa kendi özelliklerine göre uyarlanmış bir düzenlemeye mi tabi olması gerektiğine değinilecektir.

Bu doğrultuda, öncelikle Uber'in sunduğu hizmetler anlatılacak ve devamında ulaşım hizmetlerine ilişkin düzenlemelere genel bir bakış sunulacaktır. Ardından, Uber'in

⁵ Felicity Lawrence, Jon Henley, “‘Violence guarantees success’: how Uber exploited taxi protests”, *The Guardian*, 10 Temmuz 2022 <<https://www.theguardian.com/news/2022/jul/10/violence-guarantees-success-how-uber-exploited-taxi-protests>>.

⁶ Can Özçelik, “Mahkemenin ‘UBER’ kararı! Yasaklandı”, *Sözcü*, 16 Ekim 2019 <<https://www.sozcu.com.tr/2019/ekonomi/son-dakika-uber-yasaklandi-5393023/>>.

⁷ Catarina Moh, “French government orders Uber taxi ban after protests”, *BBC News*, 26 Haziran 2015 <<https://www.bbc.com/news/av/world-europe-33281896>>.

⁸ Krisztina Than, Krisztina Fenyo, “Uber to suspend operations in Hungary due to govt legislation”, *Reuters*, 13 Temmuz 2016 <<https://www.reuters.com/article/us-uber-hungary-exit-idUSKCN0ZT0RS>>.

⁹ Agence France Press, “Italy court bans Uber over unfair competition for taxis”, *The Guardian*, 8 Nisan 2017 <<https://www.theguardian.com/technology/2017/apr/07/uber-app-ban-italy-taxi-unions>>.

¹⁰ BBC News, “Uber taxi app suspended in Spain”, *BBC*, 9 Aralık 2014 <<https://www.bbc.com/news/business-30395093>>.

¹¹ Reuters Staff, “German court bans Uber's ride-hailing services in Germany”, *Reuters*, 19 Aralık 2019 <<https://www.reuters.com/article/us-uber-court-idUSKBN1YN171>>.

¹² Robin Wauters, “Belgian Court Bans Uber And Sends A Clear Message To The Rest Of Europe”, *Business Insider*, 15 Nisan 2014 <<https://www.businessinsider.com/belgian-court-bans-uber-2014-4>>.

karşılaştığı düzenleyici zorluklara, Uber kapsamındaki yolcu ve sürücülerin arasındaki ilişkinin yasal niteliğinin tartışılmasına, Uber'in hukuki sorumluluğu ve olası sonuçları ile Uber'in faaliyetlerinin haksız rekabet bağlamında incelenmesine yer verilecektir.

Bu tez III ana bölüme ayrılmıştır. Bölüm I'de, araç paylaşım modeli kavramı; tarihi yeni nesil çevrimiçi araç paylaşım modellerine göre çok daha eskiye dayanan geleneksel sarı taksi hizmetlerinden başlayarak araç paylaşım modelinin ortaya çıkışı ve bir araç paylaşım uygulaması olan Uber'in iş modeli ve geleneksel taksiler tarafından sunulan hizmetlerle benzerlik ve farklılıklar değerlendirilerek açıklanmaktadır. I. Bölüm kapsamında ayrıca Uber ve diğer benzeri araç paylaşım uygulamalarının getirdiği yasal sorunlar ve altında yatan sebepler ele alınmaktadır. Bölüm II'de, Uber örneğinden yola çıkılarak araç paylaşım modellerinin uluslararası alanda karşılaştığı sorunlar ve başta AB ve ABD olmak üzere ulusal mahkemelerin çevrimiçi araç paylaşım uygulamalarının faaliyetlerine ilişkin yapmış olduğu yorumlar ve çözüm önerileri yer almaktadır. III. Bölüm'de ise Uber uygulamasının sunduğu hizmetlerin Türkiye'deki durumu ve başta haksız rekabet olmak üzere yaşanan yasal problemler, İstanbul Bölge Adliye Mahkemesinin kararı ve haksız rekabete kavramına ilişkin unsurlar kapsamında değerlendirilmektedir.

Bölüm III'ten sonra konuya ilişkin ülkemizde ve uluslararası alanda araç paylaşım modellerinin yaşadığı yasal sorunların ve olası çözüm önerilerinin yer aldığı bir Sonuç kısmıyla tez çalışması son bulmaktadır.

I. BÖLÜM

ARAÇ PAYLAŞIM MODELİNİN ORTAYA ÇIKIŞI

1. Taksi Hizmetlerine Genel Bakış

Temel prensibi yolcuları bir noktadan başka bir noktaya taşımak olan, sadece bir araç ve şoförün yeterli olduğu taksilerin çalışma prensibi oldukça basit olsa da taksiler uzun yıllardır birçok ülkede farklı ve yoğun yasal düzenleme ve kısıtlamalara tabidirler. Türkiye’de de taksi operatörlerine ilişkin düzenlemeler illerdeki ilgili belediyeler tarafından getirilmektedir.¹³ Taksilerin tabi olduğu düzenlemelerin temel gerekçesi aksi halde serbest bir piyasada birçok insanın yolcu taşımacılığı yapmaya başlayacak olması ve taksi sayısının kontrol edilemez bir biçimde artarak trafiği artırma ihtimalidir.¹⁴ Bu gerekçeye ek olarak, yasal düzenlemelerin yapılmaması halinde taksiciler arasında yoğun bir rekabet oluşması, fiyatların artması, taksi hizmetlerindeki kalitenin düşmesi ve emniyet problemlerinin ise artma ihtimalleri bulunmaktadır.¹⁵ Bu nedenler göz önüne alındığında, yolcuların güvenli seyahat etmesi ve ödeyecekleri ücretin adil ve makul olduğuna emin olunması adına düzenleyici gerekliliklere ihtiyaç vardır.¹⁶

Taksilere yönelik düzenlemeler arasında (i) sektöre giriş kontrolü (örneğin, yetkili makamların taksi hizmetlerini sağlamak için kullanılabilecek maksimum araç sayısının belirlemesi), (ii) hem sürücüler hem de araçlar için belirli güvenlik standartlarını karşılamak üzere hazırlanmış ruhsat, muayene ve performans

¹³ Bkz. 5393 sayılı Belediye Kanunu, 3 Temmuz 2005, R.G. s. 25874, 13 Temmuz 2005, m. 15/p <<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.5393.pdf>>; İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi, 2009/3-13, 25 Haziran 2009 <<https://tuhim.ibb.gov.tr/media/2010/taksi-ve-taksi-dolmu%C5%9F-yoenergesi.pdf>>.

¹⁴ Eren İnci, “Sarı Taksiler ve Gri Sulardaki Uber”, *İktisat ve Toplum*, Nisan 2018: 35, <<http://people.sabanciuniv.edu/ereninci/files/uber.pdf>>.

¹⁵ İnci 35; Damien Geradin, “Should Uber Be Allowed To Compete In Europe? And If So How?”, *Competition Policy International*, 2015: 4, <<http://ssrn.com/abstract=2615530>>.

¹⁶ Graeme O'Meara, “The Taxi Market in Ireland: To Regulate or Deregulate?”, *Public Policy.IE*, 23 Ekim 2014 <<http://www.publicpolicyarchive.ie/the-taxi-market-in-ireland-to-regulate-or-deregulate/>>.

gereklilikleri; (iii) mali sorumluluk standartları (zorunlu sigorta gibi) ve (iv) tarife oranlarının belirlenmesi gibi uygulamalar bulunmaktadır.¹⁷

Bununla birlikte, ülkemiz de dahil olmak üzere dünyanın birçok yerinde yürürlükte olan taksi hizmetlerine ilişkin düzenlemeler, yoğun saatlerde sürücüler tarafından daha az karlı görülen bölgelerde araçların yetersiz kalması veya belirli bir demografik aralıktaki yolcuların tercih edilmesi (örneğin Türk vatandaşları yerine turistlerin yolcu olarak tercih edilmesi) gibi bir dizi sorun yaratmıştır. Birçok durumda, taksi hizmetlerindeki arz fazlasının önlenmesine yönelik çabalar, bu hizmetlerin yetersiz arzına yol açarak, yolcuların mağduriyet yaşamasına yol açmıştır.¹⁸ Beklenenin aksine, kamu otoriteleri tarafından belirlenen tarifeler ve getirilen kalite standartlarının bile taksi şirketlerini yenilik yapmaya veya hizmet kalitesini artırarak daha üstün hizmet sunmaya teşvik etmediği görülmüştür. Bu durum Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, İsveç, Japonya ve Güney Kore gibi ülkelerde taksi hizmetlerinin yetkili otoritelerce düzenlenmesinden tamamen veya kısmi olarak vazgeçilmesine neden olmuştur.¹⁹ Düzenlemelerin kalkmasıyla birlikte artan taksi sayılarına karşın bekleme süreleri ve fiyatlar azalmamıştır.²⁰ Bazı çalışmalara göre, taksilere ilişkin düzenlemelerin bırakılması ve sektörün serbestleşmesinin ardından hizmet performansı oldukça düşmüştür.²¹ Bu durum yetkili otoritelerin taksilere yönelik yeniden düzenleme çalışmaları yapmalarına sebep olmuştur.²²

Taksilere yönelik düzenlemelerin kaldırılmasına rağmen taksi sektöründe beklenen yenileşme ve gelişmenin görülmemesinin en büyük sebebini sektöre yeni girenlerin de herhangi bir yenilikçi adım atmayarak yerleşik uygulamalar kapsamında çalışmaya devam etmeleridir. Buna rağmen teknolojinin gelişmesi ve mesleği icra etme giderlerinin azalmasıyla birlikte bu durumun değişmesi muhtemel olup gelecekte taksi hizmetlerinde de yasal düzenlemelere gerek kalmaksızın belirli bir kalite ve güvenlik standardının yakalanması mümkün olabilecektir.

¹⁷ Paul Stephen Dempsey, "Taxi Industry Regulation, Deregulation & Reregulation: The Paradox of Market Failure", *Transportation Law Journal* 24 (1996): 73, <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2241306>.

¹⁸ O'Meara 73.

¹⁹ O'Meara 73.

²⁰ Geradin 4.

²¹ Taksi regülasyonlarının ABD'deki bazı şehirlerde kaldırılmasının olumsuz sonuçlarına ilişkin bir değerlendirme için bk. Dempsey 114.

²² Dempsey 75.

2. Araç Paylaşım Uygulaması Uber ve İş Modeli

Travis Kalanick ve Garrett Camp tarafından 2009 yılında San Francisco’da UberCab adıyla kurulan Uber uygulaması, Haziran 2010’da piyasaya sürülmüştür. Şirket, 2010 yılının sonlarında First Round Capital firmasından ve Silikon Vadisi’ndeki bir grup melek yatırımcıdan girişim finansmanı almıştır.²³ 5 Aralık 2014’te Wall Street Journal, Uber’in ulusal devlet fonu olan Qatar Investment Authority ve New Enterprise Associates ile koruma fonları olan Valiant Capital Partners ve Lone Pine Capital dahil olmak üzere birçok farklı yatırımcıdan 1,2 milyar ABD doları topladığını bildirmiştir.²⁴ 12 Aralık 2014 tarihinde, uluslararası teknoloji haberleri yapan TechCrunch sitesinde, Çin’in en büyük arama motoru Baidu’nun Uber’e önemli bir yatırım yapmasının beklendiğini bildirilmiştir.²⁵ Ayrıntıları medyayla paylaşılmayan ancak içeriden bilgi alındığı öğrenilen anlaşmaya göre, arama motorunun haritasını ve mobil arama özelliklerini Uber’in özelliklerine bağlama taahhüdünde bulunan Uber ve Baidu üst düzey yöneticilerini içeren Pekin’deki toplantının ardından Uber tarafından yapılan açıklamada 17 Aralık 2014’te Baidu’nun Uber’e yatırım yapılacağı hususu doğrulanmıştır. Anlaşmanın gerçekleştiği sırada Uber, Çin’in sekiz ilinde faaliyet göstermekteydi.

Nisan 2012’den bu yana Uber, kentsel ulaşım hizmetleri için başka fikirleri hayata geçirmeye yönelik bir proje olan “UberGarage” girişimini başlatarak sektörde daha fazla yer edinmeye çalışmıştır.²⁶ Daha sonra 2014 yılında Uber, Santa Monica, California’da çevrimiçi olarak alınan siparişlere dayalı olarak gıda teslimatı yapan UberFresh adlı hizmeti denemiştir.²⁷ Aynı yılın Nisan ayında Uber, Manhattan, New York ile sınırlı herhangi bir yerden teslim almak üzere UberRush adlı kurye paketi

²³ Federico Lubian, “Uber and the Law”, *University of Fribourg*, 2014-2015, <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2723988>. 17.

²⁴ Heather Somerville, “Uber valued at a whopping \$18.2 billion”, *The Mercury News*, 6 Haziran 2014 <<https://www.mercurynews.com/2014/06/06/uber-valued-at-a-whopping-18-2-billion/>>.

²⁵ Jon Russell, Catherine Shu, “China’s Baidu Set To Partner With Uber And Reportedly Invest Up To \$600M”, *Techcrunch*, 12 Aralık 2014 <<https://techcrunch.com/2014/12/12/baiduber/>>.

²⁶ Leena Rao, “Uber Experiments With Lower-Priced Taxis In Chicago Through Newly Launched Labs Group, ‘Garage’”, *Techcrunch*, 18 Nisan 2012 <<https://techcrunch.com/2012/04/18/uber-experiments-with-lower-priced-taxis-in-chicago-through-newly-launched-labs-group-garage/>>.

²⁷ Janhoi McGregor, “Uber Trials Fast Food Delivery Service 'UberFRESH'”, *Forbes*, 26 Ağustos 2014 <<https://www.forbes.com/sites/jaymcgregor/2014/08/26/uber-trials-fast-food-delivery-service-uberfresh/?sh=1663eec45c17>>.

teslimat hizmetine başlamıştır.²⁸ UberRush yalnızca kuryelik hizmeti sunarken, Ağustos 2014'te Washington D.C.'de test edilmeye başlanan Uber Essentials hizmeti devreye girmiş ve kullanıcılara yaklaşık 100 üründen oluşan bir listeden çevrimiçi sipariş verilme imkanı sunulmuştur.²⁹ Uber, yine aynı ay içerisinde, San Francisco Körfez Bölgesi'ndeki bir beta test aşamasından sonra, UberPool adlı yeni bir yolculuk paylaşımı hizmetini duyurmuştur. UberPool, yolcuları gidecekleri yönde seyahat eden başka yolcularla eşleştirmekte ve bir minibüs gibi aynı güzergahtaki kişileri toplayarak varış noktasına ilerlemektedir. Böylece yolcuların yol masrafları paylaşarak azaltılmaktadır. UberPool talebinde bulunan yolculara bir eşleşme bulunamazsa, yolcuların mağdur edilmemesi adına normal bir Uber yolculuğunda indirim sunulmaktadır.³⁰ Daha sonra Haziran 2015'te Uber, ilk kez İstanbul'da UberBoat adlı bir su taksi hizmeti başlatmış ve kullanıcıların boğazda Beneteau tekneleriyle seyahat etmelerine olanak sağlamıştır.³¹

Uber ayrıca sürücülerine finansal hizmetler de sunmuştur; örneğin, sürücülerin Uber'in anlaşmalı olduğu otomobil üreticilerinden belirli bir sözleşme çerçevesinde araç almalarına ve aldıkları aracın borcunu Uber uygulaması üzerinden şoförlük yaparak geri ödemelerine imkân sağlanmıştır. Bu finansal hizmette Uber, sürücülere sağlanan aracın ücretini, sürücünün yolculuk gerçekleştirerek kazandığı ücretin belirli bir yüzdesini geri alarak sağlamaktadır.³² Bu finansal hizmet günümüzde kullanılmamaktadır.

²⁸ Kimiko, "Announcing UberRush | NYC Courier Service", *Newsroom*, 7 Nisan 2014 <<http://newsroom.Uber.com/nyc/2014/04/a-reliable-ride-for-your-deliveries/>>.

²⁹ Don Reisinger, "Uber tests local delivery with Corner Store", CNET, 19 Ağustos 2014 <<https://www.cnet.com/tech/mobile/uber-begins-to-test-local-delivery-with-corner-store/>>.

³⁰ Josh Ong, "Uber announces UberPool, a carpooling experiment with 40% lower prices than UberX", *thenextweb*, 6 Ağustos 2014 <<https://thenextweb.com/news/uber-announces-uberpool-carpooling-experiment-40-lower-prices-uberx>>.

³¹ Uber Forum, "İstanbul, Your UberBOAT is Arriving Now", 25 Haziran 2015 <<http://newsroom.uber.com/turkey/tr/2015/06/Uberboat/>>.

³² Lubian 19.

Uber, günümüzde 71 farklı ülkede ve 10.000’den fazla şehirde yolcu taşıma hizmeti sunmaktadır.³³ Uber şoförleri 2021 yılında toplamda 6,3 milyar yolculuk tamamlamıştır.³⁴ Aynı yıl, Uber’in yıllık geliri 17,4 milyar dolara ulaşmıştır.³⁵

Uber, ulaşım hizmeti sunan sürücüleri ve bir yerden bir yere gitmek isteyen yolcuları kendi mobil uygulaması aracılığıyla birbirine bağlayan bir pazar yeridir.³⁶ Uygulamayı indirmek ve üye olmak hem müşteriler hem de sürücüler için ücretsizdir. Uber uygulamasını akıllı telefonuna indiren ve bir kullanıcı hesabı oluşturan yolcular, uygulamaya tıkladığında bulunduğu yere yakın Uber sürücülerini görebilmekte ve akabinde sürücülere yönlendirilen bir yolculuk talebi gönderebilmektedir. Sürücünün cinsiyeti, almış olduğu ortalama puan, aracın plakası ve modeli de yolcuların ekranında görülmektedir. Uygulama, yolculara, sürücünün beklenen yere gelmesinin ve yolculuğun tamamının ne kadar süreceği konusunda bir tahmin de vermektedir. Yolcular araca bindikten sonra gidilen yolu harita üzerinden takip edebilmekte ve rota dışına çıkan sürücüleri Uber’e bildirip aradaki fiyat farkını talep edebilmektedir. Yolculuk tamamlandıktan sonra hem yolcular hem de sürücüler birbirlerini puanlayabilmekte ve bu puanlar başka kullanıcılar tarafından da görüntülenebilmektedir.

Bir tarafı ulaşım hizmetini sağlayan şoförler, diğer tarafı ise araç ihtiyacı bulunan müşteriler olan iki taraflı bir platform olarak faaliyet gösteren Uber’de, müşteri tarafına katılan her ek kullanıcı, hizmeti daha kazançlı hale getirecekleri için katılmak isteyen yeni sürücüler için teşvik yaratmaktadır.³⁷ Bu durum, Uber’in her iki taraf için de cazip hale gelmesini ve kısa zamanda dünyanın farklı yerlerine yayılarak büyümesini sağlamıştır.

³³ Uber Estimate, “Uber cities”, 2022 <<https://uberestimate.net/cities>>.

³⁴ Mansoor Iqbal, “Uber Revenue and Usage Statistics”, *Businessofapps*, 30 Haziran 2022 <<https://www.businessofapps.com/data/uber-statistics/#:~:text=Source%3A%20Company%20data-,Uber%20trips,Uber%20drivers%20completed%206.9%20billion>>.

³⁵ Mansoor Iqbal, “Uber Revenue and Usage Statistics”.

³⁶ Bill Gurley, “A Deeper Look at Uber’s Dynamic Pricing”, *Model Above the Crowd*, 11 Mart 2014 <<https://abovethecrowd.com/2014/03/11/a-deeper-look-at-ubers-dynamic-pricing-model/>>.

³⁷ Zeynep Ayata, Işık Önay, *Global Perspectives on Legal Challenges Posed by Ridesharing Companies*, (Singapur: Springer, 2021), 19 <<https://link.springer.com/book/10.1007/978-981-15-7035-3>>.

Uber'in kolayca ve hızla büyüebilmesinin bir başka nedeni de herhangi bir araca sahip olmaması veya sürücüleri çalıştırmamasıdır. Ancak uygulamayı kullanmanın ücretsiz olması, platformun aboneliklerden gelir elde etmemesi anlamına da gelmektedir. Uber, her yolculuk için sürücülerden bir komisyon toplayarak gelir elde eder. Uber'in ücreti, zaman, yoğunluk ve mesafe parametrelerinin bir kombinasyonuna dayanmakta ve tüm ödemeler, herhangi bir nakit alışverişi olmaksızın yolcunun uygulamada kayıtlı kredi kartı veya banka kartından otomatik olarak tahsil edilmektedir. Varış noktasına gelindiğinde, yolcunun e-posta adresine otomatik olarak bir fatura gönderilmektedir. Ücretlerin ortalama %80'i sürücüye gitmekte, geri kalanı ise Uber'e kalmaktadır.³⁸

Uber'in iş modelinin en yaratıcı unsuru, fiyat artış sistemidir (dalgalı fiyatlandırma).³⁹ Bu sistemde, her yolculuk talebinde, Uber'in algoritması bir fiyat belirlemektedir. Algoritma, yolculuğun toplam mesafesi veya trafik durumu gibi birçok unsuru hesaba katmaktadır. Dalgalı fiyatlandırmada belirli bir yer ve zamanda bir yolculuk talebine göre fiyat belirlenmektedir. Uber'in yoğunluk parametrelerine göre, talebin arzi geçtiği dönemlerde (örn. cuma ve cumartesi geceleri), Uber ücretlerini artırarak sürücüleri yola çıkmaya teşvik etmektedir.⁴⁰ Dinamik veya ani fiyatlandırma değişiklikleri bekleme süreleri önemli ölçüde arttığında ve yolcuların taleplerine karşılık verilememeye başladığında algoritmik olarak devreye girmektedir.⁴¹ Az sayıda sürücü ve yüksek talep varsa, fiyat artmaktadır. Uber'e göre bu algoritmik fiyat artışı, sürücüleri daha yüksek ücretler kazanmak için yola çıkmaya teşvik edeceğinden

³⁸ Bill Gurley, "A Deeper Look at Uber's Dynamic Pricing"; Servet Yetim, "Uber, Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri", *Uyuşmazlık Mahkemesi* 2015: 626 <<https://dergipark.org.tr/tr/pub/mdergi/issue/16886/175846>>.

³⁹ Uber, dalgalı fiyatlandırmayı (*surge pricing*) kendi internet sitesinde açıklamaktadır: çev. "Yoldaki sürücü sayısı, yolculuk taleplerini karşılamadığı durumlarda güvenilirliği sağlamak için Uber fiyat oranlarını artırıyor. Amacımız, ihtiyacınız olduğunda sizi bir sürücüye bağlayarak mümkün olduğunca güvenilir hizmet vermektir. Yüksek talep zamanlarında, size yönlendirebileceğimiz sürücü sayısı sınırlı hale gelir. Sonuç olarak, daha fazla sürücünün yolcu almasını teşvik etmek için fiyatlar artar. Mevcut fiyatlandırma hakkında sizi bilgilendirmeyi ciddiye alıyoruz. Bu amaçla, uygulamanızda bir dalgalı fiyatlandırma olduğunda bir bildirim ekranı göreceksiniz. Sizi bir sürücüye bağlamadan önce bu yüksek oranları kabul etmeniz gerekecek." Açıklamanın orijinal dili (İng.) için Bkz. Uber, "How surge pricing works", 2022 <<https://www.uber.com/us/en/drive/driver-app/how-surge-works/>>; Ayrıca bkz. Margherita Colangelo, Mariateresa Maggolino, "UBER: A New Challenge for Regulation and Competition Law?", *Market and Competition Law Review*, Forthcoming, 25 Eylül 2017, 11 <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3042514>; Igor Dosen, Helen Rosolen, "Uber and Ridesharing", *Parliamentary Library & Information Service*, 23 Şubat 2017 <<https://apo.org.au/node/68502>>. 6.

⁴⁰ Bill Gurley, "A Deeper Look at Uber's Dynamic Pricing".

⁴¹ Bill Gurley, "A Deeper Look at Uber's Dynamic Pricing".

arzı artıracak, ancak aynı zamanda fiyat arttığı için yolcuların talebi azaltacak ve yolcular toplu taşıma ya da kişisel araç gibi alternatifleri değerlendirmeye başlayacaktır. Bu nedenle, Uber, dalgalı fiyatlandırma kullanımının, sürücünün ücretini optimize etmenin yanı sıra platform için daha fazla gelir elde edilmesini sağladığını savunmaktadır. Ancak bu hususta karşıt görüşler de bulunmaktadır. Bazı yazarlar, Uber'in dalgalı fiyatlarının daha fazla sürücüyü yola çıkmaya teşvik etmekten ziyade, sadece zaten yolda olanların dağılımını değiştireceğini savunmaktadır.⁴² Bu görüşe göre, ya yolcular fiyat fazlalığından dolayı Uber kullanmaktan vazgeçecek ve yolculuk sayısı azalacak ya da zaten yolda olan sürücüler, talebin daha fazla olduğu bölgelere gidecek ve diğer bölgelerdeki sürücü sayısı azalacağı için arz, talebi karşılayamayacak ve toplam yolculuk sayısı düşecektir.⁴³ Bu görüşü savunanlara göre, Uber'in dalgalı fiyatlandırma uygulamasının beklenen etkiyi vermemesinin iki temel nedeni bulunmaktadır: Bunlardan ilki, artış fiyatlarındaki ani değişikliklerin yolcular ve sürücüler açısından belirsizlik yaratmasıdır. Zira yolcular açısından bu hızlı değişiklikler, biraz daha beklerlerse fiyatların düşebileceği düşüncesiyle hemen yolculuk talebi yapmamalarına, sürücüler açısından da fiyatların hızla artması aynı zamanda hızla düşebileceğini de gösterdiğinden hızlıca yola çıkmak yerine beklemelerine yol açabilecektir. Bu argümanlar doğrultusunda, Carnegie Mellon Üniversitesinde bir araştırma yapılmış ve araştırma kapsamında Uber sürücüleriyle görüşülmüştür. Çalışmanın sonucuna göre, Uber sürücülerinin yarısından fazlasının dalgalı fiyatlandırma uygulamasından etkilenmediği sonucuna varılmıştır.⁴⁴

Uber uygulamasının en büyük avantajı, kullanım kolaylığı ve kullanıcılar için ulaşım aracı bulma zorluklarını önemli ölçüde azaltmasıdır.⁴⁵ Yolcular, yakınlarda bir taksi durağı arayıp taksinin gelip gelmeyeceğinden ve ne zaman geleceğinden emin

⁴² Nicholas Diakopoulos, "How Uber surge pricing really works", 17 Nisan 2015 <<https://www.washingtonpost.com/news/wonk/wp/2015/04/17/how-uber-surge-pricing-really-works/>>.

⁴³ Lubian 16.

⁴⁴ Min Kyung Lee, Daniel Kusbit, Evan Metsky ve Laura Dabbish, "Working with Machines: The Impact of Algorithmic and Data-Driven Management on Human Workers", *the Human-Computer Interaction Institute, Heinz College Carnegie Mellon University*, Nisan 2015 <https://www.researchgate.net/publication/277875720_Working_with_Machines_The_Impact_of_Algorithmic_and_Data-Driven_Management_on_Human_Workers>.

⁴⁵ The Economist, "Pricing the Surge", 29 Mart 2014 <<https://www.economist.com/finance-and-economics/2014/03/29/pricing-the-surge>>.

olmadan beklemek yerine, Uber'in çevrimiçi uygulaması aracılığıyla araç çağırabilmekte ve aracın gelişini takip edebilmektedir.

Özetle, Uber'in iş modeli, kullanıcılara çeşitli avantajlar sunmaktadır. Bu avantajlardan biri, uygulamanın yazılımının kullanımının son derece kolay ve kullanıcı dostu olmasıdır. Uygulama, kullanıcılara çağırdıkları arabanın nerede olduğuna dair net bir gösterge sunmanın yanı sıra, konumunu mobil cihazlarının ekranından takip etme imkânı da sunmaktadır. Bu, belirsizlik içinde taksi bulma ve bekleme durumlarını azaltmaktadır. Bu hizmetin kullanılması sırasında yolcular, herhangi bir sürpriz yaşamadan çağırdıkları aracın ne kadar zamanda geleceğini, gidecekleri yere ne kadar sürede varacaklarını, ödeyeceği toplam ücreti, birlikte seyahat edeceği sürücünün profilini daha önceden görebilmekte, bu sayede yolcular daha rahat, huzurlu ve güvenli yolculuk yapabilmektedir.

Yolcular arasında yapılan anketler, normal taksi hizmetlerine kıyasla Uber fiyatlarının daha cazip olduğunu göstermektedir.⁴⁶ Bir diğer avantaj, tüm işlemler elektronik olarak gerçekleştirildiği için yolcu ve sürücülerin nakit veya kart taşımasına gerek olmamasıdır. Son olarak, kullanıcılar sürücülerini değerlendirebilmekte ve bu durum, itibar puanını artırmak isteyen sürücülerini iyi hizmet sunmaya teşvik etmektedir.

Uber'in kısa sürede bu kadar başarı yakalaması, birtakım sorunları da beraberinde getirmiştir. Zira Uber uygulaması kurulduğu ülke olan ABD de dahil olmak üzere faaliyet gösterdiği birçok ülkede yasal tartışmalara ve uyuşmazlıklara yol açmış ve bu uyuşmazlıkların bir kısmı yargıya taşınarak davalar ikame edilmiştir. Söz konusu davalar, genel olarak yerel makamlar, taksi şirketleri, Uber sürücülerini ve kullanıcıları gibi ilgili taraflarca açılmaktadır. Uber ile ilgili dava açılmasının birçok nedeni olduğu düşünülmekle birlikte davaların çoğunu taksi operatörlerinin açtığı görülmektedir. Zira Uber'in ulaşım sektöründe bu kadar yaygınlaşması, taksi şirketleri ve sürücülerini olumsuz etkilemiştir. San Francisco, ABD'de yapılan bir araştırma, Ocak 2012 ile Ağustos 2014 arasındaki dönemde San Francisco'da taksi kullanımının %65 oranında

⁴⁶ Sara Silverstein, "These Animated Charts Tell You Everything About Uber Prices In 21 Cities".

düşüğünü göstermektedir.⁴⁷ Bu durum, Türkiye de dahil olmak üzere taksi şoförlerinin Uber'in kendi pazarlarına girme çabalarına şiddetle karşı çıkmasına ve yetkili merciler nezdinde Uber'in faaliyetlerinin yasallığına itiraz edilmesine sebep olmuştur. Son zamanlarda birçok ulusal mahkeme, Uber hizmetlerinin çeşitli gerekçelerle (örn. Uber'in ruhsatsız faaliyet göstermesi ve "haksız rekabet" içinde olması gibi) yasa dışı olduğuna karar vermiştir.⁴⁸ Bu doğrultuda Uber artık bazı AB Üye Devletlerinde hizmet sağlayamamakta ve diğerlerinde gri bir alanda faaliyet göstermektedir.⁴⁹ Bu durum, Uber ve hizmetlerinden yararlanmak isteyen yolcular için ideal olmaktan uzaktır.

Taksi operatörlerinin açtığı davaların dışında, Uber'in karşılaştığı yasal problemlerin bir kısmını da Uber sürücülerinden tarafından açılan davalar oluşturmaktadır. Bunun temel sebebi, Uber sürücülerinin hukuki statülerinin belirsiz olmasıdır. Uber sistemine dahil olduklarında kişisel araçlarını kullanarak yolcuları bir konumdan diğerine taşıdıklarında hizmet sağlayıcı konumuna gelmektedirler. Başka bir deyişle, Uber'e göre sürücülerin Uber ile olan ilişkisi, kullanıcı-hizmet sağlayıcı ilişkisidir. Uber herhangi bir fiziksel varlığa sahip değildir, zira yolculuklarda kullanılan arabalar Uber'e ait mallar değildir. Araçlar, taksilerin aksine ticari kullanım için kayıtlı değildir ve Uber sürücülerini belirli düzenlemelere uymak zorunda olan profesyoneller değildir. Uber'in sürücülerini, kendi özel araçlarıyla ulaşım hizmeti veren kişilerdir. Başka bir deyişle, Uber kullanan şoförler şirketin bir çalışanı değildir. Uber de sürücülerini bir istihdam ilişkisine girmediğini, onları ekonomik ve sosyal faydalar ve koruma kapsamına almadığını belirtmektedir.⁵⁰ Bu kapsamda Uber, sürücülerini serbest meslek sahibi olarak nitelendirmektedir.

⁴⁷ Sergey Golovin, "The economics of Uber", *bruegel*, 30 Eylül 2014 <<https://www.bruegel.org/blog-post/economics-uber>>.

⁴⁸ Farklı ülkelerdeki örnekleri için bkz. James Fontanella-Khan, "€10,000 fines threat for Uber taxis in Brussels", *Financial Times*, 15 Nisan 2014 <<https://www.ft.com/content/b23e9ee4-c4b9-11e3-9aeb-00144feabdc0>>; Eric Auchard, Christoph Steitz, "German court bans Uber's unlicensed taxi services", *Reuters*, 18 Mart 2015 <www.reuters.com/article/2015/03/18/us-uber-germany-ban-idUSKBN0ME1L820150318>; Reuters Staff, "Italian court bans unlicensed taxi services like Uber", *Reuters*, 26 Mayıs 2015 <www.reuters.com/article/2015/05/26/us-italy-uber-idUSKBN0OB1FQ20150526>; Harriett Alexander, "Judge in Spain bans Uber taxis", *The Telegraph*, 9 Aralık 2014 <<https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/spain/11282761/Judge-in-Spain-bans-Uber-taxis.html>>.

⁴⁹ Damien Geradin, "Should Uber Be Allowed To Compete In Europe? And If So How?".

⁵⁰ Damien Geradin, "Should Uber Be Allowed To Compete In Europe? And If So How?".

Uber'in bir iş sözleşmesine uygulanabilir herhangi bir düzenlemeden kaçınmasının önemli sonuçları vardır. Bu sayede Uber, sosyal güvenlik, sigorta, hastalık izni vb. yükümlülüklerle tabi olmamaktadır. *Steven Hill*, yalnızca “düzenli olmayan” çalışanlarla iş birliği yapan bu tür işletmelerin işçilik maliyetlerini %30'a varan oranlarda azalttığını belirtmiştir.⁵¹ Uber'in sürücülere karşı işveren sıfatı ve sorumluluklarının bulunmaması, düzenleyici maliyetlerini önemli ölçüde azaltmasına olanak tanımaktadır. Uber'in faaliyetleri sırasında yaşanan kazaların yolculara, sürücülere ve üçüncü şahıslara ciddi zarar ve yaralanmalara neden olduğu talihsiz olaylar meydana gelmiştir.⁵² Bu gibi durumlar, yargı nezdinde Uber'in sorumluluğuyla ilgili soru işaretleri yaratmıştır. Uber'in bu tür durumlarda maruz kalınan zararlardan sorumlu olup olmaması gerektiği hala tartışmalıdır.⁵³ Uber sorumlu sayılacaksa Uber'in faaliyetlerinin tanımı ve sorumluluğunun temelinin dayanağı belirlenmelidir. Uber'in sorumluluğunun sözleşmeye dayalı mı yoksa sözleşme dışı mı sayılması gerektiği ve bu sorumluluğun sınırı da belirsizdir.⁵⁴ Dolayısıyla Uber ile ilgili tartışmalarda ve davalarda gündeme gelen temel bir hukuki sorun da iş hukuku ile ilgili olmaktadır.

Uber'in sunduğu hizmetin kendisi konsept olarak taksi hizmetleriyle aynıdır, ancak yasal olarak bakıldığında bir taksi hizmeti değildir. Uber de kendisinin taksilerin dahil olduğu normatif çerçeveye dahil olmadığını savunmaktadır. Bilindiği üzere taksi hizmetleri yalnızca merkezi düzenlemelere değil; yerel makamlar ve lisanslar kapsamında da düzenlemelere tabidirler. Bu doğrultuda taksiciler, yalnızca kapsamlı kurallara tabi olmakla kalmayarak aynı zamanda yüksek maliyetli ruhsat ve plakalar gibi giriş engelleriyle de karşı karşıya kalmaktadırlar. Uber, kendisini bir aracı platform olarak tanımlayarak bu yasal giriş engellerinin maliyetlerinden kurtulmayı amaçlamaktadır. Uber'in sunduğu hizmetler, taksi hizmetlerinden ziyade aracılık olarak tanımlanırsa faaliyetlerinin çok az norma tabi olması veya hiçbir düzenleyici çerçeve kapsamında olmama ihtimali bulunmaktadır.⁵⁵ Bu bağlamda Uber her ek ülke

⁵¹ Steven Hill, “The California Challenge”, *Friedrich Ebert Stiftung*, Eylül 2016 <<https://steven-hill.com/wp-content/uploads/2016/10/Hill-FES-paper-California-Challenge-How-not-to-regulate-disruptive-business-models.pdf>>.

⁵² Uber, “Uber’s US Safety Report” <<https://www.uber.com/us/en/about/reports/us-safety-report/>>.

⁵³ Bentley & More LLP, “What Responsibility Do Uber and Lyft Drivers Have?”, 15 Nisan 2019 <<https://www.bentleymore.com/what-responsibility-do-uber-and-lyft-drivers-have/>>.

⁵⁴ Ayata/Önay 5.

⁵⁵ Ayata/Önay 19.

veya şehirde giriş engellerinin ve düzenlemelerin çok az olduğu bir pazara girebilmekte ve daha büyük ölçekte kolayca büyüebilmektedir.

Dolayısıyla Uber'in sunduğu hizmetler bağlamında ortaya çıkan temel sorun Uber'in tabi olacağı piyasa koşullarının belirlenmesidir. Uber'e uygulanacak norm ve kuralların belirlenebilmesi onun tanımlanma şekline bağlı olacaktır. Bu doğrultuda, Uber'in kendi sektör tanımlaması çerçevesinde ulaşım hizmetlerindeki düzenlemelere bakılarak Uber'in tabi olabileceği düzenlemelere erişebilmek mümkün olacaktır.

Uber'in temel gayesi, yetkili makamlar tarafından engellenmeden dünyanın birçok yerinde hizmet sağlamaktır. O halde bu çalışma kapsamında ele alınan ve cevaplanmaya çalışılan asıl soru, araç paylaşım modeli olan Uber'i ve faaliyetlerini mevcut düzenlemeler aracılığıyla mı yoksa yenilerini oluşturarak mı düzenlemenin piyasalar, kullanıcılar ve ilgili kimseler için daha faydalı olacaktır.

2.1 Paylaşım Ekonomisi ve Uber

Tüm dünyada hızla büyümekte olan paylaşım ekonomisi (*sharing economy*), “*mülkiyet ve erişimin şirketler, start-up'lar ve kişiler arasında paylaşıldığı*”⁵⁶, hakları paylaşılan unsurların, özellikle mal ve hizmetler olmak üzere iki ana sınıfa ait olduğu bir ekonomik iş modelidir. Paylaşım ekonomisi, kullanıcılarının mal veya hizmet alışverişinde bulunmalarına izin veren dijital platformları karakterize etmek için kullanılan bir terimdir. Paylaşım ekonomisinin temelinde âtil varlıkları değerlendirme motivasyonu yatmaktadır. Paylaşım ekonomisi şirketleri, özel kişilerin âtil varlıklarını veya becerilerini paylaşımlarına, takas etmelerine olanak tanıyan platformlar kurar. Paylaşım ekonomisi platformları çok çeşitli olmakla birlikte, hepsi, özel kişilerin kişisel becerilerini veya ürünlerini başka bir mal veya hizmet veya ücret karşılığında sunabilecekleri bir topluluk oluşturmayı amaçlamaktadır. Paylaşım ekonomisi bu nedenle yeni pazarlar ve yeni hizmetler yaratır. Ayrıca, özel kişileri mallarını, eşyalarını veya becerilerini tam kapasite kullanmaya teşvik eder.⁵⁷ Amaç, daha fazla

⁵⁶ Jeremiah Owyang, “The Collaborative Economy: Products, services, and market relationships have changed as sharing start-ups impact business models. To avoid disruption, companies must adopt the Collaborative Economy Value Chain”, *Altimeter Research Theme: Digital Economies*, 4 Haziran 2013 <<http://www.slideshare.net/Altimeter/the-collaborative-economy>>.

⁵⁷ Colangelo, Maggolino 2.

ekonomik verimlilik elde etmek ve bazen ek gelir sağlamaktır. Enerji ve kaynak verimliliği, sosyalleşmeyi teşvik etme ve güven inşa etme gibi başka olumlu dışsallıklar da yaratabilir. Ancak, paylaşımın mevcut haliyle sadece mal veya hizmet alışverişi olmadığını belirtmek gerekir. Bu yönüyle paylaşım ekonomisinin “yıkıcı yenilikçi” (*disruptive innovation*) bir iş modeli olduğunu söylemek mümkündür.⁵⁸ Bu yönleriyle paylaşım ekonomisi iş modelinin ticari ve gelir getirici yönleri son zamanlarda baskın hale gelmiştir.⁵⁹

Bu iş modeli, genellikle merkezi ve muhtemelen hiyerarşik bir yapıya sahip olan geleneksel şirket yapısından çok farklıdır. Paylaşım ekonomisi şirketleri, platformun yer, merkezilik veya zaman kısıtlaması olmayan bir yapı benimsemektedir. Paylaşım ekonomisi şirketinde, kullanıcıların faaliyetleri üzerinde katı bir hiyerarşik kontrol uygulanmamaktadır. Kontrol mekanizması, yukarıdan aşağıya bir yaklaşımdan ziyade kendi kendini düzenlemeyi öneren geri bildirim sistemine göre kurgulanmaktadır. Dolayısıyla, paylaşım ekonomisi platformları topluluk temelli ve merkezi olmayan yapılar olarak ortaya çıkmaktadır.⁶⁰

Paylaşım ekonomisinin önemli bir etkisi, pazara giriş engellerini azaltmasıdır.⁶¹ Bu, az miktarda başlangıç sermayesinin yeterli olması ve genellikle hizmetlerin sürdürülebilmesi için fiziksel varlık gerektirmemesi yönleriyle birçok platform için geçerlidir. Bununla birlikte, paylaşım ekonomisi söz konusu olduğunda, yalnızca platform için değil, aynı zamanda tedarik eden kullanıcılar için de giriş engelleri oldukça azdır.⁶² Bir mal veya hizmet için alıcı bulmak, o sektörde profesyonel bir sağlayıcı olmayan taraflar için oldukça zordur. Bu zorluğun temelinde lisanslar, alıcı bulamama, yer ve zaman kısıtlamaları vb. işlemsel veya finansal maliyetler oluşturan çeşitli nedenler olabilir. Paylaşım ekonomisi platformları, özel kişilerin ürün ve hizmetlerini yerleşik bir topluluğa düşük maliyetle ve çok az veya hiç ek ücret

⁵⁸ Muzaffer Eroğlu, “UBER Uygulaması ve Rekabet Sorunları”, *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, C. 8, S. 2. 2019: 376 <<https://legal.com.tr/urun/uluslararasi-ticaret-ve-tahkim-hukuku-dergisi-yil-2019-sayi-2/367983>>; Julian Nowag, “The UBER-Cartel? UBER between Labour and Competition Law”, *LundLawCompWP* 1/2016: 2 <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2826652>.

⁵⁹ Ayata/Önay 14.

⁶⁰ Orly Lobel, The Law of the Platform, *Minnesota Law Review*, 111, 2016 <<https://www.minnesotalawreview.org/wp-content/uploads/2019/07/Lobel.pdf>>; Ayata/Önay 15.

⁶¹ Lobel 110.

⁶² Ayata/Önay 15.

ödemedi sunmalarına olanak tanımaktadır. Bu nedenle, bu platformların pazarda ürün çeşitlendirmesine ve tüketici tercihiine katkıda bulunduğı söylenebilecektir. Paylaşım ekonomisi platformları tüketicilere birçok avantaj ve kolaylık sağladığı için tüketicilerden gelen destek oldukça fazladır. Bu doğrultuda paylaşım ekonomisi platformları kısa sürelerde büyük kullanıcı kitlelerine ulaşmışlardır.⁶³

Seçeneklerin genişletilmesi yalnızca tüketiciler için geçerli değildir; tedarikçiler için de aynı derecede geçerlidir. Platformlar, kullanıcıların ne zaman ve ne kadar tedarik edecekleri konusunda esneklik ve seçim sağlamaktadır.⁶⁴ Örneğin, geleneksel işgücü piyasaları açıkça daha katıdır ve daha katı kurallar gerektirir. Paylaşım ekonomisi platformları ise daha esnek çalışma ve ticaret imkanları sunmaktadır.

Paylaşım ekonomisi, yeni hizmetler sunması, yaratıcı ve esnek istihdam yaratması ve dolayısıyla yeni gelir yaratması nedeniyle ekonomik ve toplumsal fayda sağlayan bir iş modelidir. Paylaşım ekonomisi modeli kapsamında değerlendirilen hizmetlerin çeşitliliği ve sayısı oldukça fazla olmakla birlikte, bunlardan bazıları yolcu taşımacılığı⁶⁵, finansal hizmetler⁶⁶, gayrimenkul ve konut kiralama⁶⁷, gıda ve restorasyon⁶⁸, üretim, mal satış ve kiralama⁶⁹, lojistik⁷⁰, telekomünikasyon⁷¹, enerji⁷²,

⁶³ Eroğlu 376.

⁶⁴ Jeremias Prassl, “Humans as a service: The promise and perils of work in the gig economy”, Oxford University Press, Oxford, 2018 <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3167329>.

⁶⁵ Özellikle bu tezin de konusunu oluşturan ve mobil uygulamalar aracılığıyla yolcu taşıyan uygulamalar: Uber, Lyft, Blablacar, Bolt gibi.

⁶⁶ Örneğin, merkezi bir otorite olmadan kullanılan elektronik ödeme sistemleri (Kripto para birimleri, Bitcoin gibi uygulamalar sayesinde piyasaya sürülmektedir: <bitcoin.com/en/>).

⁶⁷ AirBnB (airbnb.com) ve Sahibinden (sahibinden.com) gibi uygulamalar tarafından organize edilen kısa veya orta süreli gayrimenkul kiralama siteleri bu kapsama girmektedir.

⁶⁸ Örneğin, UberEats ([UberEats.com](https://ubereats.com)), TrendyolYemek ([Trendyol.com](https://trendyol.com)), GetirYemek (getir.com) veya Suppershare (suppershare.com) gibi uygulamalarla yemek paylaşma hizmetleri veya Blue Apron (blueapron.com) gibi yiyecek üretimi için alan ve tesislerin paylaşımı uygulamalar kullanılmaktadır.

⁶⁹ Bu kategori, örneğin Etsi (etsy.com) gibi uygulamalar aracılığıyla ısmarlama ürünlerin üretilmesini, Listia uygulaması (listia.com) ile taşınabilir malların kiralınmasını içermektedir.

⁷⁰ Özellikle, Friendshipp (friendshipp.com) gibi uygulamalarla uzun mesafeli ticaret teslimatı veya Uber Rush ([Uberrushnyc.com](https://uberrushnyc.com)) veya Ghostruck (ghostruck.com) gibi uygulamalarla yerel teslimat hizmetleriyle ilgilidir.

⁷¹ Fon uygulaması (corp.fon.com/en), günlük olarak 10 milyon Wi-Fi erişim noktasının paylaşılmasını sağlamaktadır.

⁷² Mosaic (joinmosaic.com) ve Vandebron (vandebron.nl) gibi uygulamalar bu kategoriye girmektedir.

öğretim⁷³, kurumsal hizmetler⁷⁴, belediye hizmetleri⁷⁵, sağlık ve zindelik⁷⁶ ve küçük görevlerin yerine getirilmesi⁷⁷ veya çevrimiçi doldurma ve serbest çalışanlar (*freelancers*)⁷⁸ gibi çeşitli sektörlerle ilişkin faaliyetlerdir.⁷⁹

Paylaşım ekonomisinin önemi ve küresel piyasalar üzerindeki etkileri⁸⁰, mevcut ekonomik verilerle de ortaya konmaktadır. Price Waterhouse Coopers (PwC), 2013'te, gelişmekte olan beş paylaşım ekonomisi sektörüne ilişkin performanslarını belirlemek ve toplam pazardaki ilgili ağırlıklarını ölçmek için bir anket yayımlamıştır.⁸¹ Anket sonucuna göre pazar ağırlığında (i) kişiler arası borç verme ve kitle fonlaması, (ii) çevrimiçi doldurma, (iii) kişiler arası konaklama, (iv) araba paylaşımı ve (v) müzik ve video yayını – beş geleneksel kiralama sektörüyle – özellikle (i) ekipman kiralama, (ii) pansiyonlar, (iii) kitap kiralama, (iv) araba kiralama ve (v) DvD kiralama başı çekmektedir. Araştırmaya göre, 2013 yılının küresel toplam pazar cirosu yaklaşık 255 milyar ABD doları, paylaşım ekonomisine ayrılan pay ise yaklaşık 15 milyar ABD doları olup bu payın %5,8'ini temsil etmektedir. PwC'ye göre 12 yıl sonra, yani 2025'te toplam pazar 670 milyar ABD doları toplam değere ulaşacak ve paylaşım ekonomisi sektörleri toplam cironun %50'sini karşılayacaktır. 2021 yılı için paylaşım ekonomisinin toplam pazar cirosundaki payı 113 milyar dolardır.⁸²

⁷³ Kişiler arasında bilgi paylaşımı ve eğitici çalışmalar yapılmasını sağlayan (skillshare.com/) veya öğretmenler ile öğrencileri birleştiren Thinkful (thinkful.com/) gibi uygulamalar bu kategoridedir.

⁷⁴ Örneğin, tedarik zinciri ile ilgili hizmetlerin organizasyonuna yardımcı olan Cargomatic uygulaması (cargomatic.com/).

⁷⁵ Örneğin, Velib (en.velib.paris.fr/) veya Munirent (munirent.co/) gibi uygulamalar aracılığıyla güvenlik hizmetleri veya ekipman ve tesislerin kiralınması mümkündür.

⁷⁶ Eaze (eazeup.com/), Popexpert (popexpert.com/), Vint (joinvint.com/), Kindly (kindlychat.com/) veya Medicast (medicast.com/) gibi uygulamalar kullanıcılarına sağlıklı yaşama ilişkin hizmetler sunmaktadır.

⁷⁷ Türkiye'de Armut (armut.com) örneğinde olduğu gibi Task Rabbit (taskrabbit.com/) veya İsviçre'de Jacando (jacando.com) uygulaması, kullanıcıların uygulamayı yöneten şirket tarafından onaylanan bazı görevleri özel kişiler adına yapması olanak tanır. Hizmetleri talep eden kişiler, yerine getirilecek görevi ve ödemeye hazır oldukları fiyatı yayınlamakta ve ilgili hizmet sağlayıcılar, nihai olarak bir açık artırma prosedüründen sonra belirlenen bir fiyattan performans için kendilerini hazır tutmaktadırlar.

⁷⁸ Örneğin Upwork (eski adıyla Elance-oDesk- upwork.com/), işletmelerin ve bağımsız uygulayıcıların uzaktan bağlantı kurduğu ve iş birliği yaptığı bir çevrimiçi çalışma platformudur.

⁷⁹ Lobel 9; Lubian 7.

⁸⁰ Jordan M. Barry, Paul L. Caron, "Tax Regulation, Transportation Innovation, and the Sharing Economy", *University of Chicago Law Review Dialogue*, Vol. 82, p. 69, 2015; Pepperdine University Legal Studies Research Paper No. 2015/2; San Diego Legal Studies Paper No. 15-180, 15 Aralık 2014 <<http://ssrn.com/abstract=2538947>>.

⁸¹ İlgili anket ve sonuçlarına <<https://www.slideshare.net/polenumerique33/pwc-sharing-economy-survey-2015>>. linkinden erişilebilmektedir.

⁸² Marketwatch, Sharing Economy Market Size and Share Estimation 2022-2027 | Regional Overview, Growth Opportunity, Business Prospect and New Challenges, 20 Ekim 2022 <<https://www.marketwatch.com/press-release/sharing-economy-market-size-and-share-estimation->

Tüm bu iyi yanların yanı sıra, paylaşım ekonomisi, geleneksel hukuk kurallarını yetersiz kıldığından yeni yasal zorlukları da beraberinde getirmektedir. Bu çalışma kapsamında, paylaşım ekonomisi pazarlarından biri olan araç paylaşım modeli ve hukuki problemlerin incelenmesi amaçlanmaktadır. Veriler, bu sektörde aktif olan çok sayıda paylaşım ekonomisi kuruluşunun varlığını göstermektedir. Özellikle Uber, BlaBlaCar, Bolt, Scotty, Careem, Get, Kabbee, Lyft, Shuddle, Ola, SideCar, Curb, Wings, Flywheel, Ola Cabs, Sherpashare, Bortbound, Getaround, DriveNow, RelayRides ve Flightcar gibi uygulamalar yolcu taşımacılığıyla ilgili bilinen uygulamalardandır. Her bir uygulamanın farklı iş modelleri ve stratejileri bulunmakla birlikte, bu tezin konusunu dünya çapında en çok kullanılan ve ülkemizde de yasal tartışmalara yol açan araç paylaşım uygulaması olan “Uber” oluşturmaktadır.

2.2 Uber’in İş Modelinin Yıkıcı Etkisi

Uber’in paylaşım ekonomisine dahil olan girişimler içerisinde bu kadar ünlü ve başarılı olmasının sebepleri, bir tarafta yenilikçi ve etkili iş modeli ve şirketin stratejisi, diğer tarafta ise 57 milyar ABD doları fiili piyasa değeri ile dünyada 71 ülke ve 10.500 şehirde ticari varlığının bulunmasıdır⁸³.

Uber gibi mobil uygulamalar, yeni iş modelleri yaratmak ve geliştirmek üzerine kurulur. Bu iş modelleri, teknolojinin gelişmesiyle birlikte yaşanan sürecinin bir parçasıdır. Uber gibi uygulamaların yenilikçi yaklaşımları yeni pazarlar yaratmakta ve mevcut düzende aksamalara yol açabilmektedir. Uber gibi uygulamalara ilişkin mevcut düzenlemelerin uygulanmasının yenileşmeye elverişli bir ortam sağlayıp sağlamadığı tartışmalıdır. Mevcut düzenlemelerin yetersiz kaldığı durumlarda, mevcut düzenlemeler yerine yenilikçi uygulamalara uyum sağlayacak yeni düzenlemeler yapılması söz konusu olabilecektir. Bu bağlamda, Uber’i mevcut normatif çerçevelere uymaya zorlamak yerine, Uber ve benzeri platformların faaliyetlerine uygun olacak yeni ve belki de daha esnek normlar oluşturmak da bir seçenektir. Ancak, Uber gibi uygulamaların yeni bir değer kattığı ve mevcut pazarda farklılıklar yarattığı kabul edilmezse, Uber’in faaliyetlerinin mevcut düzenlemelere tabi olması gerektiği

2022-2027-regional-overview-growth-opportunity-business-prospect-and-new-challenges-2022-10-20>.

⁸³ Uber, “Use Uber in Cities Around the World”, <<https://www.uber.com/global/en/cities/>>.

savunulabilecektir. Zira Uber, yalnızca yeni bir iş modeli yarattığı ve sektördeki etkisi yıkıcı olduğu sürece bir yenilikçi olarak kabul edilebilir. Uber'in kurulduğu 2009 yılında, iki farklı kullanıcı türünü birbirine bağlayan dijital bir platform oluşturmak yıkıcı sayılmayabilirdi. Zira o yıllarda (“peer to peer”) iki uçlu dijital platformlar (*iki veya daha fazla istemci arasında veri paylaşmak için kullanılan ağ protokolü*) oldukça yaygındı. Dolayısıyla yeni yaratılan bir değer söz konusu olmadığını iddia etmek de mümkün hale gelmektedir. Yenilikçi olan kısmın, Uber'in kullanıcılarına çevrimiçi ve erişimi kolay bir ulaşım hizmeti sağlaması olduğu söylenebilir.

Simanis ve Hart, yenilikçi inovasyonu “*işin bir veya daha fazla boyutunu yaratıcı bir şekilde değiştirerek müşteriler ve firma için önemli ölçüde yeni değer yaratılması*” olarak tanımlamaktadır.⁸⁴ *Markides* ise “*mevcut bir ürünün ne olduğunu ve müşterilere nasıl sunulduğunu yeniden düzenlemek*” olarak tanımlamaktadır.⁸⁵ *Markides*'e göre, yenilikçi iş modelleri çok hızlı büyümekte ancak genellikle mevcut pazarı geçememektedir.⁸⁶ Bu iş modelleri, geleneksel iş modelinde çalışan şirketler ile piyasada bir arada bulunma eğilimi göstermektedirler. Bu nedenle, geleneksel iş modeli kapsamında çalışan şirketlerin mevcut işleyişini değiştirmesi veya yeni bir iş modeli benimsemeleri için çok az teşvik bulunmaktadır. *Markides*, bu sonucun önemli bir istisnasının, yeni iş modelinin “*yeni iş modeline sahip şirketlerin ilk hamle avantajının olduğu yeni bir pazara*” girdiği ve dolayısıyla “*yeni girenin kuralları çiğneyerek üstünlük sağlaması gerektiği*” durumlar olduğunu savunmaktadır.⁸⁷

Tüm bunlar çerçevesinde, Uber'in yasal olarak düzenlenmesi gerekip gerekmediği ve düzenlenecekse nasıl düzenlenmesi gerektiğine karar vermek için bunun yenilikçi bir iş modeli olup olmadığının da sorgulanması gerekecektir. Uber'in iş modeli, *Markides* tarafından önerilen geniş yapının birçok yönüne uymaktadır. Uber, yalnızca genel olarak ulaşım hizmetlerini değil, özel olarak taksi hizmetlerini de yeniden tanımlamaktadır. Zira Uber, gerekli lisanslara veya diğer özel gerekliliklere sahip

⁸⁴ Erik Simanis, Stuart L. Hart, “Innovation from the Inside Out”, *MIT Sloan Management Review*, 29, Kış 2011
<https://www.researchgate.net/publication/237379284_Innovation_From_The_Inside_Out>.

⁸⁵ Constantinos Markides, “Disruptive Innovation: In Need of Better Theory*”, *The Journal of Product Innovation Management*, 20, 2006; 23:19–25
<<https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.1076.7962&rep=rep1&type=pdf>>.

⁸⁶ Markides 21.

⁸⁷ Markides 22.

olmayan kişilerin herhangi bir düzenlemeye tabi olmaksızın taksi şoförü gibi iş yapmalarına olanak tanımaktadır. Dolayısıyla bir hizmetin farklı ve yeni boyutlarına odaklandığı söylenebilir. Ancak Uber, taksi hizmetlerini tamamen değiştirememiştir. Bu nedenle, Uber'in getirdiği inovasyonun sektörü yıkıcı derecede etkileyip etkilemediği değerlendirilmelidir.

Bu doğrultuda, sıradaki paragraflarda Uber'in sunduğu hizmetlerin ulaşım sektörünü ne derecede etkileyip değiştirdiğine ilişkin değerlendirmeler yapılacaktır.

Taksi sektörü çalışanlarının Uber'e karşı yaklaşımı ve tepkileri incelendiğinde, Uber'in iş modelinin yıkıcı bir inovasyon olduğu düşünülebilir.⁸⁸ Uber, genellikle normal taksilerden daha uygun fiyatlı ve erişimi kolay bir hizmet sunduğu için tüketicileri çekmeyi başarmıştır. Ayrıca çevrimiçi işleyen platformu, taksi hizmetlerinden daha hızlı büyüme kapasitesine sahiptir. Nitekim, taksi hizmetlerinden farklı olarak, bölgesel erişimle sınırlı değildir ve küresel bir etkiye sahiptir. Kullanıcıların deneyimlerini değerlendirmesine imkân da verilmektedir. Bu nedenle tüketicilerin aldıkları hizmet üzerinde daha fazla kontrol ve güce sahip oldukları söylenebilir.⁸⁹

Uber ayrıca taksilere göre daha yeni ve esnek bir çalışma şekli sunmaktadır. Belki de bu yarı zamanlı veya düzensiz çalışma fırsatı, platformun yarattığı diğer avantajlardan daha fazla etki yaratmaktadır.⁹⁰ Bu iş modeli aracılığıyla Uber, ekonomide “Uberleşme” terimiyle yeni bir istihdam formatı yaratmıştır. Bu yeni format, daha önce korsan taksiler gibi kayıt dışı ekonominin bir parçası olarak sunulan, isteğe bağlı, düzensiz bir çalışmadır. Uber, bir nevi dijital platformların kullanımı yoluyla kayıt dışı çalışmayı resmileştirmenin ve kolaylaştırmanın bir yolunu geliştirmiştir. Ancak bu iş modeli aynı zamanda taksi ulaşım hizmetinin yeniden tanımlanmasına ve piyasada dönüşüm ve köklü bir değişime yol açmıştır.⁹¹ Yenilikçi etkileri olumlu olsun ya da olmasın, ulaşım hizmetlerindeki iş modelinin Uber tarafından yeniden tanımlanmasının piyasadaki yerleşik iş modelleri için yıkıcı olduğu düşünülmektedir.⁹²

⁸⁸ Ayata/Önay 21.

⁸⁹ Ayata/Önay 21.

⁹⁰ Ayata/Önay 21.

⁹¹ Ayata/Önay 21.

⁹² Ayata/Önay 21.

Yukarıda detaylıca değinildiği üzere, Uber'in ünlü olmasının temel nedenlerinden biri, yasal sorunlarının yanı sıra insanların Uber'in yasa dışı bir yönünün olabileceği algısıyla ilgilidir. Dünyanın dört bir yanındaki taksicilerin düzenlediği eylemin görüntüleri ve “Uber karşıtı ayaklanmalar”, insanların Uber'in faaliyetlerine ilişkin algılarını etkilemektedir. Uber'in bu durumu, mevcut kurallardaki bir yeniliğin sonuçlarını değerlendirmede topluma yön gösterme, hukuk sisteminin yeniliklere uyum sağlamasına yardım etme ve yeni düzenlemeleri teşvik etme gibi yönleriyle öncü bir niteliktedir.

Sadece yasal açıdan değil, aynı zamanda ekonomik açıdan da Uber'in statüsünün ve iş modelinin paylaşım ekonomisine dahil olup olmadığına ilişkin tartışmalar da bulunmaktadır. Bu bağlamda, paylaşım ekonomisi organizasyon ve pazarlarının yaklaşımları doğrultusunda, Mart 2015'ten bu yana Uber, SEUK olarak adlandırılan Birleşik Krallık Paylaşım Ekonomisi Grubu'na katılmaya ilgi göstermiş ancak katılması kabul edilmemiştir. Uber'in Birleşik Krallık, İrlanda ve İskandinavlar genel müdürü Jo Bertram, Uber'in söz konusu gruba katılması gerekip gerekmediği sorulduğunda paylaşım ekonomisi girişimi olarak kabul edilebileceğini belirtmiştir:

*“...Nasıl tanımladığınıza bağlı. Kesinlikle küresel olarak öyleyiz. Burada Birleşik Krallık'ta, sizin paylaşım ekonomisi tanımınıza bağlı olarak, az ya da çok paylaşım olabilen tam lisanslı bir hizmet işletiyoruz. Profesyonel bir lisansa ihtiyacınız olduğundan daha az paylaşım söz konusu, ancak varlıkların ekonomik mülkiyetinden ve nasıl paylaştığınızdan ve eşyaların daha iyi kullanılmasından bahsediyorsanız o zaman öyleyizdir”.*⁹³

Uber İsviçre Genel Müdürü Rasoul Jalali ise bir toplantıda şunları söylemiştir:

*"Uber kendisini hiçbir zaman bir paylaşım ekonomisi öncüsü olarak görmedi, hedefimiz arz ve talep arasında daha iyi bir denge sağlamak.”.*⁹⁴

⁹³ Natasha Lomas, “Uber loses employment tribunal in the UK”, *TechCrunch*, 28 Ekim 2016 <<https://techcrunch.com/2016/10/28/uber-loses-employment-tribunal-in-the-uk/>>.

⁹⁴ Thomas Thoeni, “Uber, Airbnb, 9flats: l'économie partagée montre son vrai visage”, *24 Heures*, 1 Eylül 2015 <<https://www.24heures.ch/uber-airbnb-9flats-leconomie-partagee-montre-son-vrai-visage-190927937708>>.

Her halükârda, paylaşım ekonomisi teriminin bir ekonomik modeli tanımladığı ve mevcut kuralların bir uyarlaması niteliğinde olduğu, bu nedenle keskin çerçeveli kuralların doğrudan uygulanması için yasal tipik bir tanımı olmadığı unutulmamalıdır. Ancak gelişen ihtiyaçlar doğrultusunda bu husus değişebilecek olup paylaşım ekonomisinin yasal çerçevesinin belirlenmesi söz konusu olabilecektir.

Paylaşım ekonomisinin yasal çerçevesinin belirlenmesi hususunda özellikle ABD’de, paylaşım ekonomisi için özel olarak hazırlanmış ve getirdiği yenilikleri yeni bir düzenleyici çerçeve doğrultusunda değerlendirme konusunda akademik düzeyde tartışmalar da başlamıştır.⁹⁵ Aynı şekilde Avrupa Birliği düzeyinde, özellikle Avrupa Komisyonu İş İnovasyon Gözlemevi’nin 2013 yılının Eylül ayında yayımladığı “Paylaşım Ekonomisi – Eşler Arası Pazar için Erişilebilirlik İş Modelleri”⁹⁶ adlı belge de paylaşım ekonomisinin yasal sınırlarına yer verilen çalışmalardandır. Paylaşım ekonomisi için düzenleyici bir yasal çerçevenin bulunmaması, katılımcıların zararına yol açacak bir şekilde sistem yapısındaki boşluklardan yararlanmaya çalışan işletmelerin istenmeyen davranışlarına yol açabilecektir. Buna ek olarak AB Gözlemevi, düzenleyici bir çerçevenin yokluğunun, klasik endüstriler için belirlenen kural ve standartların otoriteler tarafından uygunsuz bir şekilde uygulamasına yol açabileceğini belirtmiştir.

Uber ve paylaşım ekonomisi için cevaplandırılması gereken soru, Uber’in hizmetlerine ilişkin ulusal veya uluslararası uygun yasal düzenlemelerin belirlenmesi açısından önem arz etmektedir. Bu bağlamda, Uber’in “yalnızca ulaşım hizmeti veren bir işletme” mi yoksa “bilgi hizmetleri sunan bir şirket mi” olarak değerlendirilmesi gerektiğine de karar verilmesi gerekmektedir. Uber’in hangi kategoride değerlendirileceğine ilişkin soruya cevap bulabilmek için Avrupa Komisyonu, 2015

⁹⁵ Stephen R. Miller, “First Principles for Regulating the Sharing Economy”, *Harvard Journal on Legislation*, Forthcoming, 20 Şubat 2015 <<http://ssrn.com/abstract=2568016>>; Sofia Ranchordas, “Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy” *Minnesota Journal of Law, Science & Technology* (Winter 2015), Forthcoming; Tilburg Law School Research Paper No. 06/2015, 7 Eylül 2014 <<http://ssrn.com/abstract=2492798>>; Daniel E. Rauch, David Schleicher, “Like Uber, But for Local Governmental Policy: The Future of Local Regulation of the “Sharing Economy”” *George Mason Law & Economics Research Paper No. 15-01*, 14 Ocak 2015 <<http://ssrn.com/abstract=2549919>>.

⁹⁶ European Commission, “Sharing Economy – Accessibility Business Models for Peer to Peer Market”, *Business Innovation Observatory*, Eylül 2013 <https://single-market-economy.ec.europa.eu/system/files/2017-07/12-she-accessibility-based-business-models-for-peer-to-peer-markets_en_0.pdf>.

yılından itibaren yapmaya başladığı çalışmalar kapsamında, Uber'in yasal durumuna ilişkin sıradaki başlıklarda daha detaylıca ele alınacağı üzere üye ülkelerdeki taksi ve şoförlü araç kiralama hizmetleri pazarlarını analiz etmeye yönelik AB seviyesinde bir eylem planı oluşturmaya ilişkin çalışmalara başlamıştır.⁹⁷

3. Uber'in İş Modelinin Getirdiği Yasal Sorunlar

Uber, stratejik başarısının ve ününün yanı sıra, dünya genelinde taksiciler ve kooperatiflerinden aldığı sert tepkiler, ulusal idari makamların getirdiği yasaklar ve çeşitli mahkeme kararları ile bilinmektedir.

Uber'in yasal sorunlar yaşadığı ülkeler incelendiğinde, Uber'in faaliyet göstermeye başladığı hemen hemen her ülkede hukuki problemlerle karşılaştığını söylemek mümkündür.⁹⁸ Bu başlıkta kısaca Uber'in yasalar ve otoriteler önünde sorun yaşadığı ülkelere değinilecektir.

Söz konusu ülkelerden biri olan Belçika'da Uber 2014 yılında Brüksel'de yasaklanmış ve şirketin, taksi ruhsatına sahip olmayan sürücülerle çalıştığı takdirde 10.000 Euro para cezasına çarptırılabilceği belirtilmiştir.⁹⁹

Avustralya'da ise Mayıs 2015'te, Avustralya Vergi Dairesi ("ATO"), araç paylaşımı yoluyla gelir elde eden sürücülerin bir işletme olarak kabul edildiğini belirten bir yönerge yayınlamış ve araç paylaşımı hizmeti sunanlara bir Avustralya İşletme Numarasına sahip olmaları ve GST ödemeleri gerektiğini belirtmiştir. Uber, ATO'nun Yönergesine hızlı bir şekilde yanıt vermiş ve ATO'nun kamuya açık davasının "Uber'in sürücü ortaklarını haksız yere hedef aldığını" savunan belgeleri Federal Mahkemeye sunmuştur.¹⁰⁰ Yine Avustralya'nın New South Wales kentinde 30 Nisan 2014'te ulaşım ile ilgili yetkili olan "Transport for New South Wales" kurumu, Uber'in

⁹⁷ William Louch, EU Commission launches study on Uber, The Parliament, 1 Eylül 2015 <<https://www.theparliamentmagazine.eu/news/article/eu-commission-launches-study-on-uber>>.

⁹⁸ EverybodyWiki, Uber Protests and Legal Actions, <https://en.everybodywiki.com/Uber_protests_and_legal_actions>.

⁹⁹ Robin Wauters, "Brussels court bans Uber, imposes 10,000 euro fine for every violation of its ridiculous order", *Tech EU*, 15 Nisan 2014 <<https://tech.eu/2014/04/15/brussels-court-bans-uber>>.

¹⁰⁰ David Lewis, "Uber launches legal challenge to overturn ATO's directive that obliges to pay GST", *ABC News*, 31 Temmuz 2015 <<https://www.abc.net.au/news/2015-07-31/uber-launches-legal-challenge-to-overturn-atos-directive/6664234>>.

araç paylaşımı işlevinin getirilmesine ilişkin “Bir sürücü, ödeme yapan halkı yolcu olarak alıyorsa, sürücü ve araç, Yolcu Taşıma Yasasına uygun olarak çalışmalıdır.” ve “Yasaya göre, bu tür hizmetler, Karayolları ve Denizcilik Hizmetleri (RMS) tarafından yetkilendirilmiş, uygun şekilde akredite edilmiş bir sürücü tarafından lisanslı bir taksi veya kiralık arabada sağlanmalıdır.” şeklinde açıklamalar yapmıştır. New South Wales, Uber’in bir taksi hizmeti olmadığını, dolayısıyla taksi tüzüğü kapsamında faaliyet göstermesi gerekmediğini ve taksilere yönelik uygulanan mevcut yasal düzenlemelerin Uber için "uygulanmasının zor" olduğunu ve hizmetlerinin "kamu yolcu hizmeti kriterlerini karşıladığını" belirterek Uber sorununa bakmak için bir komite oluşturmuştur.¹⁰¹ Aynı şekilde 6 Mayıs 2014’te Avustralya’da Victoria’daki Taksi Hizmeti Komisyonu, insanları UberXL gibi araç paylaşım uygulamalarını kullanmaktan caydırmaya yönelik bir genel uyarının ardından, Uber sürücülerine 1.723 Avustralya doları para cezası içeren bir dizi idari yaptırım yayınlamıştır. Yetkililer, eyaletin Taşıma Yasasını gözden geçireceklerini belirtmiştir. Uber ise sürücülerin zararını karşılayacağını açıklamıştır.¹⁰²

Brezilya’da ise 29 Nisan 2015’te bir mahkeme, taksi şoförleri sendikasının şikayetlerine karşılık Uber’i yasaklamıştır. Mahkeme ayrıca Apple Inc., Google Inc., Microsoft ve Samsung Electronics’e, uygulamanın Brezilya’da ikamet edenler tarafından yüklenmesini ve kullanılmasını engelleme emri vermiştir. Ancak birkaç hafta sonra söz konusu karar iptal edilerek Uber’in normal şekilde çalışmasına ve uygulamanın São Paulo ve Rio de Janeiro’da devam etmekte olan yasal anlaşmazlığa rağmen Brezilya’da ikamet edenler tarafından yüklenmesine izin verilmiştir.¹⁰³

Kanada’da 5 Aralık 2012’de Toronto Belediyesi yetkilileri, Uber’i lisanssız bir taksi komisyoncusu ve lisanssız limuzin hizmetinin işletilmesi de dahil olmak üzere 25 belediye lisans ihlaliyle suçlamıştır. Mart 2015’te Toronto Polisi, Uber sürücülerine yönelik bir baskı başlatmış ve mahkeme Uber hizmetini yasaklamak için bir tedbir

¹⁰¹ Claire Reilly, NSW Transport on Uber ridesharing: "The law is clear", *CNET*, 30 Nisan 2014 <<https://www.cnet.com/roadshow/news/nsw-transport-on-uber-ridesharing-the-law-is-clear/>>.

¹⁰² Angus Thompson, “About 50 Uber drivers have been fined \$1700 in crackdown by the Taxi Services Commission”, *Herald Sun*, 8 Mayıs 2014 <<https://www.heraldsun.com.au/news/victoria/about-50-uber-drivers-have-been-fined-1700-in-crackdown-by-the-taxi-services-commission/news-story/b49a4dba5b5fddba652138d2bdec7fd9>>.

¹⁰³ Reuters Staff, “Brazil court injunction suspends Uber ride-share service”, *Reuters*, 29 Nisan 2015 <<https://www.reuters.com/article/uk-brazil-uber-idUKKBN0NK1U120150429>>.

kararının gerekli olup olmadığını değerlendirmiştir. Edmonton şehri yetkilileri, 9 Eylül 2015'te, Uber'in Edmonton'da yasal olarak faaliyet göstermesine izin veren bir yolculuk paylaşımı tüzüğü önerisi yayımlamıştır. Uber, söz konusu tüzük değişikliğine karşı çıkmıştır.¹⁰⁴

Uber'in 2015 yılında Hırvatistan'ın başkenti Zagreb'e geleceği haberlerinin çıkması üzerine Hırvat ORaH Partisi, büyük taksi hizmeti şirketleriyle birlikte, Uber hizmetinin ücretinin benzin, araç bakımı, yolcu sigortası fiyatlarını içermediğini belirterek Uber'in şehre gelişine karşı çıkmıştır. Açıklamalarında ne sürücü için sağlık ve emeklilik sigortası, ne de KDV veya ek vergilerin Uber fiyatlarına dahil olmamasının Hırvat haksız rekabet kurallarının ihlalinin söz konusu olduğu belirtilmiştir.¹⁰⁵

Danimarka'da ise UberBLACK ve UberPOP, Kasım 2014'te Kopenhag'da piyasaya sürüldükten sonra, ulusal ulaşım yetkilileri, Uber'in Danimarka'da yasa dışı faaliyet gösterdiğinden şüphelendiği için polise şikâyetle bulunmuştur. Uber'in sözcüsü gazetecilere, Uber'in lansmandan önce herhangi bir faaliyette bulunmadığını ve hizmetlerinin yasalara uygun olduğunu belirtmiştir. Danimarka'nın Ulaştırma Bakanı daha sonra Ocak 2015'te yaptığı konuşmada Uber'e karşı olmamasına rağmen uygulamanın tüketici güvenliği ve çalışan eğitimi gibi temel endişeleri içermesi nedeniyle Danimarka yasalarına "aykırı" olduğunu belirtmiştir.¹⁰⁶

Almanya'da 2014 yılında Berlin yetkilileri, Berlin Taksi Derneği tarafından açılan bir davanın ardından Almanya'nın Berlin, Münih, Frankfurt, Hamburg ve Düsseldorf şehirlerinde faaliyet gösteren Uber aleyhine iki kez karar vermiştir. Nisan 2014'te mahkeme tarafından verilen ilk karar, Uber'in limuzin hizmetinin yerel mevzuatı ihlal ettiğini kabul ederken, 13 Ağustos 2014 tarihli diğer karar ise düzenlemeye tabi olmayan araçlar ve uygun sigortası olmayan vasıfsız sürücülerle ilgili güvenlik

¹⁰⁴ Christine Dobby, "Uber Toronto facing new licensing charges related to taxi business", *Financialpost*, 6 Aralık 2012 <<https://financialpost.com/entrepreneur/fp-startups/uber-toronto-facing-new-licensing-charges-related-to-taxi-business>>; Postmedia, "Edmonton unveils bylaw to accommodate Uber", *Edmontonsun*, 4 Eylül 2015 <<https://edmontonsun.com/2015/09/04/edmonton-unveils-bylaw-to-accommodate-uber>>.

¹⁰⁵ AP News, "Croatian taxi drivers in protest against Uber", 21 Haziran 2017 <<https://apnews.com/article/e6a8335d31a44ecfac88ae3a68767737>>.

¹⁰⁶ The Local, "Legal challenge greets Uber's debut in Denmark", 19 Kasım 2014 <<https://www.thelocal.dk/20141119/ubers-danish-launch-greeted-by-police-complaint/>>.

endişeleri nedeniyle hizmetin Berlin'de faaliyet göstermesini yasaklamıştır. Son kararı ihlal edenler için 25.000 Euro para cezası öngörülmüştür.¹⁰⁷

Hindistan'ın Haydarabad kentinde, 2014 yılında Hindistan İçişleri Bakanlığı'nın tüm eyaletlere internet tabanlı taksi hizmetlerinin işleyişini durdurmalarını tavsiye etmesinden bir gün sonra Haydarabad Karayolu Taşımacılığı Otoritesi Uber'in kullanılmasını yasaklamıştır. Yetkili makam, Uber'in şehirde faaliyet gösterme lisansına sahip olmadığını söyleyerek halktan Uber taksi hizmetlerini kullanmayı bırakmasını istemiştir.¹⁰⁸ Yeni Delhi şehrinde ise 2014 yılının aralık ayında, bir Uber sürücüsüne yönelik tecavüz iddialarının ardından Uber, şehrin zorunlu polis kontrol prosedürünü takip etmediği ve ulaşım ile ilgili yasal düzenlemeleri ihlal ettiği için Yeni Delhi'de yasaklanmıştır. Yeni Delhi'nin Ulaşım Departmanı, Uber'in şehirdeki ulaşım hizmetinin sağlanmasıyla ilgili tüm faaliyetlerini yasaklamıştır.¹⁰⁹

Hollandalı hakimler, 8 Aralık 2014'te Temmuz ve Eylül 2014 arasında Amsterdam'da pilot proje olarak başlatılan ve ardından Lahey ve Rotterdam'a genişletilen UberPOP araç paylaşım hizmetini yasaklamıştır. Lahey merkezli Ticaret ve Sanayi Temyiz Mahkemesi'nin kararına göre ruhsatsız olarak insanları ücret karşılığında taşıyan Uber sürücülerini kanunları çiğnemektedir. Uber, resmi yanıtında, yakalanan sürücüler için 100.000 Euro ve 40.000 Euro para cezası verilecek olmasına rağmen şirketin hizmeti sunmaya devam edeceğini belirtmiştir.¹¹⁰

Filipinler örneğinde ise 23 Ekim 2014'te Filipin Kara Taşımacılığı Bayilik Verme ve Düzenleme Kurulu (LTFRB), Uber uygulamasının kullanımı için 120.000 peso (2.676 ABD doları) ile 200.000 peso (4.460 ABD doları) para cezası vermiştir. Kurulun bir sözcüsü, para cezalarının Uber'in ülkede faaliyet göstermek için onaylanmış bir yerel işletmesi olmadığı için verildiğini söylemiştir. Verilen cezanın hizmetin kendisine yönelik olmadığı belirtilmiştir. LTFRB ayrıca, Filipin Temsilciler Meclisi şirkete

¹⁰⁷ Philip Oltermann, "Uber taxi service banned in Berlin on safety grounds", *The Guardian*, 14 Ağustos 2014 <<https://www.theguardian.com/technology/2014/aug/14/uber-taxi-service-banned-berlin-safety-grounds>>.

¹⁰⁸ Rishi Iyengar, "Hyderabad Becomes the Second Indian City To Ban Uber", *Time*, 10 Aralık 2014 <<https://time.com/3627401/uber-hyderabad-ban-new-delhi-rape/>>.

¹⁰⁹ Rishi Iyengar, "New Delhi Bans Uber Following Rape Accusation", *Times*, 8 Aralık 2014 <<https://time.com/3623001/uber-delhi-rape-ban-driver/>>.

¹¹⁰ Phys.org, "Dutch judges ban taxi service UberPOP (Update)", 8 Aralık 2014 <<https://phys.org/news/2014-12-uber-preliminary-netherlands.html>>.

uygun bir yasama imtiyazı verirse Uber'in Metro Manila'da faaliyet gösterebileceğini belirterek, *"Uygulama iyi olduğu için bu planın Filipinler'de çalışmasını istiyoruz, ancak uygulamanın Filipin kanunlarına uygun biçimde çalışması gerekiyor."* demiştir. 30 Ekim 2014 tarihinde, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'nın müdahalesinin ardından LTFRB, Uber araçlarına ceza yazma ve el koyma kampanyasını geçici olarak askıya almış ve operasyonlarını tekrar gözden geçirmeye karar vermiştir. Taksi şirketlerinin muhalefetine karşılık, 10 Mayıs 2015'te Uber ve benzeri hizmetler, ülkenin Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'nın onlara Ulaşım Ağı Şirketi (TNC) olarak yeni bir sınıflandırma vermesiyle nihayet yasal faaliyet zemini kazanmıştır. Söz konusu tanım, kurulu bir GPS sistemi, genç bir araç filosu ve uygun izinleri gerektirmektedir. Taksilere ayrıca Uber ve diğer benzer hizmetlerde bulunan özelliklerle eşleşen bir alt sınıflandırma verilerek rekabet etme şansı verilmiştir.¹¹¹

Romanya'da Mayıs 2015'te Romanya Parlamentosu, ruhsat veya izin sahibi olmayan sürücülerin ulaşım hizmetlerini yasaklayan ve Uber'i fiilen yasadışı hale getiren bir yasayı kabul etmiştir. 2018 yılında ise Romanya'daki araç paylaşım hizmetlerini düzenleyen bir yasa tasarısı Parlamento'ya sunulmuştur. Yeni yasa tasarısına göre, araç paylaşım hizmetleri, diğerlerinin yanı sıra faaliyet gösterdikleri şehirlerdeki yerel makamlardan izin gerektirmektedir. 2020 yılından itibaren belirli izin şartlarına bağlı olarak Uber sürücülerinin Romanya'nın bazı şehirlerindeki faaliyetlerine izin verilmiştir.¹¹²

Güney Afrika'da ise Ocak 2015'te Cape Town'da Uber hizmeti veren 30'dan fazla araca el konulmuştur. Yerel ulaşım yetkilileri, hizmetin uygun izinler olmadan verildiğini iddia etmiştir.¹¹³

¹¹¹ Disini & Disini Law Office, "Regulating Uber in the Philippines", *eLegal*, 4 Nisan 2016 <<https://elegal.ph/regulating-uber-in-the-philippines/>>.

¹¹² Ro Insider, "Court bans Uber in western Romania city", *Romania-Insider.com*, 28 Haziran 2018 <<https://www.romania-insider.com/ban-uber-cluj-napoca>>.

Radu Dumitrescu, "Uber now available in 20 Romanian cities", *Romania-Insider.com*, 10 Ağustos 2022 <<https://www.romania-insider.com/uber-available-20-ro-cities-august-2022#:~:text=Uber%20is%20present%20in%20over,in%20Romania%20as%20of%202020.>>>.

¹¹³ Chris Spillane, Paul Burkhardt, "Uber Cars Seized by Cape Town Over Driving Without Permits", *Bloomberg*, 6 Ocak 2015 <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-01-06/uber-cars-impounded-by-cape-town-after-driving-without-permits?leadSource=uverify%20wall>>.

Güney Kore’de Seul şehir yönetimi, Temmuz 2014’te Uber’in akıllı telefon uygulamasına yasak getirme niyetini açıklayan resmi bir bildiri yayımlamıştır. Hükümet, Güney Kore yasalarının kayıtsız özel veya kiralık araçların kullanıldığı ücretli ulaşım hizmetlerini yasakladığını ve Seul’deki bir sürücünün Uber’i kullanmasının ardından Nisan 2014’te bir milyon Won (974 ABD doları) para cezası aldığını belirtmiştir.¹¹⁴

İspanya’da 9 Aralık 2014’te bir hâkim, Uber’e İspanya’daki tüm faaliyetlerini durdurma kararı vermiştir. Uber, İspanya’ya gelişinden bu yana uygulamayı haksız rekabet olarak değerlendiren Madrid Taksi Derneği tarafından düzenlenen bir dizi protestonun hedefi olmuştur. İspanya mahkemesi kararın ardından yaptığı açıklamada, sürücülerin "iş yürütmek için gerekli izinlere sahip olmadıklarını ve yaptıkları faaliyetin haksız rekabet oluşturduğunu" belirtmiştir.¹¹⁵

Tayvan’da Uber, 5 Aralık 2014’te ruhsatsız faaliyet gösterme, yolcuların bilmediği özel tarifeler ile çalışma, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı tarafından denetlenmeyen tarifeler kullanma, gelir beyanında bulunmama ve vergi ödememe gibi suçlamalar doğrultusunda uygulamanın durdurulması kararı neticesinde yasa dışı faaliyet gösterdiği için 1.000.000 Tayvan dolarının (33.000 ABD doları) üzerinde para cezası almıştır. Birçok sürücünün ehliyeti söz konusu ihlal nedeniyle askıya alınmıştır. Aralık 2014’te Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı, şirketin ulusal yasalara aykırı olarak ruhsatsız taksiler çalıştırdığını ve hükümetin hizmeti engellemeyi düşündüğünü duyurmuştur. Uber, 2020’den itibaren Tayvan’da yerel bir şirket kurarak faaliyetlerini sürdürmeye başlamıştır.¹¹⁶

Son olarak Tayland’da Ülkenin Kara Taşımacılığı Departmanı Başkanı Teerapong Rodprasert, 28 Kasım 2014’te Uber araçlarının Tayland’da uygun şekilde tescil edilmediğini, Uber sürücülerinin ücretlendirme yöntemlerinin geçerli olmadığını,

¹¹⁴ Sa Youn Hwang, “Seoul says Uber ride-sharing is illegal before it's even started”, *CNET*, 19 Eylül 2014 <<https://www.cnet.com/tech/tech-industry/seoul-korea-says-uber-is-illegal-promises-to-take-stern-action/>>.

¹¹⁵ Maya Kosoff, “Spain Becomes The Latest Country To Ban Uber”, *BusinessInsider*, 9 Aralık 2014 <<https://www.businessinsider.com/spain-becomes-the-latest-country-to-ban-uber-2014-12>>.

¹¹⁶ The New York Times, “Licensing Issues Hobble Uber in Taiwan and China”, 22 Aralık 2014 <<https://www.nytimes.com/2014/12/23/business/international/licensing-issues-hobble-uber-in-taiwan-and-china.html>>.

Uber sürücülerinin uygun şekilde lisanslanmadığını iddia ederek Uber'in hizmetlerini yasa dışı ilan etmiştir. Ayrıca söz konusu hizmetin, kredi kartı olmayan kişilere karşı ayrımcılık yaptığı belirtilmiştir. Bakanlık ayrıca Uber'in kredi kartı kullanımını teşvik politikasıyla ilgili güvenlik endişelerini dile getirmiştir.¹¹⁷

Yukarıda farklı ülkelerdeki örnekler bakıldığında, Uber'in yerleşik taksi hizmetlerinden farklı olmasının, yasal çerçevede önemli bir yıkıcı etkiye sahip olduğunu söylemek mümkündür. Evrensel olarak iş hukuku normları işveren ve çalışan ilişkisini işverenin kontrol düzeyine ve türüne göre düzenlenmektedir.¹¹⁸ Uber'in iş modelinde ise sürücüler ve Uber arasındaki ilişkiye bakıldığında Uber'in kapsamlı bir kontrol ve yönetim yetkisi olmasına karşın, Uber sürücülerin kendi kontrolü altında olmadığını ve Uber'in çalışanları olmadığını iddia etmektedir. Bu durum, Uber'in sürücülerini iş hukuku kapsamındaki iş sözleşmelerinin dışında konumlandırmaktadır. Sürücülerin kendi ücretlerini belirleme imkânı olmadığı için serbest meslek sahibi kategorisine girmeleri de mümkün olmamaktadır. Bu durum, yasal açıdan Uber sürücülerini ne çalışan ne de serbest meslek sahibi oldukları yeni bir iş ilişkisi türünde konumlandırmaktadır.¹¹⁹

Uber'in işleyişinde, sürücüler Uber çalışanı olmadığı için iş hukuku normları kapsamında çalışanlara sağlanan asgari ücret, hastalık izni, sigorta vb. gibi yasal hak ve avantajlardan sürücüler yararlanamamaktadır. Her ne kadar sürücülerin Uber aracılığıyla yaptıkları işler günden güne resmileşme ve dijitalleşme eğilimi gösterse de sürücülerin yasal düzenlemelerdeki statüleri belirsizliğini korumaktadır. Uber'i ek gelir için kullanan veya yarı zamanlı çalışan sürücüler için bu durum sorun yaratmayabilecek olsa da tek gelir kaynağı Uber olan sürücüler için kayıt dışı ve herhangi bir güvence olmaksızın çalışmaktan farksız hale gelmektedir.¹²⁰ Bu nedenle Uber sürücülerini iş kanunlarının sağladığı korumadan yararlanamamaktadırlar. Yolculuk sırasında araçta veya araç içerisindeki kimselerde meydana gelebilecek

¹¹⁷ Bangkok Post, "Uber declared illegal in Thailand", 28 Kasım 2014 <<https://www.bangkokpost.com/thailand/general/445978/uber-declared-illegal-in-thailand-drivers-face-heavy-fines>>.

¹¹⁸ Ayata/Önay 22.

¹¹⁹ Ayata/Önay 22.

¹²⁰ Ayata/Önay 22.

zararlar için Uber işveren sıfatıyla bir sorumluluk kabul etmediğinden¹²¹, sürücüler tüm risk münhasıran olmak üzere yolculukları gerçekleştirmektedirler.

Uber ve benzeri şirketler için faaliyet gösterdiği ülkelerde gündeme gelen bir başka önemli yasal tartışma da vergi konusudur. Uber, kendisini işveren yerine aracı bir hizmet sağlayıcı olarak tanımlayarak, kendisiyle benzer olarak ulaşım sektöründe faaliyet gösteren diğer şirketler için geçerli olan vergileri ödememektedir. Zira Uber'in aksine taksiler, çalıştıkları bölgeye bağlı olarak yüksek meblağlarda vergi ödemek zorunda kalabilmektedirler. Uber'in iş ilişkisi içerisindeki konumu belirsiz olduğu için şoförlerin vergilendirilmesi hususu da belirsizlik yaratmaktadır. Uber'in işveren-işçi ikilisinde kendisine bir yer bulamaması, tam vergi uyumunun sağlanmasına engel olmaktadır.¹²² Uber, merkezi bir noktadan birçok ülkede aynı anda hizmet sunduğu ve gelir elde ettiği için her ülkenin kurumsal vergileri açısından da sorun yaşamaktadır. Uber, birçok ülkede faaliyet göstermesine karşın finansal varlıklarını vergisel ve yasal düzenlemeleri daha hafif olan ülkelerde toplayabilmekte ve katı kurallara sahip ülkelerin ağır vergi şartlarından kaçınabilmektedir.¹²³

¹²¹ 2015 yılında ABD medyasında yankı uyandıran bir kazada, Uber uygulaması açık olan ancak o esnada herhangi bir yolcu taşımayan Uber şoförü 6 yaşında bir kız çocuğu ve annesine çarparak küçük kızın ölümüne ve annenin ağır yaralanmasına sebep olmuştur. Ailenin Uber'i dava etmesi sonucunda, Uber, sürücünün o esnada kendi uygulamaları aracılığıyla bir yolculuk gerçekleştirmede gerekçesiyle sorumluluk kabul etmediğini beyan etmiştir. Davadan sonra Uber bu politikasını değiştirerek uygulamayı kullanan şoförleri yolculuk yapmasalar dahi koruma kapsamına alacağını belirtmiştir. Bkz. CBC News Bay Area, "Family Of 6-Year-Old Girl Killed By Uber Driver In San Francisco Settles Lawsuit", *CBS News*, 14 Temmuz 2015 <<https://www.cbsnews.com/sanfrancisco/news/uber-lawsuit-sofia-liu-san-francisco/>>.

¹²² Ayata/Önay 23.

¹²³ Uber'in Hollanda ayağı, vergi kaçakçılığı yapmak ve Hollanda bankalarından yurt dışındaki banka ve kuruluşlara para kaçırmakla suçlanmaktadır. Bkz. Lynnley Browning, Eric Newcomer, "Uber Created a \$6.1 billion Dutch Weapon to avoid paying taxes." *Bloomberg*, 8 Ağustos 2019 <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-08-08/uber-created-a-6-1-billion-dutch-weapon-to-avoid-paying-taxes>>.

II. BÖLÜM

ULUSLARARASI OTORİTELER VE ARAÇ PAYLAŞIM MODELİ: *UBER*

4. Uluslararası Alanda Uber'in Konumu

Dünya çapında hızlı büyümesinin de etkisiyle, iki uçlu bir çevrimiçi uygulama olan Uber, bir önceki başlıkta değinildiği üzere farklı ülkelerde birçok benzer hukuki sorunla karşılaşmış, zorlu yasal mücadeleler vermek zorunda kalmıştır. ABD’de dünyanın en bilindik uluslararası yolcu taşıma şirketi olarak tanınan Uber, birçok ülkede protestolara konu olmuş, özellikle taksi sektörü çalışanlarının tepkisini çekmiştir. Taksi şoförleri ve sendikaları, Uber’in rekabet kurallarına uygun davranmadığını, vergi kaçırdığını, sürücülerin yeterli lisans ve kontrollere tabi olmadığını, sigortalı çalışan olmadıklarını ve bu durumun da uygulamayı kullanan yolcular için risk teşkil ettiğini belirterek Uber’e karşı yasal mücadeleler başlatmışlardır. Uber, faaliyet göstermeye başladığı tüm ülkelerde tepki çekmiş, hükümetin ya da yerel taksi şirketlerinin tepkisine sebep olmuştur. Uber’in yerel yasaları ihlal ettiğini düşünen otoriteler, Uber’e karşı yasal yollara başvurmuşlardır. Devletler açısından ise bu hususlarda Uber ile yasal yollardan mücadele etmek oldukça zorlayıcı olabilmektedir. Zira şirket ülkelerdeki pazar payını genişletmek ve hızlı büyümek için agresif bir tavırla hareket etmekte, uzlaşma çabalarını yanıtız bırakabilmektedir. Uber’in faaliyetlerini çevrimiçi olarak tek bir merkezden sürdürüyor olması ve her ülkede yerel temsilciliğinin bulunmaması da ülkelerin ve diğer mağdur kimselerin yasal mücadelelerinde muhatap bulmasını zorlaştırmaktadır.

4.1 Dünya Ticaret Örgütü Örneği

1995 yılında Cenevre’de kurulan Dünya Ticaret Örgütüne (World Trade Organization, “DTÖ”) dünya çapında 164 ülke üyedir.¹²⁴ DTÖ’nün faaliyet alanları arasında ticari anlaşmaların yönetilmesi, ticari müzakerelerin gerçekleştirilmesi, ticari anlaşmazlıkların çözümü, ulusal ticaret politikalarının izlenmesi, gelişmekte olan ülkeler için teknik yardım ve eğitim sunulması ve diğer uluslararası kuruluşlarla iş birliği faaliyetlerinin yürütülmesi gibi işler bulunmaktadır.

¹²⁴ World Trade Organization (WTO), “Who we are”, <https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/who_we_are_e.htm>.

Örgüt, kuruluşundan bu yana, dünya ticareti dünya ekonomisindeki derin değişim ve gelişmelerle ilgili olarak devamlı bir çalışma sürecindedir.

4.1.1 Dünya Ticaret Örgütüne Göre Uber

Dünya Ticaret Örgütünün kapsamındaki hizmetlere 10 Temmuz 1991'den beri MTN.GNS/W/120 sayılı Service Sectoral Classification List “Hizmet Sektörel Sınıflandırma Listesi (W/120)” isimli listede yer verilmiştir.¹²⁵ Bu listede yer alan 12 faaliyet alanı; İşletme, İletişim, İnşaat ve Mühendislik, Dağıtım, Eğitim, Çevre, Finansal, Sağlık ve Sosyal Yaşam, Turizm ve Seyahat, Eğlence Kültür ve Spor, Ulaştırma ve başka bir yere dahil olmayan Diğer Hizmetler olarak sınıflandırılmıştır. W/120 Listesine ek olarak, ilgili hizmetlerin özelliklerini daha spesifik göstergelere göre sınıflandıran Central Product Classification¹²⁶ “Merkezi Ürün Sınıflandırması” (“CPC”) sistemi de DTÖ tarafından eş zamanlı kullanılmaktadır. CPC kapsamında app (uygulama) kelimesi tanımlanmamıştır. Ancak CPC’nin kapsamında, W/120 Listesinde yer alan 12 hizmet alanından “İletişim” ve “Ulaşım” kategorisine giren hizmetlerde Uber’i ilgilendirebilecek tanımlamalar bulunmaktadır. Örneğin, W/120 Listesinin İletişim kategorisinin alt başlığında, Telekomünikasyon Hizmetleri “çevrimiçi bilgi ve/veya veri işlemeyi (işlem işlenmesi dahil)” yer almaktadır. Bu kategorideki uygulama tanımı da CPC m. 8434’te yer alan Software Downloads (“Çevrimiçi İçerik”) alt başlığına atıfta bulunmaktadır: *“84341 Sistem Yazılımı İndirme ve 84342 Uygulama Yazılımı İndirme: daha sonra yürütme/kurulum için indirilebilen ve yerel bir cihazda saklanabilen sistem yazılımını içeren elektronik dosyalar”*.¹²⁷ Bu başlıklardaki tanımlar, Uber tarafından sağlanan hizmetin app (uygulama) kısmını kapsamaktadır, ancak tek başına Uber’in sunduğu tüm hizmetler için yeterli olmamaktadır. Zira, Uber yalnızca “daha sonra yürütme/kurulum” için kullanılan bir uygulama değildir. Kullanıcılar, Uber’i bir uygulama aracılığıyla daha etkin bir yolculuk hizmeti alabilmek için düzenli olarak kullanmaktadırlar.

¹²⁵ Bkz. <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/FE_Search/FE_S_S009-DP.aspx?language=E&CatalogueIdList=179576&CurrentCatalogueIdInd%20ex=0&FullTextHash=&HasEnglishRecord=True&HasFrenchRecord=True&HasSpanishRecord=True>.

¹²⁶ United Nations, “Introduction to CPC”, Economic Statistics, <[https://unstats.un.org/unsd/classifications/Econ/cpc#:~:text=The%20Central%20Product%20Classification%20\(CPC,definitions%2C%20principles%20and%20classification%20rules.>](https://unstats.un.org/unsd/classifications/Econ/cpc#:~:text=The%20Central%20Product%20Classification%20(CPC,definitions%2C%20principles%20and%20classification%20rules.>)

¹²⁷ United Nations, “Introduction to CPC”, 511.

Ulaşım kategorisinde ise “641 diğer kara taşımacılığı hizmetleri” başlığı altında, 64119 Diğer Tarifeli Yolcu Taşımacılığı alt başlığında “diğer” kategorisine giren taşımacılık hizmetlerine ilişkin tanım yer almaktadır.¹²⁸ Taksi hizmetleri ve şoförlü araç kiralamalar ise bu başlıklar altında yer almayıp sırasıyla 64115 ve 64116 başlıklarında ayrıca tanımlanmıştır. Taksi hizmetleri tanımına göre, kentsel ve banliyö alanlarında motorlu araçlarla yapılan yolcu taşımacılığı hizmetleri bu kategoride yer almaktadır.¹²⁹ Araç kiralamalarında yer verilen tanımda ise taksi hizmetleri hariç olmak üzere tüm şoförlü araç kiralama hizmetlerinin bu kategoride yer aldığı ve bu hizmetlerin genellikle sınırlı sayıda yolcu ve birden fazla varış noktası içerdiği belirtilmiştir.¹³⁰

Bu sınıflandırmalar göz önüne alındığında Uber’in sunduğu hizmetlerin taksi hizmetleri veya şoförlü araç kiralama hizmetleri kapsamına uygulama tanımından daha yakın olduğu anlaşılmaktadır.

4.1.1.1 Hizmet Ticareti Genel Anlaşması (GATS)

Uber’in DTÖ nezdinde yasal konumunu anlayabilmek için GATS¹³¹ kapsamındaki hizmet ticaretine ilişkin maddeleri de incelemek gerekmektedir. GATS’a göre, hizmet ticareti tanımı, tedarikçinin ve tüketicinin işlem sırasındaki konumuna bağlı olarak dört yönlüdür. GATS m. I:2 uyarınca hizmet ticareti, bir hizmetin sağlanması olarak tanımlanmakta ve hizmet sağlama yolları dörde ayrılmaktadır: (a) bir üye ülkenin topraklarından diğer herhangi bir üye ülkenin topraklarına; (b) bir üye ülkenin topraklarında, diğer herhangi bir üye ülkenin hizmet alıcısına; (c) herhangi bir üyenin topraklarında ticari mevcudiyet yoluyla diğer bir üye ülkenin hizmet tedarikçisi tarafından ve (d) bir üye ülkenin hizmet tedarikçisi tarafından, başka bir üye ülkenin gerçek kişilerinin diğer herhangi bir üye ülkesinde bulunması yoluyla.¹³²

¹²⁸ United Nations, Nations, “Introduction to CPC”, 421.

¹²⁹ United Nations, Nations, “Introduction to CPC”, 420.

¹³⁰ United Nations, Nations, “Introduction to CPC”, 420.

¹³¹ Arctic Portal Library, General Agreement On Trade In Services (“GATS”) <<http://library.arcticportal.org/1587/1/gats.pdf>>.

¹³² Bkz. GATS m. I:2.

GATS kapsamında yer alan hizmet ticaretinin farklı tanımları, üye devletlerde hizmet ticaretine uygulanabilir yasal rejimin seçilebilmesi için oluşturulmuştur. Aslında her bir üye devlet, GATS'ın ilgili hükümleri uyarınca üye devletlerin birbirleriyle iş yapma biçimlerine ilişkin verdiği taahhütlere dayalı olarak, yabancı işletmelerin hizmet pazarlarına farklı bir şekilde erişmesine izin vermek için genel yükümlülükler ve özel taahhütler içine girmektedir.

Çalışmanın sıradaki kısmında Uber'in hizmet sağlayıcı sıfatının DTÖ ve GATS'ın yasal çerçevesi kapsamında karayolu yolcu taşımacılığı hizmetleri sağlayıcısı olarak tanımlanıp tanımlanamayacağına ilişkin değerlendirme yapılacaktır.

4.1.1.2 Dünya Ticaret Örgütü Kapsamında Yolcu Taşımacılığına İlişkin Taahhüt ve Sınırlandırmalar

DTÖ Ticaret ve Hizmet Konseyi tarafından yayımlanan “Kara Taşımacılığı Hizmetleri Sekreteryası Arka Plan Notu” başlıklı S/C/W/60 (98-4221) numaralı doküman¹³³, çeşitli DTÖ üye devletleri tarafından ulaşım hizmetlerine ilişkin verilen taahhütlerin özetini oluşturmaktadır. Söz konusu dokümanda üye devletler yolcu taşımacılığı ile ilgili olarak, şehirlerarası düzenli ulaşım hizmetleri, taksi hizmetleri ve operatörler ile binek araç kiralamaya ilişkin taahhütlerde bulunmaktadır. Bu nedenle kentsel toplu taşıma ve kamu hizmeti yükümlülükleri söz konusu olduğunda, bu taahhütlerle de bağlantılı olarak üye devletler arasında belirli bir siyasi hassasiyet ortaya çıkabilmektedir.¹³⁴

İlgili dokümanın içerisinde ayrıca farklı taşımacılık yöntemlerine ilişkin üye ülkelerin vermiş olduğu taahhütler değerlendirilmiş olup “consumption abroad” (*yurt dışında tüketim*) modelinin üye birçok devlet tarafından serbest bırakıldığı, yalnızca dört üye ülkenin bu hususta herhangi bir taahhütte bulunmadığı belirtilmiştir.¹³⁵ Dokümanda gerçek kişileri barındıran ulaşım yöntemleri için ise (*Presence of Natural Persons*), üye devletlerin genellikle bir sınırlandırma belirlemediği, ancak vermiş oldukları diğer

¹³³ World Trade Organization, “S/C/W/60 Land Transport Services Part I- Generalities and Road Transport”, *Council for Trade in Service*, 28 Ekim 1998 <<https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=Q:/S/C/W60.pdf&Open=True>>.

¹³⁴ Lubian 28.

¹³⁵ S/C/W/60 Land Transport Services 16.

taahhütlerle paralel ve uyumlu olacak kadar sınırsızlık prensibi belirlediklerine yer verilmiştir.¹³⁶

Dokümanda, ulaşım hizmeti çeşitleri değerlendirilirken ticaretin (*commercial presence*) devreye girdiği durumlarda üye devletler arasındaki fikir ayrılıklarının arttığı ve verilen taahhütlerin daha fazla farklılık göstermeye başladığı belirtilmiştir. Özellikle taksiler, limuzinler ve otobüsler gibi hizmetler için üye ülkelerin kendi sınırları içerisinde ekonomik ihtiyaç değerlendirmeleri yaparak belirli sınırlandırmalar getirdiklerine dikkat çekilmiştir.¹³⁷ Bu sınırlandırmalar kapsamında üye ülkeler kendi ihtiyaçlarına göre ticari ulaşım hizmetlerinde belirli kotalar, lisans veya izin gereksinimleri, bölge kısıtlamaları gibi uygulamaları yürürlüğe koymaktadırlar.¹³⁸

İlgili dokümanda yukarıda yer alan taahhüt ve sınırlandırmalar ile DTÖ'ye üye ülkelerin uygulamaları göz önüne alındığında, Uber'in DTÖ yasal çerçevesi uyarınca taksi hizmeti sağlayıcısı (W/120 n. 71221) veya şoförlü binek araç kiralama hizmetleri (W/120 n. 71222) olarak tanımlanabileceğini yorumunu yapmak mümkündür. Uber'in şoförlü binek araç kiralama hizmetleri tanımına girdiği kabul edilirse, Uber'in sürücülerinin ticari bir varlık olduğunu (*commercial presence*) savunan üye ülkelerin kuralları geçerli olacakken Uber'in taksi hizmeti sağlayıcısı olduğu kabul edilirse Uber sürücülerinin şirketin organik üyeleri olduğu ve bağımsız bir üçüncü taraf olmadığı (*presence of natural persons*) iddiası kabul edilecek ve bu husus Uber şirketinin kendini tanımlama şekliyle uyuşmayacaktır.

Her iki tanımlama da Uber'in şirket olarak savunduğu faaliyet kategorilerine ters düşmekle birlikte, ABD'deki bazı mahkeme kararlarıyla uyumludur.¹³⁹ Ancak kanaatimizce yukarıdaki tanımlamalar kabul edildiğinde, Uber'in taksi hizmetleri veya şoförlü araç kiralama hizmetlerinden bir farkı olmadığı ve taşımacılık piyasasına herhangi bir yenilik getirmediği de kabul edilmiş olacaktır. Bu durumda Uber'in mobil uygulaması ve kullanıcılara sağladığı kolaylıklar da göz ardı edilmiş olacaktır.

¹³⁶ S/C/W/60 Land Transport Services 16.

¹³⁷ S/C/W/60 Land Transport Services 16.

¹³⁸ Lubian 29.

¹³⁹ Lubian 29.

Üye ülkeler, ayrıca Uber'in teknolojiyi kullanarak "cross border" (sınır ötesi) hizmet sağladığını ve bu nedenle ayrı değerlendirilmesi gerektiğini iddia etmektedirler.¹⁴⁰ Üye ülkelere göre, Uber mobil uygulaması aracılığıyla hizmet verdiği ülkede fiziki olarak bulunmasa dahi o ülkede sınır ötesi nitelikte bir hizmet sunmaktadır. Uber, bu sayede üye ülkelerde yerleşik şirketlerin uyması gereken kural ve regülasyonlardan kaçınabilmekte ve kaçak olarak faaliyet göstermektedir.

Uber'in sınır ötesi faaliyetlerini incelemek için öncelikle ticarete "teknolojik tarafsızlık" hususunu irdelemek uygun olacaktır. Teknolojik tarafsızlık kavramı GATS içerisinde yer almamaktadır. Zamanla teknolojinin gelişmesinin de etkisiyle telekom ticaretinin serbestleştirilmesi sürecinde ortaya atılan bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Teknolojik tarafsızlık kavramıyla, aksi belirtilmedikçe, bir tarifeye dahil edilen temel telekom hizmetlerinin tedarikinin herhangi bir teknolojik araçla (örneğin kablo, uydu, fiber optik vb.) yapılabileceği kabul edilmiştir. Teknolojik tarafsızlık kavramının yer aldığı 16 Ocak 1997 tarihli bir Sekreterlik Notunda:¹⁴¹ *"...hücreli veya mobil hizmetleri ayrı bir alt sektör olarak listelemek gerekli olmamalıdır. Ancak, birkaç Üye bunu yapmıştır ve yalnızca bu alt sektörlerle ilişkin taahhütleri bulunmaktadır. Bu nedenle, programlarda kapsamlı değişikliklerden kaçınmak için Üyelerin bu alt sektörler için ayrı girişler tutması uygun görünmektedir."* denmiştir. Aynı doğrultuda, elektronik ticaretin serbestleştirilmesine ilişkin müzakereler sırasında, bazı üye devletlerin delegasyonları tarafından teknolojik tarafsızlık kavramının tüm hizmetlere uygulanmasını yaygınlaştırma yönünde bir baskı oluşmuştur.¹⁴² Buna ilişkin 19 Temmuz 1999'da Hizmet Ticareti Konseyi tarafından kabul edilen Elektronik Ticaret Çalışma Programı- Genel Konsey'e sunulan İlerleme Raporu¹⁴³ şöyledir: *"Bir hizmetlerin sunulabileceği farklı teknolojik araçlar arasında ayırım yapan herhangi bir hüküm içermemesi bakımından GATS'ın teknolojik olarak tarafsız olduğu genel bir görüştür."*

¹⁴⁰ Lubian 29.

¹⁴¹ World Trade Organization, Group on Basic Telecommunications, S/GBT/W/2/Rev.1, 16 Ocak 1997

<<https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=Q:/S/GBT/W2R1.pdf&Open=True>>.

¹⁴² Lubian 30.

¹⁴³ World Trade Organization, Trade in Services, S/L/74, 27 Temmuz 1999
<https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/FE_Search/FE_S_S009-DP.aspx?language=E&CatalogueIdList=32179&>.

Teknolojik tarafsızlık kavramı, DÖT panellerinde görüşülen somut olaylarda da kendini göstermiştir. DÖT'ün ABD ve Çin'de vuku bulmuş iki ayrı panel görüşünde, teknolojik tarafsızlık ve sistematiklik kavramlarına¹⁴⁴ yer verilmiştir.

(i) ABD Kumar Vakası: Teknolojik Tarafsızlık İlkesi ve İnternet Hizmetleri

DTÖ'nün paneline konu olan ABD'deki bir kumar davası, Antigua ve Barbuda'nın ABD ile ABD'nin merkezi, bölgesel ve yerel makamları tarafından kumar ve bahis hizmetlerine ilişkin uygulanan ve sözde sınır ötesi arzını etkilediği iddia edilen tedbirlerle ilgili istişareler talebinde bulunmasıyla 21 Mart 2003'te başlamıştır. Antigua ve Barbuda, ABD önlemlerinin kümülatif etkisinin, başka bir DTÖ Üyesinden ABD'ye kumar ve bahis hizmetlerinin sınır ötesi olarak, internet kumarı olarak adlandırılan bilişim araçları yoluyla sağlanmasını önlemek olduğunu değerlendirmiştir. Bu nedenle, ABD'nin almış olduğu önlemlerin GATS ve ekindeki ABD Özel Taahhütler Çizelgesi kapsamındaki ABD yükümlülükleriyle tutarsız olduğu iddia edilmiştir. Bu durum, ABD'nin, DÖT'ün "cross border" sınır ötesi hizmetler kategorisinde piyasaya erişim sınırlamalarına karşı tutumundan kaynaklanmaktadır.

Bu doğrultuda, sınır ötesi hizmetlerde sunulan hizmet türünde herhangi bir sınırlama bulunmamasının, yalnızca geleneksel hizmet biçimleri için değil, internet üzerinden kumar hizmetlerinin sağlanmasıyla da ilgili olup olmadığı sorusu ortaya çıkmıştır. Davacı taraflar bu tezi savunmakta iken ABD ise davalı sıfatıyla bu iddiaya karşı çıkarak sınır ötesi kumar hizmetlerine sınırlama getirme kararının internete değil, yalnızca klasik arz yöntemlerine uygulanacağını savunmuşlardır. Mahkeme heyeti, Panel Raporunda¹⁴⁵ yer verildiği üzere, davacıların iddiasının teknolojik tarafsızlık ilkesiyle de tutarlı olduğu gerekçesiyle davacıların lehinde karar almıştır:

¹⁴⁴ Teknolojik tarafsızlık ilkesine ilişkin değerlendirmeler için bkz. European Journal of International Law, Cilt 22, Sayı 3, August 2011, 689–721, <<https://doi.org/10.1093/ejil/chr051>>; Jia-Xiang, Hu, "When trade encounters technology - The role of the technological neutrality principle in the development of WTO rules" (Mercurio, Bryan, Kuei-Jung, Ni), 14 Aralık 2013 <<https://www.taylorfrancis.com/books/edit/10.4324/9780203381700/science-technology-international-economic-law-bryan-mercurio-kuei-jung-ni?refId=19ecdd04-e027-417f-b40f-d7f3d1f6b990&context=ubx>>.

¹⁴⁵ World Trade Organization, United States – Measures Affecting the Cross-Border Supply of Gambling and Betting Services, Report of the Panel, WT/DS285/R, 10 Kasım 2004 <https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dispu_e285r_e.pdf>.

“Mevcut ihtilafta, Panel, sınır ötesi hizmetler kategorisinde “Piyasaya Erişim Sınırlamaları” altında yazılan “Yok” kelimesinin anlamını yorumlamalıdır. Antigua, 10.D alt sektöründeki sınır ötesi hizmetler açısından ABD pazarına erişim taahhüdüne aykırı sınırlandırmalar olduğunu iddia etmektedir.”¹⁴⁶

Panel raporunda ayrıca GATS’a atıf yapılarak GATS kapsamında sınır ötesi ulaşım hizmetlerinin tanımına dikkat çekilmiş ve ilgili tanımda hizmetin verilme şekline ilişkin bir sınırlandırma bulunmadığı belirtilerek davacı tarafın haklı olduğu kanaatine varılmıştır. Sınır ötesi ulaşım hizmetleri GATS'ın I:2(a) (mod 1) maddesinde "bir Üyenin topraklarından diğer herhangi bir Üyenin topraklarına" bir hizmetin sağlanması olarak tanımlanmıştır. Tanımdan da görüleceği üzere, ilgili cümle sınır ötesi hizmet sağlamak için kullanılabilecek araçlara ilişkin herhangi bir ifade içermemektedir. Bu muhakeme ışığında kurul, kendi görüşüne göre “GATS, mod 1 kapsamında teknolojik olarak olası çeşitli teslimat araçlarını sınırlamaz.” demiştir.¹⁴⁷ Sınır ötesi hizmete (mod 1) ilişkin tedarik ile ilgili olarak, 1993 Programlama Kılavuzu¹⁴⁸nda yer alan "Tedarik Şekilleri" başlıklı çizelge şunları belirtmektedir:

“Hizmet tedarikçisi Üyenin ülkesi dışındaki Üyenin ülkesinde, başka bir Üyenin ülkesinden teslim edilir”.

Bu doğrultuda Programlama Kılavuzunun 19. paragrafı “sınır ötesi arzı” şu şekilde tanımlamaktadır:

“Uluslararası taşımacılık, telekomünikasyon veya posta yoluyla bir hizmetin sağlanması ve ihraç edilen mallarda yer alan hizmetlerin (örneğin bir bilgisayar

¹⁴⁶ World Trade Organization, United States – Measures Affecting the Cross-Border Supply of Gambling and Betting Services, WT/DS285/AB/R, 20 Nisan 2005, DSR 2005:XII, 5663 (Corr.1, DSR 2006:XII, 5475) <https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds285_e.htm>.

¹⁴⁷ World Trade Organization, WT/DS285/R.

¹⁴⁸ World Trade Organization, Guidelines for the Scheduling of Specific Commitments Under the General Agreement on Trade in Services (GATS), S/L/92, 28 Mart 2001 <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/FE_Search/FE_S_S009-DP.aspx?language=E&CatalogueIdList=20354,17121,876,45089,12298,42072,4627,200,3270,1228&CurrentCatalogueIdIndex=1&FullTextHash=&HasEnglishRecord=True&HasFrenchRecord=True&HasSpanishRecord=True>.

disketi veya çizimleri) tümü, hizmetin verildiği yer hizmet sağlayıcı Üyenin toprakları dışında gerçekleştiğinden sınır ötesi tedarik örnekleridir.”¹⁴⁹

Ayrıca, Programlama Kılavuzunun ilgili paragraflarına ve örneklerine bakarak, Panel 6.285 numaralı paragrafta şu sonuca varmıştır¹⁵⁰:

“...GATS kapsamındaki mod 1 (sınır ötesi hizmet), bir DTÖ Üyesinin topraklarından başka bir DTÖ Üyesinin topraklarına hizmet sağlamanın tüm olası yollarını kapsamaktadır. Bu nedenle, mod 1 için bir pazara erişim taahhüdü, bir Üyenin Programında aksi belirtilmedikçe, diğer Üyelerin tedarikçilerinin posta, telefon, internet vb. yoluyla tüm teslimat araçlarıyla bir hizmet sağlama hakkı anlamına gelir. Bunun, DTÖ Üyeleri arasında büyük ölçüde paylaşıldığı görülen “teknolojik tarafsızlık” ilkesiyle uyumlu olduğunu belirtmek yerinde olacaktır. Buna göre, mod 1 için tam piyasaya erişim taahhüdü verildiğinde, bu mod 1’de yer alan bir, birkaç veya tüm teslimat araçlarının yasaklanması, mod için piyasaya erişimde bir sınırlama olacaktır.”.

Panelin görüşüne göre, sınır ötesi teslimat yollarından birkaç tanesinin veya tamamının yasaklanması durumunda, yabancı tedarikçilerin sınır ötesi hizmet sağlamak için bu dağıtım araçlarını kullanan yabancı pazarlara erişim fırsatları, açıkça azaltılmakta veya geçersiz kılınmaktadır. Bir Üye, mod 1’de yer alan birkaç veya tüm teslimat araçları aracılığıyla bir hizmetin tedariki ile ilgili olarak pazar erişimini hariç tutmak isterse, bunu kendi iç programında açıkça yapmalıdır. Sonuç olarak, aksi yönde yapılacak herhangi bir yorum, mod 1 için yapılan bir taahhüdün etkinliğinin geçersiz kılınmasıyla sonuçlanacaktır. Zira üye devletler düzenlemeler yoluyla bir, birkaç veya tüm teslimat araçlarına kısıtlamalar veya yasaklar getirebilmektedir.¹⁵¹

Panel, 6.287. paragrafta¹⁵², bu konudaki kararını özetlemiştir:

¹⁴⁹ World Trade Organization, S/L/92.

¹⁵⁰ World Trade Organization, WT/DS285/R, 202.

¹⁵¹ Lubian 33.

¹⁵² World Trade Organization, WT/DS285/R, 203.

“Özetlemek gerekirse, mod 1'in tüm teslimat araçlarını içerdiği sonucuna varıyoruz. Bir Üye, mod 1 tarifesinin pazara erişim sütununa “Yok” kelimesini yazdığında, mod 1 kapsamında taahhüt edilen bir sektörde veya alt sektörde bir, birkaç veya tüm teslimat araçlarının kullanımını yasaklayan önlemleri uygulamamayı kabul ettiği görüşündeyiz. Bu durum, özellikle sınır ötesi arzın yalnızca internet yoluyla olmasa da ağırlıklı olarak internet üzerinden gerçekleştirildiği sektörler ve alt sektörlerde böyle kabul edilmelidir.”

(ii) Çin – Yayın ve Görsel-İşitsel Ürünler Vakası: Teknolojik Tarafsızlık İlkesi ve Elektronik Ticaret

Çin'in Görsel-İşitsel Ürünler Yayını davası¹⁵³ 10 Nisan 2007'de başlamıştır. Söz konusu dava kapsamında ABD, Çin'in ticari bazı kısıtlamalarına ilişkin görüş talebinde bulunmuştur. Davaya konu kısıtlamalar (1) sinema gösterimi için ithal edilen filmler, görsel-işitsel ev eğlence ürünlerine ilişkin ticaret haklarını kısıtlayan belirli önlemler, örn. video kasetler ve DVD'ler, ses kayıtları, kitaplar, dergiler, gazeteler ve elektronik yayınlar; ve (2) yayınlar için dağıtım hizmetlerinin yabancı tedarikçileri ve görsel-işitsel ev eğlence ürünleri için dağıtım hizmetleri de dahil olmak üzere görsel-işitsel hizmetlerin yabancı tedarikçileri için pazar erişimini kısıtlayan veya bunlar arasında ayrımcılık yapan belirli önlemlerdir.

Dava kapsamında ABD, yayınların ve belirli görsel-işitsel ev eğlence ürünlerinin dağıtımını yapmak isteyen yabancı hizmet sağlayıcılarına pazara erişim kısıtlamaları veya ayrımcı sınırlamalar getiren çeşitli Çin önlemleri hakkında hukuki mütalaa talep etmiştir. ABD'nin iddiasında, Çin'in uyguladığı önlemlere bakıldığında yabancı tedarikçilere uygulanan kısıtlama ve önlemlerin Çinli tedarikçilere uygulananlardan farklı olduğu ve düzenlemelerin Çinli tedarikçilerin lehine olacak biçimde uygulandığı belirtilmiştir. Bu doğrultuda, söz konusu tedbirler, Çin'in GATS'ın XVI ve XVII. maddeleri kapsamındaki yükümlülükleriyle tutarsız görünmektedir.¹⁵⁴

¹⁵³ World Trade Organization, Panel Report, China – Measures Affecting Trading Rights and Distribution Services for Certain Publications and Audiovisual Entertainment Products, WT/DS363/R, 12 Ağustos 2009 <<https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=Q:/WT/DS/363R-00.pdf&Open=True>>.

¹⁵⁴ World Trade Organization, WT/DS363/R; ayrıca bkz. Lubian 34, dipnot 97.

Söz konusu davada ABD, müziğin elektronik dağıtımının Çin'in DTÖ'ye katılımından önce mevcut olmasına ve Çin'in kendisinin katılımı sırasında müziğin ABD'de elektronik olarak dağıtıldığının farkında olduğu için uyguladığı tedbirlerin GATS'taki taahhütlerine aykırı olduğunu öne sürmüştür. Bu iddiasını yukarıda yer verilen ABD – Kumar davasına dayandıran ABD, Panelin bir üye devletin niyetinin, üye devletin belirli bir teslimat yöntemiyle ilgili bir taahhüdü olup olmadığını ayırt etmekle ilgili olmadığını belirtmiştir. Çin, ses kayıtlarının elektronik ortamda dağıtımını ses kaydı dağıtım hizmetleri taahhüdünün dışında bırakmadığı için, ABD, Çin'in hizmet taahhütlerinin teknolojik tarafsızlık ilkesi temelinde bu dağıtım biçimini de içerdiğini iddia etmiştir. ABD, fiziksel veya fiziksel olmayan biçimlerde ses kayıtlarının temini arasında olabilecek tek farklılığın, ABD-Kumar davası Paneli tarafından detaylandırıldığı üzere, "teslimat araçları" ile ilgili farklılık olabileceğini savunmuştur. Bu nedenle, ABD'ye göre, Çin'in GATS kapsamında verdiği taahhütlerde açıkça elektronik ve diğer dağıtım yolları ayrımı yapmaması halinde söz konusu ilkenin uygulanması gerekmektedir.¹⁵⁵

ABD'nin iddialarına karşı Çin, teknolojik tarafsızlık ilkesinin DTÖ üyeleri tarafından hiçbir zaman resmen kabul edilmediğini savunmuştur. Çin'e göre, ABD-Kumar Paneli bu ilkeyi desteklese bile Çin, teknolojik tarafsızlık ilkesinin yalnızca aynı hizmetin sağlanmasında kullanılan farklı teknolojilerden yararlanılmasında geçerli olacağını ve elektronik ses kayıtları ile fiziksel ses kayıtlarının dağıtımında aynı durumun söz konusu olmayacağını belirtmiştir.¹⁵⁶

Çin'in savunmasına göre, fiziksel olmayan bir ortamda dağıtılan hizmetler, “ses kaydı dağıtım hizmetleri” değil, “ağ müziği hizmetleri” gibi farklı ve ayrı faaliyetleri ifade etmekteydi. Ayrıca, Çin, ilgili hizmetlerin benzer olup olmadığını belirlemek ve böylece teknolojik tarafsızlık ilkesinin uygulanmasına izin vermek için dört faktör aracılığıyla tespit yapmanın gerekli olduğunu savunmuştur: (1) Temel operasyonel özellikler, (2) Son kullanıcıların algısı, (3) Uluslararası sınıflandırma ve (4) Uygulanabilir uluslararası kabul görmüş yasal çerçeve.¹⁵⁷

¹⁵⁵ Lubian 34 vd.

¹⁵⁶ World Trade Organization, WT/DS363/R 377.

¹⁵⁷ World Trade Organization, WT/DS363/R 377.

Çin'in görüşüne göre, sorunlu hizmetlere uygulanan dört faktör ses kayıtlarının fiziksel veya fiziksel olmayan medya kullanılarak dağılımı arasında yeterli farkı oluşturmaktaydı. Bu nedenle “ağ müziği hizmetleri” sadece bir tedarik şekli olarak değil, farklı bir hizmet kategorisi olarak düşünülmeli ve sonuç olarak teknolojik tarafsızlık ilkesi uygulanmamalıydı.¹⁵⁸

Panel, ilk olarak, Çin'in “ses kaydı dağıtım hizmetlerini” kendi taahhütlerine eklemeyi seçtiğinde, ses içeriğinin dağıtıldığı ortamı özel olarak belirtmediğine dikkat çekmiştir.¹⁵⁹

Panele göre: “Üye, belirli bir şekilde sağlanan bir hizmeti özel olarak hariç tutan şartları niteleyerek programına kesinlik katmak veya o hizmeti farklı taahhütlerle farklı bir başlık altına almak konusunda özgürdür”.¹⁶⁰

Panel, Çin'in ayrıca, DTÖ W/120 listesinde yer alan sisteme benzer olarak bir ürün sınıflandırma sistemine doğrudan atıfta bulunarak da kesinlik sağlayabileceğini, ancak Çin bunu yapmadığını belirtmiştir. Panelin görüşünde, üye ülkelerden kılavuzlarda harici sınıflandırma sistemine atıfta bulunulması tavsiye edilmiştir.¹⁶¹

Ayrıca, teknolojik tarafsızlık ilkesinin uygulanmasına ilişkin olarak, Panel şunları belirtmiştir:

*“Çin'in “ses kaydı dağıtım hizmetleri” konusundaki taahhütlerini yorumlarken, bir teknolojik tarafsızlık ilkesine başvurmamıza gerek yoktu. Çin'in bu hizmetlere olan bağlılığının temel anlamının, fiziksel olmayan ortamlarda sesli içeriğin dağıtımını içerdiğini zaten bulduk. Çin'in taahhüdünün fiziksel medyadaki dağıtımı kapsadığını ve fiziksel olmayan medya içeriğinin dağıtımını da kapsayıp kapsamadığına dair şüpheler olduğunu tespit etseydik, teknolojik tarafsızlık ilkesi devreye girebilirdi. Ama burada durum böyle değildi.”*¹⁶²

¹⁵⁸ Lubian 35 vd.

¹⁵⁹ World Trade Organization, WT/DS363/R, 377.

¹⁶⁰ World Trade Organization, WT/DS363/R, 377.

¹⁶¹ World Trade Organization, WT/DS363/R, 393.

¹⁶² World Trade Organization, WT/DS363/R, 378.

Başka bir deyişle, Panel, hizmet sunma araçlarının tanımlanmasında bu ilkenin uygulanabilirliğini inkâr etmemiştir. Nitekim, ilgili konuya ilişkin ABD-Kumar Panel sonucunu, yani tüm teslimat araçlarını içeren bir taahhüdün bu ilkeye uygun olduğunu temelde kabul etmiştir.

(iii) DTÖ Sınıflandırmasının ve Teknolojik Tarafsızlık İlkesinin Yolcu Taşımacılığı Piyasası Üzerindeki Etkilerinin Sonuçları ve Analizi

Ülkelerin teknolojik tarafsızlık ilkesine aykırı davranışları incelenirken, kasıt hususunun da göz önüne alınması gerekmektedir. Zira ABD-Kumar davası örneğinde, ABD'nin GATS kapsamındaki taahhütlerini planlarken kumarın internet üzerinden gerçekleşebileceğini tahmin edememiş olabileceği ve bu nedenle mod 1 (sınır ötesi) hizmetler kapsamındaki kısıtlamalara “Yok” yazmış olabileceği ihtimali değerlendirilmelidir. ABD'nin bu kapsamda vermiş olduğu taahhütler kasıtlı ve bilinçli midir? Bu doğrultuda, ABD'nin teknolojik tarafsızlık ilkesi gereğince yine de cezalandırılıp cezalandırılmaması gerektiği konusu ortaya çıkmaktadır.

Esas olarak cevaplandırılması gereken soru, bu ilke kapsamında bir taahhütte bulunduğu anda teknolojik olarak mümkün olan tüm tedarik biçimlerinin mi, yoksa tam tersine, anlaşma imzalandığı sırada meşru olarak öngörülemeyecek tedarik biçimlerinin bile kapsanıp anlaşılmaması gerektiğidir. Zamanla, teknolojik tarafsızlık adına, DTÖ karar organlarının DTÖ üyelerinin yükümlülüklerine bir şeyler eklemek istemeleri mümkün olabilecektir. Ancak bu durum, DTÖ'nün üye devletler tarafından girilen yükümlülüklerle açıkça yükümlülükler eklemesini yasaklayan (Dispute Settlement Undertaking “Anlaşmazlıkların Çözümü Taahhüdü”)’nün 3.2 maddesi ile sınırlandırılacaktır.¹⁶³

Her halükârda, yukarıda yer verilen ABD ve Çin’in davalarının, yenilikçi iş modeli W/120 n. 71221 taksi ulaşım hizmeti veya W/120 n. 71222 şoförlü binek araç kiralama hizmetleri olarak sınıflandırılabilir. Uber ile birçok ortak noktası bulunmaktadır. Faaliyetlerin aslında bir mobil uygulama aracılığıyla gerçekleştirilmesi, mod 1 (sınır

¹⁶³ World Trade Organization, Understanding on rules and procedures governing the settlement of disputes, Annex 2 of the WTO Agreement, m. 3.2 <https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dsu_e.htm#3>; Lubian 36.

ötesi) hizmetler kapsamında teknolojik tarafsızlık ilkesinin uygulanabileceğini göstermektedir.¹⁶⁴ Ayrıca bu yasal niteliğin, Uber tarafından üye devletler üzerinde baskı oluşturmak için potansiyel olarak kullanılabilmesi de mümkün hale gelmektedir. Örneğin, mod 1'deki taahhütlerinde taksi hizmetleri veya araç kiralama hizmetleri için herhangi bir çekince koymamış bir üye devlet söz konusu olduğunda, Uber, faaliyetlerinin veya mobil uygulamasının herhangi bir şekilde sınırlandırılmasının üye ülkelerin vermiş olduğu taahhütleri ihlal edeceğini ve böylece DTÖ Anlaşmalarında belirtilen yaptırımları tetikleyeceğini savunabilecektir.¹⁶⁵

4.2 AB Örneği

Günümüzde AB'ye üye 27 devlet bulunmaktadır.¹⁶⁶ Genel olarak AB üye devletlerinin tümünde serbest piyasa koşulları hakimdir. Bununla birlikte, Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma'nın (Treaty on the Functioning of the European Union "TFEU") 4. maddesinde ulaşım konusu üye devletlerin ortak yetkileri dahilinde düzenlenmektedir. AB'nin ayrıca "dijital tek bir pazar"¹⁶⁷ oluşturmaya yönelik güçlü bir stratejisi bulunmaktadır. Bu doğrultuda, dijital bir platform olan Uber'in gerçekleştirdiği tüm faaliyetler AB düzenlemelerinin kapsamına girmektedir. Ancak yerel ulaşım endüstrisinin işleyişi üzerindeki kontrol ise büyük ölçüde üye devletlerin bireysel yetkisine bırakılmıştır. Dolayısıyla, yerel ulaşım sistemlerine yönelik düzenlemeler oldukça dağınık olmakla birlikte yasal çerçeveler yalnızca bir ülkeden diğerine değil, ülkelerin içindeki şehirler arasında da büyük farklılıklar gösterebilmektedir.¹⁶⁸ Yasal düzenlemelerde farklılıklar bulunsu da toplu ve özel taşımacılık sektöründe araç paylaşım platformlarının ve rekabet eden diğer benzer hizmetlerin yükselişi, tüm üye devletlerde benzer şekillerde yankı bulmuş ve otoriteleri tedirgin etmiştir. Bu durum, ulus ötesi nitelikte yeni yasal zorluklar ortaya çıkarmıştır.

¹⁶⁴ Lubian 36.

¹⁶⁵ Lubian 36.

¹⁶⁶ Brexit'ten sonra AB'ye üye devlet sayısı 27'ye düşmüştür. Bkz. European Union, "Country Profiles", 13 Eylül 2022 <https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles_en>.

¹⁶⁷ European Commission, "4. What Is the Digital Single Market About?", *Eurostat*, <<https://ec.europa.eu/eurostat/cache/infographs/ict/bloc-4.html>>.

¹⁶⁸ Official Journal of the European Union, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), (2022/C 62/01), 4 Şubat 2022 <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022XC0204\(03\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022XC0204(03)&from=EN)>.

Üye devletler arasındaki organizasyon ve mevzuat farklılıklarına rağmen, AB geneline yorumlanabilecek düzenlemeler de mevcuttur. Taksilerin çoğunlukla kamu yararına bir hizmet sağladığı düşünüldüğünden, yerel yönetimler genellikle taksi hizmetlerini sıkı bir şekilde düzenlemekte, sektöre girişe önemli engeller koymakta ve taksileri kiralık araba ve araç paylaşım hizmetleri gibi diğer yolcu taşımacılığı türlerinden ayırmaktadır. Bu, özellikle, taksi hizmetlerinin, yol üzerinde yolcu kabul etmesine izin verilen tek operatörler olması sebebiyle yasal tekellik avantajından yararlanıyor olması ve gelişen teknoloji ve agresif fiyatlar karşısında diğer özel yolcu taşıma hizmetleriyle rekabet etmeye bırakılmasının da bir sonucudur.¹⁶⁹

Tüm üye devletlerde, taksi faaliyetinin gerçekleştirilmesi, taksi sürücülerine halka açık yollarda ve özel tahsis edilmiş şeritlerde dolaşma; taksi durakları, istasyonlar ve havaalanları gibi şehrin belirlenmiş alanlarına park etme ve yolcuları bekleme, trafik sıkışıklığında ücretli bölgeler ve şehir merkezleri gibi kısıtlı alanlara erişim hakkı veren bir idari yetki belgesinin verilmesiyle sağlanmaktadır. Söz konusu belgeler, yerel makamlar tarafından toplumun ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla taksi sürücülerine ve taksi şirketlerine katı nicel kısıtlamalar ve zorlu niteliksel gereklilikler getiren idari prosedürler yoluyla çıkarılmaktadır.

Taksi ruhsatları, AB'ye üye devletlerin birçok şehrinde, kişisel olarak sınırlı sayıda ve sınırlı bir geçerlilikle ücretsiz olarak verilmektedir.¹⁷⁰ Bu sınırlılık doğrultusunda taksi sürücülerinin ruhsatlarını periyodik olarak yenilemesi ve mevcut yasal düzenlemelere düzenli olarak uyması gerekmektedir. Üye devletlerin çoğunda ruhsatlar devredilemezken ve veren makamlar ruhsatları iptal etme yetkisine sahipken, İtalya, Fransa ve İspanya ve gibi ülkelerde ruhsatlar parasal karşılık için devredilebilir ve ikincil piyasalardaki fiyatlar oldukça yüksektir.¹⁷¹ Ayrıca, ruhsatlar genellikle yalnızca belirli bir coğrafi bölgede geçerlidir ve genellikle limanlara ve havaalanlarına hizmet vermek için ek izinler gerekmektedir.

¹⁶⁹ Francesco De Masi, The Uber Case: “A Ride for the Future of the European Single Market”, *Luiss Dipartimento Di Giurisprudenza Cattedra di European Business Law*, 2017, 15 <https://tesi.luiss.it/21529/1/119073_DE%20MASI_FRANCESCO.pdf>.

¹⁷⁰ De Masi 16.

¹⁷¹ ECMT, ECMT Round Tables: No. 133, “(De)Regulation of the Taxi Industry”, *OECD Publishing*, Paris, 121 <https://read.oecd-ilibrary.org/transport/de-regulation-of-the-taxi-industry_9789282101155-en>.

Taksi hizmeti veren sürücüler; bireysel çalışanlar, bir kooperatife bağlı olarak faaliyet gösterenler veya bir taksi şirketlerinin çalışanları olarak üçe ayrılmaktadır. Bireysel çalışan taksiler AB genelinde çoğunluğu temsil etmektedirler. Bireysel taksi şoförleri, serbest meslek sahiplerinin uyması gereken genel kurallara ek olarak, bir dizi mesleki yeterlilik, tıbbi uygunluk, mali durum ve teknik gerekliliklere de uymak zorundadır. Serbest çalışanlar ayrıca bulundukları ülkedeki bir sevk merkezine bağlı olmak veya günün belirli saatlerinde asgari düzeyde hizmet vermek gibi yükümlülüklerle de tabi olabilmektedir. Bireysel çalışmayan ancak bir kooperatif veya şirket çalışanı olarak taksi hizmeti sunan kişiler açısından ise çalışanları işveren karşısında korumak için asgari ücrete ilişkin kurallar ve çalışma saatlerine ilişkin katı gereklilikler getiren özel bir mevzuat getirilmiştir.¹⁷²

Taksi sevk merkezleri, taksi sürücüleri ile potansiyel yolcular arasında yalnızca aracı görevi görerek, sürücülerin önceden belirlenmiş alanda faaliyetlerini sürdürmelerine yardımcı olur. Sevk görevlileri taksi şoförlerine emir veremezler ve bir sürücüyü yolculukları kabul etmeye zorlayamazlar. Ancak sürücülerin uyması gereken ek niteliksel standartları belirleyerek akıllı telefon ve internet gibi yeni teknolojilerin geliştirilmesi yoluyla rekabetin teşvik edilmesi hususunda pazarda önemli bir rol oynamaktadırlar.¹⁷³

Kullanıcıların resmi lisanslı taksileri tanınmasına olanak sağlamak için özel sembollerin ve görünümünün benimsenmesi de dahil olmak üzere taksi araçlarına ilişkin teknik gereklilikler de AB’de ulusal düzeyde düzenlenmektedir. Birçok ülkede münhasıran taksilerin kullandığı bir cihaz olan taksimetrelerin¹⁷⁴ özellikleri, ölçü aletlerine ilişkin 2014/32/EU sayılı Yönergeye¹⁷⁵ uygun olarak belirlenmektedir.

¹⁷² De Masi 16.

¹⁷³ De Masi 16.

¹⁷⁴ Uber, Londra’da yalnızca siyah taksi sürücülerine Transport for London tarafından kapsamlı eğitim karşılığında tanınan bir ayrıcalık olan taksimetreyi kullandığı suçlamasıyla mahkeme önüne çıkarılmıştır. Bkz. Gwyn Topham, David Hellier, Aisha Gani, “Uber wins high court case over taxi app”, *The Guardian*, 16 Ekim 2015 <<https://www.theguardian.com/technology/2015/oct/16/uber-wins-high-court-case-taxi-app-tfl>>; Konuya ilişkin detaylı bir inceleme için ayrıca bkz. Nuray Ekşi, “Milletlerarası Özel Hukuk Gözüyle ‘UBER’”, *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, C. 8, S. 2. 2019: 304 vd.

¹⁷⁵ EUR-Lex, Directive 2014/32/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the harmonisation of the laws of the Member States relating to the making available on the market of measuring instruments (recast) Text with EEA relevance, 26 Şubat 2014 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0032>>.

Üye devletlerdeki yerel makamlar, sürücüler ve sevkiyat merkezleri arasındaki fiyat rekabeti için çok sınırlı bir alan bırakarak maksimum ve minimum ücretleri belirlediğinden, ücretler de kapsamlı bir düzenlemenin konusunu oluşturmaktadır. Almanya ve Avusturya dahil olmak üzere sınırlı sayıda ülkede ise tarifeler tamamen sabittir.¹⁷⁶

Son olarak, kamu hukukundan gelen ve taksi operatörlerine yüklenen özel yükümlülüğünün yanı sıra sürücü ve yolcuları birbirine bağlayan sözleşmeye dayalı ilişki için geçerli olan özel hukuk kurallarının belirlenmesi de AB ülkelerinin kendi iç düzenlemelerine bağlıdır. Kamu hukukundan kaynaklanan sorumluluklar çerçevesinde, AB genelinde taksi operatörlerinin ayrımcı olmayan hizmetin tipik bir ortak taşıyıcı yükümlülüğü kapsamında 7/24 araç sağlaması, minimum yanıt süresine uyması ve belirli standartlara bağlı ücret tarifeleri sunması gerekmektedir. Özel hukuk kapsamında ise yasal mevzuatın bir sonucu olarak medeni kanun hükümlerinin taşıma sözleşmeleri ve sözleşmeden doğan yükümlülükleri, üye devletler arasında önemli ölçüde farklılık göstermektedir. Ülkemiz de dahil olmak üzere birçok ülkede, taksi şirketleri kentsel hareketliliğin bir parçası olarak kamu yararını gözetme amacıyla yerel yönetimler tarafından sübvansedilmektedir.¹⁷⁷

Çoğu üye devlet, şoförlü kiralık araçlar ile normal taksiler arasında düzenleyici bir ayırım etrafında dönen iki aşamalı bir sistem izlemektedir.¹⁷⁸ Şoförlü araç kiralama faaliyetinin gerçekleştirilmesi de idari izne tabidir, ancak genel gereklilikler taksi ruhsatlarından daha düşüktür ve aktif sürücü sayısı taksilerdeki gibi sayısal bir üst sınıra tabi değildir. Şoförlü kiralık araçlar, taksimetrenin olmaması, tarifenin doğrudan yolcuyla müzakere edilebilmesi ve genellikle onları normal taksi operatörlerinden ayırmayı amaçlayan teknik düzenlemelere uymalarının gerekmemesi yönleriyle taksi hizmetlerinden ayrılmaktadır. Aynı nedenle, şoförlü kiralık araçların cadde üzerinden yeni yolcu alması yasaktır. Zira AB genelindeki tüm mevzuatlar benzer şekilde geleneksel olarak şoförlü kiralık araçların önceden ayarlanmış bir ücret karşılığında

¹⁷⁶ De Masi 17.

¹⁷⁷ De Masi 17.

¹⁷⁸ Official Journal of the European Union, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV).

yalnızca önceden yapılan rezervasyonlara dayalı olarak sabit ücretle çalışmasına ve her hizmetten sonra iş yerine dönmesi şartıyla (return to the garage rule¹⁷⁹ 'garaja dönüş kuralı' denmektedir) hizmet gösterme yükümlülüğü getirmiştir.¹⁸⁰ Ancak son zamanlarda gelişen teknolojinin de etkisiyle akıllı telefonlar üzerinden uygulamalar aracılığıyla talep edilen Uber gibi şoförlü araç kiralama hizmetlerinde yolcular ile şoför arasında bir ücret müzakeresi yapılmamakta olup ücretler önceden uygulamanın sahibi şirket tarafından algoritmalar aracılığıyla belirlenmektedir.¹⁸¹ Bu husus, şoförlü araç kiralama hizmetlerinin gelişen teknolojiyle birlikte taksilerin kullanım esaslarına yaklaştığını göstermektedir.¹⁸²

Yukarıda değinildiği üzere, taksilerde olduğu gibi, kiralık araç sürücüleri de serbest meslek sahibi profesyoneller olarak çalışabilir veya bir şirketin çalışanı olabilir. Bu sektörde önemli olan, aracı şirketlerin, kiralık araç operatörlerinin tekliflerini yolcu taşımacılığı talebiyle eşleştirme rolüdür. Uber de bu aracı kurumlardan biridir. Faaliyetleri prensip olarak yerel makamlar tarafından kabul edilse ve genellikle düzenlense de (hatta bazı üye devletler bu şirketlerin sevkیات merkezi olarak kaydedilmesini veya özel bir yetki almalarını şart koşturmaktadır), hizmetin gerçekleştirildiği usullerle ilgili sorunlar ortaya çıkabilmektedir. Özellikle, akıllı telefon uygulamaları aracılığıyla uzaktan çevrimiçi rezervasyon sistemleri kullanılarak "garaja dönüş kuralının" ihlali, Uber gibi şoförlü kiralık arabaların normal taksilerle yasa dışı ve haksız biçimde rekabet etmesine temel oluşturmaktadır.

Avrupa Birliği'nin kuruluşundan bu yana, yirmi sekiz üye devletten¹⁸³ on ikisi, taksilere ruhsat veya özel izin verilmesine yönelik nicel kısıtlamaları kaldırarak taksi

¹⁷⁹ Official Journal of the European Union, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV).

¹⁸⁰ De Masi 17.

¹⁸¹ Bu algoritmalar, diğer faktörlerin yanı sıra arz ve talebi hesaba katmakta ve bunlar genellikle iş sırları olarak kabul edilmektedir. Ayrıca, kiralanan aracın sürücüsü yolcuyu almayı kabul etmeden önce fiyat hakkında bilgilendirilmeyebilirken, potansiyel yolcu mevcut uygulamaların çoğunda yalnızca uygulamada anlık olarak görüntülenen teklifi reddedebilir veya kabul edebilmektedir. Sonuç olarak, mevcut araç çağırma uygulamalarında, müşteriler ve ulaşım hizmeti sağlayıcıları arasında fiyat konusunda pazarlık konusu değildir.

¹⁸² Uluslararası Taşımacılık Forumu'nun (International Transport Forum "ITF") 2020 yılında yayımlanan "Yeni Mobilitenin Çevresel Performansını Değerlendirme" isimli raporunda, özel şoförlü araç kiralamanın geleneksel taksi hizmetlerinin ve ayrıca toplu taşımanın yerine kullanıldığını ve özel araç kullanımını azalttığını belirtmiştir. Bkz. International Transport Forum, "Good to Go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility", 17 Eylül 2020 <<https://www.itf-oecd.org/good-go-assessing-environmental-performance-new-mobility>>.

¹⁸³ Brexit ile İngiltere'nin AB'den ayrılmasıyla birlikte bu sayı günümüzde 27'dir.

sektörünü serbestleştirmeye başlamıştır.¹⁸⁴ Bunun sonucunda söz konusu ülkelerde, taksi sayısı önemli ölçüde artmış ve bu durum İrlanda örneğinde olduğu gibi yetkili makamları piyasanın aşırı doymasını önlemek için bir moratoryum uygulamaya zorlamıştır. İsveç, Hollanda ve Macaristan gibi ülkelerde, ek dolaylı engeller ve niteliksel gereklilikler getirilmiş ve aktif taksilerin sayısı sınırlandırmaya çalışılmıştır. Niceliksel kısıtlamalar genel olarak ekonomi literatürü tarafından “refahı azaltan düzenleyici müdahale” olarak görülse de taksi sektörünün serbestleştirilmesinin olumsuz etkileri, sektör içerisinde bir çelişkiye neden olmuş ve bu doğrultuda işletme verimliliği ile sürücülerin gelirinde genel bir düşüşe yol açarak şehirlerdeki sıkışıklığın artmasına ve paradoksal olarak binek fiyatlarının artmasına neden olmuştur.¹⁸⁵

Taksilerin sayı kısıtlamalarına ve yüksek giriş maliyetlerine tabi olduğu ülkelerde, birçok hizmet sağlayıcı taksiler yerine daha az düzenlemeye tabi olan özel araç kiralama sektörüne geçmeyi tercih etmiştir. Özellikle Fransa ve İtalya gibi ülkelerde araç paylaşım modellerinin kullanılmaya başlanmasından itibaren beş yıldan kısa bir süre içinde şoförlü araç kiralama izinlerinin katlanarak artması bu durum daha da belirgin hale getirmektedir.¹⁸⁶

Son olarak, birçok Avrupa şehrinde, insanlar arasında yolculuk paylaşımları (*carpooling*, *ridesharing/carsharing* ve *ride-hailing*)¹⁸⁷ konseptleri oldukça yaygınlaşmıştır. “Carpooling” (yolculuk paylaşımı), önceden belirlenmiş bir varış noktasına özel veya kiralık araba ile seyahat eden kullanıcıların, yolculuğun maliyetini aynı yöne giden insanlarla paylaşmalarına olanak tanımaktadır.¹⁸⁸ Bu tür bir hizmete, ulaşım faaliyetinin ara sıra ücretsiz olarak veya yalnızca aracın işletme masraflarını

¹⁸⁴ European Commission, “Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU”, *Final Report*, Brüksel, 68-69, 26 Eylül 2016 <<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-05/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf>>.

¹⁸⁵ Taksi endüstrisinin neden mikro ekonomik teoriler tarafından açıklanan tam rekabet modelini yansıtmakta başarısız olduğuna ve dolayısıyla serbestleştirme girişimlerine beklenmedik ve tatmin edici olmayan bir şekilde tepki verme eğiliminde olduğuna ilişkin ekonomik bir analiz için bkz. Paul Stephen Dempsey, “Taxi Industry Regulation, Deregulation & Reregulation: the Paradox of Market Failure”.

¹⁸⁶ Avrupa Komisyonu, “Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU” 77.

¹⁸⁷ Yolculuk paylaşımına ilişkin detaylı değerlendirmeye AB Komisyonu başlığında Komisyon Bilgi Notu bölümünde yer verilmiştir.

¹⁸⁸ Arun Goyal, “Ride-Hailing vs. Ridesharing vs. Carpooling: What is the Difference?”, *Octal IT Solution LLP*, 23 Aralık 2022 <<https://www.octalsoftware.com/blog/ride-hailing-vs-ridesharing-vs-carpooling/>>.

karşılama için gerçekleştirilmesi koşuluyla, önceden herhangi bir izne tabi tutulmaksızın birçok üye devlet mevzuatı tarafından kabul edilmekte ve izin verilmektedir. Carpooling kavramı genellikle kendi aracını kullanan, herhangi bir kar elde etme amacı gütmeksizin kendisiyle benzer veya aynı rotada seyahat eden yolcuları aracına alan sürücülerin tercih ettiği bir yolculuk paylaşım modelidir.¹⁸⁹ Aynı yönde giden yolcular tek bir aracı paylaşarak trafiği ve çevre kirliliğini de azaltmış olurlar. Örneğin, aynı iş yerinde çalışan ve aynı semtlerde yaşayan insanların birleşerek tek bir çalışanın aracında seyahat etmesi carpool kavramına örnek verilebilir. Bununla birlikte Blablacar, iCarpool, Waze Carpool gibi çevrimiçi uygulamalar da carpool kavramına örnektir.

“Carsharing” kavramı, araba paylaşımı konseptlerinden olup son kullanıcıların başka kişi veya kurumlara ait arabaları sürücüsü eşliğinde kısa süreliğine kiralayıp kullanabildikleri "sıralı kısa süreli araç erişimi"¹⁹⁰ olarak tanımlanmaktadır. Carsharing kavramında sürücüler genellikle kâr amacı güderek araçlarını yolcu taşıma amacıyla kullanılmaktadırlar. Bu kapsamda, benzer veya aynı yöne gidecek yolcular önceden çağırdıkları bir aracı paylaşmakta ve sürücüye hem yolculuk maliyetini karşılayacak hem de kendisine kar sağlayacak oranda bir ödeme yapmaktadırlar. Carsharing yapan araçların özel kişilerin kendi aracı olması zorunluluğu bulunmayıp başka kişi veya kurumlara ait araçlar da ticari maksatla kullanılabilir.¹⁹¹ Aynı zamanda carpooling örneğinde genellikle kişisel binek araçlar kullanılırken carsharing örneğinde ise daha geniş ve kapasiteli araçların kullanıldığı örneklere rastlamak mümkündür.

Carpooling kavramında sürücüler zaten gidecekleri yere yolcu almakta, yolculuk maliyeti dışında bir gelir elde etmemektedirler. Carsharing ve ride-hailing’te ise sürücüler herhangi bir yere ulaşma gayesinde olmayıp araçlarını tamamen yolcuların gitmek istediği bölgelere gitmek üzere tahsis etmektedirler. Hem gidilecek yerin yolculara bağlı olması hem de yolculuklardan kar edilmesi yönleriyle carsharing kavramı carpooling kavramından ayrılmaktadır. Ancak hem carsharing hem

¹⁸⁹ Arun Goyal, “Ride-Hailing vs. Ridesharing vs. Carpooling: What is the Difference?”.

¹⁹⁰ Scott Le Vine, Alireza Zolfaghari, John Polak, “Carsharing: Evolution, Challenges and Opportunities”, ACEA Scientific Advisory Group Report, Eylül 2014 <https://www.acea.auto/files/SAG_Report_-_Car_Sharing.pdf>.

¹⁹¹ Arun Goyal, “Ride-Hailing vs. Ridesharing vs. Carpooling: What is the Difference?”.

carpooling ile yolculuk birden fazla kişi tarafından paylaşıldığı için daha uygun fiyata seyahat etmek mümkün kılınmakta ve trafik, emisyon gibi problemler azaltılmaktadır.

Carsharing konsepti, yerel yönetimler tarafından tercih edilen bir hizmet olmakla birlikte AB Komisyonu başlığında yer verilecek olan entegre bir hareketlilik ortamı vizyonunun önemli bir bölümünü temsil etmektedir.

Ride-hailing ise geleneksel sarı taksi kullanımına benzer olup yolcuların çağırıldıkları araçla belirli bir noktadan önceden belirlenmiş bir noktaya seyahat etmesidir.¹⁹² Genellikle bir şirket aracılığıyla faaliyetlerini sürdüren sürücüler düzenli olarak yolcu taşımacılığı yapmakta ve şirketten yolculuk başına belirli oranda ücret almaktadırlar. Uber, Lyft ve Ola gibi çevrimiçi araç paylaşım uygulamaları ride-hailing'e örnek verilebilir.

Bu çerçevede, geleneksel olarak sözde paylaşım ekonomisi devriminin bir parçası olarak kabul edilen carpooling ve carsharing kavramlarının, yolcuları profesyonel olmayan özel sürücülere bağlayarak herhangi bir özel izin veya ruhsat olmadan ücret karşılığında sistematik olarak yolcu taşınmasını sağlayan Uber gibi araç paylaşım modelleriyle (ride-hailing) karıştırılmaması gerekir. Bu tür bir hizmet, neredeyse tüm üye devletlerde yasanın sınırları dışında kalan ve şimdiye kadar birçok davaya konu olan ve AB'deki birçok şehirde yasadışı hale getirilen karma bir kategoriye temsil etmektedir.¹⁹³

Yukarıda izah edilen özellikler ışığında, günlük hayata getirdiği yenilikler ve uygulamalardaki farklılıklar nedeniyle güncel yasaların kimi zaman yetersiz kaldığı araç paylaşım uygulamalarının maruz kaldığı yasal problemler AB Komisyonu'nun da dikkatini çekmiştir.¹⁹⁴ AB Komisyonu başlığında detaylıca ele alınacak olmakla birlikte, AB Komisyonu'nun 2022 yılının başında yayımladığı bilgi notunda

¹⁹² Arun Goyal, "Ride-Hailing vs. Ridesharing vs. Carpooling: What is the Difference?".

¹⁹³ Bkz. Polonya Maliye Bakanının 221850.654195.427483, DD2.054.20.2015 sayı ve 1 Haziran 2015 tarihli, Polonya Parlamentosu Alt Meclisi Milletvekili Zbigniew Chmielewec'in Bakanlığın "paylaşım ekonomisi" kapsamında vergilendirme konularıyla ilgili olarak gensoru önergesine ilişkin görüşü, Avrupa Komisyonu, "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU", 61.

¹⁹⁴ Avrupa'daki taksi, şoförlü araç kiralama ve AB genelinde araç paylaşım hizmetlerinin kapsamlı bir analizi için bkz. Avrupa Komisyonu, "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU".

geleneksel taksi hizmetleri ve özel şoförlü araç kiralamaları arasındaki farklılıklara değinilerek araç paylaşım uygulamalarının yasal boşluğuna değinilmiş; bu durumun hem yolcularda endişeye hem de AB genelinde uygulama farklılıklarına yol açtığına dikkat çekilmiştir. Bu bağlamda araç paylaşım uygulamalarının yasal olarak sınıflandırılabilmesi ve uygun düzenlemeler yapılması için çalışmalar yapılması gerektiği belirtilmiş ve yasal boşlukları doldurmak adına bazı önerilere yer verilmiştir.¹⁹⁵

Uber ve benzeri özel şoförlü araç kiralama kategorisine giren araç paylaşım uygulamalarına ilişkin AB'nin tutumu ikiye ayrılmakta olup sıradaki başlıklarda AB Komisyonunun çalışmaları ve ABAD içtihatları olarak detaylıca incelenecektir.

4.2.1 AB Komisyonu Çalışmaları

AB Komisyonu, 2016 yılında yayımlanan işbirlikçi ekonomiye ilişkin iletişim bildiriminde (“İletişim Bildirimi”) paylaşım ekonomisi kavramını “genellikle bireysel olarak sağlanan mal veya hizmetlerin geçici kullanımı için açık bir pazar yaratan işbirlikçi platformlar tarafından işlemlerin kolaylaştırıldığı iş modelleri” olarak tanımlamıştır.¹⁹⁶ Komisyonun tanımından da anlaşıldığı üzere paylaşım ekonomisinde şirketler bir platformun ve dijital ekonominin parçasıdır. Bu tanımdan, dijital ekonominin parçası olan platformların uyması gereken kural ve düzenlemelere Uber'in de uyması gerektiği sonucu çıkabilmektedir. Örneğin AB'nin 2000/31/EC sayılı Elektronik Ticaret Yönergesi¹⁹⁷ kapsamında düzenlenen e-ticaret, bilgi toplumu hizmetleri ve iç pazarda yerleşik hizmet sağlayıcılara ilişkin hükümler, dijital ekonomide faaliyet gösteren platformlar için de geçerli sayılmıştır. Ancak, bu Yönergenin esas konusu profesyonel hizmet sağlayıcılar ve mal tüccarlarıdır. Komisyonun tanımında yer alan işbirlikçi ekonominin sağlayıcıları olan profesyoneller veya tüccarlar bu Yönerge kapsamında değildir.¹⁹⁸ Yönergenin

¹⁹⁵ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 3.

¹⁹⁶ European Commission, “Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions a European agenda for the collaborative economy”, *Eur-Lex*, 2 Haziran 2016 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0356&from=EN>>.

¹⁹⁷ European Commission, “Directive 2000/31/EC of the European Parliament and of the Council of 8 June 2000 on certain legal aspects of information society services, in particular electronic commerce, in the Internal Market (‘Directive on electronic commerce’)”, *Eur-Lex*, 8 Haziran 2000 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32000L0031>>.

¹⁹⁸ Ayata/Önay 27.

aksine, işbirlikçi ekonominin temel özelliği, özel kişilerin bir platform aracılığıyla hizmet sunabilmesidir. Söz konusu hizmetler genellikle geçici mahiyette olup hizmet sağlayıcının asıl işi değildir. Bu nedenle, AB Komisyonunun tanımladığı işbirlikçi platformlar tarafından sunulan hizmetlerin unsurları 2000/31/EC sayılı Yönergenin kapsamı dışında kalmaktadır.

Avrupa Parlamentosu'nun 12 Aralık 2006 tarihli ve 2006/123/EC sayılı iç pazardaki hizmetlere ilişkin Yönergede¹⁹⁹ de ulaşım hizmetlerine ilişkin olarak şehir içi ulaşım, taksiler ve ambulanslar da dahil olmak üzere ulaşım hizmetleri ile liman hizmetlerinin bu Yönergenin kapsamı dışında bırakılacağı belirtilmiştir.

Ayrıca ulaştırma hizmetlerinin tanımı altında gruplanan belirli hizmetlere ilişkin daha spesifik bir çalışma, 92/50/EEC sayılı ihalelerinin verilmesine ilişkin usulleri koordine eden 18 Haziran 1992 tarihli Konsey Yönergesinde bulunmaktadır:

“2. Zırhlı araç hizmetleri ve kurye hizmetleri dahil olmak üzere kara taşımacılığı hizmetleri, (posta taşımacılığı hariç):

Demiryolları dışında şehir içi ve banliyö düzenli yolcu taşımacılığı [CPC Referans n. 712a] [CPA (Ürünlerin Faaliyete Göre Sınıflandırılması) Referans n. 60.21.2];

Demiryolları dışında şehirlerarası yolcu taşımacılığı [CPC Referans n.712b] [CPA Referans n. 60.21.3];

Diğer tarifeli yolcu kara taşımacılığı [CPC Referans n. 712c] [CPA Referans n. 60.21.4];

Taksi hizmetleri ve operatörlü binek araç kiralama hizmetleri [CPC Referans n. 712d] [CPA Referans n.60.22];

Diğer kara yolcu taşımacılığı hizmetleri [CPC Referans n. 712e] [CPA Referans n. 60.23];

Karayolu ile yük taşımacılığı hizmetleri, özel araçlar [CPC Referans n. 712f] [CPA Referans n. 60.24.1];

Diğer yüklerin taşınması [CPC Referans n. 71239.3] [CPA Referans n. 60.24.22];

¹⁹⁹ European Commission, “Directive 2006/123/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on Services in the Internal Market”, *Eur-Lex*, 12 Aralık 2006 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?Uri=CELEX%3A32006L0123>>. Bkz. “Transport services, including urban transport, taxis and ambulances as well as port services, should be excluded from the scope of this Directive”.

*Operatörlü ticari yük araçlarının kiralama hizmetleri [CPC Referans n.712h.] [CPA Referans n. 60.24.3].*²⁰⁰

Taşıma hizmetlerinin sınıflandırması, AB'nin araçları sınıflandırma biçiminde de yansıtılmaktadır: *"En az dört tekerleği olan ve yolcu taşımacılığında kullanılan güçle çalışan araçları temsil eden M harfi ile tanımlanan bir ana kategoriyi tanımlarlar."* ve M1 harfi ile tanımlanan üç alt kategori *"Yolcu taşımada kullanılan ve sürücü koltuğuna ek olarak sekiz koltuktan fazla olmayan araçlar (Binek Araç)"*, M2 kategorisinde *"Yolcu taşımada kullanılan, en fazla sürücü koltuğuna ek sekiz koltuklu ve azami kütlesi 5 tonu (Otobüs) geçmeyen araçlar"* ve M3 harfi kategorisinde *"Yolcu taşımak için kullanılan, sürücü koltuğuna ek olarak sekizden fazla koltuktan oluşan ve azami kütlesi en fazla 5 ton olan araçlardır."*²⁰¹

AB Komisyonu, özellikle son zamanlarda dijital hizmetlerin faaliyetlerini geliştirmek ve tüketicileri koruyabilmek için önemli adımlar atmaktadır.²⁰² Komisyonun AB içerisinde dijital platform hizmetlerini düzenleme girişiminin bir parçası olan "2019/1150 Çevrimiçi aracılık hizmetlerinin iş kullanıcıları için adilliği ve şeffaflığı teşvik etme Tüzüğü ("Tüzük 2019/1150")"²⁰³ 20 Haziran 2019'da yürürlüğe girmiştir. Tüzüğün amacı, dijital aracılık hizmetlerinin etkinliğini artırmaya çalışırken, kullanıcıları koruyarak hizmetlerin daha şeffaf ve adil bir şekilde kullanıcılara sunulmasını sağlayan ortak bir yasal çerçeve oluşturmaktır.²⁰⁴ Tüzükte, hizmet sağlayıcıların olası keyfi davranışlarını önlemek ve sunulan hizmetlerin şart ve koşullarını iyileştirmeye yönelik düzenlemeler bulunmaktadır.²⁰⁵ Ayrıca, platformlar arası sıralama sistemine uygulanacak kurallar belirlenerek şeffaflık artırılmaya çalışılmıştır.²⁰⁶ Platformların arama motorlarındaki değerlendirmeleri ve

²⁰⁰ European Commission, "Council Directive 92/50/EEC of 18 June 1992 relating to the coordination of procedures for the award of public service contracts", Eur-Lex, 18 Haziran 1992 <<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/50/oj>>.

²⁰¹ European Commission, European Alternative Fuels Observatory, "EU classification of vehicle types", <<https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types>>.

²⁰² Ayata/Önay 28.

²⁰³ European Commission, Regulation (Eu) 2019/1150 of The European Parliament and of the Council of 20 June 2019 on promoting fairness and transparency for business users of online intermediation services", Eur-Lex, 20 Haziran 2019 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32019R1150>>.

²⁰⁴ Tüzük 2019/1150, m. 5.

²⁰⁵ Tüzük 2019/1150, m. 1.

²⁰⁶ Tüzük 2019/1150, m. 6.

sıralamalarına ilişkin daha açık bilgilerin verilmesine ilişkin düzenlemeler yapılmıştır.²⁰⁷ Bu sayede, kullanıcılar için şikâyet mekanizmalarında ve çözümlerinde verimliliği artırmak amaçlanmıştır.

Ancak Tüzük 2019/1150, Uber ve benzeri paylaşım ekonomisi platformlarının faaliyetlerini kapsamamaktadır. Zira Tüzüğün içeriği, profesyonel olarak tanımlanan iş kullanıcılarına (*business users*) yönelik çevrimiçi aracılık hizmetlerine yönelik hazırlanmıştır. Bu nedenle Tüzüğün, B2B (*business to business*) kurumlar arası işletmeleri hedeflediği ve B2C (*business to consumer*) işletmeden tüketiciye ve C2C (*customer to customer*) tüketiciden tüketiciye hizmet sağlayan işletmeleri kapsamadığı anlaşılmaktadır. Bu halde, özel kişilerin tüketicilere hizmet sunduğu Uber uygulaması için söz konusu Tüzüğün uygulanması mümkün olmamaktadır. Tüzüğün yalnızca iş kullanıcılarına yönelik hazırlanmış olması, AB Komisyonunun henüz Uber ve benzeri platformları düzenlemeyi amaçlamadığını göstermektedir.²⁰⁸ Ayrıca, AirBnB²⁰⁹ gibi yoğun düzenlemelere tabi tutulan diğer paylaşım ekonomisi şirketlerinin aksine, Uber'in AB normlarından ayrı tutulması da AB Komisyonunun yaklaşımının ABAD içtihatlarıyla paralel olduğunu göstermektedir.²¹⁰

AB Komisyonu'nun güncel çalışmaları arasında yukarıda değinilen 2022 tarihli 2022/C62/01 sayılı Bilgi Notu²¹¹ bulunmaktadır. Bilgi Notunun kapsamında Uber gibi araç paylaşım uygulamalarının karşılaştığı problemler ve yasal boşluk değerlendirilmiştir. Bu dokümanla, dijital platformlar aracılığıyla sunulan hizmetlerin tüm avantajlarından yararlanarak daha güçlü bir sosyal Avrupa için daha iyi çalışma koşulları sağlamak amaçlanmıştır. Bilgi Notunun içerisinde ayrıca platformlar aracılığıyla çalışan kişilerin çalışma koşullarının iyileştirilmesine yönelik önlemleri ortaya koyan bir Yönerge teklifi de bulunmaktadır. Teklifin içerisinde yer verilen öneriler, platformlar aracılığıyla çalışan kişilerin platformla gerçek ilişkileri ışığında

²⁰⁷ Tüzük 2019/1150, m. 4, m. 8.

²⁰⁸ Ayata/Önay 28.

²⁰⁹ Airbnb, mülk sahiplerinin belirli bir ücret karşılığında Airbnb uygulaması/sitesi üzerinden evlerini genellikle kısa vadeli olmak üzere kiraya verebildikleri bir platformdur. Her kiralamadan Airbnb ev sahiplerinden komisyon almaktadır. Bkz. "Airbnb nedir ve işleyişi nasıldır?" <<https://www.airbnb.com.tr/help/article/2503/airbnb-nedir-ve-i%C5%9Fleyi%C5%9Fi-nas%C4%B1ld%C4%B1r>>.

²¹⁰ Ayata/Önay 28.

²¹¹ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxi and PHV).

doğru bir istihdam statüsüne sahip olmaları ve geçerli çalışma ve sosyal koruma haklarına erişim kazanmaları, adaletin, şeffaflığın ve hesap verebilirliğin sağlanmasına yönelik önlemleri içermektedir. Ayrıca platformların çalışmalarında kullanılan algoritmaların yönetimi ve platformlar içindeki şeffaflığı, izlenebilirliği ve gelişmelerin farkındalığın artırılması ile sınır ötesinde faaliyet gösterenler de dahil olmak üzere platformlar aracılığıyla çalışan tüm insanlar için geçerli kuralların uygulanmasını iyileştirmeye yönelik önlemlere de yer verilmiştir. Platformlar aracılığıyla hizmet sunanların istihdam durumuna ilişkin yasal kesinlik ve algoritmik yönetime²¹² ilişkin netliğin, sektördeki tüm paydaşların gelişmesi için gerekli olduğu vurgulanmıştır.

İstihdam durumu sorununun yanı sıra, Bilgi Notunda üye devletlerin bu yeni çalışanlara ve çalışma koşullarına uygun politika ve yasal yaklaşım bulmaya çalışmasına karşın, özel kiralanan araçların sürücülerinin, operatörlerin ve araç çağırma şirketlerinin genellikle daha fazla yasal belirsizlikle karşı karşıya kaldığı belirtilmiştir. Bu yasal netlik ve öngörülebilirlik eksikliği, iş ve yatırımın cesaretini kırmakta ve vatandaşların kafasını karıştırmaktadır. Sektör içinde yer alanlar tarafından ifade edilen şikâyet ve endişelere ek olarak, bu yeni hizmetler aynı zamanda kamusal alan kullanımı, yol güvenliği, sorumluluk, sigorta, yolcu ve sürücü güvenliği gibi bir dizi başka konuyu da gündeme getirmektedir. Son yıllarda, bir dizi çalışma ve rapor, araç çağırma şirketlerinin başarısının tetiklediği sektördeki gelişmelere, zorluklarına ve bunun yanı sıra sosyal, ekonomik, kentsel ve çevresel sonuçlarına ışık tutmuş ve bu yönde politika yaklaşımları önermiştir.²¹³ Bu tür çalışmalar ve raporlar ayrıca, araç paylaşım modeli şirketlerinin ortaya çıkmasının trafik hacmi²¹⁴ ve çevresel etkiler²¹⁵ üzerindeki etkisini de dikkate değer bir şekilde incelemiştir.

²¹² Algoritmik yönetim, platformlar aracılığıyla çalışan insanları izlemek, değerlendirmek ve sonuçlar çıkarmak amacıyla otomatik sistemler kullanan dijital çalışma platformlarını tanımlamak için kullanılmıştır.

²¹³ 2018 OECD toplantısında taksi ve yolculukla ilgili rekabet sorunlarına odaklanılmıştır. Bkz. OECD, “Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services”, Haziran 2018 <<https://www.oecd.org/daf/competition/taxis-and-ride-sharing-hizmetler.htm>>.

²¹⁴ Ortak Araştırma Merkezi (Joint Research Center)’ın 2019 yılında yayımladığı “Karayolu taşımacılığının geleceği – otomatikleştirilmiş, bağlantılı, düşük karbonlu ve paylaşımlı hareketliliğin etkileri” isimli raporda yer verilmiştir. Bkz. European Commission, “The future of road transport”, *JRC Publications Repository*, 2019 <<https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC116644>>.

²¹⁵ International Transport Forum, “Good to Go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility”.

Yukarıdakiler ışığında, üye devletlerin vatandaşlar için karşılanabilir, güvenilir, kaliteli ve emniyetli ulaşım hizmetleri sağlamak için, talep üzerine gerçekleştirilen yerel yolcu taşımacılığı pazarlarına yönelik mevcut kurallarını yeniden değerlendirmeleri önemlidir. Yapılacak olan yeni düzenlemeler, yenilikçi iş modellerine açık olmalı ve esnek çalışma programları kapsamında iş fırsatları da sağlayan iyi işleyen piyasalara izin vermelidir. Bilgi Notunda değinildiği üzere, AB'nin uyguladığı iklim hedeflerinin zorunluluğu göz önüne alındığında, talebe bağlı yolcu taşımacılığının, sıfır emisyonlu araçlara yönlendirilmesi ve aktif hareketliliğin benimsenmesi ve toplu taşıma kullanımının yaygınlaştırılması, taşımacılığın çevresel etkilerinin azaltılmasına katkıda bulunması son derece önem arz etmektedir.²¹⁶ Bununla birlikte, düzenleyici otoriteler, isteğe bağlı yolcu taşımacılığı hizmetlerinin ayrımcılık yapılmadan sunulmasını kolaylaştırmalıdır. Komisyona göre, isteğe bağlı yolcu taşımacılığı, akıllı telefonu olmayan, okuma yazma bilmeyen, kredi kartı olmayan kişiler ve ayrıca engelli veya hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler de dahil olmak üzere herkes tarafından erişilebilir olmalıdır.²¹⁷ Ulaşımın önceden rezerve edilebilmesi de önemlidir. Böylece ihtiyaç duyulduğunda talebe bağlı yolcu taşımacılığı mevcut değilse insanların farklı ulaşım seçeneklerini önceden ayarlamaları mümkün olacaktır. Ayrıca, komşu üye devletlerin düzenleyici kurumlarının iş birliği yapması sınır ötesi yerel yolcu taşımacılığını kolaylaştırmak açısından önerilmektedir.²¹⁸

Bununla birlikte, Komisyon Bilgi Notunda ayrıca bir mobil uygulama kullanılmasından bağımsız olarak, talep üzerine çağırılan araçların sürücülerinin de hak ve yükümlülükleri konusunda taksilerdeki gibi yasal belirliliğe ihtiyaç duydukları vurgulanmıştır. Bu bağlamda, ücretlerin belirlenmesine ilişkin olanlar da dahil olmak üzere kuralların ve algoritmaların şeffaf ve anlaşılır olması ve adil ve hesap verebilir bir şekilde kullanılması önemlidir.

Ulaşım sektörünün önümüzdeki yıllarda da gelişimini sürdüreceği göz önüne alındığında, düzenleyici kurumların esnek olmaları, yeni gelişmelere uyum sağlamak

²¹⁶ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 6.

²¹⁷ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 6.

²¹⁸ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 6.

ve yenilikçi iş modellerine açık kalmaları ve aynı zamanda ulaşım sağlayıcıları, sürücüler ve kullanıcılar ile araç çağırma şirketleri için yasal kesinlik sağlamaları gerekmektedir.

Komisyondun Bilgi Notunda, üye devletlerin taksiler ve talebe bağı yolcu taşımacılığı ile ilgili kuralları ister ulusal ister bölgesel veya yerel düzeyde olsun, TFEU madde 49'da güvence altına alınan girişim özgürlüğü kısıtlamaları anlamına gelebileceğı belirtilmiştir.²¹⁹ Komisyona göre, girişim özgürlüğüne getirilen kısıtlamalar, milliyet temelinde ayrımcılık yapılmaksızın uygulanmalı ve genel çıkarlara ilişkin gerekçeler ön plana alınarak gerçekleştirilmelidir. Ayrıca, kısıtlamalar ulaşımak istenen amaçla sınırlı olmalı ve bu amaca ulaşmak için gerekli olanın ötesine geçmemelidir (ölçülülük).²²⁰ Avrupa vatandaşları için sürdürülebilir ve akıllı ulaşımı koruma, ulaşımın çevresel etkisini azaltma ve bu sektörde iş kurma özgürlüğünü sağlama temel hedefleri göz önüne alındığında, aşağıda yer verilen tavsiyeler AB düzeyinde talep üzerine yolcu taşımacılığına ilişkin düzenlemelerin temel unsurlarını özetlemektedir.

Komisyondun Bilgi Notunda yer verilen söz konusu öneriler “Mesleğe erişimle ilgili öneriler”, “Mesleğin icrasına ilişkin öneriler”, “Toplu taşıma ve aktif hareketliliğin entegrasyonuna ilişkin öneriler” olarak üç ayrı başlıkta yer almaktadır.

(i) Mesleğe Erişimle İlgili Öneriler

Üye devletlerin taksi ve talebe bağı çalışan araç operatörlerinin mesleğe girişine ilişkin ulusal, bölgesel veya yerel düzeyde, ruhsat gerekliliğı gibi koşullar, pazara giriş engeli teşkil edebilecek faaliyetler, girişim özgürlüğüne yönelik bir kısıtlama

²¹⁹ Bkz. Blanco Pérez, birleştirilmiş davalar C-570/07 ve C-571/07, paragraf 53 vd. “53 Uyrukluk temelinde ayrımcılık yapılmaksızın uygulanabilir olsa da AB vatandaşlarının Antlaşma ile güvence altına alınan yerleşme özgürlüğünü kullanmalarını engelleme veya daha az çekici kılmaya eğiliminde olan herhangi bir ulusal önlemin, TFEU Madde 49'un anlam dahilinde bir kısıtlama oluşturduğu yerleşik içtihatır. (Bu bağlamda bkz. C-299/02 Komisyon- Hollanda Davası [2004] ECR I-9761, paragraf 15 ve C-140/03 Komisyon- Yunanistan Davası [2005] ECR I-3177, paragraf 27).

54. Başka bir Üye Devlelden bir teşebbüsün kurulmasını ön izin verilmesi koşuluna bağı kılan bir ulusal kural, bu kategoriye girer, çünkü bu teşebbüsün faaliyetlerini sabit bir iş yeri aracılığıyla serbestçe sürdürmesini engelleyerek iş kurma serbestisinin uygulanmasını engelleyebilecek kapasitededir. İlk olarak, teşebbüs, bu tür bir izin verilmesinin gerektirdiğı ek idari ve mali maliyetleri üstlenmek zorunda kalabilir. İkinci olarak, ön izin sistemi, önceden belirlenmiş gereklilikleri yerine getirmeyen müteşebbisler için serbest meslek faaliyetlerine bir engel teşkil eder ve bu şartlara uygunluk, bu iznin verilmesi için bir koşuldur (bakınız, bu amaçla, Hartlauer, paragraf 34 ve 35).” InfoCuria, C-570/07- Blanco Pérez ve Chao Gómez, 1 Haziran 2010 <<https://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-570/07&language=en>>.

²²⁰ Bkz. Blanco Pérez, birleştirilmiş C 570/07 ve C 571/07 davaları, paragraf 64.

niteliğinde olması nedeniyle söz konusu kuralların “meşruluk” kriterlerini karşılaması gerekmektedir.²²¹

“Talebe bağlı yolcu taşımacılığı yapacak şoförlere ilişkin aranan kriterler basit olmalı ve gerekli olanın ötesine geçmemelidir.”²²²

Halihazırda üye devletlerin sürücüler için gereklilikleri genellikle bir sürücü belgesine sahip olma, belirli araç kullanma deneyimi, adli sicil kaydı kontrolü ve yol güvenliği kaydı kontrolünün yanı sıra bölge bilgisi, elektronik konumlandırma sistemleri, ilk yardım, engelli veya hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler için hizmet sağlama becerisi ile ilgilidir.

Hem taksi hem de talebe bağlı yolcu taşımacılığın sürücüleri için ulusal, bölgesel ve/veya yerel düzeydeki bu gereksinimler, yukarıda sayılanların ötesine geçmemeli, hatta azaltılmalıdır. Zira gelişen teknolojiyle birlikte çevrimiçi haritalar kullanılarak yol bilgisine ulaşılabildiğinden şoförlerin bölgeye hâkim olması eskisi kadar önem arz etmemektedir. Bu doğrultuda, yukarıda sayılan gerekliliklerin günümüz koşulları ve ihtiyaçları kapsamında uyarlanması gerekmektedir. Bu tür gereksinimler iyi kalitede güvenli ve emniyetli yolcu taşımacılığı hizmetleri sağlamak için gerekli olanın ötesine geçmeli ve mevcut kalifiye sürücü sayısını sınırlamak için kullanılmamalıdır.²²³

“Talebe bağlı yolcu taşımacılığı hizmetlerinin nasıl işletileceği ile ilgili gereklilikler basit olmalı ve gerekli olanın ötesine geçmemelidir.”²²⁴

Üye devletlerin işletmeci olmak için ulusal, bölgesel veya yerel düzeydeki gereklilikleri, iş kurma özgürlüğünün ve girişim serbestisinin kısıtlanması anlamına gelebilir. Bir işletmeci olarak kalifiye olmak için kabul edilebilir gereksinimler, meşru bir amaca ulaşmak için tasarlanmış olmaları ve bu açıdan gerekli olanın ötesine

²²¹ Bkz. Blanco Pérez, birleştirilmiş C 570/07 and C 571/07 davaları, paragraf 64.

²²² European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 7.

²²³ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 7.

²²⁴ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 7.

geçmemeleri koşuluyla, finansal durum, uygun davranışlar ve mali uyum ile ilgili olabilmektedir.

Ancak Komisyonun görüşüne göre, örneğin filo büyüklüğü (minimum/maksimum araç sayısı), çalışan sayısı, bir operatörün sahip olabileceği minimum/maksimum ruhsat sayısı, ofis alanlarındaki gereklilikler veya yalnızca gerçek kişilerin ruhsat alabilmesi gibi koşulların getirilmesi meşru bir amaç gütmeye gerekliliği ve ölçülülük ilkelerine aykırılık teşkil edebilecektir.²²⁵

“Talep üzerine yolcu taşımacılığına yönelik araç filoları daha sürdürülebilir hale gelmelidir.”²²⁶

Taksiler ve talep üzerine yolcu taşımacılığı yapan sürücüler genellikle özel araçlardan daha fazla kilometre kat etmektedirler. Bu nedenle, talep üzerine yerel yolcu taşımacılığına yönelik araç filolarının daha sürdürülebilir hale gelmesi ve sıfır emisyonlu araçların tercih edilmesi önemlidir. Bu düzenleme, örneğin, taksi ve talebe bağlı yolculuklar için verilecek yeni ruhsatlarda veya ruhsat yenilemelerinde araçla ilgili emisyon gereklilikleri getirilerek, sıfır emisyonlu araçlar için ek kolaylıklar sağlayarak veya bu tür araçlara ve bunların şarj veya yakıt ikmal altyapılarına mali destek sağlayarak yapılabilecektir.

Talebe bağlı yolcu taşımacılığında kullanılan araçların boyutuna ilişkin gereksinimler, bagaj veya çocuk koltuğu gibi yalnızca müşterilerin ihtiyaç duyduğu alanı gerektirmelidir. Halihazırda bazı üye devletlerdeki kurallar talebe bağlı yolcu taşımacılığı yapanların lüks araçlar kullanmasını, dolayısıyla ortalama bir arabadan daha büyük, daha geniş ve daha ağır olmasını şart koşmaktadır. Özellikle Avrupa Yeşil Mutabakatı’nın kapsamı ve karayolu ölümleri ile ciddi yaralanmaları büyük ölçüde azaltma hedefi göz önüne alındığında, özel talep doğrultusunda gerçekleştirilecek yolculuklar için kullanılan aracın minimum satın alma değeri gibi araç kriterlerini, daha küçük ve daha hafif araçların kirlilik, enerji tüketimi, çevre ve yol güvenliği gibi

²²⁵ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 7.

²²⁶ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 7.

avantajları dikkate alarak yeniden değerlendirmek gerekmektedir. Emisyonları ve kirliliği azaltmak amacıyla araç kriterlerini yeniden uyarlamak, yolcu güvenliği ve engelli yolcuların erişilebilirliği veya talep üzerine yolcu taşımacılığındaki diğer önemli hedeflerin takip edilmesini kesinlikle azaltmamalıdır.²²⁷

(ii) Mesleğin İcrasına İlişkin Öneriler

Mesleğe girişle ilgili kuralların yanı sıra, taksi ve talebe bağlı yolcu taşımacılığı yapan sürücülerin ve operatörlerinin mesleğini icra etmelerine ilişkin kurallar gözden geçirilmeli ve uygun olduğunda basitleştirilmelidir. Zira talep üzerine yerel yolcu taşımacılığı hizmetini yürütürken uyulması beklenen kurallar, iş kurma serbestisi üzerinde bir kısıtlama oluşturabilir ve bu nedenle söz konusu kısıtlamaların AB hukukuna uyumlu olması için usulüne uygun olarak gerekçelendirilmesi gerekmektedir.²²⁸

“Mesleğin icrasına ilişkin kurallar, garaaja dönüş kuralı (return-to-garage-rule) içermemelidir.”

Birçok üye devlette, potansiyel yolcu aramak için ne taksilerin ne de talebe bağlı yolculuk sunan araçların caddelerde dolaşılmasına izin verilmemektedir. Taksiler taksi duraklarında bekleyebilirken, Uber gibi talebe bağlı çalışan sürücüler genellikle yolculuklar arasında kendi özel bekleme bölgelerine geri dönmek zorunda kalmaktadır. Talebe bağlı hizmet veren sürücülerin yolcuları çekmek için potansiyel olarak yüksek talep olan yerlere de park etmeleri ve bazı üye devletlerde halka açık sokaklara park etmeleri dahil yasaktır. Teknolojinin ve anlık iletişimin gelişmesinden önce talebe bağlı çalışan sürücülerin bir sonraki yolculuk hakkında bilgi almak için bekleme bölgelerine dönmeleri esastı. Ancak günümüzde akıllı telefonlar aracılığıyla çevrimiçi konum bilgisinin anlık olarak paylaşılması mümkün hale geldiğinden potansiyel yolcular ve talebe bağlı çalışan sürücüler arasında anında bağlantı kurulabilmekte ve bekleme bölgesine dönme şartı işlevsiz hale gelmektedir.²²⁹

²²⁷ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 7.

²²⁸ Bkz. Blanco Pérez, birleştirilmiş C 570/07 and C 571/07 davaları, paragraf 53 vd.

²²⁹ Günümüzde garaaja dönüş kuralını uygulamaya devam eden AB üye devletler bulunmakla birlikte bazı ülkeler günümüz gerçekleri çerçevesinde ilgili kuralı yeniden düzenlemiştir. OECD'nin Uluslararası Ulaştırma Forumu (ITF), 2020 raporunda talebe bağlı çalışan sürücülerin çevresel

Boş seferlerin, talep üzerine yolcu taşımacılığı hizmetlerinin doğasında olduğunu kabul etmek gerekmektedir. Zira yolcuyu almak için katedilen yolda aracın boş olması kaçınılmaz bir durumdur. Yeni yolculuk talebinin gelmemesi durumunda ise aracın bir sonraki talebi bekleyebileceği yere boş olarak gitmesi de kaçınılmaz hale gelmektedir. Bununla birlikte, uzak noktalara yolcu olmadan geri gitme ve bir sonraki yolcuyu almak için geri dönme zorunluluğu boş seferlere eklenmektedir. Komisyonun görüşüne göre, sıkışık şehirler, artan trafik, çevre kirliliği ve iklim değişikliği göz önüne alındığında, söz konusu yolculukların çevresel etkisinin azaltılması için bu kuralı mobil iletişim ve konum servislerinin varlığında yeniden gözden geçirmek uygun olabilecektir.²³⁰

Talebe bağlı sürücülerin aktif olarak mesai yaptıkları sürece yolcular arasında bekleme bölgelerine geri dönme zorunluluğu getirilerek faaliyetlerine devam etmeleri engellenmemelidir. Örneğin, yolculuk talepleri arasındaki bekleme süresi için üye ülkeler, aracın ve sürücünün çalışma süresinin verimsiz bir şekilde kullanılmasına neden olan ve çevreye, tıkanıklık ve emisyonlara katkıda bulunarak zararlı etkiler yaratan bu boş seferleri mümkün olduğu kadar azaltmak amacıyla, sürücülerin bekleyebileceği daha merkezi alanlar belirlemeyi değerlendirmelidir.²³¹

“Mesleğin icrasına ilişkin kurallar, araçların boş olduğu seferleri azaltma ihtiyacını dikkate almalıdır.”

Taksiler ve özel şoförlü araç ruhsatları, belirli bir idari alan için verilmektedir. Bu nedenle, sürücüler, yolcuları izin verilen alanların dışındaki varış noktalarına taşıyabilmekte ancak birçok üye devlette, bölgesi dışından yolcu alıp geri götürmemektedir. Buna en belirgin örnek, Türkiye’de de uygulamada görüldüğü üzere genellikle daha büyük metropol alanların dışında yer alan havaalanlarına gidiş gelişlerdir. Zira taksiler veya talebe bağlı yolcu taşıyan sürücüler şehir içlerinden

performansını artırmak için garaja dönüş sırasında gerçekleşen boş araç yolculuklarının azaltılmasını önermiştir. Bkz. ITF, “Good to Go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility”, 2020.

²³⁰ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 8.

²³¹ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 8.

havalimanlarına yolcu taşıyabilmekte ancak dönüşte havalimanından yolcu taşımaları yasak olduğundan dönüş yolculuklarını boş geçirmektedir. Bu durum, fiyatlara yansıyan ve yolcu başına düşen emisyon oranını artıran boş seferlere yol açmaktadır. Dolayısıyla, Komisyonun görüşüne göre, sürücülerin dönüş yolculuklarında da yolcuları çalışmaya izinli oldukları bölgelere geri taşınmasına izin verilmesinin, yolcu olmadan boş olarak mecburi katedilen kilometrelerin ve çevre kirliliğinin azaltılmasına ve fiyatların da düşmesine yardımcı olacağı belirtilmektedir.²³²

“Yolculuk sayısını azaltmak için yolcuların birleşmesine ve araba paylaşmasına (pooling) izin verilmesi teşvik edilmelidir.”²³³

"Yolcuların birleşmesi" veya yolculuk paylaşımı, daha önce de değinildiği üzere, çağrılan bir taksiyi veya Uber benzeri uygulamaları paylaşan, dolmuş ile benzerlik taşıyan, yolcuların yakın varış noktalarının bulunduğu ancak önceden tanışmayan yolcuları ifade etmektedir.²³⁴ Dolmuş gibi "toplu" yolculuklar genellikle daha ucuzdur, ancak hizmet sağlayıcıya bağlı olarak yolcuların ya alım alanına yürümesi ya da diğer yolcuların alınması ve bırakılması için yapılan sapmalar nedeniyle yolculukların daha uzun sürdüğünü kabul etmesi gerekmektedir. Halihazırda birçok üye devlet (ulusal, bölgesel ve/veya yerel düzeyde) tek bir koltuğun değil, yalnızca tüm aracın kiralanmasına izin vermektedir.²³⁵

Araçların kapasite kullanımının artırılması (yani, araç yolculuğunun her kilometresi başına taşınan yolcu sayısının artırılması), daha az taksi/şoförlü araç kilometresine yol açacaktır.²³⁶ Örneğin, bir aracı paylaşan iki kişi, katedilen kilometrenin (ve ilgili

²³² European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 8.

²³³ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 9.

²³⁴ Rideshare.org, “How does carpooling work”, <<https://rideshare.org/question/how-does-carpooling-work/>>.

²³⁵ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 8.

²³⁶ Yolcuların birleştirilmesine ilişkin bkz. International Transport Forum, “Good to Go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility”; Transport & Environment (T&E), “Uber adds to pollution and traffic in European cities too”, 21 Kasım 2019 <<https://www.transportenvironment.org/press/uber-adds-pollution-and-traffic-european-cities-too>>; Susan Shaheen, Jessica Lazarus, Juan Caicedo, Alexandre Bayen, “To Pool or Not to Pool? Understanding the Time and Price Tradeoffs of OnDemand Ride Users – Opportunities, Challenges, and Social Equity Considerations for Policies to Promote Shared-Ride Services”, *UC Office of the President: University of California Institute of Transportation Studies*, 2 Ocak 2021,

emisyolların ve trafiğın) iki kişinin farklı bir arabaya bindiğı duruma göre daha az olmasını sağlamaktadır.

Bu doğrultuda, taksilerin ve Uber benzeri uygulamaların benzer yerlere giderken yolcuları toplayabilmesi için yolcuların 'birleşmesi' kişi başına katedilen kilometrenin azaltılmasına yardımcı olacaktır.

“Sürücülerin çalışma koşulları her zaman uygun ve amaçlanan hedeflerle orantılı olmalıdır.”²³⁷

Bazı üye devletlerde taksi şoförlerinin sayısında azalma olurken, talebe bağlı çalışan özel şoförlerin sayısında artış gözlemlenmektedir.²³⁸ Üye devletler, özellikle taksi hizmetlerini Uber gibi şoförlü özel araç hizmetlerinden ayırarak ve olası sonuçları göz önünde bulundurarak sürücülere yönelik düzenlemeleri yeniden değerlendirmelidir. Taksi sürücülerıyla ilgili kurallardan biri, yalnızca sürücü olarak tam zamanlı çalışma zorunluluğudur. Girişim serbestisi ve iş kurma özgürlüğünün kısıtlanması anlamına gelebilecek bu tür kuralların, yukarıda anılan düzenlemelerle belirtilen kriterlerle uyumlu olması gerekir. Zorunlu uzun vardiyaların, gece ve hafta sonu vardiyalarının kaldırılması ve/veya hafifletilmesi, yarı zamanlı çalışmaya izin verilmesi vb. gibi esnek çalışma kalıpları, iş ve sosyal yaşam dengesini kurmak isteyen insanlar da dahil olmak üzere taksi şoförlüğü mesleğini daha çekici hale getirebilecektir.

Uber gibi talebe bağlı çalışan sürücüler ise taksi şoförlerinden farklı zorluklarla karşı karşıya kalmaktadır. Uber sürücülerinin yaşadığı zorluklardan bazıları, yolcuların taleplerini almak için akıllı telefonların kullanılmasının yasaklanarak yolculuğun bir araç çağırma platformunda rezerve edilmesini imkânsız hale getirmesi ve bir yolculuk rezervasyonu ile yolculuğun başlaması arasında zorunlu bir bekleme süresinin

<<https://escholarship.org/uc/item/44q6n0mm>>; Bruce Schaller, “Can sharing a ride make for less traffic? Evidence from Uber and Lyft and implications for cities”, *Transport Policy* 102, 1–10, Mart 2021, <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X20309525?via%3Dihub>>; Mi Diao, Hui Kong, Jinhua Zhao, “Impacts of transportation network companies on urban mobility”, *nature sustainability*, 1 Şubat 2021 <<https://doi.org/10.1038/s41893-020-00678-z>>.

²³⁷ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 9.

²³⁸ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 9.

oluşmasıdır.²³⁹ Her iki kural da hizmetin rezervasyondan hemen sonra başlama imkanını engellemekte ve Uber gibi uygulamalara taksiciler karşısında bir dezavantaj sağlamaktadır. Bu kurallar, talebe bağlı hizmet veren sürücülerin çalışma süresinin verimsiz bir şekilde kullanılmasına yol açmaktadır. Bu tür herhangi bir kuralın, yukarıda değinilen ve ileriki bölümlerde detaylıca ele alınacak içtihat kararlarında belirtilen kriterlerle uyumlu olması gerekmektedir.

“İşletmeciler için çalışma koşulları her zaman izlenen amaçlarla uygun ve orantılı olmalıdır.”²⁴⁰

Taksi ve talebe bağlı taşımacılık yapan işletmeciler, kurulduktan sonra, faaliyetlerinin organizasyonu ile ilgili olarak amacı genellikle açık olmayan çeşitli kurallara tabidir. Örneğin, asgari veya azami çalışan sayısı gerekliliği, işletmecinin kendisinin de taksi şoförü olarak çalışması zorunluluğu, işletmecinin yalnızca tam zamanlı işçi çalıştırabilmesi, ruhsatlı her sürücü için asgari ya da maksimum sürücü sayısının belirlenmesi, asgari ücret üzerinden araç için minimum bir kiralama süresinin belirlenmesi veya yolculuk ücretinin ancak müşteri ikamet ettiği yerde bir fatura kesilmesi şartıyla izin verilmesi gibi kurallarla işletmeciler sıklıkla karşı karşıya kalmaktadır. Bu doğrultuda, talebe bağlı yolculuk hizmetlerinin işletmeleri ile taksi operatörlerinin çalışma koşullarının, AB yasalarına ve özellikle girişim serbestisi ile iş kurma özgürlüğüne uygun olarak düzenlenmesi gerekmektedir.²⁴¹

(iii) Toplu Taşıma ve Aktif Hareketliliğin Entegrasyonuna İlişkin Öneriler

“Talep üzerine yolcu taşımacılığı, toplu taşıma ve aktif hareketlilik ile iyi bir şekilde entegre edilmelidir.”²⁴²

Taksi ve talebe bağlı yolcu taşımacılığının, toplu taşımayı (metro, otobüs, tramvay gibi) ve aktif hareketlilik biçimlerini (yürüme ve bisiklete binme gibi) tamamlaması

²³⁹ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 9.

²⁴⁰ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 9.

²⁴¹ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 9.

²⁴² European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 10.

ancak bunların yerine geçecek hale getirilmemesi büyük önem taşımaktadır. Optimum entegrasyon için, yapılacak düzenlemeler Avrupa yönergelerine uygun olarak geliştirilen yerel sürdürülebilir kentsel hareketlilik planının (*Sustainable Urban Mobility Plan “SUMP”*)²⁴³ bir parçası olmalıdır. Talebe bağlı yolcu taşımacılığı, toplu taşıma kullanımını kolaylaştırmalı ve artırmalı, toplu taşımayı çekici ve konforlu bir seçenek haline getirmeli ve özel araç kullanımına olan ihtiyacı azaltmalıdır. Bu, özellikle şehirlerin dış mahalleleri veya banliyö bölgeleri gibi toplu taşıma ağının daha az yoğun olduğu alanlarda, yolcuların toplu taşımaya ulaşımını kolaylaştırmak adına önemlidir. Talebe bağlı yolcu taşımacılığının uygun olarak düzenlenmesi, toplu taşıma kullanımının daha cazip hale getirilmesine ve istasyon ve duraklara giden yolun daha hızlı veya daha güvenli hale gelmesine katkıda bulunabilecektir. Örneğin, “Hizmet Hareketliliği” (Mobility as a Service “MaaS”) çözümlerini desteklemek, yolcuları teşvik etmek ve Uber gibi araç çağırma şirketleriyle iş birliği olanaklarını keşfetmek gibi toplu taşıma ile entegrasyonu geliştirmeye yönelik önlemlerin alınması ileriye dönük bir yol olabilecektir. Hizmet sağlayıcılardan ayrıca uygun kanallar aracılığıyla mevcut alternatif aktif hareketlilik seçenekleri hakkında müşterileri bilgilendirmeleri istenmesi de değerlendirilebilecektir.²⁴⁴

4.2.2 ABAD İçtihatları

Uber'in ulaşım sektöründeki yeri ve pazara erişimi, yasal faaliyetlerine ilişkin önemli hususlardandır. Pazara erişim, tüm yasal gereklilikler, işletme izinleri, faaliyet gösterme lisansları ve/veya kalite standartları dahil olmak üzere belirli düzenlemelere tabidir. AB içerisinde pazara erişim için gerekli olan şartlar ve düzenlemeler sektör ve şirket özelinde değişkenlik gösterebilmektedir. Her şirket veya platform için özel ve uygun kuralların olmaması, üye devletler arasında da uygulama farklılıklarına yol açmaktadır. Örneğin, yolcuların ride-hailing yapmasını sağlayan UberPOP gibi belirli uygulamalar, bazı üye ülkelerde doğrudan yasaklanmıştır.²⁴⁵ Yolcuların carpooling yapmasını sağlayan BlaBlaCar gibi bazı çevrimiçi platformlar ise herhangi bir

²⁴³ Fiona Twisse, “Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition)”, *Eltis*, 28 Nisan 2021 <<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>>.

²⁴⁴ European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 10.

²⁴⁵ Court of Justice of the European Union, “Judgment in Case C-320/16”, *CVRIA Press Release No 39/18*, 10 Nisan 2018 <<https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2018-04/cp180039en.pdf>>.

kontrole tabi olmaksızın serbest bırakılmıştır.²⁴⁶ Ayrıca belirli işbirlikçi platformlar için yeni düzenlemeler hazırlanmasına yönelik çalışmalar da bulunmaktadır. Bu çalışmalardan en çok bilineni, birçok üye devletin belirli sınırlandırmalara dayalı düzenlemeler oluşturduğu AirBnB uygulamasıdır.²⁴⁷ Zira bazı üye ülkelerde AirBnB uygulaması aracılığıyla mülklerini kısa süreli kiraya veren mülk sahiplerinin bir yılda kiraya verebileceği gün sayısı üst sınırla belirlenmiştir.²⁴⁸ AB Komisyonunun da AirBnB gibi platformlar aracılığıyla yapılan kısa süreli kiralamalarda kalınabilecek maksimum gün sayısı kıstasına ilişkin çalışmalar yaptığı bilinmektedir.²⁴⁹

AB üye devletleri arasındaki uygulama farklılıkları, AB yetkili otoritelerinin paylaşım ekonomisindeki platformlara karşı benzer ve uyumlu bir yaklaşım benimsemediğini göstermektedir.²⁵⁰ AB Komisyonunun yayımladığı İletişim Bildiriminin yasal olarak bağlayıcı bir etkisi yoktur. Söz konusu Bildirim, üye devletlere alacakları kararlar ve izleyecekleri politikalar bakımından rehber olması amacıyla yayımlanmıştır. AB'nin mevcut yasal yapısı, üye devletlere paylaşım ekonomisi platformlarını düzenleme konusunda tam takdir yetkisi vermektedir.

Önceki başlıklarda yer verildiği üzere, Uber'in farklı ülkelerde piyasaya sürülmesinin ardından, ulaşım sektöründe hizmet veren operatörler ve özellikle taksi birliklerinin hızlıca tepkisini çekmiş ve Uber birçok kez hizmetlerinin durdurulması ve yasaklanması istemiyle ulusal mahkemeler önüne çıkmıştır. Ancak, şimdiye kadar bu davalardan sadece birkaçı üye devletlerin yargı sistemlerinden geçerek Avrupa'nın en yüksek mahkemesi olan Avrupa Birliği Adalet Divanı'na ulaşmıştır.

²⁴⁶ Uber'den farklı bir uygulama olan BlaBlaCar'da sürücüler, herhangi bir kâr amacı gütmeksizin zaten gidecekleri rotayı önceden uygulama aracılığıyla bildirerek (genelde uzun yollar olmak üzere) kendilerine masrafları bölüşebilecekleri yol arkadaşları aramaktadırlar. İspanya'da görülen bir davada, BlaBlaCar'ın bir ulaşım hizmeti olmadığı, bu nedenle Uber'den farklı olduğu ve haksız rekabete yol açmadığına karar verilmiştir. Bkz. Dave Keating, "Share You in Court", *euobserver*, 10 Mayıs 2017 <<https://euobserver.com/business/137656>>.

²⁴⁷ Dorine von Briel, Sara Dolnicar, "Airbnb Before, During And After Covid-19 – 4. The evolution of Airbnb regulations", *The University of Queensland Pressbook*, 2021 <<https://uq.pressbooks.pub/airbnb-978-1-74272-321-1/chapter/the-evolution-of-airbnb-regulations/>>.

²⁴⁸ Leonie Cater, "EU cities contemplate life with less Airbnb", *Politico*, 16 Nisan 2021 <<https://www.politico.eu/article/eu-european-capitals-cities-airbnb-short-term-rental-regulations-proposals/>>.

²⁴⁹ Schengenvisa, "23 European Cities Ask EU to Limit Short-Term Rentals", 9 Ağustos 2022 <<https://www.schengenvisainfo.com/news/23-european-cities-ask-eu-to-limit-short-term-rentals/>>.

²⁵⁰ Ayata/Önay 29.

Ekim 2015'te Brüksel Ticaret Mahkemesi tarafından görülen Uber Belçika ve Brüksel'in ana taksi şirketlerinden birini ilgilendiren bir davada²⁵¹, yeterli bilgi sunulmaması ve sevk eden ilk derece mahkemesi tarafından sağlanan yasal bağlamın yeterli bulunmaması sebebiyle ABAD tarafından kabul edilemeyeceği belirtilmiş ve usule ilişkin nedenlerle Mahkeme tarafından reddedilmiştir.²⁵² Söz konusu dava, taksiler ve araba kiralama hizmetlerine ilişkin yerel bir düzenlemenin, "taksi hizmetleri" tanımı dahilinde, UberPOP uygulaması aracılığıyla yolculukları kabul eden bireysel lisanssız taşıyıcıların faaliyetini kapsayacak şekilde yorumlanıp yorumlanamayacağıyla ilgilidir. Brüksel'deki ilk derece mahkemesi, UberPOP faaliyetlerini yerel mevzuat tarafından belirlenen adil ticari uygulamalara aykırı bulmuş, hizmetin durdurulmasını emretmiş ve Uber sürücülerine 10.000 Euro para cezası vermiştir. Bu kararın orantılılık ve hizmet sunma özgürlüğüne ilişkin Avrupa Tek Pazarı'nın temel ilkelerine uygunluğunu sorgulayan temyiz mahkemesi, konuyu ABAD'a bırakmaya karar vermişti. Ancak ABAD başvurusunun reddedilmesinin ardından ilk derece mahkemesinin kararı onanmıştır.

Uber'in faaliyetlerine ilişkin olarak Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın esasına baktığı ilk dava, Barselona Üçüncü Ticaret Mahkemesi'nin TFEU ve Hizmet Yönergesi'yle ilgili çeşitli normların yorumlanmasına ilişkin bir ön karar talebinde bulunduğu 7 Ağustos 2015 tarihine dayanmaktadır.²⁵³ Dava, Uber gibi çevrimiçi platformlarla hizmet veren şirketlerle ilgili olarak mahkemede ortaya çıkan tipik yasal sorunlara iyi bir örnektir. Aynı zamanda Uber'in kanun koyucular önündeki olağan savunma stratejilerinin çoğunu göstermektedir.

ABAD'ın Uber'e ilişkin 20 Aralık 2017 tarihli söz konusu kararı²⁵⁴; İspanya'daki bir taksi sendikasının (Asociación Profesional Élite Taxi), 2014 yılında Uber'in UberPOP

²⁵¹ Bkz. Rechtbank van Koophandel Brussel'den (Belçika) 5 Ekim 2015'te yapılan ön karar talebi: Case C-526/15- Uber Belgium BVBA v Taxi Radio Bruxellois NV, Diğerleri: Uber NV ve diğerleri.

²⁵² C-526/15- 27 Ekim 2016 tarihli Mahkeme Kararı (Sekizinci Daire): Uber Belgium BVBA-Taxi Radio Bruxellois NV; ayrıca bkz. Ekşi 311.

²⁵³ European Court of Justice: Press and Information Division, "Judgment in Case C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi V Uber Systems Spain SL", *European Sources Online*, 20 Aralık 2017 <<https://www.europeansources.info/record/judgment-in-case-c-434-15-asociacion-profesional-elite-taxi-v-uber-systems-spain-sl/>>.

²⁵⁴ European Court of Justice: Press and Information Division, "Judgment in Case C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi V Uber Systems Spain SL".

faaliyetlerinin haksız rekabete yol açtığını iddia ederek ticaret mahkemesinde açtığı davaya ilişkindir.²⁵⁵

Söz konusu davada sendika, UberPOP faaliyetlerinin taksi hizmetleri olarak nitelendirilmesi gerektiğini ve bu nedenle onlarla aynı yasal düzenlemelere tabi olması gerektiğini belirtmiştir. Taksi sendikasına göre ne Uber ne de ilgili araçların sürücüleri, İspanya’da ulaşım ile ilgili ulusal kuralların düzenlendiği “*Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres*” ve Barselona şehrinde yolcu taşımacılığı yapabilmek için uyulması gereken taksi hizmetlerine ilişkin (*Reglamento Metropolitano del Taxi*) yerel düzenlemelerin gerektirdiği izinlere ve yetkilere sahip değildiler. Sendika, Uber uygulamasının, profesyonel olmayan özel sürücülerin kendi araçlarını kullanarak yolcu taşımaya izin verdiğinden, platformun sağladığı teknolojik kolaylığın bu sürücülere ruhsatlı taksi operatörlerine göre haksız rekabet avantajı sağladığını ve rekabetçi faaliyetleri düzenleyen “*Ley 3/1991 de Competencia Desleal*”in 4, 5 ve 15. maddelerini ihlal ettiğini iddia etmiştir.

Öte yandan Uber İspanya, pasif meşruiyetin bulunmadığını belirtmiş ve İspanyol mevzuatını herhangi bir şekilde ihlal etmediğini savunmuştur. Uber’in savunmasında, Uber’in İspanya’daki faaliyetlerinin Avrupa Birliği topraklarında Uber uygulamasının işleyişinden sorumlu Hollandalı şirket olan Uber BV adına yalnızca reklam görevlerini ve destek faaliyetlerini gerçekleştirmekten ibaret olduğu iddia edilmiştir. Ayrıca Uber, Avrupa ve İspanya mevzuatı anlamında bir ulaşım hizmeti sağlamadığını, yalnızca bir aracı olarak hareket ederek kullanıcılarının birbirleriyle bağlantı kurmaları için “akıllı telefon ve teknolojik platform” arayüzüne ve yazılım uygulamasına erişimini sağladığını belirtmiştir. Kendisini elektronik bir hizmet olarak görerek, hizmet sunma özgürlüğüne ilişkin TFEU 56. maddesi ile İç Pazar’da Bilgi Toplumu Hizmetlerine ilişkin 2006/123/EC ve 2000/31/EC sayılı Yönergeler tarafından sağlanan korumalara hak kazandığını iddia etmiştir.

²⁵⁵ Infocuria, “C-434/15- Asociación Profesional Elite Taxi”, “*Case-Law*”, 20 Aralık 2017 <<https://Curia.Europa.Eu/Juris/Liste.Jsf?Num=C-434/15>>.

Bunun üzerine İspanya'daki mahkeme ABAD'a başvurarak Uber'in faaliyetlerinin Avrupa Birliği Antlaşması (ABA)'nın 56. maddesi²⁵⁶ ve 98/34 sayılı Yönergenin²⁵⁷ 1. maddesi, 2000/31 sayılı Yönergenin²⁵⁸ 2, 3 ve 4. maddesi ve 2006/123 sayılı Yönergenin²⁵⁹ Giriş Bölümü ile 2. ve 9. maddelerinde kentsel ulaşım ve taksi hizmetleri gibi ulaşım hizmetleri olarak tanımlanan istisnaya girip girmeyeceğini sormuştur. Hukuk Sözcüsü Spuznar'ın mahkemeye sunduğu görüşünde²⁶⁰ Uber'in çalışma yöntemlerinin yalnızca rekabet hukukuyla ilgili olmadığını, aynı zamanda tüketicinin korunması ve iş kanunuyla ilgili çok sayıda soru ortaya çıkardığından Mahkeme'ye oldukça siyasileşmiş bir meselenin sunulduğunu belirtmiştir. Ayrıca ABAD'ın bu soruları yanıtlamaya karar verme şekli, Uber'in AB'deki genişleme emelleri üzerinde kesinlikle önemli bir etkiye sahip olabileceğinden aynı zamanda benzer internet tabanlı hizmetlerin önümüzdeki yıllarda yasal olarak nitelendirilmesi için önemli bir emsal oluşturabileceği belirtilmiştir.

Mahkeme, 2017 yılında verdiği kararıyla, Uber'in UberPOP hizmetinin ulaşım hizmetleri sağlayan bir platform olduğuna karar vermiştir.²⁶¹ ABAD'ın bu kararı iki önemli sonuç doğurmaktadır.²⁶² İlki özellikle AB için oldukça önemlidir. Mahkeme, Uber tarafından sağlanan hizmetlerin 2006/123 sayılı Yönerge anlamında ulaşım hizmetleri olduğuna karar verdiğinde, bu tür hizmetlerin ABA'nın 56. maddesinde tanınan serbest dolaşım haklarından yararlanmadığını ve Yönerge 98/34 ve Yönerge

²⁵⁶ Consolidated Version of the Treaty on the Functioning of the European Union, "PART THREE: UNION POLICIES AND INTERNAL ACTIONS- TITLE IV: FREE MOVEMENT OF PERSONS, SERVICES AND CAPITAL- Chapter 3: Services- Article 56 (Ex Article 49 TEC)", 9 Mayıs 2008, <<https://Eur-Lex.Europa.Eu/Lexuriserv/Lexuriserv.Do?Uri=CELEX:12008E056:EN:HTML>>.

²⁵⁷ European Commission, "Directive 98/34/EC of the European Parliament and of the Council of 22 June 1998 Laying Down a Procedure for the Provision of Information in the Field of Technical Standards and Regulations" *Eur-Lex*, 22 Haziran 1998 <<https://Eur-Lex.Europa.Eu/Legal-Content/EN/ALL/?Uri=CELEX%3A31998L0034>>. Not: 6 Ekim 2015'te Yayımlanan Yönerge 2015/1535, Yönerge 98/34'ün Yerine Geçmiştir. Yönerge 98/34 Yürürlükte Değildir. Bkz. <<https://Eur-Lex.Europa.Eu/Legal-Content/En/TXT/?Uri=CELEX%3A32015L1535>>.

²⁵⁸ European Commission, "Directive 2000/31/EC of the European Parliament and of the Council of 8 June 2000 on Certain Legal Aspects of Information Society Services, In Particular Electronic Commerce, in the Internal Market ('Directive on Electronic Commerce')", *Eur-Lex*, 8 Haziran 2000 <<https://Eur-Lex.Europa.Eu/Legal-Content/EN/ALL/?Uri=CELEX%3A32000L0031>>.

²⁵⁹ European Commission, "Directive 2006/123/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on Services in the Internal Market", *Eur-Lex*, 12 Aralık 2006 <<https://Eur-Lex.Europa.Eu/Legal-Content/EN/TXT/?Uri=CELEX%3A32006L0123>>.

²⁶⁰ CVRIA, "Opinion of Advocate General Szpunar", *Reports Of Cases*, 11 Mayıs 2017 <<https://Eur-Lex.Europa.Eu/Legal-Content/EN/TXT/PDF/?Uri=CELEX:62015CC0434&From=NL>>.

²⁶¹ Ekşi 311 vd.

²⁶² Ayata/Önay 29.

2000/31 ile sağlanan korumaların kapsamına girmediğini ima etmiştir. Bu nedenle Uber, üye devletlerden birinde yasal olarak kurulmuş bir hizmet sağlayıcı olarak faaliyetlerini AB pazarında istediği gibi sunma özgürlüğüne sahip olduğunu iddia edemeyecek konuma gelmiştir. Daha da önemlisi, yetkiye ilişkin genel AB hükümleri ile kentsel ulaşım hizmetlerine ilişkin 2006/123 sayılı Yönergede yer alan istisnanın bir araya gelmesiyle birlikte, Uber'in faaliyetleri AB düzeyinde düzenlenememiştir. İlgili mevzuatta sağlanan yetki dağılımına göre üye devletler, Uber'i düzenleme ve faaliyet gösterebileceği yasal koşulları kendileri sağlama yetkisini haiz hale gelmişlerdir.²⁶³

ABAD'ın bu kararının ikinci önemli sonucu, Uber'in yalnızca bir aracılık hizmeti sağlayan bir platform olarak görülmesi gerektiği iddiasını reddetmiş olmasıdır.²⁶⁴ Bu karardan önce, dünyanın farklı yerlerinde benzer kararlar vermiş yerel mahkemeler olabileceği düşünülse de kararın yaratacağı etki göz önüne alındığında söz konusu ABAD kararının tüm AB iç pazarı için bağlayıcı etkisi olacağından bu karar doğurduğu sonuçlar bakımından büyük önem taşımaktadır. Bu kararın ani etkisi, Uber ve geleneksel taksiler arasındaki ilişki üzerinde olmuştur. Bu karardan sonra, AB üyesi birçok ülke, Uber'in faaliyet gösterebilmesi için gerekli lisanslara başvurmasını talep etme eğilimine geçmiştir. Ayrıca bu karar birçok ulusal mahkemenin Uber'in taksiler için geçerli olan kurallara uymayarak ve dolayısıyla kullanıcıları yanıltarak adil rekabet kurallarını ihlal ettiği ve haksız rekabete yol açtığı sonucuna varmasına da sebep olabilecektir. Bununla birlikte, kararın sonuçları vergi sistemi, iş hukuku ve tüketicinin korunması gibi hukukun diğer birçok alanına da etki edebilecektir.

ABAD tarafından görülen bir başka dava, Uber'in Fransız yan kuruluşu Uber France SAS aleyhine açılan bir ceza davasıyla ilgili olarak 6 Haziran 2016'da ön karar talebinde bulunan Fransa'daki Lille Bölge Mahkemesi'nden gelmiştir.²⁶⁵ Bu davada Uber, Haziran 2014'ten itibaren, hizmet vermeye yetkili karayolu taşımacılığı işletmeleri veya lisanslı taksi şoförleri olmayan ve yolcu taşıyan kişilerle potansiyel

²⁶³ Ayata/Önay 29.

²⁶⁴ Ayata/Önay 29.

²⁶⁵ Bkz. ABAD'a 6 Haziran 2016'da yapılan ön karar talebi — Uber France SAS aleyhine ceza davası: Eur-Lex, "Request for a preliminary ruling from the Tribunal de grande instance de Lille (Regional Court, Lille) (France)" — Criminal proceedings against Uber France SAS (Case C-320/16) *Official Journal of the European Union*, 16 Ağustos 2016 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62016CN0320>>.

yolcuları temasa geçirmek için yasa dışı bir sistem (UberPOP) kullanmak ve Fransız Ulaştırma Kanunu'nun L.3124-13 maddesini ihlal etmekle suçlanmıştır.²⁶⁶ Uber Fransa, Ulaştırma Kanunu'nun yukarıda belirtilen hükümlerinin 98/34/EC sayılı Yönerge kapsamında Bilgi Toplumu hizmetlerine ilişkin teknik bir düzenleme oluşturduğunu iddia ederek kendini savunmuştur. Söz konusu Yönerge uyarınca, üye devletlerin, hizmet faaliyetlerinin başlatılması ve sürdürülmesine ilişkin genel gereklilikleri belirleyen herhangi bir yeni taslak kuralı kabul etmeden önce, niyetlerini Komisyona bildirmelerini gerektirmektedir. Bu doğrultuda, Fransız hükümetinin bunu yapmaması halinde, söz konusu maddenin UberPOP'a karşı uygulanması mümkün olmamaktadır. Bu nedenle Fransız Mahkemesi, L.3124-13 maddesinde belirtilen gerekliliklerin, Komisyona zorunlu bildirim tabi hizmetlere ilişkin yeni teknik düzenlemeyi mi temsil ettiği yoksa bunun yerine, Hizmet Yönergesi'nin 2. maddesi uyarınca söz konusu yükümlülüğün uygulanmasından hariç tutulan, yalnızca taşımaya ilişkin bir düzenleme teşkil edip etmediğine ilişkin ABAD'a soru yöneltmiştir.

Bu karar kapsamında tekrar Uber'in sunduğu hizmetin yasal sınıflandırma sorunu ortaya çıkmıştır: platformun faaliyetlerine ilişkin düzenlenecek bir hüküm, şirketin AB'de hizmet sunma özgürlüğüne bir kısıtlama mı oluşturur yoksa tam tersine bir üye devletin ulaştırma sektörünün düzgün işleyişini düzenlemeyi hedefleyen başka bir norm mudur? Burada yine ABAD'ın kararı, yeni teknolojilerin ve örgütsel modellerin uygulanması yoluyla mevcut piyasaları yıkmayı amaçlayan yeni ekonomik modelleri düzenlemede üye devletlerin takdir yetkisinin sınırlarını belirlemeye yardımcı olacaktır. Bu davayla ilgili görüşünü bildiren Advocate General (Hukuk Sözcüsü) Szpunar,²⁶⁷ davanın ortaya koyduğu soruların Asociación Profesional Élite Taxi'de halihazırda ele alınmış olan aynı temel sorunları gündeme getirdiğini ve muhtemelen mahkeme tarafından aynı şekilde çözüleceğini ifade etmiştir.

Yukarıda yer verilen Uber ile ilgili her iki davada da (Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems İspanya ve Uber Fransa'ya karşı ceza davası) mahkeme, Uber hizmetlerinin TFEU madde 58(1) anlamında “ulaşım alanında bir hizmet” olarak sınıflandırılması gerektiğine karar vermiştir. (Bkz. EU:C:2017:981 paragraf 50:

²⁶⁶ Karara ilişkin bir değerlendirme için bkz. Ekşi 314 vd; Dosen, Rosolen 21 vd.

²⁶⁷ Bkz. 4 Temmuz 2017'de iletilen C-320/16 Uber France SAS Davası Başsavcı Görüşü, Avrupa Birliği Adalet Divanı, Lüksemburg; Ayrıca bkz. Colangelo, Maggolino 8 vd.

*“...ana davada söz konusu olan ve amacı bir akıllı telefon uygulaması aracılığıyla ve ücret karşılığında bağlantı kurmak olan bir aracılık hizmeti, şehir içi yolculuk yapmak isteyen kişilerle birlikte kendi araçlarını kullanan profesyonel olmayan sürücüler doğası gereği bir ulaşım hizmetiyle bağlantılı kabul edilmeli ve buna göre, TFEU madde 58(1) anlamında “ulaşım alanında bir hizmet” olarak sınıflandırılmalıdır. Sonuç olarak, böyle bir hizmet TFEU madde 56, Yönerge 2006/123 ve Yönerge 2000/31 kapsamında çıkarılmalıdır.”*²⁶⁸

Buna karşılık, 3 Aralık 2020 tarihli Star Taxi uygulamasına karşı açılan davaya ilişkin ABAD tarafından verilen kararda²⁶⁹ ise, mahkeme, Star Taxi uygulaması tarafından sağlanan çevrimiçi aracılık hizmetinin, önceden var olan bir hizmete “eklentisi” niteliğinde olduğuna ve söz konusu eklentinin temel hizmetin taksi ile ulaşım sağlanması için gerekli olmadığına ve taksi hizmetinin ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilemeyeceğine karar vermiştir. Bu doğrultuda, İspanya ve Fransa’daki Uber davalarının aksine, Star Taksii uygulamasına ilişkin davada ABAD, Star Taksii uygulamasının sunduğu hizmetin profesyonel taksi şoförlerini yolcularla buluşturmayı sağlayan bir bilgi toplumu hizmeti (*information society service*) sayılacağını belirtmiştir.²⁷⁰

İtalya’da görülen iki ayrı davaya ilişkin 2014 yılında ABAD’ın önüne gelen birleştirilmiş davada, mahkeme, İtalyan mahkemesinin talebe bağlı yolculuk gerçekleştiren özel şoförlü ulaşım hizmetlerine ilişkin İtalyan ulusal düzenlemelerinin TFEU 49. madde ile uyumluluğuna ilişkin bir ön karar talebini yanıtlama yetkisi olmadığına karar vermiş ve bu nedenle davanın esası hakkında karar vermemiştir.²⁷¹

²⁶⁸ Eur-Lex, Judgment of the Court (Grand Chamber) of 20 December 2017, ECLI:EU:C:2017:981, paragraf 50, 20 Aralık 2017 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62015CJ0434>>.

²⁶⁹ Eur-Lex, Star Taxi App SRL v Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul Bucureşti prin Primar General ve Consiliul General al Municipiului Bucureşti, Case C-62/19, EU:C:2020:980, 3 Aralık 2020 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:62019CJ0062>>.

²⁷⁰ Bkz. Eur-Lex, ECLI:EU:C:2020:980.

²⁷¹ Eur-Lex, Judgment of the Court (Third Chamber), 13 February 2014, Crono Service scrl and Others and Anitrag — Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori v Roma Capitale and Regione Lazio, Requests for a preliminary ruling from the Tribunale amministrativo regionale per il Lazio, ECLI:EU:C:2014:81, 13 Şubat 2014 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:62012CJ0419>>.

ABAD'ın önüne gelen bir başka davada, Alman Federal Mahkemesi, ABAD'dan Uber'in daha az tartışmalı faaliyetlerinden biri olan UberBLACK'e atfedilebilecek yasal tanıma ilişkin açıklama istemiştir.²⁷² UberBLACK'in sunduğu hizmet, yolcu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren operatörlerin dikkatini çekmesine rağmen, genel olarak ulusal mahkemeler nezdinde çok yankı uyandırmamıştır. Dolayısıyla söz konusu dava, UberBLACK'e ilişkin olarak ABAD'dan istenen ilk görüş niteliğindedir. UberBLACK, UberPOP için çalışanlardan farklı olarak, normalde yerel düzenlemelere uygun bir ruhsata veya yetkiye sahip olan profesyonel kiralık araba sürücüleri ile yolcular arasında bir aracı olarak çalışmaktadır. Ancak şoförlü kiralık araçlar, yeni müşterileri, bekleme bölgelerine dönmeden doğrudan yolda kabul ederek 'garaaja dönüş kuralı' gibi sektöre özgü ve Uber uygulaması gibi araçlara uygulanan operasyonel gereklilikleri ihlal ederek çalıştığında bazı sorunlar ortaya çıkabilmektedir. Bu tür bir ihlal, birçok Avrupa ülkesinde kiralık arabaları taksilerden ayırmak için tesis edilen yasal ve ekonomik çizgiyi bulanıklaştırma eğiliminde olduğundan, haksız rekabet eylemi olarak yaptırıma tabi tutulabilecektir.²⁷³

Zira söz konusu davada da Berlin Bölge Mahkemesi Nisan 2014'te, UberBLACK'in Alman Ulaştırma Kanununun gerektirdiği şekilde Almanya'da yerleşik özel olarak lisanslı bir şirketten değil, doğrudan Hollanda merkezinden (Uber BV) sürücülere ve araç kiralama şirketlerine araç tahsis ederek Alman rekabet kanunlarını ihlal ettiğine karar vermiştir.²⁷⁴ Ayrıca Mahkeme, Uber sürücülerinin genellikle yolculuklarını tamamladıktan sonra şehir merkezinde kaldıklarını, yeni müşteriler beklediklerini ve taksi operatörleriyle yasa dışı bir şekilde rekabet ettiklerini tespit etmiştir. Ayrıca, Uber'in yalnızca basit bir aracı olmadığını, sürücüleri tarafından sunulan ulaşım hizmetinin finansal yönetimi, organizasyonu ve pazarlamasında doğrudan yer alan

²⁷² Bkz. 19 Haziran 2017'de Bundesgerichtshof'tan (Almanya) tarafından ABAD'a yapılan ön karar talebi: Curia-Europa, Case C-371/17- Request for a preliminary ruling from the Bundesgerichtshof (Germany) lodged on 19 June 2017— Uber BV v Richard Leipold, 19 Haziran 2017 <https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?jsessionid=ADEC0513F66FA38738BB16CC82ADE5FA?docid=194929&text=&dir=&doclang=EN&part=1&occ=first&mode=DOC&pageInd ex=0&cid=701410>.

²⁷³ Nisan 2017'de UberBLACK'in İtalya'da faaliyet göstermesini yasakladığında Roma yerel mahkemesi Tribunale di Roma'nın görüşü bu yönde olmuştur [bkz. Ordinanza Tribunale di Roma RG 76465/2016 <https://www.tuttocamere.it/files/giurisprudenza/2017_76465_Sent_Trib_Roma.pdf>]. Karar daha sonra, İtalyan Parlamentosu'nun sektörü düzenleyen çerçevenin genel bir revizyonu bağlamında özel kiralık araçlara ilişkin çeşitli normların uygulanmasını askıya alma kararının ardından aynı mahkeme tarafından bozulmuştur [bkz. e Ordinanza Tribunale di Roma RG 25857/2017 <https://www.astrid-online.it/static/upload/trib/tribunale-roma_ordinanzauber-26_05_17.pdf>].

²⁷⁴ Dosen, Rosolen 22.

karmaşık bir şirket olduğunu ve dolayısıyla ticari davranışlarından sorumlu olacağını belirtmiştir.²⁷⁵

Alman Federal Mahkemesi önüne gelen söz konusu dava, daha sonra böyle bir yeniden yapılanmanın AB mevzuatına uygun olup olmadığının açıklığa kavuşturulması için ABAD'a gönderilmiştir. Alman yargıcın görüşüne göre, sürücülere ve yolculara uzaktan bağlanıp seyahat sözleşmesi yapmalarını sağlayan bir akıllı telefon uygulaması hizmeti sunmakla kalmayan, aynı zamanda fiyatları ve taşıma koşullarını belirleyen ve ödemeleri işleyen hizmet türü, TFEU madde 58 anlamında taşımacılık alanında bir taahhüt veya 2006/123/EC sayılı Yönerge kapsamındaki bir aracılık hizmeti olarak görülmelidir. İkinci seçeneğin geçerli olması halinde mahkeme şu soruyu yöneltmiştir: *“Uber’in hizmetlerini yasaklayan bir tedbir kararı, taksi hizmetlerinin rekabet edebilirliğini ve düzgün işleyişini sürdürmek amacıyla kamu düzenini korumaya yönelik olduğu gerekçesiyle Hizmet Yönergesi’nin 16. maddesinde belirlenen ilkeler çerçevesinde meşrulaştırılabilir mi?”*.²⁷⁶

ABAD’a iletilen dava, Uber’in AB’deki hizmetlerine ilişkin iki önemli noktayı gündeme getirmiştir. İlki, UberBLACK’in yasal durumuyla ilgilidir. Bu husus, Uber’i Avrupa kurumsal organizasyonunu yeniden yapılandırmaya, hizmetlerinin uygulanmasına ilişkin sorumluluğu ilgili ulusal yan kuruluşlara aktarmaya ve Uber BV’nin oynadığı rolü daha yüksek idari makamlar ve mali fonksiyonlarla sınırlandırmaya teşvik edilmesidir. İkinci husus, üye devletler tarafından Uber gibi hizmetlere karşı kabul edilen belirli kısıtlayıcı önlemlerin kabul edilebilirliği ile ilgilidir. ABAD’ın bu davaya ilişkin vereceği görüş ve önceki kararlarıyla birlikte, Uber’in durumunun tanımlanmasına ve Avrupa Birliği genelinde girişim serbestisi kapsamında iş yapma ve yenilikçi hizmetler sunma özgürlüğünün kısıtlanmasını meşrulaştırılmasına katkıda bulunacağı düşünülmektedir.²⁷⁷

²⁷⁵ Mahkemenin bulguları, UberBLACK aleyhine ihtiyati tedbir kararıyla sonuçlanmıştır [bkz. Richard Leipold v Uber BV, Landgericht Berlin 9.2.2015 Dava 101 O 125/14], karar daha sonra onanmıştır [bkz. Landgericht Berlin 9.2.2015 Dava 101 O 125/14]. Bunun üzerine UberBLACK’in Berlin’de faaliyet göstermesi yasaklanmıştır.; ayrıca bkz. Colangelo, Maggolino 6.

²⁷⁶ Bkz. Eur-Lex, Case C-371/17: Request for a preliminary ruling from the Bundesgerichtshof (Germany) lodged on 19 June 2017 — Uber BV v Richard Leipold, <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62017CN0371&qid=1673412759578>>; De Masi 27.

²⁷⁷ De Masi 27.

Bu doğrultuda, sıradaki başlıklarda AB'deki yerel otoriteler tarafından önerilen çözümlere değinilecektir. Özellikle, Avrupa'daki mahallî yargıçlar tarafından benimsenen argümanları değerlendirmek için önce İtalya-Milano Mahkemelerinin haksız rekabet nedeniyle Uber hizmetlerini yasaklayan kararı incelenecek, ardından Uber tarafından Fransız Cumhuriyeti Anayasası'na aykırı olduğu için itiraz edilen ve Fransız Anayasa Konseyi tarafından ulaşım hizmetlerine ilişkin yeni kanun hükümleri getirilmesini sağlayan Fransız Mahkemelerinin kararı değerlendirilecektir.

4.2.3 AB'deki Mahalli Mahkemelerin Uber'in Yasal Durumuna İlişkin Yorumu

1. Milano Mahkemesi (İtalya) Tarafından Karara Bağlanan Dava

İtalyan bir taksi şirketi tarafından açılan davada, Uber'in sunduğu ulaşım hizmetleri, İtalyan haksız rekabet kurallarını ihlal ettiği gerekçesiyle Milano Mahkemesinin 16612/2015 sayılı kararıyla yasaklanmıştır²⁷⁸. Kararda, Uber tarafından yürürlükteki düzenlemelere uymadan fiilen taksicilik yapıldığı ve her halükârda taksicilerle doğrudan rekabet halinde hizmet verildiği; bu durumun son kullanıcılarda kafa karışıklığı yarattığı ve taksicilerin işine haksız yere zarar verdiği belirtilmiştir.²⁷⁹ İtalyan hukuku uyarınca, Uber tarafından ihlal edildiği iddia edilen hüküm, İtalyan Medeni Kanunu'nun 2598. maddesidir:

“Ayırt edici işaret ve patentlerin korunmasına ilişkin hükümler dikkate alındığında, haksız rekabet fiillerini gerçekleştiren kişi:

- 1) başkaları tarafından yasal olarak kullanılan adlar ve ayırt edici işaretlerle karıştırılmasına yol açabilecek adlar ve ayırt edici işaretler kullanır veya karşı tarafın ürünlerini körü körüne taklit eder veya mevcut herhangi bir yöntemle karşı tarafın ürünleri ve faaliyetleri ile karıştırılmasına yol açabilecek eylemlerde bulunur;*
- 2) karşı tarafın ürünlerine ve faaliyetlerine ilişkin itibarsızlık oluşturacak nitelikte haber ve değerlendirmeler yayar veya karşı tarafın ürün veya teşebbüsünün özelliklerini ele geçirir;*

²⁷⁸ Court of Milan (Tribunale di Milano) (2015), Taxi Drivers Association vs. Uber N. 16612/2015 R.G., 25 Mayıs 2015 <<https://www.eurofound.europa.eu/et/data/platform-economy/records/taxi-drivers-association-vs-uber-n-166122015-rg>>.

²⁷⁹ Lubian 46.

3) *doğrudan veya dolaylı olarak, mesleki dürüstlük ilkesiyle bağdaşmayan ve başkalarının girişimlerine zarar verebilecek diğer araçları kullanır.*"²⁸⁰

Uber, davacı taksicilerin iddiasının aksine, taksiyle aynı özelliklere sahip bir ulaşım hizmeti sağladığını inkâr etmiş ve sunduğu ulaşım hizmetlerinin hem sürücüler hem de kullanıcılar arasında paylaşımını teşvik eden veya yolcular tarafından halihazırda insanlara ait olan araçların daha verimli kullanılmasını teşvik eden ve sağlayan bir mobil uygulama olduğunu belirterek önceki davalarda olduğu gibi olağan savunma stratejisini sürdürmüştür.²⁸¹

Uber, sistemlerini kullanarak her kullanıcının "topluluk" adı verilen kapalı bir insan grubuna katıldığını, bu nedenle bu üyeler arasında gerçekleşen her işlemin özel nitelikte kabul edilmesi gerektiğini savunmuştur. Şirkete göre Uber sürücüleri, *"yolculuğu kullanıcılarla gönüllü olarak paylaşmaktadır"*. Uber, sadece kapalı bir topluluğu temsil eden ve yaklaşan bir talebi kabul etme veya reddetme konumundayken, taksiler ifayı reddetme imkânı olmadan bir kamu hizmeti sunmaktadır. Ayrıca Uber, topluluğun varlığının ve kullanıcılar arasındaki her işlemin veya daha genel olarak her temasın bu kapalı insan grubu içinde gerçekleşmesinin, potansiyel taksi müşterilerine yanlış beyanda bulunma olasılığını ortadan kaldırdığını savunmuştur.²⁸² Bu yönlerin, her etkileşimin mobil uygulama üzerinden gerçekleştiriliyor olmasıyla birlikte, Uber sürücülerini, kamuya açık yerlere yerleştirme yetkisine uygun olarak, aracın varış yeri yükümlülüğü ile sokakta hizmet veren taksi sürücülerinden farklılaştıracağı iddia edilmektedir. Zira Uber'i farklılaştıran özelliklerden biri olan toplu kullanım özelliğinin yanında, sunulan ulaşım hizmetlerinin taksilerin aksine herhangi bir ayırım gözetilmeksizin ve bireysel görüşmelere gerek kalmaksızın yerine getirildiği de göz önüne alınmalıdır.²⁸³

Ayrıca, Uber'in görüşüne göre, Uber sürücüleri, platform tarafından tanımlanan *"yalnızca sürüş masrafları ve arabalarının kullanımı için bir geri ödeme"* alırken, taksi

²⁸⁰ Registrare Marchio, Unfair Competition, "Three types of unfair competition" <<https://registrare-marchio.com/en/three-types-of-unfair-competition/>>.

²⁸¹ Lubian 47.

²⁸² Tribunale di Milano, Sezione Specializzata, in materia d'impresa, ordinanza, N. 16612/2015, 5, 25 Mayıs 2015 <<https://www.leggioggi.it/wp-content/uploads/2015/05/UberOrdinanzaMaggio2015.pdf>>.

²⁸³ Tribunale di Milano, N. 16612/2015; Lubian 47.

şoförleri uygulanan yasal tarifeler temelinde ücretlendirilmektedir.²⁸⁴ Bu husus da Uber ve taksi hizmetlerinin farklı olduğunun bir göstergesidir.

Tüm bu nedenlerden dolayı Uber, uygulamayı kullanan Uber sürücülere ve Uber yolcuları arasında kurulan sözleşme ilişkisinin, İtalyan Medeni Kanunu'nun 1322. maddesinde²⁸⁵ belirtilen sözleşme özgürlüğü ilkesinin bir ifadesini temsil eden atipik bir sözleşme olarak değerlendirilmesi gerektiğini savunmuştur. Bu nedenle, Uber'e göre, ayırım gözetmeksizin tüm topluma sunulan hizmetin niteliği nedeniyle kamu hukuku hükümlerine de tabi olan tipik bir taksi ile ulaşım sözleşmesinden farklıdır.²⁸⁶

Uber'e göre, mahkeme kamu hukuku hükümlerinin herhangi bir ihlalini tespit etmiş olsa bile, bu durum haksız rekabet hükümlerinin ihlali anlamına gelmeyecektir. Zira söz konusu davada olduğu gibi, taksi ruhsatına sahip olmak gibi bir girişimciye yükümlülükler yükleyen kurallara aykırılık, bu aykırılığa maliyet getiren kuralların ihlaline eşlik etmedikçe, kendisine rekabet avantajı sağlamamaktadır. Uber, söz konusu davada da durumun böyle olmadığını savunmuştur:

*“Taksi sürücülerinin ruhsatı yeniden satmak için maruz kaldığı maliyetlerin ikincil bir pazara ait oldukları düşünülürse, ulaşım hizmetleri için yapılan ödemeler arasında doğrudan bir bağlantı yoktur”.*²⁸⁷

Sonuç olarak Uber, İtalyan Medeni Kanunu'nun 2598. maddesinin²⁸⁸, İtalyan Anayasası'nın 41. maddesinde²⁸⁹ yer alan ve aşağıdakileri belirten Anayasal serbest girişim ilkesi ışığında yorumlanması gerektiğini önermiştir:

²⁸⁴ Lubian 47.

²⁸⁵ Articolo 1322 Codice Civile, (R.D. 16 marzo 1942, n. 262), Autonomia contrattuale <<https://www.brocardi.it/codice-civile/libro-quarto/titolo-ii/capo-i/art1322.html>>.

²⁸⁶ Lubian 47.

²⁸⁷ Lubian 47.

²⁸⁸ Gazzetta Ufficiale, (Codice Civile-art. 2598) <https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaArticolo?art.versione=1&art.idGruppo=347&art.flagTipoArticolo=2&art.codiceRedazionale=042U0262&art.idArticolo=2598&art.idSottoArticolo=1&art.idSottoArticolo1=10&art.dataPubblicazioneGazzetta=1942-04-04&art.progressivo=0>.

²⁸⁹ Senato della Repubblica, La Costituzione, Parte 1, Diritti e doveri dei cittadini, Titolo III, Rapporti economici, Articolo 41 <<https://www.senato.it/istituzione/la-costituzione/parte-i/titolo-iii/articolo-41#:~:text=L'iniziativa%20economica%20privata%20%C3%A8,alla%20libert%C3%A0%20C%20alla%20dignit%C3%A0%20umana.>>>.

*“Özel ekonomik girişimler serbesttir. Kamu yararına aykırı veya insan güvenliğine, özgürlüğüne veya onuruna zarar verecek şekilde gerçekleşemez. Kanun, kamu ve özel faaliyetlerin sosyal amaçlar doğrultusunda ele alınabilmesi ve koordine edilebilmesi için programları ve gerekli kontrolleri belirler.”.*²⁹⁰

Bu nedenle, Uber’e göre, Uber tarafından sağlanan hizmet, özellikle İtalyan Anayasası’nın 41. maddesinde belirtilen "sosyal hedefler" arasında yer alan kamu ve kolektif çıkarları karşılamayı amaçladığından "serbestleştirilmelidir".²⁹¹ Ayrıca, Uber, taksi şirketleri tarafından açılan davanın, TFEU’nun 56. maddesindeki yerleşme özgürlüğü, hizmetlerin ifası ve rekabet ile uyuşmadığını belirtmiştir:

*“Aşağıda belirtilen hükümler çerçevesinde, Birlik içinde hizmet sunma özgürlüğüne getirilen kısıtlamalar, hizmetin amaçlandığı kişi dışında bir Üye Devlette yerleşik olan Üye Devlet vatandaşları açısından yasaklanır. Avrupa Parlamentosu ve Konsey, olağan yasama usulüne göre hareket ederek, Bölüm hükümlerini, Birlik içinde yerleşik ve hizmet sağlayan üçüncü bir ülke vatandaşlarını da kapsayacak şekilde genişletebilir.”.*²⁹²

Bu çerçevede, Uber’in görüşüne göre, yukarıdaki düzenlemeler aynı zamanda ulusal yasal düzenlemeleri de bağlayan bir kaynak oldukları için "mevcut yasal çerçevenin, özellikle de ulaşım hizmetleriyle ilgili kuralların evrimsel derecede yeniden inşasını dayatacaktır".²⁹³

1.1.Mahkemenin Taksi Şoförleriyle Doğrudan ve Haksız Rekabete Yol Açması Sebebiyle Uber Faaliyetinin Yasaklanmasına İlişkin Kararı

Hâkim, vermiş olduğu kararın gerekçesinde, yürürlükteki kanun hükümleri çerçevesinde:

²⁹⁰ Lubian 48.

²⁹¹ Lubian 48.

²⁹² Treaty on the Functioning of the European Union- Part Three: Union Policies and Internal Actions- Title Iv: Free Movement of Persons, Services and Capital - Chapter 3: Services - Article 56 (ex Article 49 TEC), Official Journal 115, 09/05/2008 <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12008E056:EN:HTML>>.

²⁹³ Lubian 49.

“Taksiciler tarafından verilen hizmetin benzerinin, o iş için getirilen düzenlemelere uyulmadan ve özellikle öngörülen kamuya ulaşım hizmeti verme ruhsatına sahip olmadan sunulması esasen imkansızdır.” demiştir.

Lisans veya ruhsat yoluyla bu tür bir kontrol rejimi ve zaman çizelgeleri ve tarifelerin belirlenmesi için yönetilen bir sistemin varlığı hem İtalyan Anayasası hem de AB düzeyinde serbest girişim ve rekabet ilkeleriyle tutarsızlık oluşmasını engellemektedir. Mahkeme ayrıca, İtalyan Anayasası'nın 41. maddesinde belirtilen serbest girişim özgürlüğü ilkesinin uygulama ve kapsamının, söz konusu davada olduğu gibi, yalnızca kamu yararı sağlamak amacıyla sınırlandırılabilceğini kaydetmiştir.²⁹⁴

Öte yandan hâkim, TFEU'nun 56. maddesinde yer alan hizmet sağlama özgürlüğünün ulaşım hizmetleri sektörüne uygulanmadığını belirtmiştir.²⁹⁵ Anılan TFEU madde 58'e göre: *“Ulaşım alanında hizmet sağlama özgürlüğü, taşımayla ilgili Başlığın hükümlerine tabi olacaktır”*.²⁹⁶ Burada atıf yapılan taşımaya ilişkin başlık, TFEU başlık VI, üçüncü kısım, 91. maddedir.²⁹⁷ Ayrıca taksi ve araç kiralama faaliyetleri, TFEU'nun 91. maddesinin birinci paragrafına göre ulaşım hizmetlerinin serbestleştirilmesi amacıyla kabul edilen hükümlerin uygulama kapsamına girmemektedir. Esasen 13 Ağustos 2011 tarihli L. 138 numaralı 148/11 sayılı mahkeme kararının dönüştürülmesine ilişkin kanun hükmünde kararnamenin üçüncü maddesinde²⁹⁸ M1²⁹⁹ kategorisine giren taksi hizmetlerinin ve önceden planlanmamış sürücülü araç kiralamanın 2006/123/EC³⁰⁰ sayılı Yönergeye belirtilen ekonomik

²⁹⁴ Lubian 49.

²⁹⁵ TFEU'nun hizmet sunma özgürlüğüne ilişkin 56. maddesi ulaşım hizmetleri için geçerli değildir, zira TFEU madde 58(1) 'ulaşım alanında hizmet sağlama özgürlüğü, taşımaya ilişkin Başlığın hükümlerine tabi olacaktır' (bkz. Asociacion Profesional Elite Taxi v. Uber, C-434/15 davası p. 44-47, 20 Aralık 2017). Ancak şu ana kadar, talep üzerine gerçekleştirilen yolcu taşımacılığı hizmetleri kapsamında, taşımaya ilişkin Antlaşma hükümleri temelinde kabul edilmiş belirli bir AB önlemi bulunmamaktadır. Ayrıca bkz. European Commission, Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), 5.

²⁹⁶ Treaty on the Functioning of the European Union- Part Three: Union Policies and Internal Actions- Title IV: Free Movement of Persons, Services and Capital- Chapter 3: Services- Article 58.

²⁹⁷ Treaty on the Functioning of the European Union- Part Three: Union Policies and Internal Actions – Title VI Transport- Article 91.

²⁹⁸ Gazzetta Ufficiale, n. 216 del 16-9-2011, Testo del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, 14 Ağustos 2011 <https://fondolavoro.it/wp-content/uploads/2018/08/9-aaa_2354620_Legge_148_2011.pdf>.

²⁹⁹ Daha önce belirtildiği üzere M1 kategorisi motorlu araçlar arasında “yolcuların taşınması için tahsis edilen ve en fazla sekiz koltuğu bulunan taşıtlar”dır.

³⁰⁰ Official Journal of the European Union, Directive 2006/123/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on services in the internal market, 12 Aralık 2006 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32006L0123>>.

faaliyetlere erişim ve bunların uygulanmasına ilişkin kısıtlamaların kaldırılmasının dışında tutulduğu açıkça belirtilmiştir. Tersine, söz konusu Yönergenin 2. maddesi, *“Bu Yönerge aşağıdaki faaliyetler için geçerli olmayacaktır: [...] (d) liman hizmetleri de dahil olmak üzere Anlaşma'nın (TFEU) V. Başlığı kapsamına giren taşımacılık alanındaki hizmetler, [...] (giriş-17) ulaşım alanında var olabilecekler gibi genel ekonomik çıkara yönelik bazı hizmetler bu Yönergenin kapsamı dışındadır [...]”*³⁰¹.

Uber'in iddialarının aksine mahkeme, aşağıdaki hususlara dayanarak taksi ve Uber sürücülerinde etkin bir rekabetin var olduğuna karar vermiştir:

*“Uber sürücülerinin halka açık bir yerde bekleyerek potansiyel müşterileriyle iletişim kurduklarını kanıtlayacak hiçbir unsur bulunmamakla birlikte, uygulama tarafından iletilen ulaşım talebi, halihazırda taksi şirketleri tarafından kullanılan teknik yöntemle benzetmekle birlikte, dünyanın birçok şehrinde hâlihazırda geliştirilmiş olan radyo-taksi hizmetine de fiilen benzerdir.”*³⁰²

Hâkim ayrıca, mahkeme kararını gerekçelendiren bir açıklama da yapmıştır:

*“Kullanıcılar, uygulamayı kullanarak -duraklara gitmeye gerek kalmadan- bulunduğu yerde hizmet talebinde bulunur ve daha yakın olan sürücü, ulaşımı başlatmak için kullanıcıyı almaya gider, bu durum sokaklardaki, tipik taksi hizmetini entegre etmektedir.”*³⁰³

Hâkim, Uber uygulaması aracılığıyla çevrimiçi olarak gerçekleştirilen işlemlerin, sağlanan hizmet karşılığında yapılan bir ödemeyi temsil ettiğini ve Uber tarafından

³⁰¹ Resital (Giriş bölümündeki ilgili gerekçenin tamamı için bkz. Directive 2006/123/EC, (17), *“Bu Yönerge, yalnızca ekonomik bir karşılık için gerçekleştirilen hizmetleri kapsar. Genel çıkar hizmetleri, Anlaşma'nın (TFEU) 50. maddesindeki tanım kapsamında değildir ve bu nedenle bu Yönergenin kapsamına girmez. Genel ekonomik çıkara yönelik hizmetler, ekonomik bir karşılık için gerçekleştirilen hizmetlerdir ve bu nedenle bu Yönergein kapsamına girer. Bununla birlikte, ulaşım alanında var olabilecekler gibi genel ekonomik çıkarı ilgilendiren belirli hizmetler ve örneğin posta hizmetleri gibi genel ekonomik çıkarı olan bazı diğer hizmetler bu Yönergenin kapsamı dışında tutulmuştur. Bu Yönerge'de düzenlenen hizmet sunma serbestisi hükmü istisnaya tabidir. Bu Yönerge, genel ekonomik çıkara yönelik hizmetlerin finansmanı ile ilgilenmez ve topluluk rekabet kurallarına uygun olarak, özellikle sosyal alanda, Üye Devletler tarafından verilen yardım sistemlerine uygulanmaz. Bu Yönerge, Genel Çıkar Hizmetlerine ilişkin Komisyon Beyaz Kitabının takibi ile ilgilenmez.”*

³⁰² Lubian 50.

³⁰³ Lubian (dipnot) 124.

ileri sürüldüğü gibi basit bir geri ödeme olmadığını, diğer nedenlerinin yanı sıra Dalgalı Fiyatlandırma (*surge pricing*)³⁰⁴ yapılmasının bile Uber'in yalnızca çevrimiçi aracılık sistemi olmadığını gösteren bir husus olduğunu belirtmiştir. Hâkim açısından, Uber sürücülerinin zorunlu bir programa uymakla resmi olarak yükümlü olmaması ve belirli talepleri reddetme imkanlarının da bulunmasının onları taksi sürücülerinden ayırma yönleri açısından yetersiz olduğu kanaatine varılmıştır. Aslında hâkim bu argümanları paradoksal bulmuştur, zira ona göre taksi şoförlerinin sahip olduğu yükümlülükler ile özel izin ve ruhsatların zorunlu olduğu kapalı bir sektörde çalışmak "madalyonun öteki yüzü" niteliğindedir. Uber'in niyeti ve elde ettiği sonuç *"taksiye göre daha ucuz bir alternatif sunarak aynı ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak ve böylece potansiyel müşteri grubunu kazanmak"*tır.³⁰⁵

Uber'in hizmetinin aslında toplum içinde özel kişiler arasında gerçekleştirildiği iddiasına karşılık hâkim, Uber'in çalışma şeklinin sistematik olmaması ve gelişigüzel olarak insanlara uygulamayı indirmeleri için reklam yapılması nedeniyle gerçekten kapalı bir grup olmadığını belirsiz olduğu gerekçesine dayanarak reddetmiştir.³⁰⁶

Hâkim ayrıca, Uber sürücülerinin yasal çerçeve dışında yürüttükleri faaliyetlerle birlikte özel bir ruhsatlarının olmamasının İtalyan Medeni Kanunu'nun 2598. maddesini ihlal ettiğine karar vermiştir. Bu karar neticesinde, İtalya'da haksız rekabete sebep olarak İtalyan taksicilerin haklarını ihlal eden Uber'in sunduğu hizmet yasaklanmıştır.³⁰⁷

2. Fransız Anayasa Konseyi'nin Fransız Ulaştırma Kanunu'nun Yeni Hükümüne İlişkin Kararı

Bu bölümde, Fransız Temyiz Mahkemesinin (Cour de Cassation), Uber için geçerli olan yürürlükteki yasal mevzuata ilişkin 13 Mart 2015 tarihinde Fransız Anayasa

³⁰⁴ Dalgalı fiyatlandırma hususuna bu çalışmanın "Uber ve İş Modeli" başlığı altında yer verilmiş olup söz konusu davada hakim tarafından da anlamı açıklanmıştır: *"hem belirli olaylarla (manifestolar, grevler, vb.) ilgili olarak hem de şehrin farklı bölgelerinde kaydedilen ortalama talep düzeyine göre talepte öngörülebilir bir artışla bağlantılı olarak ücretleri artıran bir mekanizma, böylece kullanıcının hizmet için fiilen ödediği tutar ile başta vaat edilen ödeme arasında nesnel bir fark yaratması ve doğası gereği bu ara sıra meydana gelen ve harici olaylardan etkilenmemesi gerekir"*.

³⁰⁵ Court of Milan (Tribunale di Milano) 16612/2015, 14.

³⁰⁶ Court of Milan (Tribunale di Milano) 16612/2015, 17.

³⁰⁷ Court of Milan (Tribunale di Milano) 16612/2015, 17; Colangelo, Maggiolino 6.

Mahkemesinin (Conseil Constitutionnel) yorumlarına başvurmasına ilişkin davalara ve bu davaların değerlendirmelerine yer verilecektir.

22 Mayıs 2015 tarihli 2015-468/469/472133 sayılı³⁰⁸ söz konusu kararlar, Anayasa tarafından tanınan hak ve özgürlüklere uygunlukla ilgili olarak Uber France SAS ve Uber BV şirketleri tarafından iletilen ön soruların Fransız Ulaştırma Kanunu'nun³⁰⁹ L. 3120-2 maddesinin III. paragrafı³¹⁰ ve L. 3122-2 maddesinin³¹¹ Anayasa'ya uygunluk çerçevesinde değerlendirilmesine ilişkindir.

Fransız Yargıtayı tarafından ortaya konan bu endişelerle paralel olarak, 3 Nisan 2015 tarihinde Fransız Danıştay (Conseil d'Etat), aynı tarih ve 388213 sayılı kararıyla, Anayasa Konseyi'ne, Ulaştırma Kanunu'nun L. 3120-2 ve L. 3122-2 maddeleri uyarınca Anayasa ile tanınan hak ve özgürlüklere uygunluğuna atıfta bulunarak, Anayasa Konseyi'ne bir ön soru yöneltmiştir. Bu soru, Fransız Ulaştırma Kanunu'nun L.3122-9 maddesinin bazı hükümlerine ilişkindir (burada sıralanan maddeler birlikte “İhtilafli Hükümler” olarak da anılacaktır).

İhtilafli Hükümler, Fransa'da taksiler ve şoförlü ulaşım araçlarına ilişkin 1 Ekim 2014 tarihli ve 2014-1104 sayılı Kanunla³¹² getirilmiş olup bu kanun, Ulaştırma Kanunu'nun ulaşım sağlayıcılarının on kişiden az yer olan araçlarla ücretli olarak insan taşıyarak kamu faaliyetini yürüttüğü yasal çerçeveyi detaylandıran kısmının değiştirilmesine ilişkindir. Bu nedenle, Fransız kanun koyucuların, Uber'i ABD örneğinde ele alınacağı üzere izole etmek ve ayrı bir kategoriye koymak yerine önceden belirlenmiş bir programa göre mevcut taksi hizmetleri veya önceden kiralanmış şoförlü araç

³⁰⁸ Conseil Constitutionnel, Les Décisions, Décision n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015, Société UBER France SAS et autre [Voitures de transport avec chauffeur - Interdiction de la « maraude électronique » - Modalités de tarification - Obligation de retour à la base], 22 Mayıs 2015 <https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2015/2015468_469_472QPC.htm>. Kararın İngilizce dili için bkz. <https://www.conseil-constitutionnel.fr/en/decision/2015/2015468_469_472QPC.htm>.

³⁰⁹ Fransız Taşıma Kanunu'nun orijinal dilinde tamamı için bkz. (Fr.) Legifrance, Code de Commerce, 15 Eylül 1807 <<https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGITEXT000005634379>>.

³¹⁰ Söz konusu karar, Fransız Yargıtayının ticari davalara bakan bölümünün 13 Mart 2015 tarihli 376 sayılı kararı olup 2015-468 QPC kayıt numarasıyla Anayasa Mahkemesi Genel Sekreterliğine kaydedilmiştir.

³¹¹ Söz konusu karar, Fransız Yargıtayının ticari davalara bakan bölümünün 13 Mart 2015 tarihli 375 sayılı kararı olup 2015-469 QPC kayıt numarasıyla Anayasa Mahkemesi Genel Sekreterliğine kaydedilmiştir.

³¹² Legifrance, LOI n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (1), 1 Ekim 2014 <<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000029528531/2014-10-03/>>.

operatörleri kategorileri dahilinde değerlendirme niyeti olduğunu söylemek mümkündür.

Anayasa Konseyi, Fransız kanun koyucunun, yolcu bulmak için kamuya açık yollarda durma ve dolaşımdan oluşan faaliyet ile önceden rezervasyona dayalı olarak insanları toplu olarak taşıma faaliyetini birbirinden ayırdığına dikkat çekmiştir. Bu nedenle ilk kategorideki faaliyetleri, hizmetleri kendine özgü bir düzenleyici çerçeveye dayanan geleneksel taksilere; ikinci kategorideki hizmetleri ise sadece geleneksel taksiler yerine diğer mesleklere, özellikle şoförlü ulaşım aracı kullanıcılığına ayırdığını yorumlamak mümkündür.

Aşağıdaki paragraflarda, Anayasa'ya uygunluğu tartışılan Ulaştırma Kanunu'nun her bir İhtilaflı Hüküm sonuçları da dikkate alınarak değerlendirilecektir.

2.1. Madde L. 3120-2 ve Önceden Ayarlanmış Şoförlerin Kamuya Açık Yollarda Dolaşırken Konumlarını ve Uygunluklarını Bir Harita Üzerinde Gösterme Yasağının Anayasa'ya Uygunluğu

Anayasa Konseyinin dikkatine sunulan ilk İhtilaflı Hüküm, Fransız Ulaştırma Kanunu'nun L.3120-2 maddesinin III. paragrafıdır³¹³:

“L.3120-1 maddesinde sayılan hizmetleri yapanlara ve buna başvuran araçlara [Önceden ayarlanmış şoförler]: (1) Yolcuyu, bu maddenin 1/II'sinde belirtilen çekinceden önce, kullanılan araçtan bağımsız olarak, ruhsat veya L.3121-1 maddesinde belirtilen duraklama yetkisi olmadan aracın bulunduğu yer veya uygunluk durumu hakkında bilgilendirmek.; (2) bu maddenin II. fıkrasının 1° bendinde belirtilen koşullara aykırı olarak belirli pazarlama stratejileri ile potansiyel müşterileri hedeflemek; (3) Aynı 1°'de belirtilen şartlara aykırı olarak taşıma hizmeti almak üzere satış veya promosyon teklifinde bulunmak”.

³¹³ Söz konusu maddeye orijinal dilinde erişmek için bkz. <[84](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033745346#:~:text=%2DLes%20v%C3%A9hicules%20qui%20effectuent%20les,mentionn%C3%A9%20%C3%A0%20l'article%20L.>https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033745346#:~:text=%2DLes%20v%C3%A9hicules%20qui%20effectuent%20les,mentionn%C3%A9%20%C3%A0%20l'article%20L.>.</p></div><div data-bbox=)

Uber (Davacı), önceden ayarlanmış şoförlerin, yani potansiyel olarak Uber sürücülerini içerebilecek kategorinin ve araçlarının, bir aracın halka açık caddedeki konumu ve uygunluğuna ilişkin yolcuların bilgilendirilmesini yasaklamanın Anayasa'da yer alan girişim özgürlüğüne ve kanun önünde eşitlik ilkesine aykırı olduğu ve mülkiyet hakkına saldırı niteliğinde olduğu için İhtilafı Hüküm olduğunu iddia etmiştir.

Anayasa Konseyi, Uber'in talebine karşı olarak, aşağıdaki argümanlarla Ulaştırma Kanunu'nun L.3120-2 maddesinin III. paragrafının Anayasa'ya uygun olduğunu beyan etmiştir.

2.1.1. Anayasal Girişim Özgürlüğü İlkesinin İhlal Edildiği İddiası

Anayasa Konseyi, Anayasal bir hak olan girişim özgürlüğü ilkesinin ihlaline ilişkin iddiayı, Fransız kanun koyucunun, durakta bekleme yetkisine sahip olmayan bir hizmet sağlayıcının, bulunduğu yer ve uygunluğu hakkında yolculara bilgi vermesine izin verilmesinin, yasal olarak yalnızca kendilerine ayrılmış olan ve kamuya açık yollarda durup dolaşarak onlara ulaşım hizmeti sağlamak için müşteri arayan taksi faaliyetinin yerine getirmesine zarar verebileceği ihtimaline dikkat çekerek reddetmiştir.

Konsey'in görüşüne göre, Fransız kanun koyucu, İhtilafı Hükümü benimseyerek kamu düzenini sağlamayı ve orantılı bir yasak getirerek taksilerin yasal tekeli garanti altına almayı amaçlamıştır. Söz konusu madde, Konsey'in görüşüne göre ayrımcı nitelikte değildir:

“Ulaştırma Kanunu'nun L.3121-11. maddesi uyarınca yerleştirme yetkilerine göre kendilerine tahsis edilen durağın dışında bulunan taksiler için de geçerlidir”.³¹⁴

Konseye göre, İhtilafı Hüküm, uygulama kapsamına giren hizmet sağlayıcıların, araçlarının kamuya açık yollarda bulunmamaları halinde, potansiyel müşterilerine gerek konum gerekse uygunluk durumlarını bildirmelerine veya araçlarını

³¹⁴

Conseil Constitutionnel, Décision n° 2015-468/469/472 QPC.

bilgilendirmelerine ve potansiyel müşterileri ön rezervasyon ile talep edilen aracın gelişi arasındaki bekleme süresi hakkında bilgilendirmelerine engel değildir.

2.1.2. Anayasa'nın Kanun Önünde Eşitlik İlkesinin İhlal Edildiği İddiası

Anayasa Konseyi, Anayasa'nın kanun önünde eşitlik ilkesinin ihlal edildiği iddiasını, ruhsatlarına göre kendilerine ayrılmış olan alanda faaliyet gösteren taksi şoförleri ile bireysel taşımacılık faaliyetinde bulunan önceden ayarlanmış şoför olarak tanımlayabileceğimiz diğer kimseler arasında İhtilaflı Hükümlerden kaynaklanan farklı muamelenin kamu düzenini sağlama amacıyla gerçekleştirildiğine dayanarak reddetmiştir.³¹⁵

2.1.3. Uber'in Ücretsiz Kullanım Hakkını Engellediği için Anayasal Olarak Korunan Mülkiyet Haklarının İhlal Edildiği İddiası

Anayasa Konseyi, Uber'in ücretsiz kullanım hakkına zarar verdiği için Anayasal olarak korunan mülkiyet haklarının ihlal edildiği iddiasını da İhtilaflı Hükümlerin “*bu teknolojilerin sahiplerini haklarından mahrum etme veya haklarını kullanma koşullarına haksız yere zarar verme amacı veya etkisi yoktur.*” ifadesiyle mülkiyet hakkını engellemediğini belirterek reddetmiştir.³¹⁶

2.2. L. 3122-2 Maddesi ve Uzaklık Yerine Sadece Seyahat Süresine Göre Fiyat Belirleme Yükümlülüğünün Teşebbüs Serbestisi İlkesinin İhlali Nedeniyle Anayasa'ya Aykırılığı

İkinci İhtilaflı Hüküm, madde 3122-2'dir:

“L. 3120-1 maddesinin II. Fıkrasının 1. satırında belirtilen ön çekince anında belirlenen ifanın toplam bedeli de dahil olmak üzere L. 3122-1 maddesinde belirtilen koşullar, her halükârda sadece borcun ifa süresine göre hesaplanır. Ücret Tüketici

³¹⁵ Conseil Constitutionnel, Décision n° 2015-468/469/472 QPC.

³¹⁶ Conseil Constitutionnel, Décision n° 2015-468/469/472 QPC.

*Kanunu'nun L. 113-3-1 maddesi hükmüne göre ifanın tamamlanmasından sonra kısmen veya tamamen belirlenebilir”.*³¹⁷

Davacılar, önceden ayarlanmış şoförler ve onların araçları tarafından uygulanan ücretleri belirlemek için belirli usuller getiren İhtilaflı Hüküm, girişim özgürlüklerine zarar verdiğini ileri sürmüşlerdir. Ayrıca, önceden ayarlanmış şoförler ve araçlarının, taksiler ve diğer iki veya üç tekerlekli motorlu taşıtlar tarafından kullanılan saatlik-kilometrelik bir tarife mekanizmasını kullanmasının engellenmesinin, aynı faaliyeti gerçekleştiren taraflar arasında uygulama farklılığına yol açacağını ve bu durumun da Anayasa tarafından korunan kanun önünde eşitlik ilkesine aykırı olduğunu belirtmişlerdir.

Anayasa Konseyi, ön rezervasyon anında önceden ayarlanmış şoförler ve araçlarına ödenmesi gereken ücret miktarının belirlenmesine ilişkin belirli usullerin uygulanmasının engellenmesinde, İhtilaflı Hüküm ihlal edildiğini belirterek söz konusu yasağın herhangi bir kamu yararı ile gerekçelendirilmeyeceğine ve girişim özgürlüğünün engellediğine karar vermiştir. Bu doğrultuda, ikinci iddia olan kanun önünde eşitlik ilkesinin ihlal edildiği iddiasını incelemeye gerek görmeden Ulaştırma Kanunu'nun L. 3122-2 maddesinin Anayasa'ya aykırı olduğu belirtilmiştir.

2.3. Madde L.3122-9 ve Önceden Ayarlanmış Şoförlerin Talep Edilen Ulaşım Hizmetini Tamamladıktan Sonra Tekrar Bekleme Yerine Gelme Yükümlülüğünün (return-to-garage rule) Anayasa'ya Uygunluğu

Üçüncü ve son İhtilaflı Hüküm, Ulaştırma Kanunu'nun L. 3122-9 maddesidir:

“Ön rezervasyon yoluyla talep edilen ifa tamamlandıktan sonra, önceden bir şoförle kiralanan aracın işletmecileri, bir ön anlaşma veya nihai müşteri ile akdedilmiş bir

³¹⁷ Maddenin orijinal dilindeki hali için bkz. <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000029532190>.

sözleşme ile gerekçelendirilmedikçe o aracın kullanıcısının yerleşim yerine veya yetkilendirildiği yere geri gelmekle yükümlüdür.”³¹⁸

Uber, bu düzenlemelerin önceden ayarlanmış şoförler ve araçları tarafından yürütülen faaliyetin usullerine getirdiği kısıtlamaların, girişim ve hareket özgürlüğü ilkesine aykırı olduğunu iddia etti. Uber ayrıca, şoförlü araç kullanan işletmeler ile ön çekinceye dayalı bireysel insan taşıma faaliyetinde bulunan diğer kişiler arasında ortaya çıkan farklı uygulamaların Anayasa'nın eşitlik ilkesine aykırı olduğunu da ileri sürmüştür.

Anayasa Konseyi, aşağıdaki paragraflarda incelenecek argümanlara dayanarak Anayasa'nın eşitlik ilkesine aykırılık iddiasını reddetmiştir.

2.3.1. Teşebbüs Hürriyeti ve Seyahat Hürriyetinin İhlali İddiası

Konseye göre, Fransız Kanun Koyucu, önceden ayarlanmış şoförleri, talep edilen ifayı yerine getirdikten sonra, kuruldukları yere veya izin verilen görev yerine geri dönmeye mecbur ederek, onların girişim serbestliğini sınırlamıştır. Bu sınırlama, aslında müşteriyle yapılan bir ön anlaşma veya nihai sözleşme bulunmasına göre getirilmektedir. Bununla birlikte, bu tür bir sınırlama, Kanun Koyucu tarafından gözetilen özellikle halka açık yollarda kamu düzeninin sağlanması kapsamında gerekçelendirilmiştir.

Yukarıdakilerin ışığında, Anayasa Konseyi, kamu düzenini sağlama amacına atıfta bulunarak, İhtilaflı Hükmün teşebbüs özgürlüğünü orantısız bir şekilde sınırlamadığını belirtmiş ve Uber'in ilgili İhtilaflı Hükmün teşebbüs hürriyeti ve seyahat hürriyetini kısıtladığına ilişkin iddialarını reddetmiştir.

2.3.2. Kanun Önünde Eşitlik İlkesine Aykırılık İddiası

³¹⁸ Maddenin orijinal dili (Fr.) için bkz. <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000029529985#:~:text=D%C3%A8s%20l'ach%C3%A8vement%20de%20la,o%C3%B9%20le%20stationnement%20est%20autoris%C3%A9%2C>.

Anayasa Konseyi, eşitlik ilkesinin, insanların iki veya üç tekerlekli araçlarla toplu taşıma faaliyetinin, önceden ayarlanmış şoförler ve onların araçları dahil olmak üzere otomobillerle toplu taşıma için geçerli olan aynı düzenlemelere tabi olması gerektiğini dayatmadığını belirtmiştir. Buna ek olarak, oto-taşıtlarla ön rezervasyona dayalı bireysel ulaşım faaliyetinin sadece taksilerle yapılamayacağını, aynı zamanda bu faaliyet açısından farklı bir durumda olmayan önceden ayarlanmış şoförler tarafından da yapılabileceğini kabul etmiştir. Sonuç olarak, Fransız Kanun Koyucunun, yalnızca önceden ayarlanmış şoförlerin yolculuk bittikten sonra yerleşim yerlerine veya durmaya izin verilen yere geri gelme yükümlülüğünü vererek, taksilere ve sürücülü ulaşım araçlarına farklı davrandığı kabul edilmiştir.

Ancak bu farklılaştırma Konsey tarafından kamu düzenini sağlama amaçları ışığında haklı ve orantılı olduğu değerlendirilmiştir. Zira Konseye göre aslında taksiler kendilerine tahsis edilen yerlerin dışında bulunduklarında bu uygulama taksilere de uygulanmaktadır. Bu doğrultuda Uber'in İhtilaflı Hüküm iddiası reddedilmiştir.

Uber, Anayasa'ya aykırı olduğu iddiasıyla söz konusu İhtilaflı Hükmü ayrıca Yargıtay'ın Ticaret Odasına da taşımış olup aynı temyiz mahkemesinin daha önce almış olduğu 23 Haziran 2015 tarihli 699 sayılı karar³¹⁹ nedeniyle ilgili başvurusu tekrar eden başvuru olarak değerlendirilerek reddedilmiş³²⁰ ve Anayasa Konseyinde tekrar görüşülmemiştir.

Ancak Yargıtay aynı kararla, Uber tarafından ileri sürülen aşağıdaki iddiaya istinaden Ulaştırma Kanunu'nun L.3124-13 maddesinin Anayasa'ya uygunluğu konusunda Anayasa Konseyi'ne bir ön soru yöneltmiştir:

³¹⁹ Kararın tamamı için bkz. (Fr.) Cour de Cassation, Commercial Chamber 23 Haziran 2015 <<https://www.courdecassation.fr/decision/61372949cd580146774355a6>>.

³²⁰ Ulaştırma Kanunu'nun L. 3122-9 maddesinin Anayasa'ya uygunluğuna ilişkin ön soru üzerine Mahkeme şunları belirtmiştir: *"Uber France ve Uber BV işletmelerinin itiraz ettiği hükmün davaya uygulanabileceği göz önüne alındığında, itiraz edilen düzenlemenin 22 Mayıs 2015 tarihinde Conseil Constitutionnel tarafından verilen 2015-468/469/472 sayılı kararda -çekinceli olarak- Anayasa ile tutarlı olduğu beyan edilmiştir. Bu doğrultuda kanunda veya olgularda herhangi bir değişiklik yeniden incelemeyi haklı kılacak şekilde ortaya çıkmamıştır"*. Bkz. <https://www.conseil-constitutionnel.fr/en/decision/2015/2015468_469_472QPC.htm>; Francesco Martucci, Concurrences, QPC: Le Conseil Constitutionnel Déclare Conforme à la Constitution L'incrimination de la Mise en Relation de Clients avec des Conducteurs Non Professionnels (Uber France), <<https://www.concurrences.com/fr/review/issues/no-4-2015/chroniques/QPC-Le-Conseil-constitutionnel-76560>>.

2. Ulaştırma Kanunu'nun L. 3124-13. maddesinin ilk satırının düzenlemelerinde yer verilen, müşterilerle ulaşım sağlayan kimseleri birbirine ulaştıran kişilere iki yıl hapis cezası ve 300.000 Euroya kadar cezai yaptırım uygulanmasının bu kitabın I. başlığının II. bölümü uyarınca 10'dan az koltuğu olan araçlarla ücretli olarak halka açık yollarda insan taşıma faaliyetleri gerçekleştiren operatörler veya taksiler için uygulanmamasının Anayasa'nın güvence altına aldığı hak ve hürriyetlere ve daha doğrusu teşebbüs hürriyetine, Anayasa'nın 34. maddesine ve kamu görevlerinde eşitlik ilkesine, suç ve yaptırımlarda kanunilik ilkesine ve yaptırımlarda ölçülülük ilkesine uygun mudur? ”³²¹

Yargıtay, bu maddenin, önceden ayarlanmış şoförler ve onların aracıları olarak tanımladığımız kişilerle yolcular arasında bir bağlantı sistemi kurma gerçeğine iki yıl hapis ve 300.000 avroluk bir yaptırıma ilişkin olmasının, aynı maddenin ne işletmelerin kamuya açık yollarda ara sıra ulaşım hizmeti vermesine ne de taksilere aynı yaptırımları getirmiyor olmasının Anayasa'ya, özellikle eşitlik ilkesine aykırı olduğunu belirtmiştir. Sonuç olarak, Yargıtay tarafından söz konusu maddenin uygulanabilirliği açısından Anayasa Konseyi'ne atıfta bulunulması haklı bulunmuştur.

4.3 ABD Örneği

4.3.1 Uygulanabilir Yasal Çerçeve ve Mahkeme Kararları

(i) **California Kamu Hizmetleri Komisyonu Kararı ve Yeni Bir Kategorinin Tanımlanması: “Ulaştırma Ağı Şirketleri” (Transportation Network Companies (TNC))**

Uber'in sunduğu hizmetin dünya çapındaki tanımlamaları arasında çıkan farklılıklar içinde dikkat çeken bir tanımlama da Uber'in ABD'deki Kaliforniya Eyalet Hukuku kapsamında düzenlenen T&Cs (Terms and Conditions “Hüküm ve Koşullar”)’ında sağlanan tanımdır. Bu tanıma göre Uber hizmetleri:

³²¹ Sorunun orijinal (Fr.) dilindeki hali için bkz. 23 juin 2015 Cour de cassation Pourvoi n° 15-40.012, Chambre commerciale financière et économique, 23 Haziran 2015 <<https://www.courdecassation.fr/decision/61372949cd580146774355a6>>.

"Hizmetler kapsamında sağlanan Uber mobil uygulamalarının veya internet sitelerinin (her biri bir "Uygulama" olmak üzere) kullanıcılarının, bu tür hizmetlerin üçüncü taraf sağlayıcılarıyla ulaşım ve/veya lojistik hizmetleri düzenlemesini ve planlamasını sağlayan bir teknoloji platformunu oluşturur".³²²

Uber, "teknoloji platformu" tanımını yalnızca ABD'de faaliyetleri kapsamında kullanmaktadır. Bu durumun esas sebebinin Kaliforniya Eyaleti Kamu Hizmetleri Komisyonu ("CPUC" veya "Komisyon") tarafından verilen kararla ilgili olduğu düşünülmektedir. Söz konusu karar CPUC'un 13-09-045 numaralı, 19 Eylül 2013 tarihli ve "Ulaştırma sektörüne yeni girişlere izin verirken kamu güvenliğini korumak adına kural ve düzenlemeleri kabul eden karar" başlıklı kararıdır (bundan böyle "CPUC Kararı" olarak anılacaktır).³²³

CPUC Kararında, Uber, bir "Ulaşım Ağı Şirketi" (Transportation Network Company "TNC") olarak tanımlanmıştır:

"Kaliforniya'da faaliyet gösteren bir şirket, ortaklık, tek mal sahibi veya başka bir biçimde, yolcuları kişisel araçlarını kullanarak sürücülere bağlamak için çevrimiçi etkinleştirilmiş bir uygulama (uygulama) veya platform kullanarak fayda sağlamak için önceden ayarlanmış ulaşım hizmetleri sunan bir kuruluş"³²⁴

Kararda ayrıca TNC'lerin hizmet verebilmesi için uymaları gereken bazı gereksinimler de belirlenmiştir. CPUC, her bir sürücü için sabıka kaydı kontrolleri yapmak adına bireysel sürücüler yerine her bir TNC'nin Komisyon'dan izin almasını şart koşmuştur.³²⁵ Ek olarak bir sürücü eğitim programının kurulması, uyuşturucu ve

³²² Uber B.V., Terms and Conditions, 25 Kasım 2021 <<https://www.uber.com/legal/de/document/?country=south-africa&lang=en&name=general-terms-of-use>>.

³²³ Public Utilities Commission of the State of California, "Decision Adopting Rules and Regulations to Protect Public Safety While Allowing New Entrants to the Transportation Industry", 13-09-045, <<https://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K192/77192335.PDF>>.

³²⁴ Public Utilities Commission of the State of California, 13-09-045, 65.

³²⁵ California Public Utilities Commission, Transportation Network Company (TNC) Application Form <<https://www.cpuc.ca.gov/regulatory-services/licensing/transportation-licensing-and-analysis-branch/transportation-network-companies/transportation-network-company-tnc-application-form>>; Dosen, Rosolen 26.

alkole karşı sıfır tolerans politikasının uygulanması³²⁶ ve sürücüler için Komisyonun web sitesinde yayımlanması gereken ve sona erme tarihini de açıkça içeren bir sigorta yapılmasını gerektiren TNC lisansına³²⁷ da yer verilmiştir.

CPUC ayrıca TNC'ler tarafından sağlanan hizmetin doğasına ilişkin açıklamalara da yer vermiştir:

*“Son olarak Komisyon, TNC'lerin gelişmekte olan bir endüstri olduğunun farkındadır. Bununla birlikte, getirilen yenilikler, özellikle burada olduğu gibi, sağlanan temel hizmetin (halka açık yollarda yolcu taşımacılığının) üçüncü şahıslar ve mülk için güvenlik etkileri olduğu durumlarda, Komisyonun kamu güvenliğini koruma yükümlülüğünü değiştirmez. Komisyon, hızlı teknolojik değişim karşısında kamu güvenliğini koruma yeteneğine aşinadır ve bundan emindir.”*³²⁸

Yukarıdakilere ek olarak Komisyon, “Ulaşım Ağı Şirketleri ve Başvuru Sahipleri için Temel Bilgiler (*“Basic Information for Transportation Network Companies and Applicants”*) adlı bir belgede, TNC ve taksiler arasındaki farkı, gelecekteki potansiyel TNC'lere veya sürücülere yönelik net terimlerle açıklamıştır:

“Yukarıdaki bilgilere dayanarak, charter taşıyıcı/TNC ile taksi arasında çok az fark var veya hiç fark yok gibi görünebilir. Aslında, ikisi ayrı ve farklı ulaşım türleridir. Bir charter-parti taşıyıcısı/TNC, taksi olarak faaliyet gösteremez veya taksi hizmeti verdiğini gösterecek şekilde reklam yapamaz. Taksiler, şehirler ve ilçeler tarafından lisanslanır ve düzenlenirken, charter-parti taşıyıcıları/TNC'ler, Kamu Hizmetleri Kanunu ve CPUC düzenlemelerine tabi olarak, CPUC'nin yetkisi altında çalışır. Taksilerin sayaçları ve tepe lambaları vardır; charter-parti/TNC araçlarında ikisi de yoktur. En önemli operasyonel fark, TNC taşımacılığının önceden düzenlenmesi gerektiğidir. Taksiler "kaldırım kenarında" ulaşım sağlayabilir, yani bir müşteri

³²⁶ California Public Utilities Commission, Transportation Network Company (TNC) Application Form.

³²⁷ California Public Utilities Commission, Insurance Requirements for TNCs <<https://www.cpuc.ca.gov/regulatory-services/licensing/transportation-licensing-and-analysis-branch/transportation-network-companies/tnc-insurance-requirements>>.

³²⁸ Anthony Ha, Techcrunch, “California Regulator Passes First Ridesharing Rules, A Big Win For Lyft, SideCar, And Uber”, 19 Eylül 2013 <<https://techcrunch.com/2013/09/19/cpuc-ridesharing-regulations/>>; Lubian 39.

sadece kaldırımdan bir taksi çağırarak taksi ulaşımını ayarlayabilir. Çarter parti taşıyıcıları/TNC tarafından gerçekleştirilen tüm taşımalar önceden ayarlanmalı ve sürücünün yolculuk boyunca her zaman yanında tamamlanmış bir irsaliyesi olmalıdır”³²⁹

Bu sonuçlara, 20 Aralık 2012'de yürürlüğe giren Uber ve diğer TNC'lere ilişkin ve TNC hizmetlerinin kamu güvenliğini etkileyip etkilemediğini ve nasıl etkileyeceğini belirlemeyi amaçlayan Rulemaking³³⁰ (kural koyma) adı verilen bir prosedürden sonra CPUC tarafından ulaşılmıştır. Komisyonun hedefleri en başından beri açıkça ifade edilmiştir:

“Kamu güvenliğini korumak ve yenilikçileri Kaliforniyalıların hayatlarını iyileştirmek için teknolojiyi kullanmaya teşvik etmek için bu süreci başlatıyoruz. Bu kural koymanın amacı, tüketicilerin istediği yenilikleri ve yeni hizmetlerin sağlanmasını engellemek değil, daha çok kamu güvenliği risklerini değerlendirmek ve bu iş modellerinin işleyişinde kamu güvenliğinin tehlikeye atılmamasını sağlamaktır. Komisyon, düzenlemenin bir engel oluşturmamasını, ancak halkın korunması için güvenilebileceği bir güvenlik ağı olmaya devam etmesini sağlamak için tüm ilgili tarafları bu işlemlere katılmaya davet etmiştir.”³³¹

Bu kural koyma ile Uber gibi işletmelere CPUC'nin mevcut yargı yetkisinin nasıl uygulanması gerektiği, ulaşım hizmetlerinin düzenlenmesi için bu yeni yöntemlerin tüketicinin korunması ve güvenlik üzerindeki etkileri, yeni ulaşım iş modellerinin uzun

³²⁹ State of California Public Utilities Commission, Transportation License Section, “Basic Information for Transportation Network Companies and Applicants”, s. 5 <https://www.cpuc.ca.gov/-/media/cpuc-website/files/uploadedfiles/cpuc_public_website/content/licensing/transportation_network_companies/basicinformationfortnecs.pdf>.

³³⁰ ABD'nin idare hukuku kapsamında, kural koyma (rulemaking), yürütme organlarının ve bağımsız kurumların düzenlemeler oluşturmak veya yayımlamak için geçtiği bir süreçtir. Genel olarak, düzenleyiciler önce tüzükler çıkararak geniş politika yetkileri belirler ve daha sonra ara kurumlar, politikaya ilişkin ayrıntılı bilimsel ve diğer uzmanlık türlerini getirerek daha ayrıntılı düzenlemeler oluşturur. Kural koyma sürecinden kaynaklanması gereken yeni düzenlemelerin potansiyel olarak etkilendiği sektörlerde faaliyet gösteren büyük şirketlerden, ilgili komisyon tarafından belgeler, görüşler sunarak veya doğrudan kuruluşla etkileşimde bulunarak kural koymaya ilişkin görüş istenmesi alışılmadık bir durum değildir. Söz konusu davada, Uber ve Haxi veya Lyft gibi aynı iş modelini benimseyen diğer şirketler, işlemlere doğrudan katılmıştır.

³³¹ Before Public Utilities Commission of the State of California, Order Instituting Rulemaking on Regulations Relating to Passenger Carriers, Ridesharing, and New Online-Enabled Transportation Services, “Order Instituting Rulemaking”, CPSD/jmc, 27 Aralık 2012 <<http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M036/K204/36204017.PDF>>.

süredir devam eden araç paylaşımı biçimlerinden farklı olup olmadığı ve nasıl farklılaştığı ve yeni ulaşım iş modellerinin sigorta üzerindeki potansiyel etkisi gibi çeşitli konular değerlendirilmiştir.

Sıradaki bölümde, özellikle Kaliforniya'daki kural koyucular ile TNC'ler arasında en çok tartışılan hususların devreye girdiği ve söz konusu hususların her iki tarafça da etkin bir şekilde değerlendirildiği bazı CPUC kararlarının sonuçlarını ele alınacaktır.

1) Uber'in Yalnızca Bilgi Sağlayıcı Olduğu İddiasına Karşı Komisyonun Yargı Yetkisi Beyanı

Kural Koymanın (rulemaking) en başından beri Uber, Kamu Hizmetleri Yasası (Public Utilities Code “PU Yasası”) paragraf 5351³³² vd. kapsamında bir çarter-parti taşıyıcısı olarak değil, bir uygulama olarak değerlendirilmeleri gerektiğini savunarak CPUC'nin yargı yetkisine meydan okumuştur.

Aynı iş modeline sahip diğer araç paylaşım şirketleri de Komisyon'un yargı yetkisine benzer itirazlarda bulunmuşlardır. Bu şirketler arasında özellikle SideCar³³³, çarter-parti taşıyıcısı veya bir ulaşım hizmeti olmadığını savunmuş ve bunun yerine hizmetlerinin:

*"Muaf tutulan araç paylaşımını kolaylaştıran bir platform olması sebebiyle, PU Yasası paragraf 5353(f) ve (h) uyarınca Komisyon yargı yetkisinden muaf olması gereken teknoloji platformu" tanımı doğrultusunda değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir.*³³⁴

CPUC Kararı sırasında, üç farklı yolcu taşımacılığı şekli tanınmış ve düzenlenmiştir: (i) şehirler ve/veya ilçeler tarafından düzenlenen taksi hizmetleri; (ii) çarter-parti

³³² Casetext, California Codes, “Cal. Pub. Util. Code §5351”, <<https://casetext.com/statute/california-codes/california-public-utilities-code/division-2-regulation-of-related-businesses-by-the-public-utilities-commission/chapter-8-charter-party-carriers-of-passengers/article-1-general-provisions-and-definitions/section-5351-title-of-chapter>>.

³³³ Uber'in rakibi olarak 2011 yılında ABD'de piyasaya çıkan işletmeler arası (B2B) hizmet veren SideCar platformu 2015 yılında Uber ve Lyft ile rekabet edemediği gerekçesiyle faaliyetlerine son vermiştir. Bkz. Failory, SideCar <<https://www.failory.com/cemetery/sidecar>>.

³³⁴ Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision Adopting Rules and Regulations to Protect Public Safety While Allowing New Entrants to the Transportation Industry, Decision 13-09-045, 10, 19 Eylül 2013 <<https://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K192/77192335.PDF>>.

taşıyıcı hizmetleri ve (iii) yolcu kademesindeki şirketler. CPUC, hizmetleri Uber, Lyft ve SideCar gibi şirketlerle benzer olan ve TNC'ler olarak anılan şirketlerin sunduğu hizmetlere ilişkin yaptığı açıklamada:

*"...söz konusu şirketlerin sunduğu hizmetler taksiler veya limuzinlerle ilgili geleneksel anlayışlara tam olarak uymuyor, ancak bu, Komisyon'un ulaşım endüstrisindeki kamu güvenliğine yönelik sorumluluğunun göz ardı edilmesi ve/veya tek tek şirketlere veya kontrol için pazar yerine bırakılması gerektiği anlamına gelmiyor."*³³⁵ demiştir.

Ancak CPUC, Uber'in ve benzer faaliyetlerde bulunan diğer TNC'lerin ulaşım endüstrisinin bir parçası olmaktan ziyade akıllı telefonlardaki bir uygulamadan başka bir şey olmadığı iddiasını reddetmiştir. Komisyon bu durumu Panel kararında izah etmiştir:

*"Ulaşım hizmetinin sunulması, farklı yollarla da olsa temelde bir limuzin veya bir servis şirketinin hizmetleriyle aynı işlevi yerine getirmektedir. Buna göre UBER, charter-parti taşıyıcılar üzerindeki Komisyon yetkisinden muaf değildir."*³³⁶

Uber, CPUC'nin bu görüşüne karşı çıkarak 1996 Federal Telekomünikasyon Yasası'nın (FTA) "telekomünikasyon" ve "bilgi hizmetleri" arasında ayrım yaptığını ve bu doğrultuda Federal İletişim Komisyonu'nun "temel" hizmetlerin "gelişmiş" hizmetlerden farklı şekilde ele alınması gerektiği yönündeki tespitini kanunlaştırdığını ileri sürmüştür.³³⁷ Uber'e göre, Uber'in mobil uygulaması, Üçüncü Şahıs Bağımsız Hizmet Sağlayıcılar olarak tanımladıkları Uber Sürücüleri tarafından gerçekleştirilen ulaşım ile ilgisi olmayan ve İnternet Üzerinden Ses Protokolü (VoIP) veya İnternet Protokolü (IP) özellikli bir hizmet olması nedeniyle, 2012'de çıkarılan 1161 numaralı Senato Yasa Tasarısıyla, PU Yasasının iletişimle ilgili 239. paragrafı eklenmiş ve 710. paragraf yeniden düzenlenmiştir.³³⁸ Bu düzenlemeye göre paragraf 239 ve 710

³³⁵ Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 12.

³³⁶ Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 12.

³³⁷ Uber'in referans verdiği Vonage davasında Federal İletişim Komisyonu, VoIP hizmetinin tamamen eyaletler arası bir hizmet olduğu ve eyalet yargısına tabi olmadığı sonucuna varmıştır. Bkz. Federal Communications Commission, FCC 04-267, 12 Kasım 2004 <<https://docs.fcc.gov/public/attachments/FCC-04-267A1.pdf>>.

³³⁸ California Legislative Information, SB-1161 Communications: Voice over Internet Protocol and Internet Protocol enabled communications service, 28 Eylül 2012 <https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201120120SB1161>.

uyarınca Komisyonun VoIP veya IP özellikli hizmetler üzerinde "herhangi bir düzenleyici yargı yetkisini kullanmasını" yasaklandığını belirtmiştir.

Komisyon, aşağıdaki ifadelerle Uber'in tüm savunma ve argümanlarını reddetmiştir: *"UBER'in alıntı yaptığı hususlar konunun dışındadır, çünkü belirtilen yönetmelik veya emsallerin hiçbiri bu Komisyonun halka açık karayollarında yolcu taşımacılığını düzenlemesini engellemez. Spesifik olarak, TNC'lerin yalnızca IP etkin hizmet sağlayıcıları olduğu ve bu nedenle yargı alanımızdan muaf olduğu iddiasını reddediyoruz. Bu argümanı olgusal ve yasal olarak kusurlu buluyoruz ve bu nedenle bilgilerin iletilme yönteminin veya ulaşım hizmetinin düzenlenmesinin sunulan ulaşım hizmetinin temel yapısını değiştirdiğini kabul etmiyoruz."*³³⁹

Komisyon görüşünün devamında:

*"İlk olarak, Komisyon, yolcuları sürücülerle buluşturmak için kullanılan akıllı telefon uygulamasına düzenlemeler getirecek kurallar çıkarmaya çalışmamaktadır. Bunun yerine Komisyon, ulaşım hizmetinin kendisini yönetecek kuralları ilan etmektedir. İkinci olarak, ulaşım hizmetini kolaylaştırmak için bir akıllı telefon uygulamasının kullanılması nedeniyle bu Komisyonun ulaşım hizmetleri üzerindeki yetkisini kaybettiğine inanmıyoruz. Uber'in Kaliforniya'da veya federal yasada atıfta bulunduğu hiçbir şey, buradaki gerçeklere dayalı olarak bu sonucu zorunlu kılmaz."*³⁴⁰ demiştir.

2) Komisyonun, Uber'in Google Güç Ölçer (Google Power Meter) ile Olan Benzerliğini İleri Sürmesine İtiraz Etmesi ve Uber'in Hizmet Sağlayıcı Niteliğini Açıklaması

CPUC'nin görüşlerine yanıt olarak Uber, 19 Ağustos 2013 tarihli yorumlarında, kendisini Google'ın bir uygulaması olan "Google.org" aracılığıyla tüketicilerin evlerindeki elektrik tüketimini takip etmelerine yardımcı olan bir yazılım projesi olan Google Power Meter³⁴¹ ile karşılaştırarak tartışmasını sürdürmüştür. Temel olarak

³³⁹ Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 13.

³⁴⁰ Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 13.

³⁴¹ Google Güç Ölçer, bir elektrik tüketicisinin elektronik kullanımını görmesine olanak tanıyan ve enerji tasarrufu yapmanın yollarını belirlemeye yardımcı olan bir araçtı. Google Power Meter tarafından görüntülenen veriler, müşterinin rızasıyla ve ücret ödmeden kurduğu bir ölçüm cihazı ile

Uber, aynı şekilde Google'ın böyle bir yazılım uygulaması geliştirerek bir enerji şirketi haline gelmediğini, Uber'in de Uber Uygulamasını geliştirerek bir ulaşım şirketi olamayacağını belirtmiştir.³⁴²

CPUC, Uber'in bu argümanına karşılık vermiş olduğu cevapta:

*"Uber ve Google Power Meter arasındaki en büyük fark, Uber'in müşteri ile şirket arasındaki finansal işlemleri kontrol etmesidir. Uber, müşteri den ücreti alır ve ardından bu parayı sürücüye kendi payından düşerek aktarır, Google Power Meter ise müşteriden herhangi bir para almaz. [...] Uber'in tek yaptığı, müşterilere yolculuk rezervasyonu yapmaları için bir yol vermeden ve ücreti kontrol etmeden veya ücretten pay almadan müşterilere mevcut arabaların haritalarını göstermekse, o zaman benzetme uygun olabilir."*³⁴³

Komisyon bu benzetme yerine, arama listeleri sağlamak için tasarlanmış bir uygulama ve yazılım platformu olan Google Arama (Google Search) ile Uber arasında bir benzerlik olabileceğini belirtmiştir. 2011 yılında Google, arama listelerinde sahte ilaç reklamlarına izin verdiği için 500 milyon ABD doları tutarında bir cezai ödeme yapmayı kabul etmiştir. Komisyona göre bu vakada, Google Arama, insanları zararlı, hileli ve kamu güvenliğini tehdit eden ürünlerle buluşturmaktaydı.³⁴⁴ Bu nedenle yasadışı uyuşturucu satan kişilerin sorumlu tutulmasının yanında, insanların yasadışı uyuşturuculara erişmesini sağlayan aracı yazılım platformunun (Google Arama) da hesap vermesi gerekmektedir. Komisyonun değerlendirmesi doğrultusunda, "artık araba servisi için bilinen bir markayı temsil ettiği" göz önüne alındığında, aynı şey Uber için de söylenebilecektir. Bu çerçevede, Uber'den araç talep eden bir yolcunun herhangi renk ve modeldeki normal bir arabaya denk gelmesinin beklenilmesi normaldir. Potansiyel müşteriler Uber'in kamuoyu nezdindeki bilindik ismi ve güvenilir imajı sebebiyle Uber'i daha çok tercih etmektedir. Bu durumla ilgili olarak CPUC'un cevabı aşağıdaki gibidir:

belirlenmiş olup Google araçtan başka bir gelir elde etmemiştir. Bkz. Google, Google PowerMeter API, <<https://sites.google.com/site/powermeterpartners/google-meter-api>>.

³⁴² Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 15.

³⁴³ Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 16.

³⁴⁴ Ryan Singel, Wired, Google to Pay Feds \$500 Million Fine for Rogue Pharma Ads – Report, 12 Mayıs 2011 <<https://www.wired.com/2011/05/google-rogue-pharmacies/>>.

“Uber, yalnızca adıyla bile bir tür araba servisi satmaktadır. Uber bu hizmetten kazanç sağladığından, sürücünün ihmalkâr olması veya Uber’in güvenlik önlemlerini uygulamaması durumunda da Uber sorumlu tutulmalıdır. Google, sahte reklamlara izin vermek ve aracılık etmekten nasıl sorumlu tutulduysa aynı şekilde Uber’in de sürücülerinin hareketlerinden sorumlu tutulması gerekmektedir.”³⁴⁵

3) Ücretlerin Önceden Düzenlenmiş Olarak Belirlenmesinin Uber’in Ulaşım Ağı Şirketi (TNC) Olarak Belirlenmesinin Üzerindeki Etkisi

Yolcuları cadde üzerinden alabilen taksilerin aksine, PU Yasası paragraf 5360.5³⁴⁶, charter parti taşıyıcılarının önceden belirlenmiş (pre-arranged) bir düzenekte çalışmasını gerektirir. CPUC, TNC'lerin de önceden ayarlanmış bir temelde çalıştığını tespit etmiştir. Kiralık araçların en az 15 dakika önceden ayarlanmasını gerektiren Washington İdari Kanununun³⁴⁷ aksine, PU Yasasının 5360.5 paragrafı “önceden ayarlanmış” kavramını tanımlamamaktadır. Bu doğrultuda, PU Yasası kapsamında TNC’ler için belirlenmiş bir süre sınırı bulunmamaktadır.

Komisyon, "önceden düzenlenmiş" ifadesinin, basit anlamda yorumlanması gerektiğini belirterek bir hizmetin önceden ayarlanması anlamına geldiğini savunmuştur. Bu yoruma göre, TNC'ler "önceden düzenlenme" gerekliliğini iki şekilde karşılamaktadır. İlk olarak bir yolcu yolculuk talebinde bulunmadan önce, ilgili uygulamayı indirmeli ve TNC hizmet sözleşmesini kabul etmelidir.³⁴⁸ Uber, hizmetinin açıklamasında *"önceden ayarlanan ulaşım talebinde bulunmak için Uber uygulamasını kullanan kişinin, eğer varsa, Uber uygulamasını kullanıp kullanmama konusunda tek takdir yetkisine sahip olduğunu"*³⁴⁹ belirtmiştir. İkinci olarak, yolcuların yolculuk gerçekleştirebilmek için mevcut konumlarını girmeleri ve varış bir noktasını önceden seçmeleri gerekmektedir. Bir TNC sürücüsü, yolcu araca binene

³⁴⁵ Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 16-17.

³⁴⁶ FindLaw.com, California Code, Public Utilities Code, PUC §5360.5 <<https://codes.findlaw.com/ca/public-utilities-code/puc-sect-5360-5.html>>.

³⁴⁷ Washington State Legislature, Title 308, Chapter 308-83, “Prearrangement” <<https://app.leg.wa.gov/WAC/default.aspx?cite=308-83-200&pdf=true>>.

³⁴⁸ Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 66.

³⁴⁹ Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 21.

kadar bilgi alışverişinin yapılmadığı bir taksi gibi cadde üzerinden el işaretiyle çağrılmamaktadır.

Önceden düzenlenme hususu tipik olarak bir irsaliye aracılığıyla yapılmaktadır. Standart nakliye şirketlerinin, her yolculuk için sürücünün adı, araç plaka numarası ve kiralamanın düzenlendiği tarih ve saat gibi benzeri bilgileri içeren bir irsaliye bulundurması gerekmektedir. Yasal mevzuat uyarınca, irsaliyeler elektronik formatta da tutulabilmektedir.³⁵⁰ Kaliforniya'daki geçerli yasa ve yönetmeliklere uymak için, tüm TNC sürücüleri, ön düzenlemenin kanıtı olarak TNC yazılım uygulamasında bir sürüşün eşleştirildiğini kanıtlayabilmelidir. Diğer bir deyişle, yazılım uygulamasındaki bilgiler elektronik irsaliyenin eşdeğeri sayılmalıdır.

Elektronik irsaliyenin işleyişiyle ilgili olarak, bir TNC ile standart nakliye şirketleri arasındaki temel farkın, bir TNC'nin, öncelikle belirli bir şirket için satın alınan limuzin gibi bir araç değil, binicileri kendi kişisel araçlarını kullanan sürücülere ticari amaçlı bağlamasıdır. Bu doğrultuda, bir TNC'nin kendi operasyonunda kullanılan araçlara veya kendi araç filosuna sahip olmasına izin verilmemektedir.

4) Araç Paylaşımı Muafiyetinin Ulaşım Ağı Şirketlerinin Yürüttüğü İşlere Uygulanmaması

Komisyon ayrıca, PU Yasası paragraf 5353(h)³⁵¹ muafiyeti doğrultusunda TNC'lerin iş modellerinin araç paylaşımı olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği ve araç paylaşımı olarak nitelendirilmemeleri halinde TNC'lere ilişkin uygun tanımın yapılması hususunda bu sektördeki şirketlerden yorum talebinde bulunmuştur.³⁵²

San Francisco merkezli bir taksi şirketi olan Luxor Cab, yasal araç paylaşımının, bir yolcunun sürücünün başka bir şekilde yapmayı planlamadığı bir yolculukta taşınması anlamına gelmediğini belirtmiştir. Luxor Cab'e göre yolculuklar isteğe bağlı olarak ve

³⁵⁰ Public Utilities Commission of the State of California, Safety and Enforcement Division, Resolution TL-19114, 19 Aralık 2013 <<https://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M083/K777/83777073.docx>>; Leginfo, Bill Analysis, Senate Energy, Utilities and Communications Committee, AB 838, 3 Temmuz 2012 <http://www.leginfo.ca.gov/pub/11-12/bill/asm/ab_0801-0850/ab_838_cfa_20120702_134028_sen_comm.html>.

³⁵¹ FindLaw.com, California Code, Public Utilities Code PUC §5353, <<https://codes.findlaw.com/ca/public-utilities-code/puc-sect-5353/>>.

³⁵² Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 39.

yolcunun istediği yere göre sunulmaktadır. Luxor Cab ayrıca, fiyatlama hususunun düzenlemelere uyum ihtiyacını gerektirmediğini, bunun yerine sunulan hizmetin niteliğinin belirleyici olması gerektiğini kaydetmiştir.³⁵³

1999'dan beri çevrimiçi yolculuk paylaşımı eşleştirme hizmeti sunan eRideShare, Komisyon tarafından önerilen kararın araç paylaşımı hizmetleri için mevcut yasal muafiyetleri geçersiz kılacağına dair endişelerini dile getirmiştir. Sonuç olarak, Komisyon'un akıllı telefon uygulamaları yoluyla sağlanan kâr amacı güden ulaşım hizmetlerine uyum sağlamak için Taşıt Kanunu (Vehicle Code) kapsamında araç paylaşımı tanımını değiştirmesi için hiçbir neden olmadığı belirtilmiştir.³⁵⁴

Öte yandan Lyft şirketi, Komisyonun PU Yasasını çok dar okuduğunu iddia etmiş ve Komisyona şunları açıkça kabul etmesini ve açıklığa kavuşturmasını tavsiye etmiştir: *"1) miktarı ne olursa olsun gönüllü bir bağış "ücret" teşkil etmez ve 2) "yalnızca sürücülerden gönüllü bağışlar alan ve araç paylaşım platformunu işleten şirketten başka hiçbir ücret almayan herhangi bir sürücünün birincil amacı" paragraf 5353(h)'de tanımlandığı gibi "kar" elde etmek değildir."*³⁵⁵

CPUC, TNC'lerin, Komisyon düzenlemesinden muaf tutan PU Yasası paragraf 5353(h) uyarınca araç paylaşımı muafiyeti için uygun olmadığını belirtmiştir:

"Kişilerin ev ve iş yerleri arasında olmak üzere veya iş ile ilgili ortak gezi amacı olan yolcuların, Taşıt Kanunu Bölüm 522'de tanımlandığı şekilde sürücü dahil oturma kapasitesi 15 veya daha az olan bir araçla, ortak kullanım amacıyla ve araç paylaşımı sürücünün başka bir amacına bağlı olduğunda muafiyet söz konusu olmaktadır. Bu muafiyet, sürücünün Komisyona bir yolcu taşıma şirketi için gerekli olan aynı miktarda ve aynı şekilde sorumluluk sigortası koruması bulundurduğuna ilişkin kanıt gösterebildiği ve Kaliforniya Otoyol Devriyesi Departmanı tarafından yapılan yıllık bir güvenlik denetiminden geçtiği takdirde oturma kapasitesi 15'ten fazla yolcu olan bir araç için de geçerli olacaktır. Sigorta başvurusuna, yetmiş beş dolarlık (75\$) bir kerelik başvuru ücreti eşlik edecektir. Bu kişilerin taşınmasındaki asıl amaç kar elde

³⁵³ Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 39.

³⁵⁴ Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 50.

³⁵⁵ Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 46.

etmek ise bu muafiyet uygulanmaz. Bu alt bölümde kullanıldığı şekliyle "kâr", Taşıt Kanunu'nun 668. Bölümünde tanımlandığı gibi, bir vanpool (paylaşımlı araç) aracına sahip olmak ve söz konusu aracı işletmek için yapılan fiili maliyetlerin karşılanmasını içermez".³⁵⁶

PU Yasası 5353(h), araç paylaşımı muafiyetine hak kazanmak için iki koşul sunmaktadır:

Bölüm 522'de tanımlandığı gibi, ev ve iş yerleri arasında veya işle ilgili ortak gezi amacı olan kişilerin, sürücü dahil 15 veya daha az yolcu kapasiteli bir araçla ortak kullanım amacıyla taşınması ve ilgili araç paylaşımının, sürücünün başka bir amacı için tesadüfi olduğunda muafiyet geçerlidir.³⁵⁷

Komisyon, TNC'lerin bu gereksinimlerden herhangi birini karşılayamadığını belirterek Uber hizmetinin kendini tanımlama şekline atıfta bulunmuştur: *"isteğe bağlı özel sürücünüz"*. Komisyon ayrıca çok uluslu şirketler tarafından sağlanan hizmetlerin, uzun süredir devam eden geleneksel araç paylaşımı biçimlerinden çok farklı olduğunu belirtmiştir. Komisyon için *"TNC'ler açıkça ücret kazanmak için bir araç hizmeti sağlamak üzere tasarlanmıştır."*³⁵⁸ bu nedenle ortak bir amaç olması gerekliliği yoktur ve bunun yerine TNC'ler diğer geleneksel araba hizmetlerine bir alternatif olarak faaliyet göstermektedir.

5) Ulaşım Ağı Şirketlerinin (TNC) Tanımına İlişkin Sonuçlar

Kaliforniya Kamu Hizmetleri Komisyonu tarafından önerilen bu düzenleyici çözüm, Uber tarafından tanıtılan yeni iş modeline yaklaşımda en yenilikçi yasal stratejiyi temsil etmektedir. "Yasal açıdan Uber nedir?" sorusuna açıklık getirerek Uber'i ve benzer bir iş modelini benimseyen diğer tüm şirketleri dahil edecek belirli bir Ulaşım Ağı Şirketi (TNC) kategorisi belirleyerek, ulusal ve uluslararası düzenleyiciler için, Uber'in faaliyetlerine ilişkin hazırlanan kuralların uygulanmasını sağlamayı, standart taşımacılık şirketlerinin halkın özel ihtiyaçlarına bağlı olarak veya söz konusu şirketler

³⁵⁶ Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 48.

³⁵⁷ FindLaw.com, California Code, Public Utilities Code - PUC §5353(h).

³⁵⁸ Before the Public Utilities Commission of the State of California, Decision 13-09-045, 50.

tarafından yürütülen faaliyetin ilgili yönlerini düzenlemeyi amaçlayan tamamen yeni bir kurallar dizisi geliştirmeyi mümkün hale getirmektedir.³⁵⁹

Lubian'a göre, gelecekteki düzenlemelerle uygulamaya konulacak çözümlere bakılmaksızın, aynı zamanda TNC'ler ve standart ulaşım şirketleri arasındaki benzerlik ve farklılıkları dengeleme yükümlülüğü ile karşı karşıya kalan CPUC'nin pragmatizmi bir kez daha takdir edilmelidir.³⁶⁰ Son kullanıcılara (end-user) yasal kesinlik ve koruma sağlama ihtiyacı duyan standart ulaşım şirketleri, Uber'in Kaliforniya'da faaliyetlerine başladığı göz önüne alındığında, Şirketin tüm dünyadaki yasal statüsünde bir tür damgayı temsil etmesi gereken bir tanım getirmiştir. Bununla birlikte, ABD örneğindeki gibi TNC'ler için ulusal düzeyde benzer bir tanım getiren ilk devletlerden biri Filipinler'dir.³⁶¹ Oldukça şaşırtıcı bir şekilde, diğer tüm ulusal hükümetler, yargıçlar ve yetkililer Ulaşım Ağı Şirketi (TNC) tanımını getirmeyi veya kullanmayı düşünmemiş veya öncelik meselesi haline getirmemişlerdir.

Sıradaki başlıkta, Uber sürücülerinin yasal durumu hakkında Kaliforniya Çalışma Komiseri (California Labour Commissioner) tarafından verilen karar değerlendirilecektir.

(ii) Kaliforniya Çalışma Komiserinin Kararı Doğrultusunda Uber Sürücülerinin “Bağımsız Üçüncü Taraf Sağlayıcılar” Olarak Nitelendirilmesi

Kaliforniya Çalışma Komiseri Stephanie Barrett'in 3 Haziran 2015'te vermiş olduğu 11-46739 EK sayılı kararda³⁶², Uber, sürücülerin yasal konumu yerine Uber kullanan yolcuların durumu incelenmiştir. Bu doğrultuda, bu başlık altında, Uber'in yasal durumu değerlendirilirken sürücüler yerine yolcuların durumu değerlendirilerek sürücüler adına çıkarımda bulunulmaya çalışılacaktır.

³⁵⁹ Lubian 45.

³⁶⁰ Lubian 45-46.

³⁶¹ Dosen, Rosolen 29.

³⁶² Before the Labour Commissioner of the State of California, Uber Technologies, Inc., A Delaware Corporation vs. Barbara Berwick, 11-46739, 3 Haziran 2015 <<https://cdn.arstechnica.net/wp-content/uploads/2015/06/04954780-Page0-20.pdf>>.

1) Davaya İlişkin Somut Olgular

Söz konusu davada, bir Uber sürücüsü (“Davacı”), çalıştığı süre boyunca kazandığı ve ödenmeyen maaşının Uber tarafından kendisine ödenmesi için Kaliforniya Eyaleti İş Kanunu'nun 2802. maddesi³⁶³, tasfiye edilmiş zararları için 1194.2 maddesi³⁶⁴ ve aynı kanunun bekleme süresi cezalarına ilişkin 202 ve 203. maddelerinin³⁶⁵ ihlali nedeniyle dava açmıştır. Uber Technologies ve Rasier-CA LLC (“Davalılar”), İş Kanunu uyarınca 23 Temmuz 2014’ten 18 Eylül 2014 tarihinde Davacı istifa edene kadar yazılı bir sözleşme³⁶⁶ ile San Francisco, California’da Davacıyı sürücü olarak çalıştırmıştır.

Davada söz alan Uber’in Ürün Müdürü Brian Tolkin, Davalı Uber’in nasıl değerlendirilmesi gerektiğine ilişkin açıklamalar yapmıştır:

*“Uber, özel araç sürücüleri (“Ulaşım Sağlayıcılar”) ve yolcuların özel ulaşımalarını kolaylaştırmak için kullandıkları teknolojik bir platform, akıllı telefon uygulaması”dır. Uber, iki tarafa idari destek sağlamaktadır: yolcular ve Ulaşım Sağlayıcılar. Ulaşım Sağlayıcı, yolcuları taşımak için müsait olduğunda dilediği zaman uygulamayı kullanabilmektedir. Yolcu, uygulamaya giriş yapar ve yolculuk talebinde bulunur. Ulaşım Sağlayıcı talebi kabul ettiğinde, arabasının modeli ve Ulaşım Sağlayıcının fotoğrafı yolcunun cihazında belirterek yolcunun bindiği aracı tanımasını sağlar”.*³⁶⁷

³⁶³ Bkz. California Legislative Information, Labor Code – Lab, Division 3. Employment Relations [2700- 3122.4], Chapter 2. Employer and Employee [2750- 2930], Article 2. Obligations of Employer [2800- 2810.8], 2802, <https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=LAB§ionNum=2802>.

³⁶⁴ Bkz. California Legislative Information, Labor Code – Lab, Division 2. Employment Regulation and Supervision [200- 2699.8], Part 4. Employees [1171- 1408], Chapter 1. Wages, Hours and Working Conditions [1171- 1207], 1194.2, <https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=LAB§ionNum=1194.2>.

³⁶⁵ Bkz. California Legislative Information, Labor Code – Lab, Division 2. Employment Regulation and Supervision [200- 2699.8], Part 1. Compensation [200- 452], Chapter 1. Payment of Wages [200- 273], Article 1. General Occupations [200- 244], 202-203, <https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?sectionNum=202.&lawCode=LAB>.

³⁶⁶ Davacı ve Davalı, "Yazılım Alt Lisansı ve Çevrimiçi Hizmetler Sözleşmesi"nin adı geçen taraflarıdır.

³⁶⁷ Before the Labour Commissioner of the State of California, 11-46739, 4-5.

Davalılar ayrıca Davacının çalıştığı saatler üzerinde herhangi bir kontrol uygulamadıklarını ve gerekli minimum seyahat sayısını dayatmadıklarını ileri sürmüşlerdir.³⁶⁸ Çalışma Komiseri Davalıların bu ifadesine vermiş olduğu cevapta:

“Davalılar, Ulaşım Sağlayıcıya uygulamaya erişmek için gerekli olan bir iPhone sağlamaktadır. Davalılar telefon için geri ödenebilir bir depozito talep etmektedir. Ancak, Ulaşım Sağlayıcının zaten uyumlu bir telefonu varsa Ulaşım Sağlayıcının Davalıların sağladığı cihazları kullanma zorunluluğu yoktur. Ulaşım Sağlayıcı coğrafi olarak kısıtlanmış değildir. Kazancını en üst düzeye çıkarmak için yalnızca "dalgalı fiyatlandırma" sırasında çalışmayı seçebilir. Davalılar, olası Ulaşım Sağlayıcıları hakkında geçmiş ve DMV kontrolleri gerçekleştirir. Davalılar, Ulaşım Sağlayıcının bir California Sürücü Belgesi, bir Sosyal Güvenlik Numarası, kişisel adres, banka bilgileri ve sigorta belgesi sunmasını talep etmektedir.” diyerek Uber’in sürücüler açısından çalışma prensibini açıklamıştır.

Bununla birlikte Çalışma Komiseri, bir Uber sürücüsünün 180 gün boyunca etkin olmaması durumunda, akıllı telefon uygulamasının süresinin dolduğunu ve Uber sürücüsünün profilini yeniden etkinleştirmek için şahsen veya e-posta yoluyla başvuruda bulunana kadar etkin olmayacağını belirtmiştir. Ayrıca Uber sürücüsünün Kaliforniya Kamu Hizmetleri Komisyonundan bir ücret karşılığında yolcu taşıma izni alması ve 1.000.000,00 ABD doları tutarında sorumluluk sigortası kapsamına sahip olması gerektiğini; bu süreçte, Davalıların hem Ulaşım Sağlayıcı hem de yolcu için kalite kontrol prosedürlerini sürdürmelerinin beklendiğini ifade etmiştir. Komiser, Uber’in çalışma prensibine ilişkin olarak her iki tarafın da birbirini yıldız vererek derecelendirmeye teşvik edildiğini; bir yıldız kötü bir deneyim iken beş yıldız en iyi deneyime eş olduğunu belirtmiştir. Ayrıca bir Ulaşım Sağlayıcının, 4,6 veya daha yüksek bir yıldız derecelendirmesine sahip olması da beklenmektedir. Derecelendirme bu seviyenin altına düşerse Davalılar, söz konusu Ulaşım Sağlayıcı için uygulamayı kapatmaktadır. Aynı durum yolcular açısından da geçerlidir. Davalılar, Ulaşım Sağlayıcılara kişisel araçlarının işletilmesi ile ilgili masrafları tazmin etmemektedir.³⁶⁹

³⁶⁸ Before the Labour Commissioner of the State of California, 11-46739, 5.

³⁶⁹ Before the Labour Commissioner of the State of California, 11-46739, 5-6.

2) Mahkemenin Kararı ve Sürücünün Uber Çalışanı Olarak Değerlendirilmesi

Davalılar, Davacı'nın bağımsız bir yüklenici olduğunu ve bu nedenle talep edilen herhangi bir ücreti geri alma veya masraflarının geri ödenmesi hakkına sahip olmadığını iddia etmişlerdir. Bağımsız bir yüklenicinin veya istihdam ilişkisinin var olup olmadığı hususuna ilişkin olarak Kaliforniya Yasası uyarınca, ticari hizmetlerin aksine kişisel hizmetlerin yerine getirilmesi durumunda bir "istihdam" söz konusudur.³⁷⁰ *S.G. Borello & Sons, Inc. ve Department of Industrial Relations* arasında 1989 yılında görülen davaya ilişkin California Yüksek Mahkemesinin kararında, dikkate alınması gereken aşağıdaki faktörleri belirtilmiştir:³⁷¹ (i) hizmetleri ifa eden kişinin, asıl sorumlununkinden farklı bir meslekte veya iş alanında olup olmadığı; (ii) işin asıl veya sözde işverenin olağan işinin bir parçası olup olmadığı; (iii) asıl veya işçinin işi yapan kişiye araç, gereç ve yeri sağlayıp sağlamadığı; (iv) iddia edilen çalışanın, yardımcıları istihdam etmesi için gerekli olan ekipman veya malzemeye yaptığı yatırım; (v) sunulan hizmetin özel bir beceri gerektirip gerektirmediği; (vi) mahallinde işin genellikle müdürün gözetiminde mi yoksa gözetim olmaksızın bir uzman tarafından mı yapıldığına ilişkin olarak mesleğin türü; (vii) iddia edilen çalışanın yönetim becerisine bağlı olarak kâr veya zarar fırsatı; (viii) hizmetlerin gerçekleştirileceği sürenin uzunluğu; (ix) çalışma ilişkisinin kalıcılık derecesi; (x) Zamana veya işe göre ödeme yöntemi; ve (xi) tarafların bir işveren-çalışan ilişkisi oluşturduklarına inanıp inanmamaları, soruyla ilgili olabilir, ancak bu objektif testlere dayalı bir hukuk sorunu olduğundan belirleyici değildir.

İşçi Tazminatı İtiraz Kurulu'na karşı 1991 yılında Sarı Taksi Kooperatifi tarafından açılan davanın gerekçeli kararında³⁷², mahkeme, mevcut meseleye çok benzer koşullara dayanarak işçilerin çalışan olduğunu tespit etmiştir. İlgili kararda:

³⁷⁰ Before the Labour Commissioner of the State of California, 11-46739, 6.

³⁷¹ Justia US Law, *S. G. Borello & Sons, Inc. v. Department of Industrial Relations* (1989), [No. S003956. Supreme Court of California. March 23, 1989.], [48 Cal. 3d 342] 23 Mart 1989 <<https://law.justia.com/cases/california/supreme-court/3d/48/341.html>>; Before the Labour Commissioner of the State of California, 11-46739, 6.

³⁷² FindLaw, Court of Appeal, First District, Division 1, California, *Yellow Cab Cooperative, Inc., Petitioners, v. Workers' Compensation Appeals Board and Richard Edwinston, Respondents*. No. A046628, 16 Ocak 1991 <<https://caselaw.findlaw.com/ca-court-of-appeal/1775724.html>>.

“Bu davadaki bazı faktörler, işçilerin bağımsız yükleniciler olduğunun göstergesi olsa da ağır basan faktör, işi yapan kişilerin [Davalıların]kinden farklı meslekler veya işlerle meşgul olmamasıdır. Aksine, onların işi [Davalıların] işinin temelidir. [Davalılar], ulaşım hizmetlerine ihtiyaç duyan müşterileri bulur ve [Davalılar] adına hizmeti yürüten işçileri sağlar. Ayrıca, ayrıntılar üzerinde bir kontrol bulunmamasına rağmen, [Davalılar] operasyonun tamamı üzerinde ve operasyonun ayrılmaz bir parçası olan işçinin görevleri ve niteliği üzerinde kapsamlı kontrole sahip olursa, bir işçi-işveren ilişkisi kurulacaktır. Bu halde, işin ayrıntılı kontrolü gereksiz kılınmaktadır.” denilerek kontrol mekanizmasına bakılmaksızın işçi-işveren ilişkisi kurulmasının mümkün olduğu belirtilmiştir.³⁷³

Bu doğrultuda, Borello davasında Davalılar, Davacı'nın faaliyetleri üzerinde çok az kontrolleri bulunduğunu ileri sürseler de mahkeme, bir işçinin çalışan olabilmesi için işçinin faaliyetleri üzerinde müdürünün tam kontrole sahip olmasının gerekli olmadığına karar vermiştir.

*“İşin yüksek derecede beceri gerektirmemesi ve işverenin işinin ayrılmaz bir parçası olması nedeniyle, işverenin işin ayrıntıları üzerinde uyguladığı asgari düzeyde kontrol, olumlu olarak kabul görmedi. Dolayısıyla işveren, bir bütün olarak operasyon üzerinde gerekli tüm kontrolü uygulamaya kararlıydı.”*³⁷⁴

Çalışma Komiseri, hizmete ihtiyacı olan müşterileri bularak ve bu hizmeti yürütmeleri için işçiler sağlayarak, Davalıların bir bütün olarak operasyon üzerinde gerekli tüm kontrolü ellerinde tuttuklarını belirtmiştir. Komisere göre, aslında sorumluluktan kaçınmak isteyen taraf, hizmetlerini elinde tuttuğu kişilerin çalışanlardan ziyade bağımsız yükleniciler olduğunu kanıtlamakla yükümlüdür. Diğer bir deyişle istihdam karinesi mevcuttur. İş yapmak için kullanılan aracın mülkiyeti, ulaşım dışındaki sektörlerde çok daha az önemli bir faktör olabilir.³⁷⁵ Borello kararı öncesi geleneksel, genel hukuk kurallarına göre bile, pizza teslimatı yapan bir kişinin kendi arabasını

³⁷³ Before the Labour Commissioner of the State of California, 11-46739, 7.

³⁷⁴ Bkz. S. G. Borello & Sons, Inc. v. Department of Industrial Relations (1989).

³⁷⁵ Before the Labour Commissioner of the State of California, 11-46739, 8.

sağlaması ve benzin ve sigorta ödemesini kendisinin yapması gerekmesine rağmen, pizzacının bir çalışanı olarak kabul edilmekteydi.³⁷⁶

Çalışma Komiseri, Davacının işiyle Davalıların işinin "ayrılmaz" olduğunu, Davacının yolcu taşımacılığı yaparak işi fiilen yapan kişi olduğunu ve Davacı gibi sürücüler olmadan Davalıların işinin var olmayacağını belirtmiştir.³⁷⁷ Bu ifade, Davalıların kendilerini yalnızca sürücülerin ve yolcuların ulaşım işini gerçekleştirmelerini sağlamak için tasarlanmış tarafsız bir teknolojik platformdan başka bir şey olmadıkları iddiasını çürütmüştür. Hâkimin görüşüne göre, Davalılar operasyonun her yönüne dahil olmaktadır, zira sürücüleri inceleme ve sürücülerin kullandıkları araçları kontrol edebilme yetkileri mevcuttur.³⁷⁸ Söz konusu kontrol mekanizmasına örnek olarak, sürücülerin arabalarını Davalıların sistemine kaydetmesi ve arabaların hiçbirinin on yaşından büyük olmama şartının mevcut olması gösterilebilecektir. Davalılar, sürücülerin arabalarıyla ilgili olarak "sektör standartlarına" atıfta bulunmalarına karşın, "taksi" sektörü dışında hangi sektöre atıfta bulundukları açık bir biçimde anlaşılmamaktadır. Davalılar, uygulamadaki sürücülerin yolculuk puanlarını da takip etmekte ve puanların belirli bir seviyenin (4.6 yıldız) altına düşmesi halinde sürücülerin uygulamaya erişimlerini sonlandırmaktadır. Davalılar, sürücülerinin insanları işe almasına izin verirken, Davalıların onaylı ve tescilli sürücüleri dışında hiç kimsenin, Davalıların fikri mülkiyetini kullanmasına izin verilmemektedir. Aynı zamanda, sürücüler, Davalılara fikri mülkiyetlerini kullanmaları için herhangi bir ödeme yapmamaktadır.³⁷⁹

Mezkûr davada yolcuların Davalılara ulaşım için önceden belirlenmiş bir fiyat ödediği ve Davalıların da buna karşılık sürücülere pazarlığa açık olmayan bir hizmet bedeli ödediği belirtilmiştir. Bununla birlikte, bir yolcunun, sürücü yolculuk talebini kabul ettikten sonra yolculuk talebini iptal etmesi halinde, sürücü yolcunun bulunduğu konuma gelmiş olsa dahi sürücüye herhangi bir ücret garanti edilmemektedir. Bu iptal ücretini yolcudan alma yetkisi yalnızca Davalılara aittir. Davalılar ayrıca reklam ve

³⁷⁶ Bkz. Justia US Law, [No. B047423. Court of Appeals of California, Second Appellate District, Division Three. May 22, 1990.] Toyota Motor Sales U.S.A., Inc., Petitioner, v. The Superior Court of Los Angeles County, Respondent; Meichung Tang Lee et al., Real Parties in Interest, 22 Mayıs 1990 <<https://law.justia.com/cases/california/court-of-appeal/3d/220/864.html>>.

³⁷⁷ Before the Labour Commissioner of the State of California, 11-46739, 8.

³⁷⁸ Before the Labour Commissioner of the State of California, 11-46739, 9.

³⁷⁹ Before the Labour Commissioner of the State of California, 11-46739, 9.

pazarlama stratejilerine zarar verebileceği gerekçesiyle sürücüleri bahşiş kabul etmemeye yönlendirmektedir.³⁸⁰

Kararda ayrıca Çalışma Komiseri tarafından Davacının arabasının ve işi yaparken harcadığı emeğin onun tek varlığı olduğuna dikkat çekilmiştir.³⁸¹ Zira Davacının işi, kar veya zararı etkileyebilecek herhangi bir "yönetimsel" beceri gerektirmemekte ve kendi arabası dışında bu işe herhangi bir yatırımı bulunmamaktadır. Davalılar ise yalnızca çalışma için gerekli olan mobil uygulamayı sağlamışlardır. Ancak belirtmek gerekir ki Davalıların fikri mülkiyeti olan mobil uygulama olmasaydı Davacının söz konusu işi yapma imkânı bulunmayacaktı.³⁸²

Davanın somut özellikleri ve Çalışma Komiserinin değerlendirmeleri ışığında, mahkemenin kararında Davacının, Davalıların çalışanı olarak kabul edilmesi gerektiği ve *“İş Kanunu'nun 2802. paragrafı, bir işverenin, çalışanın görevlerini yerine getirirken zorunlu olarak yaptığı tüm harcamalar için bir çalışanı tazmin etmesini gerektirir. Milli Gelir Servisi ödeneğinin kullanımı, aksi yönde bir kanıt olmadığı sürece, bir çalışanın arabasının kullanımında yapılan masrafları karşılayacaktır”* denilerek Davacının tüm taleplerinin kabul edilmesi ve uygulanması gerektiği sonucuna varılmıştır.³⁸³

³⁸⁰ Before the Labour Commissioner of the State of California, 11-46739, 9.

³⁸¹ Before the Labour Commissioner of the State of California, 11-46739, 9.

³⁸² Before the Labour Commissioner of the State of California, 11-46739, 9.

³⁸³ Before the Labour Commissioner of the State of California, 11-46739, 10.

III. BÖLÜM

TÜRKİYE’DE ARAÇ PAYLAŞIM MODELİ: UBER VE HAKSIZ REKABET KAVRAMI

5. Uber’in Türkiye’deki Faaliyetleri

Uber’in Türkiye’deki yolculuğu oldukça hareketli ve tartışmalı geçmektedir. Uber, Haziran 2014’te sadece 10 sürücü ile Türkiye’de UberBLACK³⁸⁴ hizmeti vermeye başlamıştır. Daha sonra UberXL³⁸⁵ ve UberTaksi³⁸⁶ gibi hizmetler sunmaya başlayarak kısa sürede yaygınlaşan Uber, yetkili otoritelerin de dikkatini çekmiştir. Emniyet Genel Müdürlüğü, 2016 yılının aralık ayında bütün şehirlere bir talimat ileterek Uber’e korsan taşımacılık yapmaktan ceza kesilmesini istemiştir.³⁸⁷ Akabinde 2017 eylülünde İstanbul Taksiciler Odası Uber’e dava açmış ve Uber’in Türkiye’deki yasal sorunları başlamıştır.³⁸⁸

Vergisel gereklilikler sebebiyle Uber, Türkiye’de 23 Eylül 2018’de e-fatura sistemine geçmiştir.³⁸⁹ 31 Mayıs 2019 itibarıyla Türkiye’deki UberXL³⁹⁰ hizmeti durdurulmuş

³⁸⁴ Uber Black, lüks otomobiller ve yüksek puanlı sürücülerden oluşan bir üst düzey Uber yolculuk seçeneğidir. Uber Black seçen yolcular daha yüksek bir ücret tarifesiyile daha lüks ve konforlu bir yolculuk yapmaktadırlar. Bkz. Uber, “Uber Black”, <<https://www.uber.com/us/en/drive/services/uberblack/#:~:text=Uber%20Black%20matches%20rider%20with,for%20a%205%2Dstar%20experience>>; Uber’in çeşitli ülkelerde sunduğu tüm hizmetler için bkz. “Uber”, “UberTAXI”, “UberX”, “UberXL”, “UberBLACK”, “UberSUV”, “UberLUX”, “UberPOOL/UberCOMMUTE”, “UberBOAT”, “UberRUSH,” “UberFRESH” ve “UberEATS”.

³⁸⁵ UberXL hizmetinde sürücüler D2 operatörü yetki belgesine sahip olan ve tarifesiz ticari yolcu taşımacılığı yapan kimselerdir. D2 yetki belgesine ilişkin yasal düzenlemeler Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde yer almaktadır. D2 yetki belgesi ve operatörlerine ilişkin detaylı değerlendirme sıradaki başlıklarda yapılacaktır. Ayrıca bkz. Zeynep Ayata and Işık Önay (eds.), *Global Perspectives on Legal Challenges Posed by Ridesharing Companies*, (231-258), Chapter 11 “A Legal Perspective on Uber’s Activities in Turkey”, Işık Önay, Emek Toraman Çolgar, *Springer Nature Singapore Pte Ltd.* 2021, 232 vd <https://doi.org/10.1007/978-981-15-7035-3_11>; Eroğlu 410 vd.

³⁸⁶ UberTaksi hizmeti, geleneksel sarı taksiler ve yolcular arasında bir aracılık hizmeti sunmakta olup UberTaksi üzerinden bir taksi çağırıldığında ruhsatlı ve özel plakalı sarı taksiler gelmektedir. Uygulamanın çalışma prensibi BiTaksi ve iTaksi gibi hizmetler aynı olup sürücüler geleneksel sarı taksi şoförlerinin tabi olduğu aynı yasal düzenlemelere tabidir. UberTaksi ve UberXL hizmetleri ve hizmetlere ilişkin temel farklara sıradaki başlıklarda yer verilecektir. Ayrıca bkz. Önay/Toraman Çolgar 232 vd.

³⁸⁷ Sinan Küstür, “Emniyet Genel Müdürlüğü’nden Uber’e ülke genelinde yasak”, *Teknoblog*, 27 Aralık 2016 <<https://www.teknoblog.com/uber-turkiye-egm/>>.

³⁸⁸ Sabah, “İstanbul Taksiciler Esnaf Odası, Uber’e dava açtı”, *Teknokulis*, 28 Eylül 2017 <<https://www.sabah.com.tr/teknokulis/haberler/2017/09/28/istanbul-taksiciler-esnaf-odasi-ubere-dava-acti>>.

³⁸⁹ Uber Blog, “Yolculuklarınız için kolayca e-Fatura alın”, *Uber*, 23 Eylül 2018 <<https://www.uber.com/tr/blog/e-fatura/>>.

³⁹⁰ Uber XL, daha kalabalık yolcular için tasarlanmış olup talep edildiğinde SUV (daha geniş) araçların geldiği bir yolculuk türüdür. Bkz. UberXL, <<https://www.uber.com/us/en/ride/uberxl/>>.

ve sadece UberTaksi (geleneksel sarı taksi) hizmeti sunmaya başlamıştır.³⁹¹ Bunun üzerine Uber'in sunmuş olduğu UberTaksi hizmetine üye olan taksi sayısı 4 bini geçmiştir.³⁹² Başta taksi şoförlerinden hiçbir ücret almayan³⁹³ Uber, Haziran 2019 itibarıyla kendi uygulamasını kullanan sarı taksilerden %5 komisyon almaya başlamıştır.³⁹⁴

Yukarıda da değinildiği üzere, Türkiye'de Uber'in yaşadığı en önemli yasal sorun, İstanbul 10. Asliye Ticaret Mahkemesinin 16 Ekim 2019 tarihinde haksız rekabete yol açması sebebiyle Uber'in tüm faaliyetlerini (UberXL ve UberTaksi) durdurarak mobil uygulama ve internet sitesine erişimin engellenmesine karar vermesi üzerine gerçekleşmiştir.³⁹⁵ Son olarak 24 Aralık 2020 tarihinde Bölge Adliye Mahkemesi tarafından Uber uygulamasındaki erişim engeli UberTaksi ile sınırlı olmak üzere kaldırılmıştır.³⁹⁶ Erişim engelinin kalkmasının ardından Uber, Türkiye'de yalnızca geleneksel sarı taksilerle UberTaksi hizmeti vermeye tekrar başlamıştır. Günümüzde hala Türkiye'de Uber uygulamasına erişim mümkün olup yalnızca sarı taksiler aracılığıyla UberTaksi hizmetinden yararlanılabilmektedir. Diğer ülkelerde bulunan UberXL, UberBLACK, UberPOP, UberEats gibi hizmetler Türkiye'de sunulamamaktadır.

UberTaksi hizmeti, geleneksel sarı taksi hizmetlerinin çevrimiçi olarak yolculara sunulmasından ibarettir. Ülkemizde kullanılmakta olan iTaksi, BiTaksi, GetirTaksi gibi uygulamalarla aynı prensipte çalışan UberTaksi hizmetinde, Uber uygulaması aracılığıyla yolcuların ticari taksi çağırmasına imkân tanınmaktadır. UberTaksi hizmetinde, yolcular Uber'in mobil uygulamasını kullanarak sarı taksi çağırmakta ve

³⁹¹ Mürsel Ferhat Sağlam, "Uber XL Türkiye'deki Faaliyetlerini Durdurdu", *Branding Türkiye*, 2 Haziran 2019 <<https://www.brandingturkiye.com/uber-xl-turkiyedeki-faaliyetlerini-durdurdu/>>.

³⁹² T24, "Taksicilerin protesto ettiği Uber'e kayıtlı taksici sayısı 4 bini geçti", *T24 Bağımsız İnternet Gazetesi*, 5 Haziran 2019 <<https://t24.com.tr/haber/taksicilerin-protesto-ettigi-uber-e-kayitli-taksici-sayisi-4-bini-gecti,824568>>.

³⁹³ Önay/Toraman Çolgar 232.

³⁹⁴ TurizmGüncel.com, "UBER sarı taksi aşkı başladı, komisyon %5", 6 Haziran 2019 <<https://www.turizmguncel.com/haber/uber-sari-taksi-aski-basladi-komisyon-5>>.

³⁹⁵ Önay/Toraman Çolgar 233; Ayrıca bkz. İHA, "İstanbul 10. Asliye Ticaret Mahkemesi, taksici derneklerinin başvurularını kabul ederek UBER'in faaliyetlerinin durdurulmasına karar verdi." *İhlas Haber Ajansı*, 16 Ekim 2019 <<https://www.ihf.com.tr/istanbul-haberleri/konut-fiyat-endeksi-agustosta-artti-2427109/>>.

³⁹⁶ Euronews, "Uber yeniden Türkiye'de: Erişim yasağı kalktı; taksi hizmeti geri geliyor", 24 Aralık 2020 <<https://tr.euronews.com/2020/12/24/uber-yeniden-turkiye-de-erisim-yasagi-kalkti-taksi-hizmeti-geri-geliyor>>.

çevrede müsait olan taksiler arasından bir taksi yolcuya yönlendirilmektedir. Uber, taksi şoförlerinden aldığı komisyonla gelir sağlamakta olup tüm ödemeler Uber uygulaması aracılığıyla banka veya kredi kartı ile yapılmaktadır. Yolcuların hizmetine sunulan taksiler geleneksel sarı taksiler olup yalnızca özel taksi plakalı ve taksi ruhsatlı araçlar kullanılmaktadır. Uber uygulamasını indiren ve sürücü olmak için Uber’e başvuran tüm taksi şoförleri Uber’in şartlarına uyduğu sürece UberTaksi uygulaması aracılığıyla yolcu taşımacılığı yapabilmektedir.

UberXL hizmeti ise günümüzde ülkemizde kullanılmasa da ülkemizde faal olduğu süre içerisinde yalnızca D2 yetki belgeli operatörler tarafından yolculara sunulan bir araç paylaşım modelidir. D2 yetki belgesi, ülkemizde yurt içinde tarifersiz olarak ticari yolcu taşımacılığı yapabilmek için edinilmesi gereken bir izin belgesidir. D2 yetki belgesinin verilme yetkisi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına ait olup ilgili düzenlemeler Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında yer almaktadır. D2 yetki belgesinin en önemli özelliği, ticari taksilerin aksine “tarifersiz” yolcu taşımacılığına izin vermesidir. Bu belge ile herhangi bir zaman tarifesi olmaksızın şehir içinde veya şehirler arası ticari yolcu taşımacılığı yapılabilmektedir. D2 yetki belgesi, uluslararası yolcu taşımacılığı yapılmasına izin vermemektedir. D2 yetki belgesine başvurmak isteyen gerçek veya tüzel kişilerin Esnaf ve Sanatkarlar Odası veya Ticaret Odasına kayıtlı olması, işletmelerin asgari 30.000 TL esas sözleşme sermayesine sahip olması ve kişilerin sabıka kaydının bulunmaması gerekmektedir. Aynı zamanda kullanılacak araçlarda Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası ve Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortasının bulunması zorunludur. Kullanılacak araçlar minibüs veya otobüs kategorisinde olmakla birlikte azami araç yaşı 10’dur.³⁹⁷

Bu bilgiler ışığında, sıradaki başlıkta ülkemizde en çok bilinen araç paylaşım modellerinden olan Uber’in Türkiye’deki faaliyetleri ve karşılaştığı yasal problemler incelenerek UberXL ve UberTaksi hizmetlerine karşı açılan haksız rekabet davasının değerlendirilmesi yapılacak ve araç paylaşım modellerinin yasal durumuna ilişkin önerilere yer verilecektir.

³⁹⁷ Bkz. Karayolu Taşıma Yönetmeliği, R.G., 8 Ocak 2018, s. 30295, m.13 <<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/01/20180108-1.htm>>.

5.1 Türkiye’de Yasal Durum

AB’ye üye ülkelerde TFEU kapsamında güvence altına alınan girişim serbestisi gibi, ülkemizde de Anayasa’nın 48. maddesiyle³⁹⁸ güvence altına alınmış olan özel teşebbüsler kurma, çalışma ve sözleşme özgürlüğü bulunmaktadır. Bu maddeyle özel teşebbüs kurmak, ticaret serbestisinden yararlanmak ve dolaylı olarak rekabet etme hakkının korunması amaçlanmıştır. Söz konusu madde ile devletin özel girişim teşebbüs kurma hakkını korumanın yanı sıra özel teşebbüslerin kamu yararı, toplumsal hedefler ve ulusal ekonomik gerekliliklere uygun çalışmasına yönelik önlemler alacağı belirtilmektedir.³⁹⁹

Ancak Anayasa’yla güvence altına alınan bu hak, teşebbüslere sınırsız özgürlük hakkı getirmemektedir.⁴⁰⁰ Bu noktada devletlerin görevi, kişilerin serbestçe ticaret yapma ve rekabet etme haklarından yararlanırken faaliyetlerinin milli ekonomi çerçevesinde sosyal gayelerle paralel olarak gerçekleştirilmesini sağlamak ve piyasada güvenliği sağlayacak tedbirler almaktır.⁴⁰¹ Ülkemizde de bu görev, Anayasa’nın 48/2 maddesi aracılığıyla devlete yüklenmiştir. Aynı doğrultuda Anayasa’nın 167. maddesinde de devlete rekabet ortamının korunması için piyasaların düzgün ve düzenli işlemlerini sağlamak amacıyla tedbirler alınması, aynı zamanda rekabeti bozucu tekelleşme ve kartelleşme durumlarına engel olmak amacıyla gerekli önlemlerin alınması görevi yüklenmiştir. Böylece rekabeti ortadan kaldıracak işlemlerin, anlaşmaların ve uygulamaların yasaklanması ve tekelleşme ile kartelleşme durumlarının önüne geçilmesi amaçlanmıştır. Devlete verilen bu görev ve yetki sayesinde teşebbüslerin rekabet özgürlüğünün korunması ve güvence altına alınması sağlanmıştır.

Anayasa’da devlete yüklenen görev ve yetki doğrultusunda, herhangi bir sektörde faaliyet gösteren şirketlerin uyması gereken ve devletin koyduğu belirli kural ve sınırlandırmalar bulunmaktadır. Devletler, bu kurallar ile piyasalardaki rekabetin hangi koşul ve şekilde yapılabileceğini göstermeyi amaçlamıştır. Rekabet hukukunun konusunu da temel olarak bu kurallar oluşturmaktadır.

³⁹⁸ Bkz. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, 2709, 18 Ekim 1982, m. 48.

³⁹⁹ Ömer Teoman, Hüseyin Ülgen, Mehmet Helvacı, Abuzer Kendigelen, Arslan Kaya, N. Füsün Nomer Ertan, *Ticari İşletme Hukuku*. (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006) 450.

⁴⁰⁰ İlhami Güneş, *Uygulamada Fikri ve Sınai Mülkiyet Hakları ve Haksız Rekabet Davaları*. (Ankara: Seçkin Yayınevi, 2021) 17-18.

⁴⁰¹ N. Füsün Nomer Ertan, *Haksız Rekabet Hukuku*. (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016) 1.

Rekabet hukuku kısaca ürün ve hizmetlerin sunulmasında serbest bir rekabet ortamı sunmak, ancak bunu yaparken rekabet ihlallerini engellemek ve bir rekabet düzeni oluşturmak için belirli kural ve düzenlemeleri içeren hukuk dalıdır.⁴⁰² Söz konusu normlar, teşebbüslerin rekabete aykırı davranışlarına engel olmak ve piyasadaki rekabetin bozulmasını önlemek için getirilmiştir.⁴⁰³ Bu düzenlemeler çerçevesinde rekabeti ihlal edecek anlaşmalar, kararlar, birleşme ve devralmalar yasaklanmıştır.

5.2 Türkiye’de Rekabet ve Haksız Rekabet Kavramı

Rekabet kurallarına uyumu düzenleyen bir başka normlar bütünü de haksız rekabet hukuku oluşturmaktadır. Rekabetin Anayasal kaynağı incelendiğinde, Anayasa’nın 48 ve 167. maddelerinin rekabet ile ilgili olduğu anlaşılmaktadır. Anayasa’nın 48. maddesinde yukarıda değinildiği üzere çalışma ve sözleşme hürriyeti ile özel teşebbüs kurma özgürlüğüne yer verilmektedir. Madde 167’de ise devletin rekabet ortamını koruyacağı, piyasadaki tekelleşmelere engel olmak üzere gerekli önlemleri alacağı belirtilmektedir. Söz konusu maddede ayrıca devletin dış ticarete ekonomik çıkarlar doğrultusunda vergilere ek olarak başka mali yükümlülükler getirilebileceği de yer almaktadır.

Anayasal dayanağın yanında, rekabetin korunması için hukukun çeşitli alanlarında düzenlemeler bulunmaktadır. Buna göre, haksız rekabet hukuku kapsamında piyasada rekabetin korunması ve teşebbüslerin TMK m.2’de düzenlenen dürüstlük kuralı⁴⁰⁴ çerçevesinde iş yapması amaçlanmaktadır.⁴⁰⁵ Söz konusu düzenlemeler, piyasada haksız bir avantaj teşkil edecek ve rekabete aykırı sayılabilecek satış, reklam, anlaşma ve üretim gibi faaliyetlere ilişkindir. Haksız rekabet hukuku ile rekabet hukuku hükümleri aynı amaçlara hizmet etme doğrultusunda düzenlenmiş olup birbirlerinden farklı fakat birbirleriyle tamamlayıcı nitelikte düzenlemelerdir. Her iki düzenleme de kamunun menfaatleri doğrultusunda piyasadaki katılımcılar arasındaki rekabet

⁴⁰² Güneş 316.

⁴⁰³ Güneş 18.

⁴⁰⁴ Haksız rekabet ve dürüstlük kuralı arasındaki ilişki üzerinde detaylı bir değerlendirme için bkz. Remzi Tamer Pekdinger, *Haksız Rekabet Hukukunda Dürüstlük Kuralına Aykırı Reklamlar ve Satış Yöntemleri*. (Ankara: Adalet Yayınevi, 2020) 43.

⁴⁰⁵ Reha Poroy, Hamdi Yasaman, *Ticari İşletme Hukuku*. (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2022) 363; Dinç 20.

koşullarının korunmasını amaçlamaktadır. Rekabet hukuku, tüm piyasa katılımcılarını ve müşterileri rekabeti ortadan kaldırmaya ve kısıtlamaya yönelik davranışlara karşı korumakta, haksız rekabet de aynı doğrultuda rekabet etme hakkına aykırı olabilecek eylem ve fiillere karşı koruma sağlamaktadır.⁴⁰⁶ Bir bağlamda rekabet hukukunun temelini iktisadi amaçların oluşturduğu, ancak haksız rekabet düzenlemelerinin temelini daha çok ahlaki gayelerin oluşturduğunu söylemek mümkündür.⁴⁰⁷

Bununla birlikte, haksız rekabet hukuku, yalnızca rekabet etme hakkının sınırlarının ve haksız rekabet durumlarının belirlenmesine ilişkin değildir. Haksız rekabete ilişkin düzenlemeler, genel nitelikte düzenlemeler içermekte ve söz konusu düzenlemeler piyasadaki her işlemde uygulama alanı bulabilecek hükümlerden oluşmaktadır. Haksız rekabet düzenlemelerimin amacı, rekabet etme hakkının dürüstlük kuralları çerçevesinde kullanılmasını sağlamaktır.⁴⁰⁸ Haksız rekabet hukukuna ilişkin konular arasında TTK kapsamında da düzenlenen haksız rekabet nedeniyle açılacak davalar, talep edilebilecek ihtiyati tedbirler, üçüncü kişilerin durumları, hükmün ilanı ve haksız rekabete ilişkin davaların usulleri ve cezalar da bulunmaktadır.⁴⁰⁹

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 54-63. maddelerinde haksız rekabete ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Haksız rekabet hallerine ilişkin 54. madde genel bir düzenleme niteliğinde olduğundan şayet somut olay nezdinde özel kanunlar kapsamında (FSEK ve SMK gibi) haksız rekabete ilişkin düzenlenmiş hükümler varsa ilk olarak onların uygulanması gerekmektedir.⁴¹⁰ Şayet haksız rekabete ilişkin bir husus özel bir düzenlemeye tabi değilse TTK'nın 54. maddesi uygulama alanı bulacaktır.⁴¹¹

TTK'daki düzenlemelere ek olarak, haksız rekabete ilişkin TBK m. 57'de⁴¹² dürüstlük kuralına aykırı eylemlerden zarar görenlerin bu eylemlerin durdurulmasını ve kusur varlığında uğradığı zararın karşılanmasını talep edebileceği belirtilmektedir. Haksız

⁴⁰⁶ Nomer Ertan 5; Güneş 25; Zeynelabidin Poyraz, İş Şartlarına Uymamak Suretiyle Haksız Rekabet Hali. (İstanbul: Legal Kitabevi, 2011) 39.

⁴⁰⁷ Çağlar Özel, Semih Sırrı Özdemir, "Türk Hukukunda Haksız Rekabete İlişkin Düzenlemeler", Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı 2017: 201.

⁴⁰⁸ Nomer Ertan 6; Güneş 18.

⁴⁰⁹ Nomer Ertan 3.

⁴¹⁰ Fatih Bilgili, Ertan Demirkapı, *Ticaret Hukuku Bilgisi*. (Bursa: Dora, 2019) 149.

⁴¹¹ Pekdincer 21; Dinç 29.

⁴¹² Bkz. 818 sayılı mülga kanun m. 48.

rekabete ilişkin düzenlemelere özel olarak TTK kapsamında yer verildiği için öğretide TBK m. 57'nin uygulama alanı kalmadığı ve kaldırılması gerektiğine ilişkin görüşler bulunmaktadır.⁴¹³ *Poroy/Yasaman*'a göre TTK kapsamında ticari ve ticari olmayan tüm haksız rekabet durumlarına ilişkin hükümler bulunmakta olup TBK kapsamında haksız rekabete ilişkin düzenleme yapılmasına gerek bulunmamaktadır. Bu nedenle *Poroy/Yasaman*, TBK'daki haksız rekabete ilişkin maddenin yürürlükten kaldırılması gerektiğini savunmaktadır.⁴¹⁴ *Arkan*'a göre ise ticari hususlarda haksız rekabet halleri TTK kapsamındaki hükümlere, ticari olmayan haksız rekabet halleri ise TBK kapsamındaki düzenlemeye tabi olacaktır. Bu doğrultuda, tarafların tacir olmadığı adi işlerdeki haksız rekabet hallerinde TBK m. 57 uygulama alanı bulacaktır.⁴¹⁵

Konuya ilişkin 2010 tarihli bir Yargıtay kararında,⁴¹⁶ tüketicilerin de haksız rekabet teşkil eden eylemlerde bulunabileceği ve bu kapsamdaki hallerin de TTK'da yer alan haksız rekabet hükümleri çerçevesinde değerlendirileceği belirtilmiştir. Aynı doğrultuda 2018 yılında Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun vermiş olduğu bir kararda⁴¹⁷ haksız rekabete ilişkin hükümlerin TTK kapsamında oldukça detaylı ve kapsamlı düzenlendiği belirtilmiş olup adi işlere ilişkin haksız rekabet hallerinin de TTK düzenlemeleri doğrultusunda değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir. *Poyraz ve Dinç* de güncel Yargıtay kararlarıyla paralel olarak çifte düzenlemelerin uygulamada zorluklara ve farklılaşmaya yol açtığını belirterek haksız rekabet hallerinin ticari olsun veya olmasın TTK kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini savunmaktadır.⁴¹⁸

Zira TBK m. 57 kapsamında yer alan haksız rekabete ilişkin düzenlemeler yalnızca rakipler arası düzenlenmiş iken TTK çerçevesinde yer alan haksız rekabet halleri daha geniş kapsamda tutulmuş ve sadece rakiplerin değil tüm katılanların korunması amaçlanmıştır. *Poroy/Yasaman*'a göre TBK kapsamında yalnızca rakiplerin dikkate alınması günümüzde öğretide kabul edilmeyen ve geçmişte kalan bir uygulama olup

⁴¹³ İsmail Kayar, *Ticari İşletme Hukuku*. (Ankara: Detay Yayıncılık, 2006) 248.

⁴¹⁴ *Poroy/Yasaman* 366.

⁴¹⁵ Sabih Arkan, *Ticari İşletme Hukuku*. (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2021) 349.

⁴¹⁶ Bkz. Y. 11. HD, E. 2008/9072, K. 2010/591, T. 21.02.2010.

⁴¹⁷ Bkz. Y. HGK, E. 2017/117, K. 2018/1883, T. 11.12.2018.

⁴¹⁸ Poyraz 37; Serhan Dinç, *Türk Ticaret Kanununa Göre Haksız Rekabet Halleri ve Buna İlişkin Davalar*. (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020) 29.

haksız rekabet hallerine TTK hükümleri uygulanmalıdır.⁴¹⁹ Poyraz, Poroy/Yasaman ve Dinç'in görüşlerine paralel olarak haksız rekabetin önlenmesi, dürüstlük kuralları çerçevesinde rekabet ortamının sağlanması ve uygulamada farklılıkların önüne geçilmesi amaçları göz önüne alındığında, bütün haksız rekabet hallerinin TTK kapsamında değerlendirilmesi gerektiği yönündeki görüşler tarafımızca da benimsenmektedir.

5.2.1 Haksız Rekabetin Kapsamı

TTK'nın 54. maddesinin birinci fıkrasında haksız rekabet düzenlemelerinin *"bütün katılanların menfaatine, dürüst ve bozulmamış rekabetin sağlanması"* amacıyla getirildiği belirtilmiş, devamında m. 54/2'de ise haksız rekabet *"Rakipler arasında veya tedarik edenlerle müşteriler arasındaki ilişkileri etkileyen aldatıcı veya dürüstlük kuralına diğer şekillerdeki aykırı davranışlar ile ticari uygulamalar"* olarak tanımlanmıştır. 54. maddenin ilk fıkrasında yer alan *"bütün katılanlar"* ifadesiyle piyasada yer alan ve yapılan faaliyetlerle ilgili olan tüm taraflar koruma altına alınmıştır.⁴²⁰ Aynı zamanda rakipler, tedarikçiler ve müşteriler arasındaki ilişkiler de belirtilerek müşteriler de dahil olmak üzere piyasadaki tüm katılımcıların koruma altında olmasının amaçlandığı maddenin Gereğesinde de belirtilmiştir.⁴²¹ Bu sayede bir işlemin tarafları ve ilgililerinin eşit derecede korunması amaçlanmıştır.

TTK'nın 56. maddesi kapsamında müşteri ilişkileri zarar gören, mesleki itibarı zedelenen, ticari faaliyetleri bozulan ya da başka iktisadi menfaatleri tehlikeye uğrayan kimselerin haksız rekabet teşkil eden fiiller sebebiyle hukuki yollara başvurabileceği belirtilmiştir. Haksız rekabetin varlığından söz edebilmek için bir rekabet ortamının ve kazanç sağlayıcı faaliyetlerin bulunması gerekmektedir. Ancak bu kazanç sağlayıcı faaliyetlerin yalnızca ticari işletmeler arasında gerçekleşmesi mecburi değildir. Zira hukuk büroları veya doktor klinikleri gibi ticari işletme sayılmayacak işletmelerin

⁴¹⁹ Poroy/Yasaman 369.

⁴²⁰ Pekdinçer 21; Poroy/Yasaman 380; Hamdi Yasaman, *Haksız Rekabet ve Rekabet Yasağı*. (Ankara: Seçkin Yayınevi, 2021), 13; Güneş 21; Özel/Özdemir 197; Poyraz 48.

⁴²¹ Bilgili/Demirkapı 150; Nomer Ertan 90; Özel/Özdemir 192; Özlem Yenerer Çakmut, *"Ceza Hukuku Açısından UBER'in Türkiye'deki Faaliyetleri Hakkında Genel Değerlendirme"*, Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi, C. 8, S. 2. 2019: 360 <<https://legal.com.tr/urun/uluslararasi-ticaret-ve-tahkim-hukuku-dergisi-yil-2019-sayi-2/367983>>.

arasında da haksız rekabet oluşması mümkündür.⁴²² Bu bağlamda haksız rekabet düzenlemelerinin sadece işletmeler ve rakipler arası değil, aralarında rekabet bulunan müşteriler de dahil olmak üzere piyasadaki tüm katılımcıların ve kamunun yararını gözettiği ve rekabet ortamının dürüstlük kurallarına uygun işlemlerini sağlayarak rekabet etme hakkının kötüye kullanılmasının önüne geçmeyi amaçladığı kabul edilmektedir.⁴²³

5.2.2 Haksız Rekabetin Şartları

TTK'nın 54/2 maddesi uyarınca genel ilke çerçevesinde haksız rekabetin varlığından söz edilebilmesi için bazı koşulların mevcut olması gerekmektedir. Bu koşullara 54. maddenin lafzında yer verilmiştir. Buna göre, haksız rekabet oluşturan davranış ve uygulamalara TTK m. 54/2'de yer verilmiş olup buna göre belirtilen tüm hususlar (davranış veya uygulamanın ticari nitelikte olması, aldatıcılık unsuru olmadan dürüstlük kuralına uygun⁴²⁴ biçimde gerçekleştirilmesi ve rakipler arası ya da tedarikçiler ve müşteriler arasındaki ilişkileri etkilememesi) bir arada olduğunda söz konusu davranış ve uygulamalar haksız ve hukuka aykırı hale gelmektedir. Bununla birlikte, 54. maddede haksız rekabetin varlığını gösteren şartlar sıralanırken failin herhangi bir yarar sağlamış olması ya da kusurlu hareket etmesi veya haksız rekabete uğrayan tarafın bir zarara maruz kalmış olması gibi hususlara değinilmemiştir.⁴²⁵

5.2.3 Haksız Rekabet Teşkil Eden Fiiller

Haksız rekabet teşkil eden fiiller TTK'nın 55. maddesinde altı ana başlıkta sıralandırılmıştır. Maddede sıralanan haller, *“dürüstlük kuralına aykırı reklamlar ve satış yöntemleri ile diğer hukuka aykırı davranışlar; sözleşmeyi ihlale veya sona erdirmeye yöneltmek; başkalarının iş ürünlerinden yetkisiz yararlanmak; üretim ve iş sırlarını hukuka aykırı olarak ifşa etmek; iş şartlarına uymamak ve dürüstlük kuralına aykırı işlem şartları kullanmak”*tır. Sıralanan hallere ilişkin tanımlamalara yer verilmemesine karşın her bir durum için haksız rekabet haline örnekler sunulmuştur. Bu bağlamda, 55. maddenin 6. bendinde toplamda 21 haksız rekabet durumuna altı örnek verilmiştir. Ancak haksız rekabet fiilleri maddede sıralanan fiillerle sınırlı

⁴²² Bilgili/Demirkapı 150.

⁴²³ Nomer Ertan 4; Pekdincer 27; Güneş 21; Özel/Özdemir 197; Yenerer Çakmut 364; Poyraz 50.

⁴²⁴ Dürüst ve bozulmamış rekabete ilişkin bir değerlendirme için bkz. Pekdincer 22 vd; Özel/Özdemir 200 vd.

⁴²⁵ Nomer Ertan 99; Güneş 32.

değildir.⁴²⁶ Zira maddenin lafzında haksız rekabet teşkil edebilecek fiiller sıralanırken söz konusu fiillerin haksız rekabet oluşturan hallerden “başlıcaları” olduğu kanun koyucu tarafından belirtilmektedir. Dolayısıyla, 54. maddenin Gerekçesinde de belirtildiği üzere, haksız rekabet oluşturan bir fiilin m. 55’te sayılan haller arasında olmaması durumunda genel hüküm niteliğinde olan 54. madde devreye girecektir.⁴²⁷ Bu doğrultuda, ilgili fiilin haksız rekabet teşkil edip etmediğinin m. 54’teki genel hükümler çerçevesinde değerlendirilmesi gerekecektir. Böylece haksız rekabetin varlığından söz edebilmek için TTK m. 55’te sıralanan hallerden birinin gerçekleşmesi veya bu maddede sıralanan hallerle benzerlik göstermesi ya da genel hükümler çerçevesinde m. 54/2 kapsamında haksız rekabet oluşturmaları gerekmektedir.⁴²⁸ Belirtmek gerekir ki iki hüküm arasında öncelik sıralaması bulunmamakta olup hükümlerden biri uyarınca haksız rekabet teşkil eden bir eylem diğer hüküm uyarınca da haksız rekabet oluşturmaktadır.⁴²⁹

5.2.4 Rekabet Yasağı

Haksız rekabete ilişkin hükümler değerlendirilirken ilgili düzenlemeleri rekabet yasağı kavramı ile ayrı tutmak gerekmektedir. Her iki kavramın da düzenlenme amacı ve korumayı amaçladığı menfaatler farklılık göstermektedir. Zira rekabet yasağının varlığında rekabet etme hakkı tamamen ortadan kalkmakta ya da sınırlı olarak rekabet etmek mümkün hale gelmekte iken haksız rekabete ilişkin düzenlemeler rekabet etme hakkı kullanılırken dürüstlük kurallarına uygun hareket edilmesinin sağlanmasına ilişkindir.⁴³⁰ Haksız rekabet fiile ilişkin olup taraflar arasında herhangi bir sözleşmesel ilişki aranmamaktayken rekabet yasağında akdi bir ilişkinin varlığı ve bu ilişkinin ihlali söz konusudur.⁴³¹

5.3 Uber’in Türkiye’deki Haksız Rekabet Davası

Türkiye’de İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesinin 11 Aralık 2020 tarihli, 2020/1717 Dosya, 2020/1470 Karar numaralı dosyasında haksız rekabetin tespiti ve men’ine ilişkin kararda, Uber’in Türkiye’deki faaliyetleri haksız rekabet

⁴²⁶ Poroy/Yasaman 378; Yarg. 11. HD. E. 2005/148, K. 2006/160, T. 16.1.2006.

⁴²⁷ Nomer Ertan 97; Pekdincer 33.

⁴²⁸ Nomer Ertan 98.

⁴²⁹ Pekdincer 32.

⁴³⁰ Nomer Ertan 7.

⁴³¹ Poyraz 40.

yönünden tahlil edilmiştir. Söz konusu karar, İstanbul 10. Asliye Ticaret Mahkemesinin E. 2016/1082, K. 2019/780 ve birleşen 11. Asliye Ticaret Mahkemesi ve 16. Asliye Ticaret Mahkemesinin sırasıyla E. 2019/220 ve 2018/411 numaralı dosyalarına ilişkin verilen istinaf mahkemesinin hükmünü içermektedir.

Karara konu davada, davacı taraf olan taksi sürücüler derneği (“Dernek”), Uber’in Türkiye’deki faaliyetlerinin haksız rekabet oluşturduğunu belirterek Uber uygulamasına ve internet sitesine erişimin engellenerek reklam faaliyetlerinin önlenmesi ile haksız rekabet eylemlerinin ref’i ve menine karar verilmesini ve ayrıca mahkeme kararı kesinleşmesine kadar geçerli olmak üzere haksız rekabet eylemlerinin durdurulması için Uber’in internet sitesi ve mobil uygulamasına erişimin engellenmesi amacıyla ihtiyati tedbir kararı alınmasını talep etmiştir.

Davacı tarafın iddialarına göre, Uber, taksi taşımacılığı yapmak için gereken ruhsat ve plaka olmaksızın taksi taşımacılığı gerçekleştirmektedir. Davacı taraf ayrıca Uber’in taksi taşımacılığı hizmeti sunarken tabi olması gereken hiçbir yasal veya mali düzenlemeye uymadığını ve Uber’in sunduğu hizmetlerin taksi taşımacılığına ilişkin mevzuat ile 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa aykırı olduğunu belirtmiştir.

Davacıların ilk derece mahkemesine sundukları dilekçenin detaylarında, Uber’in Karayolları Trafik Kanunu, Taksi ve Taksi Dolmuş Taşımacılığı Yönergesi ve dürüst ticaret kurallarına aykırılık teşkil edecek biçimde, taksi taşımacılığı ruhsatı veya plakası olmadan internet üzerinden sunduğu hizmetle birçok tüketiciye taksicilik hizmeti sunduğu ve taksi sürücülerinin bu durumdan ekonomik olarak zarar gördüğü ve yolcu kaybettiği belirtilmiştir. Davacıların iddiasına göre Uber ayrıca taksi taşımacılığı ruhsatı ve plakası olmadan yolcu taşımacılığı gerçekleştirdiği için sunduğu hizmet korsan taksiciliğe girmektedir. Bu doğrultuda, taksi sürücülerinin ruhsat almak, taksi plakası almak, vergi ödemek gibi zorunlu maddi külfetleri Uber için geçerli olmadığından piyasada haksız rekabet yarattıkları ve öne geçtikleri belirtilmiştir. Dava dilekçesinde ayrıca Uber’in yukarıda belirtilen ve TTK m. 54’te yer alan haksız rekabet düzenlemelerine aykırı olduğu iddia edilen eylemleri sebebiyle taksi taşımacılığı sektöründeki dürüst rekabet ortamını bozduğu ve huzurlu çalışma ortamının zedelendiğine dikkat çekilmiştir. Uber’in düzenli olarak yaptığı reklam ve promosyonlarla müşterileri çektiği, ancak ruhsatlı ve özel plakalı taksi şoförlerinin bu

imkanlardan yararlanamadığı ve promosyon veya indirim yapmalarının yasak olduğu; bu durumun da Uber'in taksi taşımacılığı yapan kişilere göre haksız rekabet oluşturmaya sebep olduğu belirtilmiştir. Uber tarafından gerçekleştirilen söz konusu indirim ve promosyonların, sektörde yıkıcı nitelikte bir fiyat politikası oluşturduğu için taksi şoförlerinin maddi zarara uğramasına neden olduğu ve Uber ile rekabet etme imkanlarının ortadan kalktığı iddia edilmiştir. Dilekçede aynı şekilde taksicilik hizmeti sunanların tabi olduğu düzenlemelere Uber şoförlerinin tabi olmamaları sebebiyle, taksi plakası gibi yüksek tutarlı bir harç ödeme zorunluluklarının bulunmamasının, taksi şoförlerinin uyması gereken mali yükümlülükler uymamalarının ve elde ettikleri gelirlere ilişkin Türkiye'de vergi ödememelerinin taksi taşımacılığı yapanlara karşı ekonomik avantaj elde etmelerini sağladığı ve bu durumun da açıkça haksız rekabete yol açtığı belirtilmiştir.

Davacı Dernek, dilekçesinde yukarıda yer verilen iddialarını TTK m. 55/1a-2'ye dayandırarak taksi şoförlerinin tabi olduğu düzenlemelere Uber'in uymaması ve korsan taksi taşımacılığı yapması sebebiyle haksız rekabet ortamının oluştuğunu ve Uber'in korsan taksi taşımacılığı yaptığını müşterilerden gizleyerek aldatıcı açıklamalarda bulunduklarına dikkat çekmiştir.

Birleşen İstanbul 11. Asliye Ticaret Mahkemesinin E. 2019/220 sayılı dosyasında, dava dilekçesinde Uber'in sunduğu tarifeli ticari taşımacılığın ülkemizdeki karşılığı olan taksi otomasyon ve yönlendirme sistemi olduğu belirtilmiş ve bu sistemin yürütülebilmesi için gerekli koşulların yerine getirilerek Büyükşehir Belediyelerinden izin alınmasının zorunlu olduğu iddia edilmiştir. Bu doğrultuda İstanbul Büyükşehir Belediyesi ("İBB") tarafından 25.09.2009 tarihli Ticari Taksi ve Dolmuş Yönergesi ("Yönerge") getirildiği, söz konusu Yönergenin 12. maddesinde otomasyon ve yönlendirme sistemleriyle gerçekleştirilecek aracılık faaliyetlerinde bir çağrı merkezinin bulunması gerektiğinin yazıldığı, buna karşın Uber uygulamasında bir çağrı merkezi bulunmadığı ve Yönergeye aykırı olduğu belirtilmiştir. Bu halde, Yönergenin şartlarına uygun olarak hizmet veren ve çağrı merkezi bulunan diğer firmaların İBB'den yetki alabilmek için maruz kaldığı mali külfeti yolculara kullanım bedeli olarak yansıtmak zorunda kaldıkları, ancak Uber'in böyle bir maddi gideri olmadığı için yolculara ek bedel yansıtmadığı, bu durumun sunulan ücretler açısından haksız rekabet ortamı oluşturduğu ve kamu düzenini bozduğu iddia edilmiştir.

Uber'in, taksi taşımacılığı yapan diğer operatörlerin aksine yüksek operasyon maliyetlerine maruz kalmamasının bir avantaj niteliğinde olduğu ve bu durumun TTK m. 55/1b-1 hükmüne aykırılık teşkil ettiği belirtilmiştir. Dilekçede ayrıca D2 yetki belgesiyle faaliyet gösteren Uber'in aracılık değil tarifeli yolcu taşımacılığı yaptığı, D2 yetki belgesinin tarifeli yolcu taşımacılığına izin vermediği, Uber araçlarının plakalarının İBB tarafından verilen özel plakalar olmadığı ve izinsiz tarifeli yolcu taşımacılığı yapıldığı iddia edilmiştir.

Yukarıdaki iddialarla paralel olarak, birleşen İstanbul 16. Asliye Ticaret Mahkemesinin E. 2018/411 sayılı dosyasında, Uber'in ticari taksi plakası olmadan yasal düzenlemelere aykırı bir şekilde yolcu taşımacılığı yaptığı, faaliyetlerin, reklamlar aracılığıyla müşterileri çekmek için kullanıldığı, bu durumun taksi taşımacılığı yapan ve yasal düzenlemelere tabi olan operatörler açısından haksız rekabet oluşturduğu belirtilmiştir.

Tüm bu iddialar doğrultusunda, ilk derece mahkemesinden Uber'in faaliyetlerinin haksız rekabet oluşturduğunun tespit edilmesi ve haksız rekabetin ref'i ve men'ine karar verilmesi talep edilmiştir. Ayrıca karar kesinleşinceye kadar haksız rekabetin durdurulması amacıyla Uber'in internet sitesine ve mobil uygulamasına erişimin engellenmesi için ihtiyati tedbir kararı alınması istenmiştir.

Davacıların dilekçelerine karşı Uber'in verdiği cevap dilekçelerinden özetle Uber, Avrupa'daki benzer davalarda yapmış olduğu savunmalarla paralel olarak sunmuş olduğu hizmetin taşımacılık hizmeti kategorisinde olmadığını, bünyesinde bir araç filosu bulunmadığını, şoförlerinin şirketin çalışanı olmadığını ve aralarında bir işçi – işveren ilişkisinin mevcut olmadığını belirterek faaliyetlerini “teknoloji hizmeti sağlayıcısı” sıfatıyla gerçekleştirdiğini dile getirmiştir. Uber aynı zamanda Türkiye'de sunmuş olduğu hizmet kapsamında hem taksi operatörlerinin hem de D2 operatörlerinin bulunduğunu (UberTaksi ve UberXL) ve her iki alanda da hizmet veren şoförlerinin gerekli ruhsat ve izinlere sahip olduğunu belirtmiştir. Uber uygulamasının içinde sunulan taksi hizmetini veren şoförlerin ruhsatlı taksi şoförü olduğunu ve Uber uygulamasını kullanmayan diğer taksi şoförleri ile aynı iş ve yasal düzenlemelere tabi olduğunu, bu nedenle sunulan hizmetin korsan taksi hizmeti olarak nitelendirilemeyeceği, ayrıca uygulama içerisindeki taksi hizmeti ücret tarifesinin

uygulama kullanılmadan sunulan geleneksel taksi taşımacılığı ücret tarifesıyla aynı olduğu açıklanmıştır. Bununla birlikte mobil uygulama içerisinde taksi hizmetlerine ek olarak sunulan UberXL hizmetinin D2 operatörlerinin de mevzuat şartlarına uygun olarak D2 yetki belgesine sahip olduğu ve ticari yolcu taşımacılığı yapmaya yetkili olduğu belirtilmiştir. D2 operatörlerinin sunduğu taşımacılık hizmetinin taksi taşımacılığı hizmetinden farklı olması sebebiyle tabi oldukları yasal düzenlemelerin de farklı olduğuna dikkat çekilerek sunulan hizmetlerin korsan taksi hizmeti olarak değerlendirilemeyeceği savunulmuştur.

Uber, haksız rekabet oluşturduğuna ilişkin iddialarla ilgili olarak sunduğu hizmetin şeffaf ve açık olduğunu, yolcuların kullanacakları aracın modelini, şoförü, puanını, ödeyecekleri ücreti, ruhsat ve diğer izinleri önceden görebildiklerini ve bu hizmetin toplumun ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik sunulduğunu, bu doğrultuda haksız rekabet şartlarının gerçekleşmediğini belirterek davanın reddini talep etmiştir.

İlk derece mahkemesi vermiş olduğu kararda, Uber'in faaliyetlerinin yalnızca bilişim veya aracılık hizmeti kategorisinde tanımlanamayacağı, sunulan hizmetin aracılık ve bilgi teknolojileri hizmetlerinin bir kombinasyonu olarak taşımacılık sektörü faaliyeti kategorisinde değerlendirilmesi gerektiği; Uber'in vergi mükellefi olduğu ve gerçekleştirilen taşıma hizmeti sonucunda e-fatura düzenlenmesi yoluyla sunulan hizmetin faturalandırıldığı bu nedenle bir vergi kaybının söz konusu olmadığı; Uber üzerinden hizmet veren araçların da vergi mükellefi olduğu ve e-fatura aracılığıyla vergi beyanı gerçekleştirdikleri; iş modellerinin değerlendirilmesi bakımından taksi taşımacılığı ve D2 operatörlüğü arasında ulaştırma ve taşıma bakımından farklılıklar bulunmadığı ancak karşılanması gereken şartlar açısından farklılıklar bulunduğu tespit edilmiştir. Kararda ayrıca Uber'in D2 operatörlük yetkisini fiiliyatta taksi taşımacılığı hizmeti gibi kullandığı ve bu durumun yetki belgesinin amacı dışında kullanılması yoluyla yasal düzenlemelerin ihlali niteliğinde olduğu ve D2 yetki belgesi ile taksicilik hizmetinin sunulması sebebiyle Uber ve taksi operatörleri arasında TTK m. 55/1-e "*iş şartlarına uymamak*" maddesi uyarınca haksız rekabetin meydana geldiği belirtilmiştir. Haksız rekabetin varlığının tespiti neticesinde davanın kabulüne ve Uber tarafından yapılan haksız rekabetin ref'i ve men'ine karar verilmiş, ayrıca Uber mobil uygulamasına ve internet sitesine erişim engellenmiştir.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Dairesi yapmış olduğu istinaf değerlendirmesinde, daha önce bu çalışma kapsamında incelenmiş olan ABAD'ın 20 Aralık 2017 tarihli İspanyol taksi sendikasının davasına atıfta bulunarak Uber'in sunduğu hizmetin mobil uygulama aracılığıyla sağlanması ve yolcular ile sürücülerini birbirine ulaştırması açısından Uber mobil uygulamasının ulaşım faaliyetinin gerçekleşmesi açısından vazgeçilmez bir unsur olduğu, sunulan aracılık hizmetinin salt bilişim hizmeti değil taşımacılık hizmeti olarak da değerlendirilmesi gerektiği, Uber'in şoförlerinden yüzde 20 komisyon aldığı da göz önüne alındığında hizmetlerinin bilişim ve taşıma hizmetlerinin bir kombinasyonu olarak taşımacılık faaliyeti kategorisinde değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

İstinaf mahkemesi ayrıca Uber uygulamasının içerisinde sunulan hizmetlerden UberTaksi'nin ruhsatlı ve taksi plakalı taksi şoförleri tarafından, UberXL'nin ise D2 yetki belgesine sahip olan D2 operatörleri tarafından sunulduğunu tespit etmiştir. D2 yetki belgesinin tarifesiz ticari yolcu taşımacılığı için verildiği, yetki belgesinin belirsiz güzergahlar için verildiği ve UberXL'yi kullanan operatörlerin yolcuları almak için bir noktaya gittikleri ve aldıkları yolcuyu uygulama üzerinden gösterilen başka bir noktaya bıraktıkları belirtilmiştir. İstinaf mahkemesinin değerlendirmesinde, Karayolu Taşıma Yönetmeliği⁴³² m. 6'ya atıfta bulunularak yetki belgesinin yalnızca tarifesiz ticari yolcu taşımacılığı için verileceği, m. 37'de ise tarifesiz taşımanın gerçekleştirilmesi için bir taşıma sözleşmesi yapılması gerektiği, 40. maddede ise yapılacak taşımanın gerçekleştirileceği aracın plakası ve ATS bilgileri ile şoför ve yolcuların bilgilerinin yolculuk gerçekleşmeden en az 1 saat önce olmak üzere U-ETDS sistemine işlenmesinin gerekli olduğu ve Yönetmeliğin 30. maddesi uyarınca verilen yetki belgesinin yasal düzenlemedeki kapsamı dışında kullanılamayacağına dikkat çekilmiştir. Bu bağlamda, UberXL üzerinden gerçekleştirilen yolculukların önceden belirli olmayan ancak anlık olarak yolcuların belirlediği güzergahlarda gerçekleştirildiği, yolcuların bilgilerinin önceden belli olmadığı, yol uzunluğu ve süreye göre ücretlendirme yapıldığı belirtilerek söz konusu özelliklerin Yönetmelikte belirtilen şartları karşılamaması sebebiyle UberXL'nin sunduğu faaliyetlerin D2 yetki belgesinin kapsamında sayılamayacağı açıklanmıştır. Bununla birlikte, D2 yetki

⁴³² Bkz. Karayolu Taşıma Yönetmeliği.

belgesinin bulunmasının, belediyelerden alınması gereken ruhsat veya özel izin alınma zorunluluğunu ortadan kaldırmadığı belirtilmiştir.

Mahkeme, UberXL'nin sunduğu hizmetin D2 yetki belgesinin kapsamı dahilinde olmadığı görüşünün yanı sıra, verilen hizmetin taksi taşımacılığı olarak da değerlendirilemeyeceğine ilişkin görüşünü açıklamıştır. Söz konusu görüşte, UberXL aracılığıyla yolcu taşımacılığı yapan kimselerin taksi şoförlerinin uyması gereken idari ve mali şartları yerine getirmediği, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 31/1-b maddesi uyarınca taksilerde taksimetre kullanılmasının zorunlu olduğu ancak UberXL kapsamında verilen ulaşım hizmetinin taksimetre aracılığıyla gerçekleştirilmediği ve yolcuların ödeyecekleri ücreti önceden görebildikleri, ayrıca taksi operatörlerinin aksine, reklamlar aracılığıyla müşterilere promosyonlar da verildiği belirtilmiştir. Ayrıca UberXL'nin araçlarının sürücü dahil 10 kişilik kapasitesinin bulunduğu, ancak İBB Ulaşım Daire Başkanlığı Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi uyarınca sürücü dahil azami 9 kişilik kapasiteli taksi dolmuşların hizmet verebileceğinin belirtildiği, bu doğrultuda minibüs ve SUV araçlarla hizmet verdiğini alenen beyan eden UberXL'nin TTK m. 55/1-e'de yer alan *“iş şartlarına uymamak; özellikle kanun veya sözleşmeyle, rakiplere de yüklenmiş olan veya bir meslek dalında veya çevrede olağan olan iş şartlarına uymayanlar dürüstlüğe aykırı davranmış olur”* hükmü doğrultusunda haksız rekabet oluşturduğu kanaatine varılmıştır.

İstinaf mahkemesinin kararında, her ne kadar Uber'in vekilleri tarafından UberXL hizmetinin taksi taşımacılığı kategorisinde bir hizmet sunmaması nedeniyle taksi şoförlerinin tabi olduğu düzenlemelere uyma zorunluluklarının bulunmadığı ve bu doğrultuda taksi şoförleri bakımından TTK m. 55/1-e uyarınca haksız rekabet oluşturamayacağı savunularak ilk derece mahkemesi kararı istinafa taşınmış olsa da UberXL ile yapılan yolcu taşımacılığının taksilerin yaptığı taşımacılık hizmetinden fiiliyatta fark oluşmadığı, dolayısıyla iddiaların TTK'nın 55. maddesi uyarınca değerlendirildiği ve 55/1-e maddesi uyarınca haksız rekabet oluşturduğu belirtilmiştir. Ancak bununla birlikte, Uber'in mobil uygulaması ve internet sitesi aracılığıyla sunulan UberTaksi hizmetine ilişkin yapılan değerlendirmede, UberTaksi operatörleri tarafından sunulan yolcu taşımacılığı hizmetinin uygulamayı kullanmayan taksi şoförleri ile aynı yasal koşullara bağlı olduğu, UberTaksi operatörlerinin normal taksi

şoförleri gibi ruhsat ve plaka şartlarını haiz oldukları, İstanbul’da faaliyet verebilmek için zorunlu olan bütün izinlerin alındığı ve yolcu taşımacılığının normal taksilerde olduğu gibi taksimetre aracılığıyla gerçekleştirildiği belirtilerek haksız rekabetin varlığından söz edilebilmesi için hizmetin işleyişinde ücretlendirme gibi hususların etkilenmesi ve rakipler arasında haksız rekabet ortamının oluşması gerektiği belirtilerek davacılar açısından haksız rekabet koşullarının oluşmadığı kanaatine varılmıştır.

İstinaf mahkemesinin vermiş olduğu hüküm doğrultusunda Uber’in sunduğu hizmetler bakımından UberXL ve UberTaksi hizmetleri ayrı değerlendirilmiş, UberXL hizmetine erişimin engellenmesine ilişkin ilk derece mahkemesinin kararı onanırken herhangi bir ayırım yapılmaksızın ilk derece mahkemesi tarafından UberTaksi uygulamasına getirilen erişim yasağının kaldırılmasına ve istinaf mahkemesi tarafından yeniden hüküm kurulmasına karar verilmiştir.⁴³³ Böylece Türkiye’de UberTaksi hizmetinin sunulmasına devam edilmesinin yolu açılmıştır.

5.3.1 Kararın Gerekçesinde Yer Alan TTK 55/1-e Maddesi

İstinaf mahkemesinin UberXL hizmetinin taksi taşımacılığı yapan operatörler bakımından haksız rekabet oluşturduğuna ilişkin kararı, yukarıda karar incelemesi esnasında belirtildiği üzere TTK’nın 55/1-e “iş şartlarına uymamak” maddesine dayandırılmıştır.

Eski TTK’nın 57/10 maddesinde yer verilen⁴³⁴ haksız rekabet durumlarından biri olan “iş şartlarına uymamak”, yürürlükteki TTK’nın 55. maddesi uyarınca haksız rekabet hallerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. İlgili maddede iş şartları “*kanun veya sözleşmeyle, rakiplere de yüklenmiş olan veya bir meslek dalında veya çevrede olağan olan iş şartları*” olarak tanımlanmış, söz konusu şartlara uymayanların dürüstlük kurallarını ihlal etmiş sayılacağı belirtilmiştir.

⁴³³ Bkz. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi, Dosya No: 2020/1717 Karar No: 2020/1470, 16 Ekim 2019.

⁴³⁴ Bkz. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu (Mülga) “ETTK” m. 57/10- “*Rakipler hakkında da cari olan kanun, nizamname, mukavele yahut mesleki veya mahalli adetlerle tayin edilmiş bulunan iş hayatı şartlarına riayet etmemek*”, Lexpera, <<https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/kanunlar/turk-ticaret-kanunu-6762>>.

55/1-e maddesi değerlendirildiğinde, TTK’da sayılan haksız rekabet hükümlerinden olmayan ancak ticari hayatta geçerli olabilecek her türlü kanun, anlaşma, örf ve âdet uygulamalarını ihlal ederek haksız rekabete sebep olunmasının önüne geçilmesi amaçlanmıştır. Söz konusu maddeyle iş şartları özel olarak düzenlenmiş, iş ve ticaret hayatının dürüstlük kuralları çerçevesinde işlemlerini sağlanarak haksız avantaj elde etmek isteyenler engellenmek istenmiştir.⁴³⁵ Madde kapsamında hakları korunması amaçlanan asıl kişilerin müşteriler değil rakipler olarak karşımıza çıktığı görülmektedir. Bilindiği üzere haksız rekabet hükümleri, yalnızca müşteriler veya rakipleri korumak için değil, aynı zamanda toplumun ve diğer piyasa katılımcılarının da menfaatlerini korumayı amaçlamaktadır.⁴³⁶ Bu doğrultuda, söz konusu hükmün yalnızca rakipler açısından geçerli olacağını belirtmek doğru olmayacaktır. Zira söz konusu madde uyarınca açılacak bir davada TTK’nın 56. maddesinin kapsamına giren herkes dava açma hakkını haiz olacaktır.⁴³⁷

(i) “İş şartları” Kavramı

TTK’nın 55/1 maddesinde yer verilen “iş şartları” kavramı, ETTK kapsamında 57/10 maddesinde “iş hayatı şartları” olarak yer almaktaydı. İlgili hükümlerin alındığı İsviçre’deki haksız rekabet hükümleri incelendiğinde, “iş şartları” ifadesinin iş kanunu ile sınırlandırıldığı ve iş hukukuyla ilgili normlar olarak kabul edildiği görülmektedir.⁴³⁸

Ancak bizim hukukumuzda haksız rekabete ilişkin düzenlemeler ve “iş şartları” kavramı iş hukukuyla sınırlandırılmamış, ETTK ve TTK kapsamında “iş hayatı şartları” ve “iş şartları” geniş anlamlarıyla yorumlanmıştır.⁴³⁹ Dolayısıyla, yalnızca iş hukukuna ait düzenlemeler değil, iş hayatını ilgilendiren ve iş hayatında bulunan herkes için kapsayıcı olan tüm hukuki düzenlemeler olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda “iş şartları” kavramının iş hukukuna ilişkin düzenlemelere ek olarak başka mevzuatlara aykırı davranışları da haksız rekabet halleri kapsamında tutacağı anlaşılmaktadır.⁴⁴⁰

⁴³⁵ Nomer Ertan 337; Güneş 421.

⁴³⁶ Poroy/Yasaman, 373; Güneş 32.

⁴³⁷ Nomer Ertan 339; Poroy/Yasaman 372; Yasaman 14.

⁴³⁸ Nomer Ertan 338.

⁴³⁹ Poroy/Yasaman 434.

⁴⁴⁰ Nomer Ertan 339.

(ii) İş Şartlarına Uyması Gereken Rakipler

TTK kapsamında iş şartlarını ihlal eden “herkesin” haksız rekabet eylemi gerçekleştirmiş olacağı belirtilmiştir. Başka bir deyişle, iş şartlarına uyulma zorunluluğu *bütün rakipler* açısından mevcuttur ve herkesin söz konusu kurallara uyması gerekmektedir.⁴⁴¹ *Nomer Ertan* ve *Güneş*’e göre, Rakipler arası ayırım yapılmaksızın aynı sektörde bulunmasalar dahi herkesin iş şartlarına uyma zorunluluğu bulunmaktadır.⁴⁴² Hükümün rakiplere ilişkin lafzı aşağıdaki gibidir:

*“...rakiplere de yüklenmiş olan veya bir meslek dalında veya çevrede olağan iş şartları”*⁴⁴³

Hükümde yer alan “rakip” kavramı Kanun Koyucu tarafından yalnızca belirli bir sektörü kapsamak amacıyla yazılmamış, daha geniş anlamda kullanılmıştır.⁴⁴⁴ Bu bağlamda, haksız rekabetten söz edebilmek için tarafların aynı sektörde faaliyet göstermeleri şartı bulunmamaktadır.⁴⁴⁵ Söz konusu hüküm, farklı sektörlerde faaliyet gösteren rakiplerin de uyması gereken kurallara uymaması halini haksız rekabet olarak değerlendirebilmek amacıyla kurulmuştur. Bu doğrultuda, öğretideki bazı görüşlere göre bir rakibin vergi vermemesi de piyasadaki diğer kimseler için haksız rekabet oluşturan bir eylem olarak değerlendirilebilecektir.⁴⁴⁶

Nomer Ertan ve *Pekdinçer*’e göre, ilgili hüküm yalnızca aynı sektördeki rakipleri değil, haksız rekabet fiilinden zarar gören tüm rakipleri ve rakip olmayan kişileri kapsamaktadır. Dolayısıyla, 55/1-e maddesindeki düzenlemelerin ihlal edilmesi nedeniyle hak kaybına uğrayan veya menfaati zarar görebilecek herkes rakip olsun ya da olmasın dava açma hakkına sahip olacaktır.⁴⁴⁷

Yasaman ise TTK m. 55/1-e hükmünde yer alan “iş şartlarına uymamak” haksız rekabet halini daha dar yorumlamakta ve haksız rekabetin yalnızca aynı iş şartlarına

⁴⁴¹ Nomer Ertan 339; Poroy/Yasaman 434.

⁴⁴² Nomer Ertan 339; Güneş 421; Dinç 110.

⁴⁴³ Bkz. TTK m. 55/1-e.

⁴⁴⁴ Pekdinçer 28; Güneş 33.

⁴⁴⁵ Nomer Ertan 339; Güneş 421.

⁴⁴⁶ Nomer Ertan 340.

⁴⁴⁷ Nomer Ertan 340; Pekdinçer 219.

ve aynı düzenlemelere tabi kişiler açısından söz konusu olabileceğini belirtmektedir.⁴⁴⁸ Zira *Yasaman*’a göre, aynı iş düzenlemelerine bağlı olmayan ve aynı iş şartlarına uyma zorunluluğu bulunmayan kimselerin birbirlerine karşı haksız rekabet teşkil eden eylem gerçekleştirebileceklerini söylemek doğru olmayacaktır.⁴⁴⁹ *Dinç*’e göre ise taraflar arasında rakiplik ilişkisinden söz edilebilmesi için aynı sektörde faaliyet göstermeleri şart değildir. *Dinç*, taraflar farklı alanlarda faaliyet gösterebilir dahi taraflardan birinin iş şartlarına uymamak suretiyle diğer tarafı zarara uğratması veya zarara uğrama tehlikesine maruz bırakmasının haksız rekabetin varlığından söz etmek için yeterli olacağını savunmaktadır.

Bu kapsamda, *Yasaman*’ın görüşüyle paralel olarak kanaatimizce farklı alanlarda faaliyet gösteren ve farklı iş şartlarına tabi kimselerin birbirleri açısından haksız rekabet teşkil edebilecek fiillerde bulunmaları gerçekçi olmamaktadır. Bu nedenle, *Yasaman*’ın iş şartları kavramının dar yorumlanması ve yalnızca aynı sektörde hizmet veren kişilerin aynı iş şartlarına tabi olduğunun kabul edilerek haksız rekabet denetiminin yapılmasının uygun olacağı görüşü tarafımızca da benimsenmektedir.

Poyraz’a göre ise, genel haliyle haksız rekabet, TMK m.2’de yer alan dürüstlük kuralının ticari hayata uygulanma şeklidir. Bu yönüyle genel olarak haksız rekabet hali, iş şartlarına uymayarak haksız rekabet oluşturmayı da kapsamaktadır. Başka bir ifadeyle, genel olarak haksız rekabet düzenlemeleri yalnızca rakipler arasındaki ticari ilişkilere değil, rakiplik olmasa dahi ticari hayatta uygulanabilir hükümlerdir. Burada önemli olan ekonomik rekabetin varlığıdır. Ancak iş şartlarına uymayarak haksız rekabet oluşturan kimseler arasında rekabetin bulunması yeterli değildir. Bir kişi veya kurumun iş şartlarına uymayarak haksız rekabet teşkil ettiğinden söz edilebilmesi için ekonomik rekabetin yanında rakiplik ilişkisinin de mevcut olması gerekmektedir. İş şartlarına uymamak suretiyle haksız rekabette ekonomik rekabet yeterli değildir.⁴⁵⁰

Rakipler arası uyulması gereken iş şartları, kanun ya da sözleşmelerle öngörülmüş olabileceği gibi, 55/1-e maddesinin hükmünde yer alan “*özellikle*” ifadesinden

⁴⁴⁸ Yasaman 135.

⁴⁴⁹ Yasaman 135.

⁴⁵⁰ Poyraz 65.

anlaşılabileceği üzere, bir meslek dalı ya da bölgede yaygın olan örf ve âdet kurallarından da oluşabilmektedir.

Örf ve âdet hukuku uyarınca tespit edilmiş iş şartlarına aykırılık da haksız rekabet teşkil edebilmektedir.⁴⁵¹ Örf ve âdet hukuku olarak tanımlanan kuralların bir teamül, âdet veya gelenek haline gelmesi, davranışın düzenli olarak uygulanması, söz konusu uygulamaya uyma yükümlülüğünün bulunduğu anlayışın yerleşmesi (*opinio necessitatis*) gerekmektedir.⁴⁵²

İş şartlarına aykırılığın kanun ve örf ve âdet hukuku ile belirlenmiş olanlardan başka sözleşmeler açısından haksız rekabet yaratabilmesi içim söz konusu sözleşmenin rakipler açısından bağlayıcılığı olan hükümler bulundurması gerekmektedir. Örneğin toplu iş sözleşmelerinde rakipler açısından bağlayıcı olan hükümler yer alabilmektedir.⁴⁵³ Toplu iş sözleşmesinden kaynaklanan bir haksız rekabet ihlalden söz edebilmek için sözleşmeye taraf olan sendikaya üye olan bütün işverenlerin ilgili hükme uyma zorunluluğunun bulunması gerekmektedir.⁴⁵⁴

Ancak toplu iş sözleşmelerinden kaynaklanan haksız rekabet halleri için normatif ve borçlar hukukuyla ilgili kısımlar arasında ayırım yapılması uygun olacaktır. Toplu iş sözleşmesinin borçlar hukuku kapsamında değerlendirilen kısımları yalnızca sözleşmeye taraf olan kimseler için bağlayıcıyken, normatif kısım ise sözleşmeye taraf olan sendikaya üye olan işverenler açısından bağlayıcı etki doğurmaktadır.⁴⁵⁵ Bu görüş ile paralel olarak Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu m. 36'da normatif hükümlerin toplu iş sözleşmelerine etkileri düzenlenmiş olup toplu iş sözleşmelerinde açıkça aksi belirtilmedikçe akdedilecek iş sözleşmelerinin toplu iş sözleşmesine aykırı yapılamayacağı ve böyle bir durumda toplu iş sözleşmesinin hükümlerinin geçerli olacağı belirtilmiştir. Bu doğrultuda toplu iş sözleşmeleri bakımından yalnızca normatif kısmında yer verilen hükümlere aykırılık haksız rekabet hali oluşturabilecektir.⁴⁵⁶

⁴⁵¹ Poroy/Yasaman 434; Güneş 423; Önay/Toraman Çolgar 246.

⁴⁵² Nomer Ertan 342.

⁴⁵³ Poroy/Yasaman 434.

⁴⁵⁴ Nomer Ertan 341.

⁴⁵⁵ Nomer Ertan 341.

⁴⁵⁶ Nomer Ertan 342.

TTK'nın 55/1-e maddesinde kanun ve sözleşmeyle getirilmiş olan iş şartlarına ek olarak “belirli bir meslek dalında veya bölgede olağan olan iş şartları”na da atıf yapılmaktadır. Bu husus doğrultusunda, haksız rekabetin varlığından söz edebilmek için bir meslek dalına ilişkin kurallar bütününün olması ve bu kurallara rakiplerin de uyma yükümlülüğünün bulunması, aynı zamanda söz konusu kurallara aykırı bir davranışın söz konusu olması gerekmektedir. *Nomer Ertan*'a göre, iş şartının kanunun lafzında olduğu gibi “olağan” olması, ona uyma yükümlülüğünü getirmemektedir. Bu doğrultuda *Nomer Ertan*'ın görüşüne göre kanundaki “olağan” ifadesi yanıltıcı niteliktedir.⁴⁵⁷

(iii) İş Şartlarına Aykırılık

Rakiplerin de uyması gereken iş şartlarına aykırılık (ihlal) halleri, haksız rekabet teşkil eden hal olarak değerlendirilmektedir. Haksız rekabetin oluşması için haksız bir avantaj elde edilmiş olması şartı aranmamaktadır. Bu doğrultuda Kanun Koyucu, haksız rekabetin oluşması için rakiplerin de uyması gereken yükümlülükler ve kuralların ihlal edilmesi yeterli görülmüş, ayrıca haksız bir avantaj elde edilip edilmediğinin tahlilini yapmaya gerek görülmemiştir.⁴⁵⁸ Konuya ilişkin örneklerden bazıları vergi vermemek⁴⁵⁹, 4857 sayılı İş Kanununca öngörülen çalışma ve izin sürelerini ihlal etmek⁴⁶⁰, İş Kanununda öngörülen çalışma yaş sınırına uymamak⁴⁶¹, İş Kanunu uyarınca belirlenen asgari maaşın altında maaş ödemek⁴⁶², gerekli izinler olmaksızın iş yeri açmak⁴⁶³, ekmek üretimi yaparken Türk Gıda Kodeksi Ekmek ve Ekmek Çeşitleri Tebliği'ni ihlal etmek, toplu iş sözleşmesiyle belirlenen ücretin altında ücret vermek⁴⁶⁴, araçlarda taşınması gereken sağlık çantası niteliği taşımayan sağlık çantası satmak⁴⁶⁵, kozmetik ürünler üzerinde veya içinde yazılması gereken bilgilerini bulundurmamak ve Türkçe sunulması gereken bilgileri başka bir dilde yazmak⁴⁶⁶, TKHK'nın 55. maddesi ile Tanıtma ve Kullanma Kılavuzu Yönetmeliği'ne

⁴⁵⁷ Nomer Ertan 342.

⁴⁵⁸ Nomer Ertan 344.

⁴⁵⁹ Nomer Ertan 344; Güneş 422.

⁴⁶⁰ Nomer Ertan 344; Poroy/Yasaman 435; Güneş 421.

⁴⁶¹ Dinç 110.

⁴⁶² Poroy/Yasaman 434; Güneş 422.

⁴⁶³ Önay/Toraman Çolgar 246.

⁴⁶⁴ Poroy/Yasaman 434.

⁴⁶⁵ Y. 11. HD., E. 2010/8615 K. 2012/611 T. 23.01.2012 (Nomer Ertan 344).

⁴⁶⁶ Önay/Toraman Çolgar 246.

aykırı bir biçimde ürünlerin içerisinde yalnızca Türkçe dışında bir dilde kullanma kılavuzu sunmak ve Türkçe kullanma kılavuzu vermemek⁴⁶⁷, aralarında rekabet ilişkisi bulunma şartı aranmaksızın, atık şişe toplanmasını yasaklayan bir düzenleme olmasa dahi, depozitosuz imal edilen ve tekrar kullanılması yasak olan şişeleri toplamak ve yasal düzenlemelere aykırı olarak tekrar satmak⁴⁶⁸ TTK'nın 55/1-e maddesi uyarınca haksız rekabet hali teşkil eden eylemlerdendir.⁴⁶⁹

Bu örneklerle ilişkin doktrinde aksi görüşler bulunsa da⁴⁷⁰ genel olarak kabul edilen görüşe göre, işletmelerin öğle aralarında da açık kalarak faaliyetlerine devam etmesi, eczaneler gibi çalışma gün ve saatleri yasal düzenlemelerle takip edilen işletmelerin mevzuata aykırı olarak daha uzun faaliyet göstermesi, çalışanların sigortalarının eksik ödenmesi veya hiç ödenmemesi⁴⁷¹, çalışanlara sigorta yapılmaması⁴⁷² gibi hususlar da haksız rekabete sebep olan hallerdendir.⁴⁷³

Nomer Ertan'ın görüşü de doktrindeki yaygın görüşle paralel niteliktedir. *Nomer Ertan*'a göre, işletmelerin öngörülen sürelerden daha fazla açık tutulması, çalışanlara sigorta yapılmaması, vergi verilmemesi gibi hususlar TTK m. 55/1-e uyarınca haksız rekabet teşkil eden durumlardandır. Zira uyulması gereken yasal düzenlemelere aykırı faaliyet gösterilmesi TTK m. 55/1-e kapsamında haksız rekabet teşkil eden hallerden sayılmıştır. Mevzuata aykırı faaliyet göstermenin özel düzenlemeleri bulunsa dahi bu durum söz konusu aykırılığın haksız rekabet de teşkil etmesini engellemeyecektir.⁴⁷⁴

Poroy/Yasaman ve *Eroğlu* ise *Nomer Ertan*'ın görüşünün aksine, işletmelerin öngörülen sürelerden fazla çalışmasını veya öğle paydosu vermemesinin haksız rekabet kapsamına girmeyeceğini belirtmektedir.⁴⁷⁵ Zira bazı bankalar öğle arasında çalışmazken bazı bankalar çalışmaya devam etmektedir. Aynı doğrultuda

⁴⁶⁷ Y. 11. HD., E. 2012/14895 K. 2013/14465 T. 08.07.2013 <<https://www.lexpera.com.tr/ictihat/yargitay/11-hd-e-2012-14895-k-2013-14465-t-08-07-2013>>.

⁴⁶⁸ Poroy/Yasaman 437; Güneş 422.

⁴⁶⁹ Nomer Ertan 344.

⁴⁷⁰ Doktrinde bazı görüşler vergi vermemek, prim ödememek gibi hallerin özel düzenlemelerle yaptırımlara tabi olduğunu belirterek haksız rekabet teşkil eden fiil kapsamına girmeyeceğini savunmaktadırlar. Bkz. Poroy/Yasaman 436.

⁴⁷¹ Güneş 422.

⁴⁷² Önay/Toraman Çolgar 246.

⁴⁷³ Nomer Ertan 345.

⁴⁷⁴ Nomer Ertan 345.

⁴⁷⁵ Poroy/Yasaman 436; Eroğlu 400.

Poroy/Yasaman ve *Eroğlu* sigortasız işçi çalıştırılmasının da ülkemizde yaygın bir durum olduğunu ve bu aykırılığın SGK kapsamında ayrıca özel yaptırımları olacağını savunmakta ve sigortasız işçi çalıştırılmasını haksız rekabet teşkil eden fiillerden saymamaktadır.⁴⁷⁶ *Poroy/Yasaman* ve *Eroğlu*'na göre vergi vermemek de vergi kanunları açısından yaptırımlara tabi olup haksız rekabet teşkil eden eylemlerden sayılmamalıdır.⁴⁷⁷

5.3.2 TTK 55/1-e Maddesinin Uber Davasına Uygulanabilirliği

Yukarıda detaylıca incelenen davada, ilk derece mahkemesi Uber'in faaliyetlerinin taksi operatörleri açısından haksız rekabet teşkil ettiğini belirterek Uber'in internet sitesinin ve mobil uygulamasının erişime kapatılmasına karar vermiştir. İstinaf mahkemesi ise Uber'in sunduğu hizmetler bakımından taksi operatörlerinin sunduğu UberTaksi hizmeti ve D2 operatörlerinin sunduğu UberXL hizmeti ayırmasına gitmiştir. Zira dava sırasında tahlil edildiği üzere UberXL hizmeti sunan sürücüler D2 yetki belgesine sahip D2 operatörleri, UberTaksi hizmeti sunan sürücüler ise taksi plakasına ve ruhsatına sahip taksi operatörleridir.⁴⁷⁸ Bu doğrultuda istinaf mahkemesi, UberTaksi hizmetinin normal taksi operatörlerince sunulan taksi hizmetlerinden farklı olmadığını ve UberTaksi'nin faaliyetlerinin haksız rekabet teşkil etmeyeceğini belirtmiştir. Kanaatimizce, istinaf mahkemesinin bu hususta verdiği karar yerindedir. Zira UberTaksi hizmeti, ülkemizde yaygın olarak kullanılmakta olan iTaksi ve BiTaksi uygulamalarındaki hizmetlerden farksızdır. Her üç hizmet de mobil uygulama aracılığıyla yolcuları ve geleneksel sarı taksi şoförlerini bir araya getirmekte ve taksi operatörlerinin uyması gereken kurallar doğrultusunda faaliyetlerini gerçekleştirmektedir. iTaksi ve BiTaksi uygulamalarında olduğu gibi, UberTaksi uygulamasıyla bir taksi talebinde bulunulduğunda, yolculara taksi plakalı geleneksel taksi gelmektedir.⁴⁷⁹

Yasaman'ın görüşü de istinaf mahkemesinin kararıyla aynı doğrultudadır. *Yasaman*'a göre UberTaksi uygulamasıyla gerçekleştirilen taşımacılık hizmeti, uygulamayı kullanmayan sarı taksilerin sunduğu taşımacılık hizmetiyle aynı niteliktedir.⁴⁸⁰

⁴⁷⁶ Poroy/Yasaman 436; Eroğlu 400.

⁴⁷⁷ Poroy/Yasaman 437; Eroğlu 400.

⁴⁷⁸ Önay/Toraman Çolgar 232.

⁴⁷⁹ Önay/Toraman Çolgar 232.

⁴⁸⁰ Yasaman 127.

Geleneksel taksiler veya iTaksi, BiTaksi, UberTaksi gibi uygulamaları kullanan taksiler arasında nitelik olarak hiçbir fark bulunmamaktadır. Bu nedenle *Yasaman* da UberTaksi çatısında sunulan hizmetin, mahkemenin de belirttiği üzere haksız rekabet teşkil etmeyeceğini belirtmektedir.⁴⁸¹ Bu doğrultuda, kanaatimizce haksız rekabet iddiasıyla mahkemeye başvuran davacıların, iddialarını Uber’e yöneltmesi yerine UberXL hizmeti özelinde yöneltmesi daha doğru olurdu.

Bu doğrultuda, istinaf mahkemesi, görüşümüzle paralel olarak UberTaksi ve UberXL arasındaki ayrıma değinerek UberXL hizmetinin D2 yetki belgesine sahip D2 operatörleriyle faaliyetlerini gerçekleştirdiğine, UberTaksi hizmeti veren taksilerin ise özel ruhsat ve plaka ile faaliyet gösterdiğine dikkat çekmiştir. Mahkeme, bu doğrultuda UberTaksi hizmetinin geleneksel sarı taksi hizmeti olduğuna, bu yönüyle sarı taksiler ile aynı yasal gerekliliklere tabi olduğundan haksız rekabet teşkil eden bir fiilde bulunmadığını belirterek UberTaksi hizmetinin faaliyetlerine devam edebileceğine karar vermiştir. UberXL hizmetinin ise sarı taksilerin uyması gereken yasal mevzuata uymadığı ancak fiili olarak taksicilik hizmeti sunduklarını belirterek UberXL sürücülerinin geleneksel sarı taksi operatörleri açısından TTK m. 55/1-e “iş şartlarına uymamak” kapsamında haksız rekabete sebep olduğu kanaatine varmıştır.

Haksız rekabet teşkil eden “iş şartlarına uymamak” hükmünün dayanağı olan ticari hayatta “iş şartlarına uyma zorunluluğu” hususu bir önceki başlıkta izah edildiği gibi herkes için geçerli bir kuraldır. İş şartlarına herkesin uyması zorunlu olmakla birlikte, her iş alanında veya sektörler arası farklı iş şartlarının bulunması mümkün olabilmektedir. Örneğin bir hukuk bürosu ve banka şubesi iş şartlarına uygun faaliyetlerini sürdürmekle yükümlü olmakla birlikte, hukuk bürosunun ve banka şubesinin tabi olduğu iş şartları aynı olmayabilecektir. Dolayısıyla, her faaliyetin kendi somut özellikleri çerçevesinde belirlenen iş şartlarına uyumlu olması gözetilmelidir.

Güneş de bu hususla ilgili olarak mahkemelerin haksız rekabet denetimi yaparken meslek odalarıyla iletişime geçerek o meslek dalı için düzenlenen iş şartlarını belirlemesi ve bu iş şartlarına göre değerlendirme yapması gerektiğini belirtmiştir.⁴⁸²

⁴⁸¹ Yasaman 127.

⁴⁸² Güneş 423.

Poyraz'a göre, rakip olmayan kimselerin iş şartlarına uymaması, TTK m. 55/1-e kapsamında haksız rekabet oluşturmayacaktır.⁴⁸³ *Poyraz'ın* görüşüne paralel olarak, kanaatimizce de iş şartlarına uymamak suretiyle haksız rekabete sebep olunabilmesi için iktisadi rekabetin varlığı yeterli olmayıp taraflar arasında rakiplik ilişkisinin de bulunması gerekmektedir. Bu çerçevede, farklı iş şartlarına tabi olan D2 operatörleri ve taksi şoförleri arasında doğrudan bir rakiplik ilişkisinin bulunmadığı, yalnızca rekabet ortamının varlığından söz edilebilecektir. Zira D2 operatörleri farklı yasal gerekliliklere tabi olup bu gerekliliklere uydukları sürece ulaşım hizmeti sunmalarında hukuki açıdan bir problem bulunmamaktadır. Taksi şoförleri ise yerel düzenlemeler çerçevesinde özel ruhsata ve plakaya sahip oldukları sürece taksicilik hizmeti sunabilmektedirler. Bu kapsamda D2 operatörleri ile taksi operatörleri arasında doğrudan rakiplik ilişkisi bulunmadığını belirtmek mümkündür. Aksi halde, otobüs şoförleri, minibüs şoförleri, yolcu gemisi operatörleri, yolcu uçağı operatörleri gibi diğer ulaşım hizmeti sunan kimseler arasında da “iş şartlarına uymamak” suretiyle haksız rekabet oluştuğu iddia edilebilecektir. Nasıl ki ulaşım hizmeti sunan farklı operatörler arasında rekabet ilişkisi bulunsada dahi farklı iş şartlarına tabi oldukları için doğrudan birbirlerine rakip olmadıklarından faaliyetleri birbirlerine karşı haksız rekabet teşkil etmemekte ise; D2 operatörlerinin sunduğu UberXL hizmetinin “iş şartlarına uymamak” suretiyle taksi operatörlerinin sunduğu geleneksel taksi hizmetlerine karşı haksız rekabet teşkil ettiğini belirtmek de hatalı olacaktır.

Yukarıdaki açıklamalarımız çerçevesinde, her ne kadar istinaf mahkemesi UberXL'nin faaliyetlerini taksilerin faaliyetleri bakımından TTK m. 55/1-e “iş şartlarına uymama” uyarınca haksız rekabet teşkil eden fiil olarak değerlendirmiş olsa da kanaatimizce mahkemenin yapmış olduğu değerlendirme eksiktir. Zira UberXL, faaliyetlerini dava esnasında da incelendiğı üzere D2 yetki belgesiyle yurt içinde yolcu taşımacılığı yapan operatörler aracılığıyla gerçekleştirmektedir. D2 yetki belgesine sahip operatörler, davada da belirtildiğı üzere Karayolu Taşıma Yönetmeliğı⁴⁸⁴ uyarınca düzenlenen hususlara uymakla yükümlü olup yapmış oldukları ticari yolcu

⁴⁸³ Poyraz 73.

⁴⁸⁴ Bkz. Yönetmeliğın 5. maddesinde yetki belgelerinin türleri ve hangi amaçlarla kullanılabileceğı düzenlenmiş olup A türü yetki belgesi otomobillerle verilen ticari tarifeli veya tarifesiz yurt içi veya uluslararası yolcu taşımacılığını ifade etmektedir.

taşımacılığı taksicilik faaliyetinden farklıdır. Yönetmeliğe göre D2 yetki belgesine sahip kişiler belirli bir tarife⁴⁸⁵ ve güzergâh⁴⁸⁶ olmaksızın ticari yolcu taşımaya yetkilidir. UberXL uygulamasında D2 yetki belgeli operatörler de belirli bir taşıma hattı bulunmadan, güzergâhları Yönetmelik'teki tanım uyarınca belirli olmadan, ücretin de sabit olmadığı ve gidilmek istenen yere göre değişkenlik gösterdiği türde bir hizmet vermektedir. Bu doğrultuda D2 yetki belgesiyle gerçekleştirilen ticari yolcu taşımacılığı hukuka uygun olup haksız rekabet teşkil eden bir fiil söz konusu değildir.⁴⁸⁷

D2 yetki belgeli operatörlerin aksine, taksi şoförleri ruhsat ve taksi plakası ile faaliyet gösterebilen, özel izin ve düzenlemelere tabi olan operatörlerdir. Her iki hizmetin de tabi olduğu izin türü ve düzenlemeler farklı olduğu için, uymaları gereken iş şartlarının aynı olduğunu belirtmek doğru olmayacaktır. Hizmetlerin sunulma biçimi ve hizmeti veren kimseler bakımından da birçok farklılık olduğu göz önüne alındığında, taksi şoförleri ve UberXL şoförlerinin farklı iş şartlarına tabi olduğunu ve söz konusu faaliyetlerin kendi tabi oldukları iş şartları kapsamında değerlendirilmesinin daha doğru olacağı düşünülmektedir.

Yasaman'ın görüşü de kanaatimizle uyumlu niteliktedir. *Yasaman*'a göre UberXL hizmeti, D2 yetki belgesi bulunan operatörler aracılığıyla sunulan bir hizmet türü olup söz konusu hizmet hukuka uygun olarak yurt içinde gerçekleştirilen tarifesiz ticari yolcu taşımacılığıdır.⁴⁸⁸ D2 yetki belgesiyle sunulan hizmet türü geleneksel sarı taksilerin sunduğu hizmetten ve tabi olduğu düzenlemelerden farklı olduğu için iki ayrı hizmetin birbiri açısından haksız rekabet teşkil etmesi mümkün değildir. *Yasaman* ayrıca Uber'in yolcular ve sürücüler arasında bir aracılık hizmeti sunduğunu ve aralarında işveren-çalışan ilişkisi bulunmayan D2 yetki belgesiyle hizmet veren sürücüler bakımından sorumlu tutulamayacağını da belirtmiştir.⁴⁸⁹ Her halükârda, *Yasaman*'a göre, TTK'nın 55/1-e maddesinde belirtilen “*rakiplere de yüklenmiş olan*” ifadesi sebebiyle Kanun Koyucunun madde kapsamında rakiplik ilişkisinin

⁴⁸⁵ Bkz. Karayolu Taşıma Yönetmeliği m. 6/4. Tarifesiz yolcu taşımanın tanımı için bkz. m. 4/ddd. Ücret tarifesinin belirli olmaması gerektiğine ilişkin hüküm için bkz. m. 4/sss.

⁴⁸⁶ Bkz. Karayolu Taşıma Yönetmeliği m. 4/eee.

⁴⁸⁷ *Yasaman* 134.

⁴⁸⁸ *Yasaman* 128 vd.

⁴⁸⁹ *Yasaman* 128 vd.

bulunmasını aramaktadır.⁴⁹⁰ Bu doğrultuda, rakiplik ilişkisi bulunmayan tarafların aynı iş şartlarına uymasını beklemek doğru olmayacaktır. *Yasaman*, “rakip” kavramının 55/1-e maddesi uyarınca dar yorumlanması gerektiğini ve aynı iş şartlarına tabi olan kişilerin birbirleriyle rakip olabileceğini belirtmektedir.⁴⁹¹ Dolayısıyla, haksız rekabet iddiasıyla Uber’e dava açabilecek tarafın da UberXL ile aynı iş şartlarına tabi olan kişiler olması gerektiğini söylemek mümkündür. Başka bir deyişle, farklı iş şartlarına göre düzenlenmiş alanlarda faaliyet gösterenlerin, birbirlerinin hizmetleri için TTK m. 55/1-e kapsamında haksız rekabet olduğu iddiasıyla dava açmaları mümkün değildir. *Yasaman* da bu görüşümüzle paralel olarak hukuki düzenlemeleri ihlal iddiasıyla herhangi bir kimsenin haksız rekabet davası açamayacağını ve dava açabilecek kimselerin aynı iş şartlarına uyması gereken rakiplerden oluştuğunu savunmuştur.⁴⁹² Bir başka ifade ile, TTK m. 55/1-e hükmüne dayanarak açılacak bir haksız rekabet davasındaki temel koşul, davacı taraf ile davalı tarafın aynı iş şartlarına tabi olması gerekliliğidir.⁴⁹³

Söz konusu davada, D2 operatörleri ile taksi operatörlerinin aynı alanda hizmet vermeleri ve ticari yolcu taşımacılığı yapmaları TTK uyarınca “rakip” olmaları için yeterli değildir. D2 operatörleri ve taksi operatörleri farklı yasal düzenlemelere tabi olup taksi operatörlerine ilişkin düzenlemeler illerdeki ilgili belediyeler tarafından⁴⁹⁴ yapılmakta olup D2 operatörlerine ilişkin kurallar yukarıda izah edildiği üzere Karayolu Taşıma Yönetmeliği aracılığıyla düzenlenmektedir. Bu nedenle D2 operatörleriyle aynı düzenlemelere ve aynı iş şartlarına tabi olmayan taksi operatörlerinin D2 operatörleri aleyhine TTK m. 55/1-e’ye göre haksız rekabet davası açması mümkün değildir.

Her ne kadar inceleme konusu davada davacı taraf olan taksi sendikası, ABAD’ın İspanyol taksi derneğinin açtığı davada UberPOP hizmetlerini “taşımacılık hizmetleri”

⁴⁹⁰ Yasaman 135; Poyraz 65.

⁴⁹¹ Yasaman 135.

⁴⁹² Yasaman 135.

⁴⁹³ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 2018 yılındaki bir kararında TTK m. 55/1-e uyarınca haksız rekabet iddiasında bulunabilecek kimselerin aynı iş dalında hizmet veren ve aynı iş şartlarına tabi olan kimseler olduğu belirtilmiştir. Bkz. Y. HGK. E. 2017/11-117, K. 2018/1833, T. 11.12.2018.

⁴⁹⁴ Önay/Toraman Çolgar 233.

kapsamında değerlendirdiğini⁴⁹⁵ öne sürerek emsal olarak kullanmak istemiş olsa da ülkemizde sunulan UberXL hizmeti ve İspanya'daki UberPOP hizmeti farklı hizmet türleridir. Yukarıda izah edildiği üzere UberXL hizmetini D2 yetki belgesine sahip ticari taşımacılık yapmaya yetkili operatörler gerçekleştirirken, İspanya'daki davada UberPOP hizmetini sunanlar, özel yetki belgesi bulunmayan, kişisel araçlarını kullanan ve normal sürücü ehliyetli kimselerdir. Bu bağlamda, UberXL ile UberPOP arasındaki temel farklar göz önüne alındığında, inceleme konusu davada ABAD'ın İspanya'daki davaya ilişkin kararının emsal alınması somut özelliklerin uyuşmaması bakımından mümkün değildir.

Kanaatimizce dava konusu anlaşmazlıktaki esas sorun, bu çalışma kapsamında değerlendirilen ve Türkiye dışındaki örneklerde görüldüğü üzere, Uber'in sunduğu hizmetlerin tam olarak tanımlanmaması, tanıma uygun bir yasal çerçeve oluşturularak kategorilerin belirlenmemiş olması, Uber'in tabi olacağı açık ve anlaşılır bir mevzuatın bulunmaması ve bu doğrultuda Uber'in uyması gereken iş şartlarının belirli olmamasıdır. Önay/Toraman Çolgar da bu görüşümüzle paralel olarak davanın esas unsurunu Uber'in faaliyetlerinin özünün belirlenmesi olduğunu vurgulamıştır.⁴⁹⁶

Uber'in UberTaksi'ye ek olarak sunduğu hizmetlere (yemek siparişleri, kuryelik, bisiklet veya scooter kiralama vb.) Türkiye'de de devam edebilmesi için Uber'in normal sarı taksi operatörlerinden ayrıştırılarak sunduğu her bir hizmet açısından yasal konumunun Türk hukukuna uygun bir biçimde düzenlenmesi, faaliyetlerinin kategorileştirilerek hangi iş şartlarına ve yasal düzenlemelere tabi olacağının belirlenmesi⁴⁹⁷ ve gerekli görüldüğü takdirde ABD örneğinde "Ulaşım Ağı Şirketi" tanımlamasında olduğu gibi yeni bir tanımlama yapılarak söz konusu tanım doğrultusunda uygulanacak mevzuatın oluşturulmasının uygun olacağı ve yasal tartışmaları azaltacağı düşünülmektedir. Zira Uber'in sunduğu hizmetlerin somut özellikleri göz önüne alındığında, yurt dışındaki mahkeme kararlarında da incelendiği üzere faaliyetlerinin yalnızca "mobil uygulama", "bilgi sistemleri uygulaması",

⁴⁹⁵ Bkz. CJEU, Judgment in Case C-434/15, *Asociación Profesional Elite Taxi V Uber Systems Spain SL*.

⁴⁹⁶ Önay/Toraman Çolgar 249.

⁴⁹⁷ Ülkemizdeki Uber ve benzeri araç paylaşım uygulamalarına ilişkin yasal sorunlar ve çözüm önerilerine ilişkin bir değerlendirme için bkz. Yetim 651 vd; Eroğlu 421 vd; Önay/Toraman Çolgar 249 vd.

“taşımacılık hizmeti” ya da “dijital aracılık hizmeti” olarak değerlendirilmesi mümkün olmamaktadır. Uber’in faaliyet kategorileri farklı sektörleri bir araya getiren ve sektörler arası aracılık hizmeti sağlayan niteliktedir. Bu doğrultuda, Türkiye’deki Uber davasında ilk derece mahkemesinin de belirttiği ve ABAD’ın kararlarında da görüldüğü üzere Uber hizmetlerinin faaliyet gösterdiği sektörlerin ve sunduğu hizmetlerin bir kombinasyonu olarak değerlendirilmesinin uygun olacağı anlayışı ağır basmaktadır. Dolayısıyla, ülkemizde de Uber hizmetleri için söz konusu kombinasyonlar göz önüne alınarak yeni bir tanımlama yapılması ve bu tanımlama doğrultusunda yeni düzenlemelerin getirilerek iş şartlarının belirlenmesi uygun olacaktır.

SONUÇ

Bu tezin kapsamında, araç paylaşım modeli kavramı, mevcut yasal düzenlemeler dahilinde yasal statüsü karşılaştırmalı bir temelde analiz edilerek başta haksız rekabet olmak üzere ortaya çıkmış olan tüm sorunlu yönleri ile ele alınmaya çalışılmıştır. Bir başka ifade ile *“Uber uygulaması gibi araç paylaşım modellerinin faaliyetleri geleneksel ulaşım hizmetlerine karşı haksız rekabet teşkil etmekte midir?”* sorusunun cevabını ararken bu çalışma kapsamında ele alınan uluslararası mahkeme kararlarıyla, araç paylaşım uygulamalarının yasal durumu değerlendirilmiştir. Aslında bu sorunu, her bir ulusal yasal çerçevenin somut özelliklerine bakılmaksızın eksiksiz bir şekilde her ülkeye uygulanabilecek bir araç paylaşım modeli tanımlaması ile giderme karinesi, metodolojik açıdan doğru olmayacaktır. Ancak çalışma kapsamında incelenen kararlar ve yapılan analizlerin okuyucuları bazı somut sonuçlara varmaya yönlendireceği düşünülmektedir.

İlk olarak, araç paylaşım modelleri, yalnızca topluluk adı verilen kapalı bir grubun üyelerinin ulaşım hizmetlerinin teklifini ve talebini karşılayan, başka hiçbir işlevi bulunmayan bir “aracı” uygulama veya internet hizmeti değildir. Aksi bir ifade, hem araç paylaşım modellerinin çalışma prensibi hem de mahkemelerin aldığı kararlar açısından yanlış olacaktır. Temel operasyonel özellikleri dikkate alındığında, araç

paylaşım modelleri, ulaşım hizmetleri sektörünün birçok temel unsurunu doğrudan kontrolü altında toplamaktadır. Araç paylaşım modellerinin bu konudaki başarısı ve Uber uygulamasının araç paylaşım modelleri arasında daha fazla öne çıkması, kullanıcıların mal ve hizmetleri daha basit, daha hızlı, fazla çaba sarf etmeden ve para kazanarak tamamen internet aracılığıyla değiş tokuş edebilmeleri gerçeğine dayanmasıdır. Uber gibi araç paylaşım modeli uygulamaları, yukarıda açıklanan sebeplerle modern bir paylaşım ekonomisi olarak değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda, Uber'in paylaşım ekonomisinde yer alan diğer birçok araç paylaşım modelinin karşılaşılabileceği hukuki bir sorunun ilk tezahürünü temsil edebilecek konumda olduğunu söylemek mümkündür.

Bu çalışmada yer verildiği üzere araç paylaşım uygulamaları, Uber örneğinde olduğu gibi mobil uygulama üzerinden sağlanan ulaşım hizmetleri için tüm ödeme akışını yönetmekte ve dalgalı fiyatlandırma algoritması sayesinde ücretleri belirleme ve doğrudan müdahale etme yeteneğine sahiptir. Hizmetlerin sunulması tarafında, Uber, sürücülerini şirketin gereksinimlerine ve ihtiyaçlarına göre seçme hakkını elinde bulundurarak, uygulamayı kullanmalarına izin verme veya puanlandırmalarının belirli bir seviyenin altına düşmesi durumunda uygulamaya erişimlerini engelleme açısından sürücüler üzerinde bir kontrol uygulamaktadır. Uber ayrıca, bazı ülkelerde, genellikle belirli mevzuatların yasal olarak zorunlu kıldığı durumlarda sürücülerini adına sigorta poliçeleri de akdetmektedir. Ancak yasal açıdan bakıldığında, bu durum tek başına tüm Uber sürücülerinin şirketin çalışanları olduğunu iddia edebileceği anlamına gelmemektedir.

Bu tez kapsamında incelenen davalarda hiçbir mahkemenin, Uber gibi araç paylaşım modellerinin yalnızca bir bilgi sağlayıcı, “bilgi toplumu hizmeti” yani yalnızca bir mobil uygulama olarak değerlendirilmesi gerektiğini belirtmemiş olması, araç paylaşım modeli uygulamalarının sadece bir bilgi sağlayıcı olarak değerlendirilmesi yerine bir ulaşım sağlayıcı olarak da değerlendirilmesine zorunlu olarak yön vermektedir. Bu kategorileştirmenin kapsamı, araç paylaşım modellerinin sunduğu hizmetleri tamamıyla taksi hizmetleriyle aynı tutmaya ulaşmamalıdır. Araç paylaşım modellerinde yolculuklarının önceden ayarlandığı ve sürücülerin potansiyel yolcuları bulmak için kamuya açık yollarda dolaşmadığı göz önüne alındığında, bu türden bir tam benzetme, araç paylaşım modellerinin yasal durumunu fazlasıyla basite

indirgemiş olacaktır. Zira araç paylaşım uygulamalarındaki sürücüler, yolcuların çağırma talebi üzerine yolcuların bulunduğu konuma gitmekte ve yolcuları aldıktan sonra da onların seçtiği güzergahta ilerleyerek varış noktasına vardıklarında önceden belirlenmiş olan ücretleri Uber gibi uygulamalar aracılığıyla almaktadırlar.

Araç paylaşım modellerinin sunduğu hizmetler taksi operatörlerinin faaliyetlerinden tamamen ayrı olmasa da her iki hizmet arasında belirli farklar mevcuttur. Uber gibi araç paylaşım modeli uygulamaları da başarısını bu farklara borçludur. Örneğin Uber, ödemeler de dahil olmak üzere ulaşımın her yönünü çevrimiçi bir uygulama aracılığıyla yöneterek ve geleneksel taksilerin iş modelindeki kusurların çoğunu optimize ederek, ulaşım pazarında *"Uber şoförünüz, herkes için düşük fiyatlarla sunulan bir şoför olarak havalı ve güvenilir"* veya *"Uber size bir taksi ile aynı esnekliğe sahip bir şoför veriyor"* sloganlarıyla tanımlanabilecek tarihi bir evrimi etkili bir şekilde gerçekleştirmiştir. Sloganların doğruluğu kabul edilsin ya da edilmesin veya yeniliği teşvik etme fikriyle uyumlu olsun ya da olmasın, dünya genelindeki kanun koyucuların çoğu Uber'in hizmetlerini durdurmaya veya yakından takip etmeye karar vermiştir. Bunun esas nedeni, Uber'in halka açık yollarda dolaşarak potansiyel müşterilere ulaşım hizmeti sunan ve kamu tarafından yönetilen bir ruhsat sistemi aracılığıyla yönetilen bir tekel sektöre giriş yapmış olmasıdır. Bu nedenle, Milano Mahkemesi tarafından belirtildiği gibi, taksi şoförleri tarafından sağlanan benzer bir hizmetin, söz konusu iş kapsamında halka ulaşım hizmeti sağlamak için öngörülen ruhsat gibi özel izinlere sahip olmadan veya ilgili düzenlemelere uyulmadan sağlanması büyük ölçüde imkansızdır.

Ülkemizde UberXL örneğinde gördüğümüz gibi, UberXL şoförleri D2 yetki belgesinin getirdiği özel şartları sağlamak zorunda olup D2 yetki belgesi olmadan UberXL hizmetinin sunulması mümkün değildir. Taksilerin de UberXL sürücülerinin de kendilerine özel olarak çıkarılmış farklı yükümlülüklerle uyması gerekmekte olup Milano Mahkemesinin belirttiği ve araç paylaşım modellerini ilgilendiren özel izin ve düzenlemeler bu kapsama girmektedir.

Çevrimiçi araç paylaşım modeli uygulamaları, yasal bir bakış açısıyla, sunulan hizmetin tamamen önceden ayarlanmış bir şekilde gerçekleştirilmesi sebebiyle alışılmış ve geleneksel ulaşım hizmetlerine yenilik getiren bir evrim olarak kabul

edilebilir. Bu ifade, temel olarak DTÖ başlığında kapsamlı olarak ele alınan “teknolojik tarafsızlık” ilkesine dayanmaktadır. DTÖ’de hâkim olan görüşten hareketle, teknolojik yenilikler pratik ve geleneksel yöntemlerin sunduğu hizmetin ekonomik özünü değiştirmemektedir. Bu bağlamda devletler, uluslararası bir anlaşmanın tarafı veya kendi ulusal hukuklarında düzenleyici sıfatıyla Uber’in ve diğer araç paylaşım modellerinin hizmetlerini ilgili anlaşma veya yönetmeliğin uygulama kapsamından hariç tutamayacak ve mevcut yasal uygulama, uluslararası anlaşmalar kapsamında girilen taahhütler çerçevesinde teknolojik yenilikler açısından da uygulanacaktır. Aslında bu sonuç, Fransız Anayasa Konseyi kararında olduğu gibi ilgili içtihat tarafından fiilen paylaşılmış ve eşitlik ilkesinin farklı işlere farklı şekilde; aynı işlere ise eşit biçimde muamele etmeyi gerektirdiğini hatırlatmıştır. Bu husus, ülkemizde de TTK m. 55/1-e iş şartlarına uymamak kavramıyla paralel niteliktedir. Zira haksız rekabet kavramı değerlendirilirken aynı iş şartlarına tabi olan kimselerin birbirleri açısından haksız rekabet oluşturabileceği belirtilmiştir. Bu doğrultuda, Uber’e ilişkin yönetmeliklerin ve uluslararası sınıflandırmanın eksikliği dikkate alındığında, Uber’in faaliyetlerinin taksi sektörüne uygulanan çok benzer yöntemlerle yönetildiği durumlarda Uber’i yasaklayan kararlara karşı çıkılması pek mümkün olmamaktadır. Zira incelediğimiz kararlarda Uber’in faaliyetleri, doğrudan rekabet ettiği taksi şoförlerine ve kanunen onlara ayrılan faaliyete yönelik haksız rekabet eylemi olarak değerlendirilmiş ve böylece potansiyel müşterilere, Uber’in temelini oluşturan iş modelinin gerçekliği etkin bir şekilde yanlış tanıtılmıştır. Uber, esas olarak ulaşım hizmetlerini kişiler arası paylaşan kapalı bir kişi grubu değil, uygulama üzerindeki hakkı sayesinde elektronik pazarın sahibi olan şirket tarafından organize edilen etkin bir hizmet sağlayıcılar ağı olan bir kullanıcı topluluğudur.

Dikkat çekilmesi gereken en önemli hususlardan biri, ABD dışındaki ülkelerdeki yetkili otoriteler ve mahkemeler tarafından genellikle dikkate alınmayan araç paylaşım modellerinin (*Uber’in*) tanımlanmasıdır. ABD’deki düzenleyici otoritelere göre araç paylaşım modelleri (*Uber*) bir Ulaşım Ağı Şirkettir (TNC). Bu yönüyle, *"yolcuları kendi kişisel araçlarını kullanan sürücülerle buluşturmak için çevrimiçi etkin bir uygulama veya platform kullanarak ücret karşılığında önceden ayarlanmış ulaşım hizmetleri sağlayan bir [...] kuruluştur"*. Farklı bir yasal çerçeveden gelse de bu tanım, diğer ülkelerde de araç paylaşım modelleri yasal olarak nitelendirilirken dikkate alınmalıdır. Zira, Uber örneğinde şirket, ABD’de ilgili idari makamlar nezdinde TNC

olarak kayıt yaptırarak bu tür bir yasal kategoriyi kendisi adına onaylamış ve TNC olmanın getirdiği yetkilere sahip olmayı ve bu yeterliliğe bağlı olarak katı yükümlülüklerle uymayı kabul etmiştir. Belki de Uber ve diğer araç paylaşım modellerinin ABD’de serbestçe faaliyetlerini sürdürürken dünyanın diğer birçok bölgesinde yasaklı olmasının bir sebebi de bu tanımlama ve tanımlamanın getirdiği kurallar bütünüyle açıklanabilecektir.

Belirtmek gerekir ki, TNC'deki gibi açık bir yasal tanımın benimsenmemesi, bir yandan yasal belirsizlik nedeniyle işlerini hukuki çerçevenin sınırları dışında yürütebilecek şirketlerin fırsatçı ve haksız rekabet teşkil eden davranışlarına izin vermekte, diğer yandan kanun koyucular ve hakimler, olayın özel koşullarına bağlı olarak Uber’e ilişkin yasal rejimi taksi operatörlerine uygulanan mevzuatı dikkate alarak belirlemek zorunda kalmaktadır. Bu durum, istemsiz de olsa haksız rekabet davranışlarına izin verme veya tam tersi durumlarda fazla çekimser kararlarla yeniliği ve rekabetçi ortamı engelleme riskini beraberinde getirmektedir. Sonuç olarak bu belirsizlik, Uber ya da diğer araç paylaşım uygulamalarıyla doğrudan rekabet halinde olan ve ulaşım sektörüne potansiyel olarak verimlilik getirebilecek şirketlerin faaliyetlerinin kısıtlanmasına veya tamamen yasaklanmasına sebep olmaktadır.

Sonuç olarak, araç paylaşım modelleri açısından yeni bir kanun veya üst düzey bir mahkeme kararı yoluyla “Ulaşım Ağı Şirketleri” ya da benzeri bir tanımın getirilmesi, farklı ülkelerin kanun koyucularının ilgili tanım sayesinde yeni bir kurallar dizisi oluşturması ve ilgili otoritelerin kendi düzenleme stratejilerini geliştirmesine izin vermesi için temel olacaktır. Bununla birlikte, Uber'in ve paylaşım ekonomisindeki diğer araç paylaşım uygulamalarının getirdiği yeniliklere uygun bir yasal düzenleme yapıldığında, söz konusu düzenlemelerin “yasanın esnekleştirilmesi” anlamına gelmeyeceğini, daha çok yeni bir yasal tanıma ihtiyaç olup olmadığının tahlil edilmesi ve ihtiyaçlar doğrultusunda adımlar atılması niteliğinde olduğunu belirtmek doğru olacaktır. Bu nedenle, ülkemizde de Uber tarafından sunulan hizmetlerin bir kombinasyonunu temsil eden ve Uber gibi araç paylaşım modellerinin tüm faaliyetlerini kapsayan yeni bir tanımlama yapılmasının ve bu tanıma uygun kurallar dizisinin getirilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

Agence France Press. “Italy court bans Uber over unfair competition for taxis”, 8 Nisan 2017, *The Guardian*, 24 Kasım 2022 <<https://www.theguardian.com/technology/2017/apr/07/uber-app-ban-italy-taxi-unions>>.

AirBnB. “Airbnb nedir ve işleyişi nasıldır?” <<https://www.airbnb.com.tr/help/article/2503/airbnb-nedir-vei%C5%9Fleyi%C5%9Fi-nas%C4%B1ld%C4%B1r>>.

Alexander, Harriett. “Judge in Spain bans Uber taxis”, *The Telegraph*, 9 Aralık 2014 <<https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/spain/11282761/Judge-inSpain-bans-Uber-taxis.html>>.

AP News. “Croatian taxi drivers in protest against Uber”, 21 Haziran 2017 <<https://apnews.com/article/e6a8335d31a44ecfac88ae3a68767737>>.

Arkan, Sabih. *Ticari İşletme Hukuku*. (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2021).

Auchard, Eric, Christoph Steitz. “German court bans Uber's unlicensed taxi services”, *Reuters*, 18 Mart 2015 <www.reuters.com/article/2015/03/18/us-uber-germany-banidUSKBN0ME1L820150318>.

Ayata, Zeynep, Işık Önay. *Global Perspectives on Legal Challenges Posed by Ridesharing Companies*, (Singapur: Springer, 2021) <<https://link.springer.com/book/10.1007/978981-15-7035-3>>.

Bangkok Post. “Uber declared illegal in Thailand”, 28 Kasım 2014 <<https://www.bangkokpost.com/thailand/general/445978/uber-declared-illegal-in-thailand-drivers-face-heavy-fines>>.

Barry, Jordan M., Paul L. Caron. “Tax Regulation, Transportation Innovation, and the Sharing Economy”, *University of Chicago Law Review Dialogue*, Vol. 82, 2015; Pepperdine University Legal Studies Research Paper No. 2015/2; San

Diego Legal Studies Paper No. 15-180, 15 Aralık 2014
<<http://ssrn.com/abstract=2538947>>.

BBC News. “Uber taxi app suspended in Spain”, BBC, 9 Aralık 2014
<<https://www.bbc.com/news/business-30395093>>.

Before Public Utilities Commission of the State of California. Order Instituting Rulemaking on Regulations Relating to Passenger Carriers, Ridesharing, and New Online-Enabled Transportation Services, “Order Instituting Rulemaking”, CPSD/jmc, 27 Kasım 2022 <<http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M036/K204/36204017.PDF>>.

Before the Public Utilities Commission of the State of California. Decision Adopting Rules and Regulations to Protect Public Safety While Allowing New Entrants to the Transportation Industry, Decision 13-09-045, 10, 19 Eylül 2022 <<https://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K192/77192335.PDF>>.

Bentley & More LLP. “What Responsibility Do Uber and Lyft Drivers Have?”, 15 Nisan 2019 <<https://www.bentleymore.com/what-responsibility-do-uber-and-lyft-drivers-have/>>.

Bilgili, Fatih, Ertan Demirkapı. *Ticaret Hukuku Bilgisi*. Bursa: Dora, 2019.

Browning, Lynnley, Eric Newcomer. “Uber Created a \$6.1 billion Dutch Weapon to avoid paying taxes.” *Bloomberg*, 8 Ağustos 2019 <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-08-08/uber-created-a-6-1-billion-dutch-weapon-to-avoid-paying-taxes>>.

California Public Utilities Commission. Insurance Requirements for TNCs, 20 Eylül 2022 <<https://www.cpuc.ca.gov/regulatory-services/licensing/transportation-licensing-and-analysis-branch/transportation-network-companies/tnc-insurance-requirements>>.

California Public Utilities Commission. Transportation Network Company (TNC) Application Form, 20 Eylül 2022 <<https://www.cpuc.ca.gov/regulatory->

services/licensing/transportation-licensing-and-analysis-branch/transportation-network-companies/transportation-network-company-tnc-application-form>

Cater, Leonie. “EU cities contemplate life with less Airbnb”, 16 Nisan 2021, *Politico*, 29 Kasım 2022 <<https://www.politico.eu/article/eu-european-capitals-cities-airbnb-short-term-rental-regulations-proposals/>>.

CBC News Bay Area. “Family Of 6-Year-Old Girl Killed By Uber Driver In San Francisco Settles Lawsuit”, *CBS News*, 14 Temmuz 2015 <<https://www.cbsnews.com/sanfrancisco/news/uber-lawsuit-sofia-liu-sanfrancisco/>>.

Colangelo, Margherita, Mariateresa Maggiolino. “UBER: A New Challenge for Regulation and Competition Law?”, *Market and Competition Law Review*, Forthcoming, 25 Eylül 2017 <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3042514>.

De Masi, Francesco. The Uber Case: “A Ride for the Future of the European Single Market”, *Luiss Dipartimento Di Giurisprudenza Cattedra di European Business Law*, 2017 <https://tesi.luiss.it/21529/1/119073_DE%20MASI_FRANCESCO.pdf>.

Dempsey, Paul Stephen. “Taxi Industry Regulation, Deregulation & Reregulation: The Paradox of Market Failure”, *Transportation Law Journal* 24 (1996) <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2241306>.

Diakopoulos, Nicholas. “How Uber surge pricing really works”, 17 Nisan 2015 <<https://www.washingtonpost.com/news/wonk/wp/2015/04/17/how-uber-surgepricing-really-works/>>.

Diao, Mi, Hui Kong, Jinhua Zhao. “Impacts of transportation network companies on urban mobility”, 1 Şubat 2021, *nature sustainability*, 28 Kasım 2022 <<https://doi.org/10.1038/s41893-020-00678-z>>.

Dinç, Serdar. *Türk Ticaret Kanununa Göre Haksız Rekabet Halleri ve Buna İlişkin Davalar*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020.

Disini & Disini Law Office. “Regulating Uber in the Philippines”, *eLegal*, 4 Nisan 2016 <<https://elegal.ph/regulating-uber-in-the-philippines/>>.

Dobby, Christine. “Uber Toronto facing new licensing charges related to taxi business”, *Financialpost*, 6 Aralık 2012 <<https://financialpost.com/entrepreneur/fp-startups/uber-toronto-facing-new-licensing-charges-related-to-taxi-business>>.

Dosen, Igor, Helen Rosolen. “Uber and Ridesharing”, Parliamentary Library & Information Service, 23 Şubat 2017 <<https://apo.org.au/node/68502>>.

Dumitrescu, Radu. “Uber now available in 20 Romanian cities”, *Romania-Insider.com*, 10 Ağustos 2022 <<https://www.romania-insider.com/uber-available-20-ro-cities-august-2022#:~:text=Uber%20is%20present%20in%20over,in%20Romania%20as%20of%202020.>>>.

ECMT. ECMT Round Tables: No. 133, “(De)Regulation of the Taxi Industry”, *OECD Publishing*, Paris, 121 <https://read.oecd-ilibrary.org/transport/de-regulation-of-the-taxi-industry_9789282101155-en>.

Ekşi, Nuray. “Milletlerarası Özel Hukuk Gözüyle ‘UBER’”, *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, C. 8, S. 2. 2019, 2 Ocak 2022 <<https://legal.com.tr/urun/uluslararasi-ticaret-ve-tahkim-hukuku-dergisi-yil-2019-sayi-2/367983>>.

Eroğlu, Muzaffer. “UBER Uygulaması ve Rekabet Sorunları”, *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, C. 8, S. 2. 2019, 2 Ocak 2022 <<https://legal.com.tr/urun/uluslararasi-ticaret-ve-tahkim-hukuku-dergisi-yil-2019-sayi-2/367983>>.

Euronews. “Uber yeniden Türkiye’de: Erişim yasağı kalktı; taksi hizmeti geri geliyor”, 24 Aralık 2020, 5 Eylül 2022 <<https://tr.euronews.com/2020/12/24/uber-yeniden-turkiye-de-erisim-yasagi-kalkti-taksi-hizmeti-geri-geliyor>>.

European Commission. “4. What Is the Digital Single Market About?”, *Eurostat*, <<https://ec.europa.eu/eurostat/cache/infographs/ict/bloc-4.html>>.

European Commission. “Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions a European agenda for the collaborative economy”, 2 Haziran 2016, *Eur-Lex*, 17 Kasım 2022 <<https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0356&from=EN>>.

European Commission. “Sharing Economy – Accessibility Business Models for Peer to Peer Market”, *Business Innovation Observatory*, Eylül 2013 <https://single-market-economy.ec.europa.eu/system/files/2017-07/12-she-accessibility-based-business-models-for-peer-to-peer-markets_en_0.pdf>.

European Commission. “Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU”, *Final Report*, 26 Eylül 2016, Brüksel, 5 Kasım 2022 <<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-05/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf>>.

European Commission. “The future of road transport”, *JRC Publications Repository*, 2019, 27 Kasım 2022 <<https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC116644>>.

European Commission. European Alternative Fuels Observatory, “EU classification of vehicle types”, <<https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types>>.

EverybodyWiki. Uber Protests and Legal Actions <https://en.everybodywiki.com/Uber_protests_and_legal_actions>.

Failory. SideCar, 30 Aralık 2022 <<https://www.failory.com/cemetery/sidecar>>.

Fontanella-Khan, James. “€10,000 fines threat for Uber taxis in Brussels”, *Financial Times*, 15 Nisan 2014 <<https://www.ft.com/content/b23e9ee4-c4b9-11e3-9aeb-00144feabdc0>>.

Geradin, Damien. “Should Uber Be Allowed To Compete In Europe? And If So How?”, *Competition Policy International*, 2015
<<http://ssrn.com/abstract=2615530>>.

Golovin, Sergey. “The economics of Uber”, *bruegel*, 30 Eylül 2014
<<https://www.bruegel.org/blog-post/economics-uber>>.

Google. Google PowerMeter API, 22 Kasım 2022
<<https://sites.google.com/site/powermeterpartners/google-meter-api>>.

Goyal, Arun. “Ride-Hailing vs. Ridesharing vs. Carpooling: What is the Difference?”, *Octal IT Solution LLP*, 23 Aralık 2022
<<https://www.octalsoftware.com/blog/ride-hailing-vs-ridesharing-vs-carpooling/>>.

Güneş, İlhami. *Uygulamada Fikri ve Sınai Mülkiyet Hakları ve Haksız Rekabet Davaları*. Ankara: Seçkin Yayınevi, 2021.

Gurley, Bill. “A Deeper Look at Uber’s Dynamic Pricing”, *Model Above the Crowd*, 11 Mart 2014 <<https://abovethecrowd.com/2014/03/11/a-deeper-look-at-ubers-dynamic-pricing-model/>>.

Ha, Anthony. “California Regulator Passes First Ridesharing Rules, A Big Win For Lyft, SideCar, And Uber”, 19 Eylül 2013, Techcrunch, 19 Ekim 2022
<<https://techcrunch.com/2013/09/19/cpuc-ridesharing-regulations/>>.

Hill, Steven. “The California Challenge”, *Friedrich Ebert Stiftung*, Eylül 2016
<<https://steven-hill.com/wp-content/uploads/2016/10/Hill-FES-paper-California-Challenge-How-not-to-regulate-disruptive-business-models.pdf>>.

Hu, Jia-Xiang, When trade encounters technology- The role of the technological neutrality principle in the development of WTO rules (Mercurio, Bryan, Kuei-Jung, Ni), 14 Aralık 2013 <<https://www.taylorfrancis.com/books/edit/10.4324/9780203381700/science-technology-international-economic-law-bryan-mercurio-kuei-jung-ni?refId=19ecdd04-e027-417f-b40f-d7f3d1f6b990&context=ubx>>.

Hwang, Sa Youn. “Seoul says Uber ride-sharing is illegal before it's even started”, *CNET*, 19 Eylül 2014 <<https://www.cnet.com/tech/tech-industry/seoul-korea-says-uber-is-illegal-promises-to-take-stern-action/>>.

İHA. “İstanbul 10. Asliye Ticaret Mahkemesi, taksici derneklerinin başvurularını kabul ederek UBER'in faaliyetlerinin durdurulmasına karar verdi.” *İhlas Haber Ajansı*, 16 Ekim 2019, 5 Eylül 2022 <<https://www.ihb.com.tr/istanbul-haberleri/konut-fiyat-endeksi-agustosta-artti-2427109/>>.

İnci, Eren. “Sarı Taksiler ve Gri Sulardaki Uber”, *İktisat ve Toplum*, Nisan 2018: 35 <<http://people.sabanciuniv.edu/ereninci/files/uber.pdf>>.

International Transport Forum. 17 Eylül 2020, “Good to Go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility”, 5 Kasım 2022 <<https://www.itf-oecd.org/good-go-assessing-environmental-performance-new-mobility>>.

Iqbal, Mansoor. “Uber Revenue and Usage Statistics”, *Businessofapps*, 30 Haziran 2022 <<https://www.businessofapps.com/data/uberstatistics/#:~:text=Source%3A%20Company%20data,Uber%20trips,Uber%20drivers%20completed%206.9%20billion>>.

Iyengar, Rishi. “Hyderabad Becomes the Second Indian City To Ban Uber”, *Time*, 10 Aralık 2014 <<https://time.com/3627401/uber-hyderabad-ban-new-delhi-rape/>>.

Iyengar, Rishi. “New Delhi Bans Uber Following Rape Accusation”, *Times*, 8 Aralık 2014 <<https://time.com/3623001/uber-delhi-rape-ban-driver/>>.

Kayar, İsmail. *Ticari İşletme Hukuku*. (Ankara: Detay Yayıncılık, 2006).

Keating, Dave. “Share You in Court”, 10 Mayıs 2017, *euobserver*, 29 Kasım 2022 <<https://euobserver.com/business/137656>>.

Kimiko. “Announcing UberRush | NYC Courier Service”, *Newsroom*, 7 Nisan 2014 <<http://newsroom.Uber.com/nyc/2014/04/a-reliable-ride-for-your-deliveries/>>.

Kosoff, Maya. “Spain Becomes The Latest Country To Ban Uber”, *BusinessInsider*, 9 Aralık 2014 <<https://www.businessinsider.com/spain-becomes-the-latest-country-to-ban-uber-2014-12>>.

Küstür, Sinan. “Emniyet Genel Müdürlüğü’nden Uber’e ülke genelinde yasak”, 27 Aralık 2016, *Teknoblog*, 29 Aralık 2022 <<https://www.teknoblog.com/uber-turkiye-egm/>>.

Lawrence, Felicity, Jon Henley. ““Violence guarantees success’: how Uber exploited taxi protests”, *The Guardian*, 10 Temmuz 2022 <<https://www.theguardian.com/news/2022/jul/10/violence-guarantees-success-how-uber-exploited-taxi-protests>>.

Le Vine, Scott, Alireza Zolfaghari, John Polak. “Carsharing: Evolution, Challenges and Opportunities”, *ACEA Scientific Advisory Group Report*, Eylül 2014 <https://www.acea.auto/files/SAG_Report_-_Car_Sharing.pdf>.

Lee, Min Kyung, Daniel Kusbit, Evan Metsky ve Laura Dabbish. “Working with Machines: The Impact of Algorithmic and Data-Driven Management on Human Workers”, *the Human-Computer Interaction Institute, Heinz College Carnegie Mellon University*, Nisan 2015 <https://www.researchgate.net/publication/277875720_Working_with_Machines_The_Impact_of_Algorithmic_and_Data_Driven_Management_on_Human_Workers>.

Lewis, David. “Uber launches legal challenge to overturn ATO's directive that obliges to pay GST”, *ABC News*, 31 Temmuz 2015 <<https://www.abc.net.au/news/2015-07-31/uber-launches-legal-challenge-to-overturn-atos-directive/6664234>>.

Lobel, Orly. *The Law of the Platform*, *Minnesota Law Review*, 2016 <<https://www.minnesotalawreview.org/wpcontent/uploads/2019/07/Lobel.pdf>>.

Lomas, Natasha. “Uber loses employment tribunal in the UK”, 28 Ekim 2016
<<https://techcrunch.com/2016/10/28/uber-loses-employment-tribunal-in-the-uk/>>.

Louch, William. EU Commission launches study on Uber, The Parliament, 1 Eylül 2015 <<https://www.theparliamentmagazine.eu/news/article/eu-commission-launches-study-on-uber>>.

Lubian, Federico. “Uber and the Law”, *University of Fribourg*, 2014-2015,
<https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2723988>.

Marketwatch. “Sharing Economy Market Size and Share Estimation 2022-2027 | Regional Overview, Growth Opportunity, Business Prospect and New Challenges”, 20 Ekim 2022 <<https://www.marketwatch.com/press-release/sharing-economy-market-size-and-share-estimation-2022-2027-regional-overview-growth-opportunity-business-prospect-and-new-challenges-2022-10-20>>.

Markides, Constantinos. “Disruptive Innovation: In Need of Better Theory*”, *The Journal of Product Innovation Management*, 2006;23:19–25
<<https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.1076.7962&rep=rep1&type=pdf>>.

Martucci, Francesco. Concurrences, QPC: Le Conseil Constitutionnel Déclare Conforme à la Constitution L’incrimination de la Mise en Relation de Clients avec des Conducteurs Non Professionnels (Uber France), 15 Kasım 2022<<https://www.concurrences.com/fr/review/issues/no-4-2015/chroniques/QPC-Le-Conseil-constitutionnel-76560>>.

McGregor, Janhoi. “Uber Trials Fast Food Delivery Service 'UberFRESH'”, *Forbes*, 26 Ağustos 2014 <<https://www.forbes.com/sites/jaymcgregor/2014/08/26/uber-trials-fast-food-delivery-service-uberfresh/?sh=1663eec45c17>>.

Miller, Stephen R. “First Principles for Regulating the Sharing Economy”, *Harvard Journal on Legislation*, *Forthcoming*, 20 Şubat 2015
<<http://ssrn.com/abstract=2568016>>.

- Moh, Catarina. “French government orders Uber taxi ban after protests”, *BBC News*, 26 Haziran 2015 <<https://www.bbc.com/news/av/world-europe-33281896>>.
- Nomer Ertan, N. Füsün. *Haksız Rekabet Hukuku*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016.
- Nowag, Julian. “The UBER-Cartel? UBER between Labour and Competition Law”, *LundLawCompWP* 1/2016 <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2826652>.
- OECD. “Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services”, Haziran 2018 <<https://www.oecd.org/daf/competition/taxis-and-ride-sharing-hizmetler.htm>>.
- Oltermann, Philip. “Uber taxi service banned in Berlin on safety grounds”, *The Guardian*, 14 Ağustos 2014 <<https://www.theguardian.com/technology/2014/aug/14/uber-taxi-service-banned-berlin-safety-grounds>>.
- O'Meara, Graeme. “The Taxi Market in Ireland: To Regulate or Deregulate?”, *Public Policy.IE*, 23 Ekim 2014 <<http://www.publicpolicyarchive.ie/the-taxi-market-in-ireland-to-regulate-or-deregulate/>>.
- Önay, Işık, Emek Toraman Çolgar. Global Perspectives on Legal Challenges Posed by Ridesharing Companies, (231-258), Chapter 11 “A Legal Perspective on Uber’s Activities in Turkey”, *Springer Nature Singapore Pte Ltd*. 2021, 30 Aralık 2022 <https://doi.org/10.1007/978-981-15-7035-3_11>.
- Owyang, Jeremiah. “The Collaborative Economy: Products, services, and market relationships have changed as sharing start-ups impact business models. To avoid disruption, companies must adopt the Collaborative Economy Value Chain”, *Altimeter Research Theme: Digital Economies*, 4 Haziran 2013 <<http://www.slideshare.net/Altimeter/the-collaborative-economy>>.
- Özçelik, Can. “Mahkemeden ‘UBER’ kararı! Yasaklandı”, *Sözcü*, 16 Ekim 2019 <<https://www.sozcu.com.tr/2019/ekonomi/son-dakika-uber-yasaklandi-5393023/>>.

Özel, Çağlar, Semih Sırrı Özdemir. “Türk Hukukunda Haksız Rekabete İlişkin Düzenlemeler”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı 2017.

Pekdiğer, Remzi Tamer. *Haksız Rekabet Hukukunda Dürüstlük Kuralına Aykırı Reklamlar ve Satış Yöntemleri*. Ankara: Adalet Yayınevi, 2020.

Phys.org. “Dutch judges ban taxi service UberPOP (Update)”, 8 Aralık 2014 <<https://phys.org/news/2014-12-uber-preliminary-netherlands.html>>.

Postmedia. “Edmonton unveils bylaw to accommodate Uber”, *Edmontonsun*, 4 Eylül 2015 <<https://edmontonsun.com/2015/09/04/edmonton-unveils-bylaw-to-accommodate-uber>>.

Prassl, Jeremias. “Humans as a service: The promise and perils of work in the gig economy”, *Oxford University Press*, Oxford, 2018 <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3167329>.

Public Utilities Commission of the State of California. “Decision Adopting Rules and Regulations to Protect Public Safety While Allowing New Entrants to the Transportation Industry”, 13-09-045, 19 Eylül 2022 <<https://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K192/77192335.PDF>>.

Ranchordas, Sofia. “Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy” *Minnesota Journal of Law, Science & Technology* (Winter 2015), *Forthcoming; Tilburg Law School Research Paper No. 06/2015*, 7 Eylül 2014 <<http://ssrn.com/abstract=2492798>>.

Rao, Leena. “Uber Experiments With Lower-Priced Taxis In Chicago Through Newly Launched Labs Group, ‘Garage’”, *Techcrunch*, 18 Nisan 2012 <<https://techcrunch.com/2012/04/18/uber-experiments-with-lower-priced-taxis-in-chicago-through-newly-launched-labs-group-garage/>>.

Rauch Daniel E., David Schleicher. “Like Uber, But for Local Governmental Policy: The Future of Local Regulation of the “Sharing Economy”” *George Mason*

Law & Economics Research Paper No. 15-01, 14 Ocak 2015
<<http://ssrn.com/abstract=2549919>>.

Registrare Marchio. Unfair Competition, “Three types of unfair competition”, 12 Eylül 2022 <<https://registrare-marchio.com/en/three-types-of-unfair-competition/>>.

Reilly, Claire. NSW Transport on Uber ridesharing: "The law is clear", *CNET*, 30 Nisan 2014 <<https://www.cnet.com/roadshow/news/nsw-transport-on-uber-ridesharing-the-law-is-clear/>>.

Reisinger, Don. “Uber tests local delivery with Corner Store”, *CNET*, 19 Ağustos 2014 <<https://www.cnet.com/tech/mobile/uber-begins-to-test-local-delivery-with-corner-store/>>.

Reuters Staff. “Brazil court injunction suspends Uber ride-share service”, *Reuters*, 29 Nisan 2015 <<https://www.reuters.com/article/uk-brazil-uber-idUKKBN0NK1U120150429>>.

Reuters Staff. “German court bans Uber's ride-hailing services in Germany”, *Reuters*, 19 Aralık 2019 <<https://www.reuters.com/article/us-uber-court-idUSKBN1YN171>>.

Reuters Staff. “Italian court bans unlicensed taxi services like Uber”, *Reuters*, 26 Mayıs 2015 <[www.reuters.com/article/2015/05/26/us-italy-uber- idUSKBN0OB1FQ20150526](https://www.reuters.com/article/2015/05/26/us-italy-uber-idUSKBN0OB1FQ20150526)>.

Rideshare.org. “How does carpooling work”, 18 Kasım 2022 <<https://rideshare.org/question/how-does-carpooling-work/>>.

Ro Insider. “Court bans Uber in western Romania city”, *Romania-Insider.com*, 28 Haziran 2018 <<https://www.romania-insider.com/ban-uber-cluj-napoca>>.

Russell, Jon, Catherine Shu. “China’s Baidu Set To Partner With Uber And Reportedly Invest Up To \$600M”, *Techcrunch*, 12 Aralık 2014 <<https://techcrunch.com/2014/12/12/baiduber/>>.

Sabah. “İstanbul Taksiciler Esnaf Odası, 28 Eylül 2017, Uber'e dava açtı”, *Teknokulis*, 29 Eylül 2022 <<https://www.sabah.com.tr/teknokulis/haberler/2017/09/28/istanbul-taksiciler-esnaf-odasi-ubere-dava-acti>>.

Sağlam, Mürsel Ferhat. “Uber XL Türkiye’deki Faaliyetlerini Durdurdu”, 2 Haziran 2019, *Branding Türkiye*, 2 Eylül 2022 <<https://www.brandingturkiye.com/uber-xl-turkiyedeki-faaliyetlerini-durdurdu/>>.

Schaller, Bruce. “Can sharing a ride make for less traffic? Evidence from Uber and Lyft and implications for cities”, Mart 2021, *Transport Policy* 102, 28 Kasım 2022 <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X20309525?via%3Dihub>>.

Schengenvisa. “23 European Cities Ask EU to Limit Short-Term Rentals”, 9 Ağustos 2022, *Schengen visa Info*, 29 Kasım 2022 <<https://www.schengenvisainfo.com/news/23-european-cities-ask-eu-to-limit-short-term-rentals/>>.

Shaheen, Susan, Jessica Lazarus, Juan Caicedo, Alexandre Bayen. “To Pool or Not to Pool? Understanding the Time and Price Tradeoffs of OnDemand Ride Users –Opportunities, Challenges, and Social Equity Considerations for Policies to Promote Shared-Ride Services”, 2 Ocak 2021, *UC Office of the President: University ofCalifornia Institute of Transportation Studies*, 28 Kasım 2022 <<https://escholarship.org/uc/item/44q6n0mm>>.

Silverstein, Sara. “These Animated Charts Tell You Everything About Uber Prices In 21 Cities”, *Business Insider*, 16 Ekim 2014 <<https://www.businessinsider.com/uber-vs-taxi-pricing-by-city-2014-10>>.

Simanis, Erik, Stuart L. Hart. “Innovation from the Inside Out”, *MIT Sloan Management Review* <https://www.researchgate.net/publication/237379284_Innovation_From_The_Inside_Out>.

Singel, Ryan. “Google to Pay Feds \$500 Million Fine for Rogue Pharma Ads – Report”, 12 Mayıs 2011, *Wired*, 14 Ekim 2022 <<https://www.wired.com/2011/05/google-rogue-pharmacies/>>.

Somerville, Heather. “Uber valued at a whopping \$18.2 billion”, *The Mercury News*, 6 Haziran 2014 <<https://www.mercurynews.com/2014/06/06/uber-valued-at-a-whopping-18-2-billion/>>.

Spillane, Chris, Paul Burkhardt. “Uber Cars Seized by Cape Town Over Driving Without Permits”, *Bloomberg*, 6 Ocak 2015 <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-01-06/uber-cars-impounded-by-cape-town-after-driving-without-permits?leadSource=uverify%20wall>>.

State of California Public Utilities Commission. Transportation License Section, “Basic Information for Transportation Network Companies and Applicants”, 17 Ekim 2022 <https://www.cpuc.ca.gov/-/media/cpuc-website/files/uploadedfiles/cpuc_public_website/content/licensing/transportation_network_companies/basicinformationfortncs.pdf>.

T24. “Taksicilerin protesto ettiği Uber'e kayıtlı taksici sayısı 4 bini geçti”, 5 Haziran 2019, *T24 Bağımsız İnternet Gazetesi*, 5 Eylül 2022 <<https://t24.com.tr/haber/taksicilerin-protesto-ettigi-uber-e-kayitli-taksici-sayisi-4-bini-gecti,824568>>.

Teoman, Ömer, Hüseyin Ülgen, Mehmet Helvacı, Abuzer Kendigelen, Arslan Kaya, N. Füsün Nomer Ertan, *Ticari İşletme Hukuku*. (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006).

Than, Krisztina, Krisztina Fenyo. “Uber to suspend operations in Hungary due to govt legislation”, *Reuters*, 13 Temmuz 2016 <<https://www.reuters.com/article/us-uber-hungary-exit-idUSKCN0ZT0RS>>.

The Economist. “Pricing the Surge”, 29 Mart 2014 <<https://www.economist.com/finance-and-economics/2014/03/29/pricing-the-surge>>.

The Local. “Legal challenge greets Uber's debut in Denmark”, 19 Kasım 2014
<<https://www.thelocal.dk/20141119/ubers-danish-launch-greeted-by-police-complaint/>>.

The New York Times. “Licensing Issues Hobble Uber in Taiwan and China”, 22 Aralık 2014 <<https://www.nytimes.com/2014/12/23/business/international/licensing-issues-hobble-uber-in-taiwan-and-china.html>>.

Thoeni, Thomas. “Uber, Airbnb, 9flats: l'économie partagée montre son vrai visage”, *24 Heures*, 1 Eylül 2015 <<https://www.24heures.ch/uber-airbnb-9flats-leconomie-partagee-montre-son-vrai-visage-190927937708>>.

Thompson, Angus. “About 50 Uber drivers have been fined \$1700 in crackdown by the Taxi Services Commission”, *Herald Sun*, 8 Mayıs 2014 <<https://www.heraldsun.com.au/news/victoria/about-50-uber-drivers-have-been-fined-1700-in-crackdown-by-the-taxi-services-commission/news-story/b49a4dba5b5fddba652138d2bdec7fd9>>.

Topham, Gwyn David Hellier, Aisha Gani. “Uber wins high court case over taxi app”, *The Guardian*, 16 Ekim 2015 <<https://www.theguardian.com/technology/2015/oct/16/uber-wins-high-court-case-taxi-app-tfl>>.

Transport & Environment (T&E). 21 Kasım 2019, “Uber adds to pollution and traffic in European cities too”, 21 Kasım 2022 <<https://www.transportenvironment.org/press/uber-adds-pollution-and-traffic-european-cities-too>>.

TurizmGüncel.com, “UBER sarı taksi aşkı başladı, komisyon %5”, 6 Haziran 2019, 6 Eylül 2022 <<https://www.turizmguncel.com/haber/uber-sari-taksi-aski-basladi-komisyon-5>>.

Twisse, Fiona. “Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition)”, 28 Nisan 2021, *Eltis*, 28 Kasım 2022 <<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>>.

Uber B.V. Terms and Conditions, 25 Kasım 2022
<<https://www.uber.com/legal/de/document/?country=south-africa&lang=en&name=general-terms-of-use>>.

Uber Blog. “Yolculuklarınız için kolayca e-Fatura alın”, 23 Eylül 2018, Uber, 12 Ekim 2022 <<https://www.uber.com/tr/blog/e-fatura/>>.

Uber Estimate. “Uber cities”, 17 Eylül 2022 <<https://uberestimate.net/cities>>.

Uber Forum. “İstanbul, Your UberBOAT is Arriving Now”, 25 Haziran 2015
<<http://newsroom.uber.com/turkey/tr/2015/06/Uberboat/>>.

Uber. “A Guide for How to Use Uber”, 12 Eylül 2022
<<https://www.uber.com/tr/en/ride/how-it-works/>>.

Uber. “How surge pricing works”, 2022 <<https://www.uber.com/us/en/drive/driver-app/how-surge-works/>>.

Uber. “How to Use the Uber App”, 12 Eylül 2022
<https://www.uber.com/tr/en/about/how-does-uber-work/?utm_campaign=C M2159741-AU-Perth_d&utm_content=AU-Perth_Jora&utm_medium=job boards&utm_source=Exchange&utm_term=6fdRwxkrh2ZjkCWWv29oFkD 3vHCj4Fadsy1s83nAwc56>.

Uber. “Uber Black”, 1 Ekim 2022 <<https://www.uber.com/us/en/drive/services/uberblack/#:~:text=Uber%20Black%20matches%20riders%20with,for%20a%205%2Dstar%20experience>>.

Uber. “Uber Kullanma Kılavuzu”, 12 Eylül 2022
<<https://www.uber.com/tr/tr/ride/how-it-works/>>.

Uber. “Uber’s US Safety Report” <<https://www.uber.com/us/en/about/reports/us-safety-report/>>.

Uber. “UberXL”, 1 Ocak 2023, UberXL, <<https://www.uber.com/us/en/ride/uberxl/>>.

Uber. “Use Uber in Cities Around the World”,
<<https://www.uber.com/global/en/cities/>>.

Von Briel, Dorine, Sara Dolnicar. “Airbnb Before, During And After Covid-19 – 4. The evolution of Airbnb regulations”, *The University of Queensland Pressbook*, 2021, 29 Kasım 2022 <<https://uq.pressbooks.pub/airbnb-978-1-74272-321-1/chapter/the-evolution-of-airbnb-regulations/>>.

Wauters, Robin. “Belgian Court Bans Uber And Sends A Clear Message To The Rest Of Europe”, *Business Insider*, 15 Nisan 2014
<<https://www.businessinsider.com/belgian-court-bans-uber-2014-4>>.

Wauters, Robin. “Brussels court bans Uber, imposes 10,000 euro fine for every violation of its ridiculous order”, *Tech EU*,” 15 Nisan 2014
<<https://tech.eu/2014/04/15/brussels-court-bans-uber>>.

World Trade Organization. “Who we are”, 1 Ekim 2022
<https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/who_we_are_e.htm>.

World Trade Organization. Guidelines for the Scheduling of Specific Commitments Under the General Agreement on Trade in Services (GATS), 28 Mart 2001, S/L/92, 30 Ekim 2022 <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/FE_Search/FE_S_S009-DP.aspx?language=E&CatalogueIdList=20354,17121,876,45089,12298,42072,4627,200,3270,1228&CurrentCatalogueIdIndex=1&FullTextHash=&HasEnglishRecord=True&HasFrenchRecord=True&HasSpanishRecord=True>.

World Trade Organization. United States – Measures Affecting the Cross-Border Supply of Gambling and Betting Services, 10 Kasım 2004, Report of the Panel, WT/DS285/R, 30 Ekim 2022 <https://www.wto.org/english/tra-top_e/dispu_e/285r_e.pdf>.

World Trade Organization. United States – Measures Affecting the Cross-Border Supply of Gambling and Betting Services, WT/DS285/AB/R, 20 Nisan 2005, DSR 2005:XII, 5663 (Corr.1, DSR 2006:XII, 5475), 30 Ekim 2022
<https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds285_e.htm>.

Poroy, Reha, Hamdi Yasaman. *Ticari İşletme Hukuku*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2022.

Poyraz, Zeynelabidin. *İş Şartlarına Uymamak Suretiyle Haksız Rekabet Hali*. İstanbul: Legal Kitabevi, 2011.

Yasaman, Hamdi. *Haksız Rekabet ve Rekabet Yasağı*. Ankara: Seçkin Yayınevi, 2021.

Yenerer Çakmut, Özlem. “Ceza Hukuku Açısından UBER’in Türkiye’deki Faaliyetleri Hakkında Genel Değerlendirme”, *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, C. 8, S. 2. 2019 2 Ocak 2022 <<https://legal.com.tr/urun/uluslararasi-ticaret-ve-tahkim-hukuku-dergisi-yil-2019-sayi-2/367983>>.

Yetim, Servet. “Uber, Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri”, *Uyuşmazlık Mahkemesi* 2015 <<https://dergipark.org.tr/tr/pub/mdergi/issue/16886/175846>>.

Çevrimiçi Kaynaklar

Arctic Portal Library. General Agreement on Trade In Services (“GATS”), 5 Ekim 2022 <<http://library.arcticportal.org/1587/1/gats.pdf>>.

Before the Labour Commissioner of the State of California. Uber Technologies, Inc., A Delaware Corporation vs. Barbara Berwick, 3 Haziran 2015 11-46739, 17 Aralık 2022 <<https://cdn.arstechnica.net/wp-content/uploads/2015/06/04954780-Page0-20.pdf>>.

Brocardi. Articolo 1322 Codice Civile, (R.D. 16 marzo 1942, n. 262), Autonomia contrattuale, 13 Eylül 2022 <<https://www.brocardi.it/codice-civile/libro-quarto/titolo-ii/capo-i/art1322.html>>.

California Legislative Information. SB-1161 Communications: Voice over Internet Protocol and Internet Protocol enabled communications service, 12 Aralık 2022 <https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201120120SB1161>.

Conseil Constitutionnel. Les Décisions, Décision n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015, Société UBER France SAS et autre [Voitures de transport avec

chauffeur – Interdiction de la « maraude électronique » - Modalités de tarification - Obligation de retour à la base], 22 Ekim 2022

<https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2015/2015468_469_472QPC.htm>.

Cour de Cassation. Commercial Chamber 23 Aralık 2022
<<https://www.courdecassation.fr/decision/61372949cd580146774355a6>>.

Court of Justice of the European Union. “Judgment in Case C-320/16”, CVRIA Press Release No 39/18, 10 Nisan 2018, *Curia*, 29 Kasım 2022
<https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2018-04/cp180039_en.pdf>.

Court of Milan (Tribunale di Milano). Taxi Drivers Association vs. Uber 25 Mayıs 2015, N. 16612/2015 R.G., 10 Eylül 2022
<<https://www.eurofound.europa.eu/et/data/platform-economy/records/taxi-drivers-association-vs-uber-n-166122015-rg>>.

Curia-Europa. Case C-371/17- Request for a preliminary ruling from the Bundesgerichtshof (Germany) lodged on 19 June 2017— Uber BV v Richard Leipold, 19 Haziran 2017, *Eur-Lex*, 20 Kasım 2022
<https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf;jsessionid=ADEC0513F66FA38738BB16CC82ADE5FA?docid=194929&text=&dir=&doclang=EN&part=1&occ=first&mode=DOC&pageIndex=0&cid=701410>.

CVRIA. “Opinion of Advocate General Szpunar”, 11 Mayıs 2017, Reports Of Cases, 22 Kasım 2022 <<https://Eur-Lex.Europa.Eu/Legal-Content/EN/TXT/PDF/?Uri=CELEX:62015CC0434&From=NL>>.

Eur-Lex. “Request for a preliminary ruling from the Tribunal de grande instance de Lille (Regional Court, Lille) (France)” — Criminal proceedings against Uber France SAS (Case C-320/16), 16 Ağustos 2016, Official Journal of the European Union, 26 Kasım 2022 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62016CN0320>>.

Eur-Lex. Judgment of the Court (Grand Chamber) of 20 December 2017, ECLI:EU:C:2017:981, 20 Aralık 2017, *Eur-Lex*, 27 Kasım 2022 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62015CJ0434>>.

Eur-Lex. Judgment of the Court (Third Chamber), 13 February 2014, *Crono Service scarl and Others and Anitrav — Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori v Roma Capitale and Regione Lazio*, Requests for a preliminary ruling from the Tribunale amministrativo regionale per il Lazio, ECLI:EU:C:2014:81, 27 Kasım 2022 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:62012CJ0419>>.

Eur-Lex. *Star Taxi App SRL v Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul București prin Primar General ve Consiliul General al Municipiului București*, 3 Aralık 2020, Case C-62/19, EU:C:2020:980, 27 Kasım 2022 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:62019CJ0062>>.

European Court of Justice: Press and Information Division. “Judgment in Case C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi V Uber Systems Spain SL”, 20 Aralık 2017, *European Sources Online*, 17 Ekim 2022 <<https://www.europeansources.info/record/judgment-in-case-c-434-15-asociacion-profesional-elite-taxi-v-uber-systems-spain-sl/>>.

European Journal of International Law. Cilt 22, Sayı 3, August 2011, 689–721, <<https://doi.org/10.1093/ejil/chr051>>.

European Union. “Country Profiles”, 13 Eylül 2022 <https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles_en>.

Federal Communications Commission. FCC 04-267, 12 Aralık 2022 <<https://docs.fcc.gov/public/attachments/FCC-04-267A1.pdf>>.

FindLaw. Court of Appeal, First District, Division 1, California, *Yellow Cab Cooperative, Inc., Petitioners, v. Workers' Compensation Appeals Board and Richard Edwinston, Respondents*. No. A046628, 24 Aralık 2022 <<https://caselaw.findlaw.com/ca-court-of-appeal/1775724.html>>.

- Gazzetta Ufficiale*. (Codice Civile-art. 2598), 13 Eylül 2022
<https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaArticolo?art.version=1&art.idGruppo=347&art.flagTipoArticolo=2&art.codiceRedazionale=042U0262&art.idArticolo=2598&art.idSottoArticolo=1&art.idSottoArticolo1=10&art.dataPubblicazioneGazzetta=1942-04-04&art.progressivo=0>.
- Gazzetta Ufficiale*. n. 216 del 16-9-2011, Testo del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, 13 Eylül 2022 <https://fondolavoro.it/wp-content/uploads/2018/08/9-aaa_2354620_Legge_148_2011.pdf>.
- Infocuria*. “C-434/15- Asociación Profesional Elite Taxi”, 20 Aralık 2017, “*Case-Law*”, 17 Ekim 2022 <<https://Curia.Europa.Eu/Juris/Liste.Jsf?Num=C-434/15>>.
- InfoCuria*. C-570/07- Blanco Pérez and Chao Gómez, 1 Haziran 2010
<<https://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-570/07&language=en>>.
- Justia US Law*. [No. B047423. Court of Appeals of California, Second Appellate District, Division Three. May 22, 1990.] Toyota Motor Sales U.S.A., Inc., Petitioner, v. The Superior Court of Los Angeles County, Respondent; Meichung Tang Lee et al., Real Parties in Interest, 22 Aralık 2022
<<https://law.justia.com/cases/california/court-of-appeal/3d/220/864.html>>.
- Justia US Law*. S. G. Borello & Sons, Inc. v. Department of Industrial Relations (1989), [No. S003956. Supreme Court of California. March 23, 1989.], [48 Cal. 3d 342] 23 Aralık 2022 <<https://law.justia.com/cases/california/supreme-court/3d/48/341.html>>.
- Leginfo*. Bill Analysis, Senate Energy, Utilities and Communications Committee, 838, 3 Temmuz 2012, 15 Eylül 2022 <http://www.leginfo.ca.gov/pub/11-12/bill/asm/ab_0801-0850/ab_838_cfa_20120702_134028_sen_comm.html>.
- Lexpera*. Y. 11. HD., E. 2012/14895 K. 2013/14465 T. 08.07.2013, 2 Ocak 2022
<<https://www.lexpera.com.tr/ictihat/yargitay/11-hd-e-2012-14895-k-2013-14465-t-08-07-2013>>.

Official Journal of the European Union. Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV), (2022/C 62/01), 4 Şubat 2022, *Eur-Lex*, 12 Eylül 2022 <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022XC0204\(03\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022XC0204(03)&from=EN)>.

Public Utilities Commission of the State of California. Safety and Enforcement Division, Resolution TL-19114, 19 Aralık 2022 <<https://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M083/K777/83777073.docx>>.

PWC. Sharing Economy Survey, 29 Eylül 2022 <<https://www.slideshare.net/polenumerique33/pwc-sharing-economy-survey-2015>>.

Senato della Repubblica. La Costituzione, Parte 1, Diritti e doveri dei cittadini, Titolo III, Rapporti economici, Articolo 41, 13 Eylül 2022 <<https://www.senato.it/istituzione/la-costituzione/parte-i/titolo-iii/articolo41#:~:text=L'iniziativa%20economica%20privata%20%C3%A8,alla%20libert%C3%A0%2C%20alla%20dignit%C3%A0%20umana.>>>.

Tribunale di Milano. Sezione Specializzata, in materia d'impresa, ordinanza, 25 Mayıs 2015, N. 16612/2015, 10 Eylül 2022 <<https://www.leggioggi.it/wp-content/uploads/2015/05/UberOrdinanzaMaggio2015.pdf>>.

TuttoCamere. Ordinanza Tribunale di Roma 76465/2016, 11 Kasım 2022 <https://www.tuttocamere.it/files/giurisprudenza/2017_76465_Sent_Trib_Roma.pdf>.

United Nations. “Introduction to CPC”, Economic Statistics, <[https://unstats.un.org/unsd/classifications/Econ/cpc#:~:text=The%20Central%20Product%20Classification%20\(CPC,definitions%2C%20principles%20and%20classification%20rules.>](https://unstats.un.org/unsd/classifications/Econ/cpc#:~:text=The%20Central%20Product%20Classification%20(CPC,definitions%2C%20principles%20and%20classification%20rules.>)>.

Washington State Legislature. Title 308, Chapter 308-83, “Prearrangement”, 18 Aralık 2022 <<https://app.leg.wa.gov/WAC/default.aspx?cite=308-83-200&pdf=true>>.

World Trade Organization. “S/C/W/60 Land Transport Services Part I- Generalities and Road Transport”, 28 Ekim 1998, Council for Trade in Service, 30 Eylül 2022 <<https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=Q:/S/C/W60.pdf&Open=True>>.

World Trade Organization. Group on Basic Telecommunications, S/GBT/W/2/Rev.1, 16 Ocak 1997, 28 Ekim 2022 <<https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=Q:/S/GBT/W2R1.pdf&Open=True>>.

World Trade Organization. Panel Report, China – Measures Affecting Trading Rights and Distribution Services for Certain Publications and Audiovisual Entertainment Products, 12 Ağustos 2009 WT/DS363/R, 1 Kasım 2022 <<https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=Q:/WT/DS/363R-00.pdf&Open=True>>.

World Trade Organization. Trade in Services, S/L/74, 27 Temmuz 1999, 28 Ekim 2022 <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/FE_Search/FE_S_S009-DP.aspx?language=E&CatalogueIdList=32179&>.

World Trade Organization. Understanding on rules and procedures governing the settlement of disputes, Annex 2 of the WTO Agreement, m. 3.2, 1 Kasım 2022 <https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dsu_e.htm#3>.