

T.C.

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

BANKACILIK VE SİGORTACILIK ENSTİTÜSÜ

SİGORTACILIK ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE VE AVRUPA ÜLKELERİNDE ZORUNLU TRAFİK
SİGORTASI SİSTEMLERİNİN İNCELENMESİ VE BİR MODEL ÖNERİSİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan: Akbermet KUBATBEKOVA

İSTANBUL, 2025

T.C.

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

BANKACILIK VE SİGORTACILIK ENSTİTÜSÜ

SİGORTACILIK ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE VE AVRUPA ÜLKELERİNDE ZORUNLU TRAFİK
SİGORTASI SİSTEMLERİNİN İNCELENMESİ VE BİR MODEL ÖNERİSİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan: Akbermet KUBATBEKOVA

Danışman: Prof. Dr. Özgür AKPINAR

İSTANBUL,2025

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	i
TABLolar LİSTESİ	v
GRAFİKLER LİSTESİ	vi
KISALTMALAR LİSTESİ.....	viii
GİRİŞ.....	1

1. BÖLÜM

SİGORTA KAVRAMI VE SİGORTACILIKLA İLGİLİ TEMEL BİLGİLER

1.1 Sigorta Kavramı ve Önemi	4
1.2 Sigortanın İşlevleri	6
1.2.1. Sigortanın Makro İşlevleri	6
1.2.2 Sigortanın Mikro İşlevleri.....	8
1.3 Sigortanın Temel Prensipleri	8
1.3.1. Mutlak İyi Niyet Prensibi.....	9
1.3.2. Tazminat Prensibi.....	10
1.3.3. Sigortalananabilir Menfaat Prensibi.....	11
1.3.4. Helefiyet Prensibi	12
1.3.5.Hasara Katılım Prensibi	12
1.3.6.Yakın Sebep Prensibi.....	13
1.4. Sigortacılığın Tarihsel Gelişimi	14
1.4.1. Dünyada Sigortacılığın Tarihi.....	14
1.4.2. Türkiye’de Sigortacılığın Tarihi.....	16
1.5. Sigortanın Türleri	17
1.5.1. Hayat Sigortası	17
1.5.2. Hayat Dışı Sigorta	19
1.5.3. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası	20

2. BÖLÜM

TÜRKİYE’DE KARAYOLLARI MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI

2.1 Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Türkiye’deki Tarihsel Gelişimi ve Hukuki Çerçevesi.....	22
--	----

2.2 Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Kapsamı ve Teminatları.....	23
2.2.1 Maddi Zararlar Teminatı.....	24
2.2.2. Sağlık Gideri Teminatı.....	26
2.2.3. Sürekli Sakatlık Teminatı.....	26
2.2.4. Destekten Yoksun Kalma Teminatı.....	26
2.3. Zorunlu Trafik Sigortası Teminat Kapsamı Dışında Kalan Haller	29
2.3.1. İşletilme Halinde Olmayan Araçların Sebep Olacağı Zararlar	30
2.3.2. Sigortalının Kendi Aracına Gelen Zararlar	30
2.3.3. Motorlu Araç İşletenin Desteginden Yoksun Kalanların Talepleri.....	31
2.3.4. Manevi Tazminat Talebi	31
2.3.5. Terör Eylemlerinde Kullanılan Araçlar	32
2.3.6. Motorlu Araçlarla İlgili Mesleki Faaliyetten Kaynaklanan Zararlar.....	32
2.3.7. Yarışlarda Kullanılan Araçların Sebep Olduğu Zararlar	32
2.3.8. Çalınan veya Gasp Edilen Araçların Sebep Oldukları Zararlar	33
2.4. Güvence Hesabının Türkiye Sigorta Sistemindeki Yeri ve İstatistiksel Görünümü	34
2.4.1. Güvence Hesabının İşleyişi.....	34
2.4.2. Güvence Hesabına Ait İstatistik Veriler	35
2.5. Zorunlu Trafik Sigortasını Fiyatlandırılması ve Prim Üretimi	39
2.5.1. Türkiye’de Fiyatlandırma Rejiminin Yıllara Göre Değişimi.....	40
2.5.1.1. Devlet Tarafından Belirlenen Prim Tarifesi Dönemi (1953-2007)	40
2.5.1.2. Rehber Tarifelerin Hazırlandığı Dönem (2007-2014)	41
2.5.1.3. Serbest Tarife Geçiş Dönemi (2014-2017)	41
2.5.1.4. Azami Prim Uygulama Dönemi (2017 sonrası)	42
2.6. Riskli Sigortalar Havuzu.....	46
2.6. Riskli Sigortalar Havuzu İşleyişi.....	46
2.7 Yeşil Kart Sistemi.....	48
2.7.1 Türkiye’de Yeşil Kart Sisteminin Gelişimi	48
2.7.2 Türkiye Motorlu Taşıtlar Bürosunun Kurulması ve Görevleri	49
2.8. İstatistiksel Veriler ve Zorunlu Trafik Sigortasının Durumu.....	53
2.9 Türkiye’de Zorunlu Trafik Sigortası Sistemine İlişkin Mevcut Sorunlar	60

3. BÖLÜM

AVRUPA’DA KARAYOLLARI MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI

3.1 Avrupa'daki Zorunlu Trafik Sigortası Uygulamalarına Genel Bir Bakış ve Tarihçesi	63
--	----

3.2 Avrupa Birliği Motorlu Taşıt Sigortası Direktifleri	64
3.2.1 Birinci Motorlu Taşıt Sigortası Direktifi	64
3.2.2 İkinci Motorlu Taşıt Sigortası Direktifi	65
3.2.3 Üçüncü Motorlu Taşıt Sigortası Direktifi	66
3.2.4 Dördüncü Motorlu Taşıt Sigortası Direktifi.....	67
3.2.5 Beşinci Motorlu Taşıt Sigortası Direktifi	67
3.3 Almanya'da Zorunlu Trafik Sigortası Uygulaması	69
3.3.1. Almanya'da Zorunlu Trafik Sigortasının Hukuki Çerçevesi.....	69
3.3.2. Sigorta Kapsamı ve Teminatları.....	70
3.3.3. Prim Hesaplama ve Fiyatlandırma Mekanizması.....	71
3.3.4. Almanya’da Bonus-malus sistemi Uygulaması	73
3.3.5. Sigortasız Araç Kullanımı ve Sigorta Kapsamı Dışında Kalan Durumlarda Devreye Giren Fonlar ve Yetkili Kurumlar.....	73
3.3.6. Alman Garanti Fonu (Tazminat Fonu)	74
3.3.7. Almanya’da Zorunlu Trafik Sigortasının Güncel Durumu.....	75
3.4. Fransa’da Zorunlu Trafik Sigortası Uygulaması.....	79
3.4.1. Fransa Zorunlu Trafik Sigortasının Hukuki Çerçevesi.....	79
3.4.2. Sigorta Kapsamı ve Teminatları.....	80
3.4.3. Prim Hesaplama ve Fiyatlandırma Mekanizması.....	81
3.4.4. Fransa’da Bonus-Malus Sistemi Uygulaması	82
3.4.5. Fransa’da Sigortasız Araç Kullanma.....	85
3.4.6. Fransa’da Zorunlu Trafik Sigortasının Güncel Durumu.....	89
3.5 Hollanda’da Zorunlu Trafik Sigortası Uygulaması.....	93
3.5.1. Hollanda Zorunlu Trafik Sigortasının Hukuki Çerçevesi	94
3.5.2. Hollanda Zorunlu Trafik Sigortasının Kapsamı ve Teminatları	95
3.5.3 Hollanda’da Zorunlu Trafik Sigortasında Prim Hesaplama ve Fiyatlandırma Süreci	96
3.5.4. Hollanda’da Bonus - Malus Sistemi Uygulaması	97
3.5.5. Hollanda Zorunlu Trafik Sigortasında Sigortasız Araçlar ve Garanti Fonu’nun Rolü	101
3.5.6. Hollanda’da Zorunlu Trafik Sigortasının Güncel Durumu.....	105
3.6. İtalya’da Zorunlu Trafik Sigortası Uygulaması	107
3.6.1 İtalya Zorunlu Trafik Sigortasının Hukuki Çerçevesi	107
3.6.2. İtalya Zorunlu Trafik Sigortasının Kapsamı ve Teminatları.....	108
3.6.3. İtalya’da Zorunlu Trafik Sigortasında Prim Belirleme ve Hesaplama Yöntemleri	109

3.6.4. İtalya Zorunlu Trafik Sigortasının Bonus-Malus Uygulaması.....	112
3.6.5 İtalya’da Sigortasızlık Problemi ve Garanti Fonunun Yapısı	114
3.6.6. İtalya Zorunlu Trafik Sigortasının Güncel Durumu	117
3.7 Polonya’da Zorunlu Trafik Sigorta Uygulaması.....	123
3.7.1 Polonya Zorunlu Trafik Sigortasının Hukuki Çerçevesi	123
3.7.2 Polonya Zorunlu Trafik Sigortasının Kapsamı ve Teminat Limitleri	124
3.7.3 Polonya'da Zorunlu Trafik Sigortasında Prim Hesaplama ve Tarifelendirme Süreci	125
3.7.4 Polonya Zorunlu Trafik Sigortası Sisteminde Sigortasızlık Sorunu ve Sigorta Garanti Fonunun Rolü	126
3.7.5 Polonya Zorunlu Trafik Sisteminin Güncel Durumu	128

4. BÖLÜM

ZORUNLU TRAFİK SİGORTASI SİSTEMLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI VE TÜRKİYE İÇİN MODEL GELİŞTİRME ÖNERİSİ

4.1.Literatür Taraması	137
4.2. Araştırma Yöntemi	144
4.3 Karşılaştırmalı Değerlendirme ve Model Önerisi	145
SONUÇ	160
KAYNAKÇA	163

TABLÖLAR LİSTESİ

	Sayfa No
Tablo 1: 2018-2023 Türkiye'de Kayıtlı Araç Sayısı	22
Tablo 2: 2024 yılındaki Maddi Zarar Teminat Limitleri	25
Tablo 3: 2025 yılında Sağlık Gideri, Sürekli Sakatlık ve Destekten Yoksun Kalma Teminat Limitleri	27
Tablo 4: 2020-2024 Türkiye'de trafik kaza istatistiği	28
Tablo 5 : Güvence Hesabı'nın Ödemelerinin Branşlara Göre Dağılımı (%).....	37
Tablo 6: 2020-2023 Yıllara Ait Güvence Hesabının Ödemeleri	38
Tablo 7: Hasarsızlık Sebebiyle Prim İndirimi ve Hasar Sebebiyle Prim Artırım Oranları	44
Tablo 8: Riskli Sigortalar Havuzu Kapsamı.....	47
Tablo 9: Yeşil Kart Sigortasının 2024 Yılına Ait Yıllık Prim Tarifesi	50
Tablo 10: 2021-2024 Yıllara Ait Yeşil Kart Sigortasının Poliçe Adedi ve Ödenen Tazminatları ve Net Primi.....	51
Tablo 11: 2023-2024 Yıllar Arasında Yeşil Kart Sistemi Kapsamında Araç Gruplarına Göre Poliçe Sayısı, Net Prim ve Ödenen Tazminat Dağılımı	52
Tablo 12: Türkiye'de Faaliyet Gösteren Sigorta Şirketlerin Sayısı (2022-2023).....	53
Tablo 13: Türkiye'de 2023 Yılına Ait Sigortasızlık Oranın Araç Türlerine Göre Dağılımı	58
Tablo 14: 2019-2023 Yılları Arasındaki Zorunlu Trafik Sigortası Verileri	59
Tablo 15: Almanya'da Zorunlu Trafik Sigortasının Yazılan Primleri ve Ortalama Poliçe Fiyatları	78
Tablo 16: 2019-2024 Yıllara Ait Alman Zorunlu Trafik Sigortasının Prim Geliri, Tazminat Ödemeleri ve Hasar, Bileşik Oranları	79
Tablo 17: Fransa'da Sigortalı Araç Sayısı (2022-2023).....	91
Tablo 18: Fransa Trafik Kazaları: Kaza, Ölüm ve Yaralanma Sayıları (2019-2023)	92
Tablo 19: Hollanda bonus malus sistemi	98
Tablo 20: Hollanda Bonus Malus Sisteminde Başlangıç Sınıf.....	98
Tablo 22: Hollanda Garanti Fon'un Toplam Hasar Ödemesi ve Sigortasız Araçlara Yapılan Ödemeler (2020-2023).....	101
Tablo 23: Vereende NV'nin 2023 Zorunlu Trafik Sigortası Verileri	105
Tablo 24: Hollanda'da Hasar Sigortası Branşlarına Göre Brüt Prim Hacmi (2022-2023)...	106
Tablo 25: İtalya'da Zorunlu Trafik Sigortası Bonus-Malus Sisteminde Sınıf Geçişleri.....	113
Tablo 26: 2019-2023 Yılları Arasında İtalya'da Zorunlu Trafik Sigortasına İlişkin Kaza Sıklığı ve Ortalama Hasar Maliyeti.....	120
Tablo 27: Polonya'da Zorunlu Trafik Sigortasında Hasar Türlerine Göre Gerçekleşen Hasar Sayısı (2019-2023, adet).....	132
Tablo 28: 2019-2023 Yılları Arasında Polonya Zorunlu Trafik Sigortasının Teknik Sonuçları	135
Tablo 29: 2022 ve 2023 Yıllarında Avrupa Ülkelerinde ve Türkiye'de Toplam Motorlu Taşıt Sayıları	152
Tablo 30: 2023 Yılında Ülkelerde ve Türkiye'de Trafik Kazalarına Bağlı Ölüm, Yaralanma ve Yaralanmalı Kaza Sayıları.....	153
Tablo 31: Avrupa Ülkelerinde ve Türkiye'de Zorunlu Trafik Sigortasına İlişkin Veriler	154

GRAFİKLER LİSTESİ

Sayfa No

Grafik 1: 2023 Yılına Ait Kazaya Karışan Taşıtların Dağılımı.....	29
Grafik 2: Güvence Hesabı'nın 2019–2024/9 Döneminde Toplam Ödemeleri ve Ödenen Dosya Sayısı.....	36
Grafik 3: Güvence Hesabının 2023 Yılı Hasar Türüne Göre Ödemeleri	37
Grafik 4: 2010-2023 Yılları Arasında Türkiye'de Ortalama Fiyat Değişimi.....	45
Grafik 5: 2020–2023 Yılları Arasında Toplam ve Hayat Dışı Sigorta Prim Üretimi	54
Grafik 6: 2023 Yılı Hayat Dışı Sigorta Branşlarına Göre Prim Üretimi Dağılımı (%).....	55
Grafik 7: 2019–2023 Yılları Arasında Zorunlu Trafik Sigortası Direkt Prim ve Toplam Prim İçindeki Payı.....	56
Grafik 8: 2019–2024 Döneminde Zorunlu Trafik Sigortası Kapsamında Sigortalılık Durumu ve Sigortasızlık Eğilimleri (Milyon).....	57
Grafik 9: Türkiye'de 2023 Yılına Ait Kazaya Karışan Taşıtların Dağılımı	59
Grafik 10: 2020-2023 Yıllarına Ait Almanya'daki Sigorta Şirketlerinin Sayısı	76
Grafik 11: 2023 Yılına Ait Mal ve Kaza Sigortası Sınıflarındaki Yazılan Primler.	77
Grafik 12: BTC'nın 2014-2023 Yılları Arasında Red Edilen Araçlar için Alan Karar Sayısı	84
Grafik 13: 2023 Yılında Sigorta Şirketleri Tarafından Poliçe Reddedilme Nedenleri	85
Grafik 14: Fransa'da Sigortasız Araçların Neden Olduğu Trafik Kazaları: Mağdur Sayısındaki Değişim (2017-2023).....	87
Grafik 15: Fransa'da Sigortasız Araç Kazalarına Bağlı Olarak Mağdurlara Ödenen Tazminatlar (2017-2023).....	88
Grafik 16: Fransa'da Mal ve Kaza Sigorta Primlerinin 2023 Yılı Dağılımı	90
Grafik 17: 2019–2023 Yılları Arasında Fransa'da Otomobil Sigortası Prim Gelirlerinin Dağılımı (Milyar €).....	91
Grafik 18: 2016–2023 Yılları Arasında Fransa'da Otomobil Sigortasında Reasürans Sonrası Bileşik Oran (%).....	93
Grafik 19: Hollanda'da Yaş Gruplarına Göre Ortalama Zorunlu Trafik Sigortası Primleri (2017-2023)	100
Grafik 20: Hollanda'da Yaş Gruplarına Göre Sigorta Başvurularının Reddedilme Oranları (2017-2023).....	104
Grafik 21: Hollanda'da Motorlu Araç Sigortalarının Net Birleşik Oranı (2007-2023).....	107
Grafik 22: İtalya'da Kara Kutu (Scatola Nera) Teknolojisinin Zorunlu Trafik Sigortasındaki Penetrasyon Oranı (2015–2024).....	111
Grafik 23: İtalya'da Sigortasız Araç Sayısı ve Sigortasızlık Oranı (2019-2023)	115
Grafik 24: İtalya'da FGVS'nin 2014–2023 Arası Risk Türlerine Göre Tazminat Ödemeleri (milyon Euro)	116
Grafik 25: İtalya Hayat Dışı Branşında Primlerin Dağılımı (2023).....	118
Grafik 26: İtalya'da 2019-2023 Yıllara Ait Otomotiv Sigortası Primleri (Milyar Euro).....	119
Grafik 27: İtalya'da Zorunlu Trafik Sigortası İçin Ortalama Prim ve Uygulanan Ortalama İndirim Oranı (2014–2024)	119
Grafik 28: 2018-2023 Yılları Arasında Zorunlu Trafik Sigortasında Toplam Ödenen Tazminatlar (milyar Euro)	121
Grafik 29: 2023 Yılında İtalya'da Zorunlu Trafik Sigortası Kapsamında Ödenen Tazminatların Türlerine Göre Dağılımı.....	122
Grafik 30: 2016–2023 Yılları Arasında İtalya'da Combined Ratio Değerlerinin Cari ve Revize Edilmiş Hâlleri.....	123

Grafik 31: Polonya’da 2019–2023 Yılları Arasında Zorunlu Trafik Sigortası Kapsamında Tahmini Sigortasızlık Oranı	128
Grafik 32: 2023 Yılı Polonya Hayat Dışı Sigorta Branşlarına Göre Prim Üretimi.....	129
Grafik 33: Polonya’da 2014–2023 Yılları Arasında Kayıtlı Motorlu Araç Sayısının Gelişimi (milyon adet)	130
Grafik 34: Polonya’da Zorunlu Trafik ve Kasko Sigortalarının Brüt Yazılan Primlerinin Gelişimi 2019-2023 (milyar PLN).....	131
Grafik 35: Polonya’da Zorunlu Trafik Sigortası ve Kasko Sigortasında Ödenen Brüt Tazminat Tutarları 2019–2023 (milyar PLN).....	132
Grafik 36: 2019–2023 Yılları Arasında Polonya’da Zorunlu Trafik Sigortasında Hasar Sıklığı (%)	133
Grafik 37: 2015–2023 Yılları Arasında Polonya’da Zorunlu Trafik Sigortası için Ortalama Prim Tutarlarının Gelişimi (Euro).....	134
Grafik 38: OECD Ülkelerinde Sigorta Penetrasyonu Oranları (2023).....	146
Grafik 39: 2023 Yılına Ait OECD Ülkelerinde Sigorta Yoğunluğu (Insurance Density, ABD Doları)	147
Grafik 40: 2023 Yılına Ait Seçili OECD Ülkelerinde Sigorta Prim Üretimi(Milyon ABD Doları)	148
Grafik 41: Araştırma Kapsamındaki Ülkelerde 2023 Yılı Hayat, Hayat Dışı ve Toplam Sigorta Prim Üretimi (Milyon ABD Doları)	149
Grafik 42: Araştırmaya Konu Edilen Ülkelerde Hayat ve Hayat Dışı Sigorta Primlerinin 2023 Yılı Yüzdesel Dağılımı	150
Grafik 43: Araştırmaya Konu Edilen Ülkelerde Zorunlu Trafik Sigortası Primlerinin Toplam Prim Üretimi İçindeki Payı (2023, %)	151

KISALTMALAR LİSTESİ

a.g.e.	: Adı Geçen Eser
ACEA	: European Automobile Manufacturers' Association
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
ANIA	: Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici
BaVers	: Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen
BTC	: Bureau Central de Tarification
DNB	: De Nederlandsche Bank
ECU	: European Currency Unit
EEC	: European Economic Community
FFA	: Fédération Française de l'Assurance
FGAO	: Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages
FGVS	: Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada
FVA	: Fichier des Véhicules Assurés
GDV	: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft
IVASS	: Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni
KTK	: Karayolları Trafik Kanunu
MTPL	: Motor Third Party Liability Insurance
p.	: page
PflVG	: Pflichtversicherungsgesetz
PIU	: Polska Izba Ubezpieczeń
PLN	: Polish Zloty
s.	: sayfa
SEDDK	: Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu
SGK	: Sosyal Güvenlik Kurumu
StVG	: Straßenverkehrsgesetz
TMTB	: Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu
TRAMER	: Trafik Sigortası Bilgi ve Gözetim Merkezi
TSB	: Türkiye Sigorta Birliği
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UFG	: Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny
UFG	: Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny
vol.	: Volume
WA	: Wettelijke Aansprakelijkheid

ÖZET

Bu çalışma, Türkiye ile Avrupa’da seçilmiş beş ülke olan Almanya, Fransa, Hollanda, Polonya ve İtalya’daki zorunlu trafik sigortası uygulamalarını karşılaştırmalı bir analiz çerçevesinde incelemektedir. Çalışmanın temel amacı, Avrupa ülkelerindeki yasal çerçeveleri, fiyatlandırma yöntemlerini, denetim ve uygulama mekanizmalarını analiz ederek, Türkiye’deki mevcut sorunlara yönelik çözüm önerileri sunmaktır.

Tez dört bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde zorunlu trafik sigortasının önemi, kapsamı ve kuramsal temelleri ele alınmıştır. İkinci bölümde Türkiye’deki mevcut sistem detaylı şekilde incelenmiş, prim dengesizlikleri, yüksek hasar/prim oranı, zarar eden bir branş olması, sigortasızlık oranları ve denetim eksiklikleri gibi yapısal sorunlara değinilmiştir. Üçüncü bölümde ise seçilen Avrupa ülkelerinin zorunlu trafik sigortası sistemleri analiz edilmiştir. Bu ülkelerde sigorta kapsamının genişletilmesi, mali sürdürülebilirliğin sağlanması, risk temelli fiyatlandırma yöntemleri ve teknolojik çözümler (kara kutular, kullanım temelli sigorta gibi) dikkat çekmektedir.

Son bölümde, Avrupa ülkelerindeki başarılı uygulamalardan ilham alınarak Türkiye için pratik ve uygulanabilir bir model önerilmiştir. Bu modelde, adil bir prim sistemi oluşturulması, denetimlerin artırılması, merkezi bir veri sisteminin kurulması ve Güvence Hesabı gibi kamu destekli yapılarla sistemin daha sürdürülebilir hale getirilmesi hedeflenmektedir. Önerilen yapının, sigorta sisteminin daha dengeli işlemesine ve sigortalılık oranlarının artırılmasına katkı sağlaması beklenmektedir.

ABSTRACT

This study presents a comparative analysis of compulsory motor third-party liability insurance practices in Türkiye and five selected European countries: Germany, France, the Netherlands, Poland, and Italy. The main aim of the study is to examine the legal frameworks, pricing methods, supervision, and enforcement mechanisms in these countries, and to propose solutions to the current problems in the Turkish system.

The thesis consists of four main chapters. The first chapter discusses the importance, scope, and theoretical foundations of compulsory traffic insurance. The second chapter focuses on the current system in Türkiye, addressing structural problems such as premium imbalances, high loss-to-premium ratios, the unprofitable nature of the branch, a relatively high rate of uninsured vehicles, and weak enforcement. The third chapter analyzes the systems of the selected European countries, highlighting noteworthy practices such as broader insurance coverage, financial sustainability, risk-based pricing methods, and the use of technological solutions (e.g., black boxes and usage-based insurance models).

In the final chapter, a practical and applicable model is proposed for Türkiye, inspired by successful implementations in Europe. The proposed model aims to establish a fair premium system, strengthen supervision, create a centralized data infrastructure, and ensure sustainability through public mechanisms such as the Guarantee Fund. It is expected that the proposed structure will contribute to a more balanced insurance system and help increase the rate of insured vehicles.

GİRİŞ

Dünya çapında motorlu taşıtların sayısındaki artış ve bununla birlikte trafik kazalarının sayısındaki artış nedeniyle, zorunlu trafik sigortasının önemi giderek artmaktadır. Kazada zarar gören üçüncü kişilere verilen zararların tazminine dayanan bu sigorta, hem devlet hem bireyler için önemli toplumsal ve ekonomik işlevler üstlenmektedir. Trafik kazalarında zarar gören üçüncü kişilerin bedensel ve maddi zararlarını güvence altına alan bu zorunlu trafik sigortası toplumsal adaleti sağlamaya katkıda bulunmaktadır. Zorunlu trafik sigortanın kanunen zorunlu tutulması, kazaya neden olan sürücülerin sorumluluktan kaçınmalarını engellemektedir. Sürücülerin sigortasız olması durumunda zararların devlete bağlı bir kurum olan Güvence Hesabı tarafından karşılanmasıyla mağduriyetlerin önüne geçilmektedir.

Gelişmiş ülkelerde zorunlu trafik sigortası, köklü bir geçmişe sahip olup toplumda yerleşik bir öneme sahiptir. Örneğin Almanya zorunlu trafik sigortasını ilk uygulamaya başlayan ülkelerden biridir ve bu ülkelerde zorunlu trafik sigortası yalnızca bir hukuki zorunluluk değil, aynı zamanda bir sosyal sorumluluk bilinci olarak da benimsenmiştir. Bunun tersine, gelişmekte olan ülkelerin çoğunda zorunlu trafik sigortası hem kurumsal hem de teknik altyapı olarak henüz yeterince gelişmemiştir. Bunun sonucunda, toplum genelinde de sigorta bilinci düşüklüğünden söz edilebilir. Türkiye'de ise zorunlu trafik sigortası sistemi zaman içinde önemli ölçüde gelişmiştir. Ancak hala çözülmesi gereken bazı yapısal ve işleyişsel sorunlar bulunmaktadır. Bu sorunları çözmek için yasal ve kurumsal iyileştirme çalışmaları günden güne artarak devam etmektedir.

Türkiye'deki zorunlu trafik sigortası alanında yapılan araştırmalar, sistemin karşı karşıya olduğu temel sorunları çok boyutlu bir şekilde ortaya koymaktadır. Sigortasız araç oranlarının yüksek olması, sahte hasar bildirimlerinin artması, hasar maliyetlerindeki sürekli artış, hasarsızlık indirimi sistemlerinin yetersiz çalışması ve primlerin hasar maliyetlerine göre belirlenmemesi bu sorunlardan bazılarıdır. Ek olarak, araç yedek parça fiyatlarının hızla artması ve halkın sigorta konusunda yeterince bilinçli olmaması sistemin sürdürülebilirliğini etkileyen sorunlardan bazılarıdır. Avrupa ülkelerinde de söz konusu sorunlar mevcut olmakla birlikte, belirli yapısal ve düzenleyici mekanizmalar sayesinde bu sorunlar belirli seviyede minimize edilmiştir. Söz konusu ülkelerde, uzun

yıllara dayanan deneyim, sağlam hukuki altyapı ve güçlü denetim sistemleri sayesinde sigortasızlık oranları düşürülmüş, hasar yönetimi daha etkili hale getirilmiş ve prim hesaplama teknikleri daha adil ve sürdürülebilir hale getirilmiştir.

Bu bağlamda, bu çalışma, Türkiye ve Avrupa'daki ülkelerden Almanya, Fransa, İtalya, Polonya ve Hollanda'nın zorunlu trafik sigortası sistemlerini ayrıntılı bir şekilde incelemiştir. Avrupa'daki ülkelerin seçilmesinde çeşitli kriterler dikkate alınmıştır. Bunlar, farklı coğrafi bölgelerde olmaları, motorlu taşıt sigortacılığı alanında önemli bir paya sahip olmaları ve gelişmişlik düzeylerinin farklılığıdır.

Bu çalışmanın birinci bölümü konu ile ilgili teorik bilgiler içermektedir. Öncelikle sigorta kavramı genel olarak tanıtılmakta, ardından sigortanın toplumsal ve ekonomik işlevleri ve temel prensipleri açıklanmaktadır. Sigorta türlerinin sınıflandırılması yapılarak, zorunlu trafik sigortası bu genel yapı içinde konumlandırılmaktadır. Devamında zorunlu trafik sigortasının tarihsel gelişimi incelenmiştir. Bu çerçevede, sigortanın yasal dayanakları, uygulama gerekçeleri ve temel amaçları tartışılmıştır. Böylece çalışmanın ilerleyen bölümlerinde yapılacak olan karşılaştırmalı analizlere sağlam bir kuramsal temel oluşturulması hedeflenmiştir.

İkinci bölümde ise Türkiye'deki zorunlu trafik sigortası uygulamaları kapsamlı bir şekilde ele alınmıştır. Bu kapsamda, öncelikle zorunlu trafik sigortasının Türkiye'deki tarihsel gelişimi incelenmiştir. Ardından, sigortanın kapsamı, teminat limitleri ve yasal dayanakları hakkında bilgi verilmiştir. Ayrıca Sigortanın fiyatlandırma mekanizması ayrıntılı olarak açıklanmıştır ve primlerin belirlenmesinde kullanılan faktörler açıklanmıştır. Ek olarak, Türkiye'deki zorunlu trafik sigortasına ilişkin güncel istatistiksel veriler ve sistemin mevcut durumunun analizi sunulmuştur. Son olarak, sistemin sürdürülebilirliğini tehdit eden yapısal eksiklikler ele alınmıştır.

Tezin üçüncü bölümünde Avrupa'daki zorunlu trafik sigortası sistemleri ele alınmıştır. Bu kapsamda öncelikle Avrupa'da zorunlu trafik sigortasının gelişimi ele alınmıştır. Ardından, Avrupa Birliği düzeyinde yürürlükte olan motorlu taşıt sigortası direktifleri kapsamlı bir şekilde incelenmiştir. Bu kapsamda, temel ilkelerin nasıl değiştiğini, üye devletlerde nasıl uygulandığını ve direktiflerin nasıl geliştiğini

detaylandırılmıştır. Ayrıca, öncelikle Almanya'nın zorunlu trafik sigortasına ilişkin yasaları, fiyatlandırma sistemi, uygulaması ve mevcut durumu incelenmiştir. Fransa, Hollanda, İtalya ve Polonya'nın zorunlu trafik sigortası sistemleri de benzer bir şekilde incelenmiştir. Her bir ülke için mevzuat yapısı, prim belirleme standartları, sigortasızlıkla mücadele stratejileri ve istatistiksel veriler ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir.

Tezin son bölümünde, Avrupa ülkelerinin ve Türkiye'nin zorunlu trafik sigortası sistemleri karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Bu kapsamda, öncelikle konuyla ilgili daha önceki çalışmalar incelenerek kapsamlı bir literatür taraması yapılmıştır. Literatür taramasında ulusal (Türkçe) ve uluslararası kaynaklar kullanılmıştır. Ardından araştırmada uygulanan yöntem detaylandırılmıştır. Karşılaştırmalı analiz yöntemi kullanılarak iki grubun istatistiksel verileri incelenmiş; bu doğrultuda sistemlerin güçlü ve zayıf yönleri değerlendirilerek Türkiye ve Avrupa'daki uygulamalar karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir.

1. BÖLÜM

SİGORTA KAVRAMI VE SİGORTACILIKLA İLGİLİ TEMEL BİLGİLER

1.1 Sigorta Kavramı ve Önemi

İnsanların yaşamında her zaman potansiyel tehlikeler bulunmuştur ve bu durum literatürde "risk" olarak adlandırılmaktadır¹. Risk, bir olayın gerçekleşme olasılığı anlamına gelir yani olayın kesin bir şekilde gerçekleşmesi değil, gerçekleşebilme olasılığıdır. Bireylerin günlük yaşamlarında, evlerinin yangın gibi olaylara maruz kalma, kaza geçirme gibi olasılıklar her zaman mevcuttur.

Risk kavramını iki farklı yaklaşım altında incelemek mümkündür, birincisi risk bir belirsizliktir, ikincisi ise risk bir tehdit veya tehlike anlamına geliyor.² Başka bir ifadeyle, risk, bir olayın ne zaman ve nerede meydana geleceğinin belirsiz olduğu ve gerçekleştiğinde ne kadar zarara yol açacağının belirsiz olduğu bir durumu ifade eder. Öte yandan, risk her zaman var olan bir olgudur ve insanlar için sürekli bir tehlike unsuru olarak algılanır. Sigorta ile risk, birbirine derinlemesine bağlı ve sıkıca iç içe olan kavramlardır.

Bu tür riskleri önlemek veya gerçekleşmeleri durumunda zararı en aza indirmek amacıyla sigorta kavramı ortaya çıkmıştır. Literatüre baktığımızda sigortayı herkes farklı tanımlamışlar. Sigorta biri birine benzeyen ve birbirinin aynı olan muthelif rizikolara uğrayacak olan kişilerin ve bu işi meslek edinen ve ticari bir faaliyet olarak üstlenen oluşum ve organizasyonlara belirli bir karşılık ödemek suretiyle taraflar arasında

¹ Albert H. MOWBRAY, *Insurance its Theory and Practice in the United States*, 1st Edition, London, McGraw Hill Book Company, 1930,s. 4.

² Murat ÖZBOLAT , *Temel Sigortacılık*, 2. Baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2007, s. 73.

kararlaştırılan süre zarfında teminat altına alınan risklerin gerçekleşmesi halinde ortaya çıkan zararın giderilmesi için bir talep hakkına sahip olunmasıdır³.

Sigorta kavramı, Türk Ticaret Kanununun 1263. maddesinde⁴ ise " Sigorta bir akittir ki bununla sigortacı bir prim karşılığında diğerk bir kimsenin para ile ölçülebilir bir menfaatini halele uğratan bir tehlikenin (bir rizikonun) meydana gelmesi halinde tazminat vermeyi yahut bir veya birkaç kimsenin hayat müddetleri sebebiyle veya hayatlarında meydana gelen belli birtakım hâdiseler dolayısıyla bir para ödemeyi veya sair edalarda bulunmayı üzerine alır." olarak tanımlanmıştır.

Literatürde ve hukuki metinlerde yer alan tanımları göz önüne alarak, sigorta bireylerin maddi varlıklarını belirsizliklere karşı koruma altına almayı amaçlayan bir mekanizma olarak kabul edilmektedir. Bu, potansiyel bir riskin gerçekleşmesi durumunda tazminat ödenmesini içerir ve böylece ortaya çıkabilecek zararın en aza indirilmesini hedefler.

Sigorta kelimesinin anlamına ve kökenine bakacak olursak Latince "sicurta" kelimesinden gelir ve bu terim, güvence anlamına gelmektedir.⁵ Sigorta kavramı, bireylerin veya kurumların kendi varlıklarını, beklenmedik durumlar veya risklere karşı koruma amacıyla güvence altına almasını ifade eder.

Sigorta, bireyler, finans sektörü ve hatta ekonomi açısından son derece önemli bir rol oynar.⁶ Sigorta, bireylerin mülklerini koruma, riskleri transfer etme ve beklenmedik durumlarda yani rizikonun gerçekleşmesi durumunda kayıpları tazmin etmekte yardım eden önemli bir finansal araçtır. Eğer sigorta olmasaydı, bireyler ortaya çıkan zararın tamamını kendileri karşılamak zorunda kalacaklar ve bu durum bireyler için finansal açıdan zorlu olacaktı. Çünkü zararın miktarı genellikle büyük olduğundan tek başına karşılamak mümkün olmayabilirdi. Sigorta, bu ve benzeri durumda kişilerden

³ Ferudun KAYA, **Sigortacılık**, 4.baskı, İstanbul, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş, 2014, s.11.

⁴Türkiye Büyük Millet Meclisi, "6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu", **Resmi Gazete**, Sayı 27846, 14 Şubat 2011, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/02/20110214-1-1.htm> , (15.01.2025).

⁵ Enver Alper GÜVEL ve Afıtap Öndaş GÜVEL, **Sigortacılık**, 2.baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2004, s.23.

⁶ Patric M LİEDTKE, What's insurance to a modern economy, Switzerland, **The Geneva Papers**, 2007, s. 217.

küçük miktarlarda topladığı primler karşılığında büyük miktarlardaki zararları temin etmektedir.

Sigorta, finansal alanda önemli bir rol oynamakla birlikte ekonomik büyüme ve modern ekonomi için de büyük bir öneme sahiptir. Sigorta sağlandığında, bireylere bağımsızlık kazandırır ve kendi kendine yetme kapasitelerini artırır. Bu durum, gelecekteki kalkınma üzerinde güçlü bir etki yaratır çünkü insanlar belirli faaliyetlerin beraberinde getirebileceği olası tüm olumsuz etkiler hakkında endişelenmeden aktif olabilir ve aktif kalabilirler.⁷

Ayrıca, sigorta sektörü, sigorta şirketlerine bağlı olan acenteler, brokerler ve diğer departmanlar aracılığıyla binlerce kişiyi istihdam etmektedir. Bu istihdam, ekonomide önemli bir rol oynamakta olup sektördeki çeşitli uzmanlık alanlarında iş fırsatları yaratmaktadır. Bu durum, ekonominin istikrarına katkıda bulunarak toplumsal refahın artmasına da olanak tanır.

1.2 Sigortanın İşlevleri

Sigortanın çeşitli fonksiyonları bulunmaktadır. Literatürde, sigortanın işlevleri genellikle makro ve mikro düzeyde ele alınmaktadır.⁸ Bu işlevler, sigortanın ekonomik sisteme ve bireylere sağladığı faydaları tanımlamak için kullanılır. Makro düzeyde, sigortanın toplumun genel ekonomik istikrarına katkıda bulunduğu, riskin dağıtılmasını sağladığı ve büyük felaketlerin etkilerini hafiflettiği belirtilir. Mikro düzeyde ise, sigortanın bireylerin ve işletmelerin risk yönetimi stratejilerini desteklediği, finansal güvence sağladığı ve beklenmedik zararları telafi ettiği vurgulanmaktadır. Bu şekilde, sigortanın hem toplum hem de bireyler açısından önemli bir koruma ve güvence sağlama rolü olduğu anlaşılmaktadır.

1.2.1. Sigortanın Makro İşlevleri

Sigortanın makro işlevleri, sigorta sektörünün ekonomik düzeyde sağladığı faydalardır. Bu işlevler arasında, sigortanın tasarruf kaynağı olarak hizmet etmesi,

⁷ LİEDTKE, a.g.e., s. 218.

⁸ Faruk AKIN, **Sigortacılığa giriş**, 1. Baskı, Ankara, Ekin Basım Yayın, 2018, s.41.

toplumun refah düzeyinin artmasına katkıda bulunması gibi faktörler yer almaktadır. Ayrıca, sigortanın risklerin dağıtılması ve ekonomik istikrarın korunmasına yardımcı olması gibi önemli işlevleri de bulunmaktadır.⁹

Makro işlevlerinden birincisi tasarrufları artırma işlevidir. Yani sigorta şirketleri, özellikle hayat sigortaları gibi ürünler aracılığıyla bireylerin tasarruflarını artırmalarına katkıda bulunur. Hayat sigortasının diğer adı da birikimli hayat sigortası diyorlar yani sigorta ettirenlerin primlerinin bir kısmı yatırım fonlarına yönlendirilir. Ayrıca sigorta şirketleri de insanlardan topladığı primleri hasarları ödeyene kadar finansal araçlara yatırım yaparlar.

Sigortanın makro işlevleri arasında ticaret geliştirme işlevi, özellikle girişimcilere güvence sağlama amacını taşır. Sigortanın tarihine baktığımızda, bu işlevin özellikle deniz ticaretiyle ilgili olarak başladığı gözlemlenmektedir. Deniz taşımacılığıyla ilgili risklere karşı geliştirilen ilk sigorta uygulamaları, zaman içinde önceki zamanlardan günümüze kadar devam etmiştir. Özellikle uluslararası ticaret söz konusu olduğunda, çeşitli riskler ortaya çıkabilmektedir. Nakliye sigortası, bu risklere karşı koruma sağlayarak ticaretin güvenliğini artırır ve girişimcilerin daha güvenli bir şekilde iş yapmalarına olanak tanır.

Sigortanın bir başka işlevi ekonomide istihdam ve vergi kaynağı olmasıdır. Sigorta sektörü istihdam yaratma konusunda önemli bir rol oynar ve aynı zamanda ekonominin canlılığına katkıda bulunur. Sigorta sektöründe acenteler, eksperler, farklı görevlerde çalışanlar olmak üzere bir çok insan istihdam ediliyor. Ayrıca, sigorta şirketlerinin ödedikleri vergiler, kamu gelirleri açısından önemli bir kaynak oluşturmaktadır. Sigorta şirketleri, mali yılın sonunda kendilerine düşen vergileri ödemekle yükümlüdürler. Bu ödemeler, genellikle devletin bütçesine önemli bir katkıda bulunarak kamu hizmetlerinin sürdürülmesini ve kamu projelerinin finanse edilmesini sağlar. Bu durum, sigorta sektörünün ekonomik sistemin dengesine katkı sağlayan önemli bir oyuncu olduğunu vurgular.

⁹ Önder MET ve Aysuluu BEYSHENOVA “Kırgızistan’da Sigorta Sektörünün Durumu Ve Gelişimi”, **Kırgızistan Türkiye Manas Üniversitesi Reforma**, No. 92, 2022, s. 65.

1.2.2 Sigortanın Mikro İşlevleri

Sigortanın mikro işlevi, genellikle bireyler ve küçük gruplarla ilgilidir. Bu işlevler arasında, sigortanın bireylerin kararlarını değiştirme kapasitesi, girişimcilere kredi imkanları sağlama ve diğer işlevler bulunmaktadır.¹⁰

Mikro işlevlerden birinci bu sigortanın, girişimcinin kararlarını etkileme işlevidir. Yeni yatırımlar yaparken, girişimciler genellikle bir dizi beklenmedik durum ve riskle karşılaşır. Bu belirsizlikler, sigortacıları yatırımlardan çekinmeye itebilir. Ancak, belirsizlikleri ve riskleri azaltmak için girişimciler, sigorta poliçeleri satın alarak bu durumu çözebilirler. Bu sayede riskleri minimize edebilirler ve daha cesur adımlar atabilirler. Bu, girişimcinin sermayesini korumasına ve yeni fırsatlara yatırım yapma cesareti kazanmasına yardımcı olur.

Sigortanın bir işlevi de girişimcilere kredi olanakları sağlamasıdır. Zira riskler her zaman mevcuttur ve birçok durumda girişimcilik faaliyetlerini engelleyebilir. Girişimciler, risklerle karşı karşıya oldukları için kredi almak genellikle zor olabilir. Kredi veren kurumlar da bu tür durumlarda kredi vermekte tereddüt ederler. Ancak, sigortanın devreye girmesiyle durum değişir. Girişimci, varlıklarını sigorta yaptırarak potansiyel riskleri azaltırsa, kredi veren kurumlar riskin minimize edildiğini görerek kredi vermeye daha istekli olabilirler. Bu şekilde, sigorta girişimcilere kredi almak için bir olanak sağlar ve işletme faaliyetlerini destekler.¹¹

1.3 Sigortanın Temel Prensipleri

Prensip, bir eylemin ya da olayın temelinde yatan temel ilkedir. Bu ilkelere uymak, bir işin etik, mantıklı ve etkili bir şekilde gerçekleştirilmesi için gereklidir. Prensip, bir davranışın temelindeki rehber ilkelere atıfta bulunarak, bir sürecin veya olayın yönetilmesinde önemli bir rol oynar. Bu ilkeler, genellikle etik, profesyonel veya

¹⁰ MET ve BAYISHOVA, a.g.m., s. 65.

¹¹ Sinem ÖZBERK “Sigorta Şirketlerinin Etkinliğinin Veri Zarflama Analizi İle İncelenmesi”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007), s.7.

bilimsel normlara dayanır ve bir konunun derinlemesine anlaşılmasına katkıda bulunur. Sigortacılık sektöründe düzenleyen ve sözleşmelerin değerlendirilmesinde temel alınan altı ana prensip bulunmaktadır. Bu prensipler, sigorta sözleşmelerinin adaletli ve etkin bir biçimde uygulanmasını sağlamak amacıyla belirlenmiştir. Sigortacılık ilkeleri, hem sigorta şirketleri hem de sigortalılar arasındaki ilişkilerin düzenli bir şekilde yürütülmesine katkıda bulunan kılavuzlardır.¹²

1.3.1. Mutlak İyi Niyet Prensibi

Sigorta ilişkisi, temel olarak sigorta sözleşmesi tarafından başlatılır. Bu sözleşme, sigorta ettiren ve sigorta şirketi arasındaki hukuki bir belgeyi ifade eder. Sigorta sözleşmesi sürecinde, sigorta ettiren, sigorta konusu ile ilgili tüm detayları sigorta şirketine bildirme yükümlülüğü altındadır. Bu zorunluluk, sigorta ettirenin, sigorta konusu hakkında başka bir tarafın bilgi sahibi olmamasından kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla, sigorta ettirenin bu konuda mümkün olan en detaylı ve doğru bilgileri sunma sorumluluğu vardır. Bu durum, temelde "mutlak iyi niyet" prensibini yansıtmaktadır.¹³ Bu prensip, taraflar arasındaki güveni güçlendirmeyi amaçlar ve sigorta sözleşmesinin doğru ve eksiksiz bilgiler üzerine dayalı olarak kurulmasını sağlar. Çünkü sigorta sözleşmesi, taraflar arasındaki güvene dayalı olarak sağlam bir temel üzerine oturmalıdır; aksi takdirde, yanlış veya eksik bilgilerle yapılan sözleşme, güvenin sarsılmasına neden olabilir.

Sigorta sözleşmesinin kurulma aşamasında olduğu gibi, sigortalının beyan yükümlülüğü sadece sözleşme başlatıldığında değil, aynı zamanda tüm süreç boyunca devam eder. Bu durum, sigorta sözleşmesi yapıldıktan sonra da geçerlidir; sigortalının sahip olduğu menfaate ilgili herhangi bir değişiklik meydana geldiğinde, bu değişikliği sigortacıya bildirme sorumluluğu bulunmaktadır. Örnek olarak, bir kişi aracını KASKO sigortası ile sigortalatmak istiyorsa, araçla ilgili tüm bilgilere sadece sigortalı sahiptir ve bu bilgileri sigortacıya iletmelidir. Sigortacı, bu bilgileri kontrol etmek adına TRAMER gibi kaynakları kullanabilir, ancak bazı önemli detaylar bu kayıtlarda yer almamış

¹² Cahit NOMER, **Sigortanın Temel Prensipleri**, 1. Baskı, İstanbul, Ceyma matbaacılık, 2000, s.63.

¹³ ÖZBOLAT a..g.e., s.107.

olabilir. Bu nedenle, sözleşme aşamasında olduğu gibi iyi niyetle bilgilendirme yapılması önemlidir. Bu süreç, sigorta sözleşmesinin güncel ve doğru bilgilerle sürdürülmesini sağlayarak, taraflar arasındaki güveni ve şeffaflığı pekiştirir.

Sigorta sözleşmesi kurulurken, sadece sigorta ettiren değil, aynı zamanda sigortacı için de mutlak iyi niyet prensibi geçerlidir. Bu prensip, sigortacının da dürüst ve adil bir şekilde davranmasını gerektirir. Örneğin, sigortacı, sigorta ettireni kötü niyetli olarak kandırmamalı, yüksek prim talepleri veya olmayan risklere karşı teminat sağlama gibi haksız uygulamalardan kaçınmalıdır.

Taraflar anlaştıktan sonra, poliçeyi düzenleme sürecinde de sigortacının mutlak iyi niyet prensibine uygun davranması önemlidir. Sigortacı, poliçeyi düzenlerken tüm detayları içermeli ve her iki tarafça anlaşılabilir bir biçimde hazırlamalıdır. Bu, sözleşmenin şeffaf, adil ve güvenilir bir temel üzerine oturtulmasını sağlar. Sigortacının bu aşamada detaylı ve anlaşılır bir poliçe düzenlemesi yapması, taraflar arasındaki ilişkinin güçlendirilmesine katkıda bulunur ve potansiyel anlaşmazlıkların önlenmesine yardımcı olur. Bu prensiplere uygun davranmak, sigorta sektöründe etik standartların korunmasına ve güvenilir bir ticari ortamın oluşturulmasına önemli bir katkı sağlar.

1.3.2. Tazminat Prensibi

Tazminat riskin gerçekleşmesi halinde sigortalıya ödenen meblağdır.¹⁴ Sigortacı, tüm riskleri üstlenir ve bunun karşılığında sigorta ettirenden prim alır. Sigorta ettiren, sigorta konusu olan menfaatin zarar görmesi durumunda, sigortacının tazminat ödeme taahhüdüne karşılık prim öder. Riziko gerçekleşirse, sigorta şirketi, sigorta ettirenin malının önceki durumuna getirilmesi amacıyla tazminat ödemekle yükümlüdür. Sigortanın tazminat prensibinin iki temel amacı bulunmaktadır.

İlk olarak, sigortacının, sigorta konusu menfaatin zarara uğramadan önceki durumuna getirilmesini sağlamaktır. İkinci olarak ise, sigorta ettirenin alacağı tazminatın, zararın ötesinde bir kazanç elde etmesini önlemektir.¹⁵ Başka bir ifadeyle, sigortacı,

¹⁴ Emine ORHANER, **Sigortacılık**, 1. Baskı, Ankara, Siyasal Kitapevi, 2014, s. 57.

¹⁵ Fuat ERDAL, **Sigortacılığın Temel İlkeleri ve Yapısı**, 1. Baskı, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi, Açık Öğretim Fakültesi, 2012, s. 25.

ödenen prim karşılığında sigorta ettirenin menfaatini, zarar gerçekleşmeden önceki durumuna getirmek amacıyla tazminat öder. Tazminat, sigorta sözleşmesinde belirlenen bir miktar olup, riziko gerçekleştiğinde adil bir tazminatın sağlanabilmesi için bu miktar, sigorta bedelinin piyasa değerine eşit olmalıdır. Diğer bir deyişle, sigorta bedeli poliçede belirtilen miktarı, sigorta değeri ise ilgili menfaatin güncel piyasa değerini temsil eder. Ayrıca, sigorta, bir kar elde etme aracı değildir.

Sigorta ettiren, zarara uğrayan menfaatini önceki haline getirmek için tazminat alır, ancak bu süreçte bir kâr elde etme amacı güdülmemektedir. Örnek üzerinden açıklamak gerekirse, bir birey evini 100.000 TL değerinde sigortalatmışsa ve deprem sonrasında evine gelen zarar 20.000 TL ise, sigorta şirketi tarafından ödenecek tazminat miktarı genellikle sigorta bedeli olan 100.000 TL'dir. Bu durumda, sigorta ettirenin elde edeceği tazminat miktarı, gerçek zararın ötesinde bir miktar olacaktır. Bu durumu önlemek ve tazminatın adil bir şekilde belirlenmesini sağlamak için sigorta sözleşmelerinde genellikle "uygun değer" veya "gerçek değer" terimleri kullanılır. Bu terimler, sigorta değerinin, sigorta bedeli ile sigortalanan menfaatin gerçek piyasa değeri arasında uygun bir dengenin sağlanması amacını taşır. Bu sayede, sigorta ettirenin gerçek zararının karşılanması yanı sıra, aşırı tazminat almasının da önüne geçilmiş olur.

1.3.3. Sigortalanabilir Menfaat Prensibi

Sigortanın söz konusu olabilmesi için değer biçilebilir bir menfaat üzerine kurulmuş olması zorunludur.¹⁶ Başka bir deyişle, sigorta sözleşmesinin konusu olan menfaatin bir değeri olmalı ve risk gerçekleşmesi durumunda sigorta ettirene parasal zarar vermelidir. Sigortalanabilir menfaat prensibinin temel özellikleri şunlardır: Riskin meydana gelmesi durumunda, sigortalının maddi veya manevi zarara uğraması gerekir. Sigortayı yaptıran kişinin sigortalanan mal veya sorumluluk üzerinde bir çıkarının olması yeterlidir.¹⁷ Örneğin bir birey, kendi konutunu sigortalatarak, evinde meydana gelebilecek yangın gibi risklere karşı maddi güvence sağlayabilir. Ancak, aynı birey,

¹⁶ Eren Deniz KAHRAMAN, "Kara Araçlar Branşında Sigorta Eksperlerinin İş Yükü Analizi" (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2021) s.16.

¹⁷ Şükran KARAÇAY, "Borsa İstanbul'da İşlem Gören Hayat Dışı Sigorta Şirketinin 2015-2019 Dönemine Ait Verilerinin Finansal Oran Analizleri", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Okan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2021), s.13.

başka bir kişinin konutunu sigortalayarak bu konutta meydana gelen bir yangın durumunda tazminat alma hakkına sahip değildir. Bu durum, sigorta sözleşmesinin taraflar arasında belirli bir menfaat ilişkisi gerektirdiği ilkesine dayanmaktadır. Yani, sigortalayanın kendi malvarlığına yönelik bir riskin sigortalanması söz konusu olduğunda, sigorta poliçesi kapsamında tazminat talebinde bulunabilme hakkı doğmaktadır. Başkasının malvarlığını sigortalama durumu ise bu prensip çerçevesinde değerlendirilmez.

1.3.4. Helefiyet Prensibi

Halefiyet, "bir şeyin yerine başka bir şeyin geçmesi" veya bir kişinin hak, talep veya menkul kıymetlerinin başka bir kişinin yerine geçmesi anlamına gelir.¹⁸ Helefiyet prensibi, rizikonun gerçekleşmesi durumunda sigortacının sigortalının konumunu üstlenmesini ve bu olayın sonrasında başka bir üçüncü taraftan tazminat talep etme yetkisini içerir. Öte yandan, helefiyet prensibi, sigortanın kâr amacına hizmet etmesini engelleyen temel prensiplerden biridir. Bu prensip, özellikle kazalarda üçüncü tarafların zarar verdiği durumlarda, sigorta şirketinin önce sigortalıya tazminat ödemesini, ardından ise zarar veren üçüncü kişiden tazminat talep etmesini içerir. Başka bir deyişle, sigorta şirketi, sigortalının yerine geçerek sigortalının zararını ödemek için sigortalının haklarını devralır. Bu prensip "Halefiyet Prensibi" olarak adlandırılmakta ve sigorta şirketi tarafından kabul edilir. Bu düzenlemenin amacı, sigorta ettirenin hem sigorta şirketinden hem de zarara neden olan üçüncü kişiden tazminat talep etmesini engellemek ve aynı zamanda kar elde etmesini engellemektir.¹⁹

1.3.5. Hasara Katılım Prensibi

Aynı menfaatin benzer risklere karşı aynı süre zarfında, hem aynı tarihlerde hem de farklı tarihlerde birden fazla sigorta poliçesi düzenlenmesi mümkündür. Bu durumda,

¹⁸ Cecil G. KING "Subrogation under contracts insuring property", Texas: **Texas Law Review**, No 1, November 30, p. 1.

¹⁹ Spencer L. KIMBALL ve Don A. DAVIS, "Extension of insurance subrogation", **The Michigan Law Review**, Vol. 60, No. 7, p. 841-872.

çoklu sigortanın varlığından söz edilmektedir.²⁰ Sigorta ettiren, belirli bir menfaati aynı anda birden fazla kişi veya kuruluş tarafından sigortalatabilir. Bu durumda, müşterek sigorta söz konusudur, yani aynı menfaatin aynı anda birden fazla tarafça sigortalanması. Ayrıca, çift sigorta terimi, aynı menfaatin aynı sigorta şirketi tarafından farklı poliçelerle aynı anda sigortalanması durumunu ifade eder.

Kısmi sigorta ise sigorta ettirenin aynı menfaatin belirli bir kısmını bir sigorta şirketine, geri kalan kısmını ise başka bir sigorta şirketine sigortalatması anlamına gelir.²¹ Bu tür seçeneklere sahip olmanın ve belirli bir menfaatin daha etkili bir şekilde risklere karşı korunmasının avantajları olduğu bir yandan dikkate alınırken, diğer taraftan sigorta aracılığıyla kar etme olasılığı artış gösterir, zira sigorta ettiren, sigorta ettirdiği her kurumdan tazminat talep edebilir ve bu durumu engellemek amacıyla hasara katılım prensibi geliştirilmiştir. Bu prensibin temel kuralı, sigorta ettirenin bir sigorta şirketinden tazminat aldıktan sonra, bu sigorta şirketinin diğer sigorta şirketlerine rücu etme yetkisidir. Sigorta ettiren, her bir sigorta şirketinden ayrı ayrı tazminat talep etme hakkına sahip değildir; aksi takdirde kar elde etme durumu ortaya çıkabilir ve bu durum, sigortanın temel prensiplerine aykırıdır.

1.3.6.Yakın Sebep Prensibi

Sigortanın bir diğer temel prensibi olan Yakın Sebep Prensibi, taraflar arasında olası anlaşmazlıkları önlemeyi amaçlamaktadır. Bu prensip, sigortanın uğradığı zararın esas nedeninin, poliçede belirlenen risklere dayanması gerektiğini belirtir. Diğer bir deyişle, Yakın Sebep Prensibi'ne göre, sigortanın meydana gelen zararı tetikleyen temel olay, poliçe kapsamında açıkça tanımlanan risklere dayanmalıdır.²²

Örnek olarak, deprem sigortasında poliçeye yangın teminatı eklenmemişse ve deprem sonucu meydana gelen yangın poliçede belirtilen riskler arasında yer almıyorsa, sigortacı yangından kaynaklanan zararı tazmin etme yükümlülüğü taşımaz. Çünkü bu

²⁰ Merve İrem YENER, “Birden Çok Sigortaya İlişkin Bir Değerlendirme”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt 1, Sayı 3, 2022 s.535.

²¹ FARUK, a.g.e., s. 40.

²² ÖZBOLAT, a.g.e., s.113.

durum, poliçede belirtilmeyen bir riske dayanan bir zararı içerir ve Yakın Sebep Prensibi'ne göre sigortacının sorumluluğunu doğurmaz.²³

Bu prensip, sigorta sözleşmelerinde netlik ve taraflar arasında adil bir ilişki sağlama amacını taşır. Yakın Sebep Prensibi, sigortalının poliçe kapsamındaki risklere uygun şekilde hareket etmesini teşvik ederek, sözleşme hükümlerine uygunluğu güvence altına alır.

1.4. Sigortacılığın Tarihsel Gelişimi

Sigortanın tarihi oldukça eski bir geçmişe sahiptir ve günümüzdeki sigorta uygulamalarıyla tam olarak örtüşmese de, sigortanın belirli özelliklerini taşımıştır. Bu bölümde, başlangıçta sigortanın yurt dışında ortaya çıkışını ele alarak, ardından Türkiye'deki sigortanın tarihsel gelişimine odaklanmayı amaçlamaktadır.

1.4.1. Dünyada Sigortacılığın Tarihi

Sigortanın dünya tarihine dair bir bakış attığımızda, ilk sigorta benzeri uygulamaların Antik Çin ve Mısır'da gerçekleştiği gözlemlenebilir.²⁴ Ancak o dönemdeki anlaşmalar, günümüz sigorta sistemine tam anlamıyla paralel olmamakla birlikte, belirli özellikler taşıyordu. Örneğin, malların tek bir gemi yerine birkaç gemiyle taşınması veya gemideki mallara zarar gelmesi durumunda tüm tarafların ortaklaşa ödeme sorumluluğu gibi.

Günümüz sigortasının tarihine odaklandığımızda genel olarak üç aşamayı ayırt edebiliriz. Birinci aşama, 13. yüzyıldan 17. yüzyıla kadar olan dönemi kapsamaktadır ve bu süre zarfında sigorta poliçelerinin özelliklerini taşıyan sözleşmelerin ortaya çıkışını ifade eder. İkinci aşama, 18. ve 19. yüzyılları içermekte olup, bu dönemde ilk sigorta şirketlerinin kuruluş dönemidir. Üçüncü aşama ise büyük uluslararası sigorta gruplarının

²³ FARUK a.g.e., s.41.

²⁴ Şerafettin Okan YAYLA “Sigortacılık ve Türkiye’de Sigorta Sektörünün Durumu”, *Liberal Düşünce Dergisi*, Sayı 94, 2019, s.109.

ve sosyal sigortanın evrim dönemidir. Bu evrim süreçleri, sigortanın tarihsel seyri ve karmaşıklığı üzerine kapsamlı bir anlayış sunmaktadır.²⁵

Sigortanın gelişiminin birinci aşamasında da, sigortacılığın izleri 1250'li yıllardan itibaren gözlemlenebilmektedir. İlk prim esaslı sigortacılık uygulamaları, özellikle Kuzey İtalya'da, Venedik, Cenova ve Floransa gibi şehirlerde ortaya çıkmıştır.²⁶ Bu dönemde, genellikle gemilerle taşınan mallar için sigortacılık faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Temel amacı, taşınan mallara potansiyel zararların karşılanması olarak belirtilen sigortacılık uygulamaları, özellikle deniz yoluyla yapılan taşımacılıkta meydana gelen hasarlar, korsan saldırıları, doğal afetler gibi risklere karşı koruma sağlamaktı. İlk sigorta sözleşmesi, Santa Clara adlı gemide taşınan yüklerin Cenova Limanı ile Mayorka arasındaki nakliyat sürecindeki güvenliği sağlamak amacıyla yapılmıştır.²⁷

Sigortacılığın ikinci evresinde bir dizi önemli gelişme yaşandı. Örneğin, ilk sigorta şirketi Paris'te, deniz sigortacılığı faaliyeti olarak kuruldu, ancak bu şirketin etkisi uzun vadeli olmadı.²⁸ Bu dönem, sadece sigorta şirketleri için değil, aynı zamanda genel sigorta sektörü için de önemli bir aşama oldu çünkü bu süreçte sigortacılığın temel prensipleri belirginleşmeye başladı. Ayrıca, önceden genellikle deniz sigortacılığına odaklanılırken, 1688 Londra büyük yangını gibi olaylar sonucunda çeşitli sigorta türleri ortaya çıkmaya başladı.

Üçüncü dönemde sigorta sektöründe büyük değişimler yaşandı ve günümüz sigortacılığına oldukça benzeyen bir yapı ortaya çıktı. Bu dönemde dünya genelinde birçok yerde sigorta şirketleri kuruldu ve sigortanın çeşitli alanları ortaya çıkmaya başladı. Artık sadece yangın ve denizcilik sigortaları değil, aynı zamanda hayat sigortaları

²⁵ Alfred MANES “Outlines of a General Economic History of Insurance”, **The Journal of Business of the University of Chicago**, Vol. 15, No.1, 1942, p.30.

²⁶ Cem ENGİN ve Burak KARAKUŞ, “Dünya , Avrupa Birliği ve Türkiye’de Sigorta Sektörü”, **Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 10, Sayı 2 , 2020, s.176.

²⁷ ORHANER, a.g.e., s. 52.

²⁸ MANES, a.g.m., s. 37.

da gelişti. Sadece sigorta şirketleri değil, aynı zamanda reasürans şirketleri de faaliyet göstermeye başladı.²⁹

Bu dönemde, sigorta sektöründeki evrim, küresel çapta çeşitli sigorta türlerinin ortaya çıkmasını ve sektördeki katılımcı sayısının artmasını sağlamıştır. Reasürans şirketleri, risk yönetimi konusunda önemli bir rol oynamış ve sigorta sektörünün büyümesine katkıda bulunmuştur.

1.4.2. Türkiye’de Sigortacılığın Tarihi

Yukarıda, sigortacılığın dünya genelinde 13. yüzyılda ortaya çıkmaya başladığını belirttim ancak Türkiye’de sigortacılığın gelişimi 19. yüzyılın sonlarına kadar uzanmıştır. Bu durumun birkaç nedeni vardır. İlk olarak, Osmanlı İmparatorluğu’nun bir ticaret gücü olmaması ve dini inançlar, Türkiye’de sigortacılığın geç ortaya çıkmasına yol açmıştır.³⁰ Dünya çapında sigortacılığın evrimine bakıldığında, sigortanın ticaretin bir sonucu olarak ortaya çıktığı, yani deniz yoluyla mal taşıyan tüccarların mal kayıplarını önlemek amacıyla ayrı gemilere yük taşımaları veya zararları tazmin etmek için anlaşmalar yapmaları sonucunda sigortanın ortaya çıktığı görülmektedir. Türkiye’deki diğer bir neden de insanların dini inançlarıdır; yani insanlar, İslam dini gereğince sigorta yaptırmaktan kaçınmışlardır, çünkü İslam’da başka bir inanca sahip olmak yanlış kabul edilmektedir. Bu nedenle, Türkiye’de ilk sigorta şirketleri yabancılar tarafından kurulmuştur.³¹

Avrupa’daki sigorta sektörünün ilerlemesinin ardından, Türkiye’de de yabancı sigorta şirketlerinin faaliyet göstermeye başladığı gözlemlenmiştir. Sigorta endüstrisinin gelişiminde etkili olan bir diğer faktör ise 1870 yılındaki Beyoğlu yangını olmuştur.³² Bu

²⁹ Haydar ARSEVEN, “Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, Cilt 43, Sayı 4, 1987, s. 425.

³⁰ ARSEVEN, a.g.e., s. 426.

³¹ Fatma Esin KILINÇ, “Türk Sigortacılık Sektörünün Veri Zarflama Analizi Yöntemi İle Etkinliğinin Araştırılması”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009)**, s. 24.

³² Yayla a.g.e., s. 110.

yangın, Türkiye'nin yabancı sigorta şirketleri için çekici bir pazar haline gelmesine yol açmış ve birçok yabancı firma burada şube açmaya başlamıştır.

Türkiye'de cumhuriyetin ilanına kadar, ülkede sınırlı sayıda sigorta şirketi faaliyet göstermekteydi. Ancak bu şirketlerin çoğu yabancı sermayeyle kurulmuş ya da bazıları yerli sermaye gruplarıyla ortak girişimlerle kurulmuştu. Türkiye'nin ilk yerli sigorta şirketi olarak, 1893 yılında Osmanlı Umum Sigorta Şirketi kuruldu.³³

Bir sonraki aşama 1920 yıllardan sonra , sigorta sektörü diğer endüstriler gibi gelişmeye başlamıştır. Bu dönemde, sigortacılıkla ilgili birkaç önemli karar alınmıştır. Örneğin, 1924 yılında çıkarılan bir kanun ile tüm sigorta sözleşmelerinin Türkçe yapılması gerekliliği getirilmiştir.³⁴ Bu düzenleme, önceden İngilizce olarak yapılan sigorta sözleşmelerinin Türkçe olarak yapılmasını sağlamıştır. Bu durum, sigortacılığın yaygınlaşmasına ve yerli sermayeli şirketlerin daha fazla faaliyet göstermesine katkıda bulunmuştur. Bundan sonra ülkede sigorta ürünlerinin çeşitlenmesi, sigorta şirketlerinin sayısının artması ve reasürans şirketlerinin de faaliyet göstermeye başlaması gibi gelişmeler yaşanmıştır.

1.5. Sigortanın Türleri

Sigortanın özelliklerine bağlı olarak birkaç türü bulunmakla birlikte, dünya genelinde çoğu sigorta türü genellikle hayat ve hayat dışı sigortalar olarak iki ana kategoriye ayrılmaktadır.³⁵

1.5.1. Hayat Sigortası

Hayat sigortası, diğer sigorta türlerinden farklıdır çünkü temelde bir insanın hayatını sigortalamaya odaklanır. Bu sigorta, bir kişinin yaşamı boyunca olası sağlık sorunları veya hayati tehlikeler sonucunda ortaya çıkabilecek mali riskleri ele alır. Kişinin

³³ Merve KARAKÖY TAŞ, “Dünya Sigorta Pazarında Türkiye’nin Yeri” , **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimleri Dergisi**, Cilt 1, Sayı 27, 2015, s. 137.

³⁴ ENGİN a.g.e., s.179.

³⁵ Esra FİLİZ, “Özel Destekleyici Grup Sağlık ve Tamamlayıcı Grup Sağlık Sigortalarında Sigorta Ettiren Profillerinin Karşılaştırılması”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, 2021), s.11.

bir hastalıkla karşılaşması durumunda tedavi masraflarını karşılamak veya kişinin vefatı halinde yakınlarına mali destek sağlamak amacıyla tasarlanmıştır.³⁶ Bu nedenle, hayat sigortası söz konusu olduğunda, sigortalananın yaşamı ve sağlığı üzerinde durulurken, diğer sigorta türlerinde ise genellikle maddi varlıklar veya belirli riskler sigorta altına alınır.

Hayat sigortasında, sigorta ettiren ve sigortacı dışında, poliçeden yararlanan kişi veya sigortalının yasal varisleri gibi başka taraflar da bulunmaktadır. Bu taraflardan biri, sigorta ettirenin vefatı durumunda sigorta tazminatından faydalanacak olan alıcı taraftır. Alıcı tarafta belirtilen kişi veya kişiler, genellikle sigorta poliçesinde açıkça belirtilmiştir ve bu kişiler poliçe sahibinin isteğine göre değişebilir.³⁷

Hayat sigortası literatüründe, genellikle iki ana kategori altında incelenebilir. Birincisi, risk odaklı hayat sigortaları; ikincisi ise birikim odaklı hayat sigortalarıdır.³⁸ Risk ağırlıklı hayat sigortası genellikle bir yıl süreyle düzenlenir. Sigortalının sağlığına bu süre içinde bir zarar gelirse veya sakatlık meydana gelirse, mali güvence sağlanır. Eğer sigortalı, sigorta süresi içinde vefat ederse, belirlenen teminat tutarı sigortalının lehtarına ödenir.

Hayat sigortası, kayıpları telafi etme veya en aza indirme amacının yanı sıra, bir yatırım aracı olarak da kabul edilmektedir. Bu sigorta türü, geleneksel finansal varlıkların, örneğin tahviller ve hisse senetleri gibi, yerine geçen birikim aracı olarak işlev görebilir. Belirli bir süre boyunca düzenli prim ödemeleri yapıldığında, poliçede bir nakit değer birikebilir.³⁹ Bu bağlamda, birikim odaklı hayat sigortası olarak adlandırılan bir başka hayat sigortası türünden bahsedilebilir. Bu tür bir sigorta genellikle en az on yıllık bir süreye sahiptir. Yaşam kaybı, ferdi kaza ve maluliyet gibi teminatlar sigorta poliçesine dahil edilebilir. Bununla birlikte, risk primi, genel giderler ve komisyon kesintileri

³⁶ Alp POLAT ve Faruk AKIN, “Hayat Sigortası Talebinin Belirleyicileri: Türkiye Örneği”, **Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, Cilt 35, Sayı 2, 2021 s. 409.

³⁷ Jill BISCO and Suzanne GRADISHER “Life Insurance Beneficiaries - Per Capita vs. Per Stirpes: Is It Really That Clear?”, **Journal of Insurance Regulation**, Vol 42, 2023, p.6.

³⁸ Uğur KARABEY ve Nihal ATA “Sigortacılık Sektöründe Yaşam Çözümlemesi: Birikimli Hayat Sigortaları ile İlgili Bir Uygulama”, **İstatistikçiler Dergisi**, Sayı 2, 2008, s.81.

³⁹ Donghui LI and Fariborz MOSHIRIAN “The Demand For Life Insurance in OECD Countries”, **The Journal Risk and Insurance**, Vol. 74, No. 3, 2007, p. 640.

düşüldükten sonra toplanan primlerin kalan kısmı yatırıma yönlendirilir. Sigorta süresince sigorta ettirenin vefat etmesi durumunda, poliçede belirlenen tazminat tutarına kar payı birikimi eklenir ve sigorta sözleşmesinde belirtilen lehtara ödenir. Ancak, eğer sigorta süresince herhangi bir risk gerçekleşmemişse, sigorta ettiren vade sonunda toplu para alabilir veya gelir ödemesi şeklinde poliçeden yararlanabilir.⁴⁰

1.5.2. Hayat Dışı Sigorta

Hayat dışı sigorta, genellikle en kapsamlı sigorta türü olarak kabul edilir. Bu tür sigorta geniş bir yelpazeye sahiptir ve çeşitli branşları içerir. Hayat dışı sigortalarının temel konusu, maldır ve söz konusu malın piyasa değeri bulunmaktadır. Bu sigorta türü, maddi varlıkların korunması için tasarlanmıştır ve birçok farklı riski kapsar.

Bu sigorta branşları arasında araç sigortası, ev sigortası, iş yeri sigortası, malzeme sigortası ve genel sorumluluk sigortası gibi çeşitli alanlar bulunmaktadır. Her bir branş, belirli bir risk veya maliyeti koruma altına alır ve poliçe sahibine belirli bir güvence sağlar. Bu sigorta türü, maddi varlıkların zarar görmesi veya kaybolması gibi beklenmedik durumlarla karşılaşıldığında finansal güvence sağlamak amacıyla kullanılır.⁴¹

Başka bir değişle hayat dışı sigortasının her bir branşı farklı risklere karşı koruma sağlar. Örneğin, konut sigortası, evlerin yangın, hırsızlık, su baskını gibi olaylara karşı korunmasını sağlar. İş yeri sigortası, iş yerlerinin yangın, hırsızlık, iş kazaları gibi risklere karşı korunmasını sağlar. Malzeme sigortası, malların taşınması sırasında zarar görmesi veya kaybolması riskine karşı koruma sağlar. Genel sorumluluk sigortası ise işletmelerin veya bireylerin üçüncü şahıslara karşı yasal sorumluluklarını teminat altına alır. Her bir branş, belirli bir risk türüne odaklanarak koruma sağlar ve poliçe sahibinin bu risklerden kaynaklanabilecek maddi kayıpları minimize etmeyi amaçlar.

⁴⁰ İbrahim PAÇACI “Hayat Sigortaları ve Bireysel Emeklilik Sistemi”, **Aksaray Üniversitesi İslami İlimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 4, Sayı 8, 2017, s. 322.

⁴¹ Elif ERDOĞAN “Türkiye’de Faaliyet Gösteren Hayat Dışı Sigorta Şirketlerinin Çok Kriterli Karar Verme Yöntemleri İle Performans Değerlemesi”(Yayınlanmamış Doktora Tezi, Hitit Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2021), s. 29.

Sorumluluk sigortası, sigortalı bireyin üçüncü taraflara verebileceği zararlar sonucunda ortaya çıkabilecek tazminat taleplerini ve yargılama masraflarını içeren bir sigorta türüdür.⁴² Dolayısıyla, bu sigorta, sigortalıyı değil, üçüncü taraflara yönelik riskleri kapsamaktadır. Bu sigortanın başlıca türleri arasında karayolları motorlu araçlar sorumluluk sigortası, mesleki sorumluluk sigortası, ürün sorumluluk sigortası ve avukat sorumluluk sigortası gibi çeşitler bulunmaktadır, farklı meslek ve faaliyet alanlarına özgü olarak sunulmaktadır.

Karayolları motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası, sorumluluk sigortasının en eski, yaygın ve zorunlu olarak kullanılan biçimidir. Bu sigorta türü, araç sahiplerinin üçüncü taraflara verebilecekleri zararları karşılamak için zorunlu tutulmuştur. Tezin konusu olan bu konuyu daha detaylı bir şekilde inceleyelim.

1.5.3. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası

Araba sayısındaki artışla birlikte, yollarda trafik sıkışıklığı ve kaza vakalarının arttığı gözlemlenmiştir. Bu durum, birçok insanın kazalardan zarar görmeye başlamasıyla daha da belirgin hale gelmiştir. Kazalardan kaçan veya zararı karşılamayan kişilerin sayısındaki artış da bu durumu daha da kötüleştirmiştir. Bu tür durumlarda, devletin müdahalesi gerekmektedir ve bu ihtiyaç doğrultusunda zorunlu trafik sigortası uygulaması başlatılmıştır.

Zorunlu trafik sigortası, araç sahiplerinin, araçlarıyla neden olabilecekleri zararlara karşı üçüncü tarafları korumak amacıyla devlet tarafından zorunlu tutulan bir sigorta türüdür. Bu sigorta, araç sahiplerinin trafik kazaları sonucu oluşabilecek maddi ve bedensel zararları karşılamak için kullanılır ve trafikteki güvenlik ve huzurun korunmasına katkı sağlar.⁴³

Bu sigortanın kanunca zorunlu hale getirilmesinin nedeni, trafikte daha güvenli bir ortamın oluşturulmasıdır. Yani, bu sigortayı yaptırmadan trafiğe çıkmak

⁴² Yılmaz YÖRDEM “Güncel Yargı Kararları Işığında Sorumluluk Sigortası”, **Dicle Üniversitesi Adalet Meslek Yüksekokulu Dicle Adalet Dergisi**, Cilt:7, Sayı: 2, 2023, s.1.

⁴³ Goliadze NATIA “International Practice Related to Compulsory MTPL Insurance”, **Caucasus Journal of Social Sciences**, Vol.12, No.1, 2023, s. 2.

yasaklanmıştır ve bu uygulama araç sahiplerini sorumluluklarını yerine getirmeye zorlar.⁴⁴ Devlet, bu sigortayı zorunlu kılmanın amacıyla, trafik kazaları gibi riskli durumlarda zarar gören üçüncü tarafların maddi ve bedensel zararlarını karşılamak için bir güvence sağlar. Bu sayede, trafikteki herkesin sigorta kapsamı altında olması sağlanır ve olası kazalardan kaynaklanabilecek zararların tazmin edilmesi güvence altına alınır. Bu uygulama, trafikte daha güvenli bir ortamın oluşturulmasına katkı sağlar ve toplumun genel güvenliği ve refahı için önemli bir adımdır.

Zorunlu trafik sigortası, üçüncü kişilere verilen zararları tazmin etmektedir, örneğin kaza sonucunda ortaya çıkan maddi kayıpları, sağlık masraflarını ve sakatlık durumlarını içermektedir. Bu kapsamda, kazaya karışan üçüncü şahısların tedavi edilmesi için yapılan harcamalar, oluşan sağlık maliyetleri ve kalıcı sakatlık durumlarında meydana gelen masraflar bu sigorta tarafından karşılanmaktadır. Ayrıca, kaza sonucunda ölüm gerçekleşirse, bu durumda da ölen kişinin yakınlarına destek sağlanması amacıyla destekten yoksun kalma tazminatı ödenmektedir. Bu şekilde, zorunlu trafik sigortası maddi zarar tazminatı, sağlık giderleri tazminatı, kalıcı sakatlık ve destekten yoksun kalma tazminatı gibi farklı tazminat kalemlerini içermektedir.⁴⁵

Bu sigorta, sorumluluk sigortaları içerisinde en yaygın ve en köklü olanıdır. Bu sigorta türünün tarihine bakıldığında, dünyada ilk zorunlu trafik sigortasının 20 Mart 1918'de Danimarka'da uygulanmaya başladığı görülmektedir.⁴⁶ Daha sonra birçok Avrupa ülkesi ve ABD'nin çeşitli eyaletlerinde benzer uygulamalar başlamıştır. Günümüzde ise zorunlu trafik sigortası dünya genelinde yaygın bir şekilde kullanılmakta olup, birçok ülkede çeşitli yeniliklerle desteklenmektedir. Bu konu, tezin kapsamında ikinci ve üçüncü bölümlerde her ülke açısından daha detaylı bir şekilde incelenecektir.

⁴⁴ Ümmü Gülsüm ÇELİK “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Kapsamında Sigorta Şirketlerinin Sorumluluğu”, *Dicle Akademi Dergisi*, Cilt 1, Sayı 2, 2021, s. 7.

⁴⁵ ÇELİK a.g.m., s. 11

⁴⁶ Abdülhaim TEMUR “Türkiye’de Trafik Sigortalarının Branş Karlılığını Etkileyen Faktörler ve Bu Faktörlerin Sigorta Sektörü Karlılığına Etkisi”, *Akademik Hassasiyetler*, Cilt 5, Sayı 10, 2018, s. 309.

2. BÖLÜM

TÜRKİYE’DE KARAYOLLARI MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI

2.1 Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Türkiye’deki Tarihsel Gelişimi ve Hukuki Çerçevesi

Son yıllarda dünya genelinde araç sayısındaki hızlı artış, trafik kazalarının artmasına neden olmaktadır. Türkiye özelinde incelendiğinde, son altı yılda kayıtlı araç sayısında sürekli bir artış gözlemlenmektedir. Bu artış, aracın günlük yaşamın vazgeçilmez bir parçası haline geldiğini ve toplumun hareketliliğinde kritik bir rol oynadığını yansıtmaktadır. Ancak, araçların yaygınlaşmasıyla birlikte trafik kazalarında da artış yaşanmaktadır. Bu durum, zorunlu trafik sigortası gibi önlemlerin ortaya çıkmasına yol açmıştır.

Tablo 1: 2018-2023 Türkiye’de Kayıtlı Araç Sayısı

No	Yıl	Araç Sayısı
1	2018	22 865 921
2	2019	23 156 957
3	2020	24 144 857
4	2021	25 249 119
5	2022	26 482 847
6	2023	28 740 492
7	2024	31 339 308

Kaynak: TUIK, Motorlu Kara Taşıtlar İstatistiği, 2023, <https://www.tuik.gov.tr/> (01.10.2024).

Tablo 1’de, Türkiye’nin 2018-2023 yılları arasındaki kayıtlı araç sayıları sunulmuştur. Gözlemlendiği üzere, araç sayısındaki artış her yıl yaklaşık olarak bir milyon araçlık bir artışla devam etmektedir. En belirgin artış ise 2023 yılında gerçekleşmiş olup neredeyse iki milyona yakın bir artış gözlemlenmiştir. Bu veriler, son

yıllardaki trendi yansıtsa da, araç sayısının dünya çapında sürekli arttığını göstermektedir. Bu durum, zorunlu trafik sigortasının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Çünkü trafik kazalarının sonucunda üçüncü şahısların zarar görmesi ve onların korunması amacıyla Türkiye'de Trafik Sigortası, ilk kez 11.05.1953 tarihinde kabul edilen 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile yürürlüğe girmiştir.⁴⁷

Bir az sonra bu kanunun bazı eksiklikleri ve ihtiyaçları karşılamaması sonucunda 1961 yılında 232 sayılı kanun yürürlüğe girmiştir. Ancak, bu değişiklikler de bazı eksiklikleri gidermemiş ve mevcut durumu iyileştirememiştir. 1983 yılında ise Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde İsviçre Karayolları Trafik Kanunu'nun örnek alınarak 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte yeni bir düzenleme yapılmıştır.⁴⁸ Günümüzde yürürlükte olan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, trafik düzenlemelerini ve trafik kurallarını belirlemektedir. Bu kanunda zaman içinde çeşitli değişiklikler ve düzeltmeler yapılmıştır.

Zorunlu trafik sigortasıyla ilgili düzenlemeler, Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından hazırlanıp yayımlanan yönetmelikler aracılığıyla belirlenmektedir. Bu yönetmelikler, zorunlu trafik sigortasının koşullarını ve uygulama esaslarını ayrıntılı olarak düzenler. Ayrıca, söz konusu yönetmeliklerin uygulanması ve denetimi, Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu (SEDDK) tarafından gerçekleştirilir.

2.2 Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Kapsamı ve Teminatları

Zorunlu trafik sigortası, bir motorlu aracın karayolunda işletilmesi sırasında, bir kişinin ölümüne, yaralanmasına veya maddi zarara neden olması durumunda, aracı işletenin üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğunu belirli limitler dahilinde karşılamayı

⁴⁷ Sadık YÜKSEL “Türk Ve Avrupa Topluluğu Hukukunda Motorlu Kara Nakil Araçları Zorunlu Mali Mesuliyet (Trafik) Sigortası Teminatlarının Karşılaştırılması”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, 1991), s. 5.

⁴⁸ Hasan PETEK “Kamu Tüzel Kişilerinin Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukuki Sorumluluğu”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 16, Özel Sayı, 2014, s. 3287.

amaçlayan ve kanunen yapılması zorunlu kılınan bir sorumluluk sigortası türüdür.⁴⁹ Bu sigorta, 2918 sayılı KTK'nın 92. maddesi gereğince zorunlu hale getirilmiştir ve zorunlu trafik sigortası olmayan araçlar trafiğe çıkması yasaklanır.

Bu şekilde, her bir araç trafiğe çıktığında zorunlu trafik sigortası yaptırmak zorunda kalır, bu düzenleme, devletin topluma hizmet eden bir kurum olarak toplumda düzeni koruma amacına dayanmaktadır. Trafik sigortasının zorunlu tutulması, üçüncü şahıs mağduriyetlerini azaltır ve topluma zarar verecek olumsuz etkilerin önüne geçer. Bu uygulama, hem bireysel hem de toplumsal düzeyde mali güvence sağlar, trafik kazalarından kaynaklanan maddi zararların karşılanmasını sağlar ve genel olarak toplumsal huzuru ve güvenliği artırır.

Karayollarında meydana gelen herhangi bir zarar, zorunlu trafik sigortası tarafından karşılanmamaktadır. Zorunlu trafik sigortasının kapsamına giren zararlar belirli sınırlar dahilindedir.⁵⁰ Trafik sigortasının Genel Şartları'nın 2. Maddesine göre, zorunlu trafik sigortasının kapsamı aşağıdakilerden oluşur: maddi zararlar, sakatlanma, sağlık giderleri ve destekten yoksun kalma.

2.2.1 Maddi Zararlar Teminatı

Zorunlu trafik sigortasının en temel teminatı maddi zarar teminatıdır. İsminden de anlaşılacağı üzere, maddi zarar teminatı, trafik kazası sonucunda üçüncü şahısların maddi varlıklarında meydana gelen zararları tazmin etmektedir. Bu teminat, üçüncü şahısların araçlarına veya diğer maddi varlıklarına verilen zararları kapsamaktadır. Ayrıca, bu kapsamda değer kaybı da yer almaktadır; değer kaybı, kaza sonucunda bir aracın piyasa değerinde meydana gelen azalmayı ifade eder. Başka bir ifadeyle değer kaybı da dahil olmak üzere üçüncü tarafların mal varlıklarına zarar vermesi durumunda, bu varlıkların eski durumuna dönmesi için ödenen tazminatı ifade eder. Bununla birlikte,

⁴⁹ Ülgen ASLAN DÜZGÜN “Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartları İle Getirilen Yenilikler Ve Değişiklikler”, *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi*, Cilt 7, Sayı 14, 2019, s. 154.

⁵⁰ Muharrem ÖKSÜZ “Trafik Ve Kasko Sigortalarının Sigorta Sektöründeki Uygulamaları, Sorunları ve Çözüm Arayışları”,(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Türk Hava Kurumu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2016), s. 32.

sigorta poliçesinin sahibi olan kişinin kendi aracında meydana gelen zararlar ve manevi zararlar maddi zarar teminatına dahil edilmez.

Sigorta şirketleri, sigorta sözleşmesi kapsamına giren maddi zararları tazmin etmek için maddi zarar teminat limitlerini kullanır. Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu, maddi zarar teminat sınırlarını belirler ve genellikle bir yıl geçerlidir. Bu teminat limitleri araç türüne göre değişmektedir. Teminat limitleri, sigorta poliçesi sahiplerinin üçüncü şahıslara verdikleri maddi zararların tazmin edilmesini sağlar ve her yıl piyasa koşulları ve ekonomik durumlar göz önünde bulundurularak güncellenir. Bu nedenle, maddi zarar teminatı, hem araç sahipleri hem de üçüncü taraflar arasında adil ve istikrarlı bir sigorta sistemi oluşturmaya yardımcı olur.

Tablo 2: 2024 yılındaki Maddi Zarar Teminat Limitleri

No	Araç türü	Araç başı (TL)	Kaza başı (TL)
1	Otomobil	300 000	400 000
2	Kamyonet, Kamyon, Minibüs veya Çekici	300 000	400 000
3	Tarım Araçları ile Özel Amaçlı Araçlar	300 000	400 000
4	Motosiklet ve Yük Motosikleti	300 000	400 000
5	Minibüs (sürücü dahil 10-17 koltuk)	300 000	400 000
6	Otobüs (sürücü dahil 18-30 koltuk)	300 000	400 000
7	Otobüs (sürücü dahil 31+üstü koltuk)	300 000	400 000

Kaynak: SEDDK, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik 2024, <https://seddk.gov.tr> , (05.10.2024).

2024 yılı için Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu tarafından belirlenen maddi zarar teminat sınırları yukarıdaki Tablo 2'de gösterilmektedir. Maddi zarar teminat limitleri, araç türüne göre değişmemekle birlikte, araç ve kaza türüne göre değişmektedir. 2024 yılı için belirlenen limitler, araç başına 200.000 TL ve kaza başına 400.000 TL olarak belirlenmiştir. Yani bu sigorta şirketinin kaza sonucunda her bir araca ödeyebilecek maksimum tazminat tutar 200.000 TL, bir trafik kazasında toplamda ödenecek maksimum tazminat tutarı 400.000 TL'dir. Bu tutar, kazaya karışan tüm araçlar ve üçüncü şahısların maddi zararları için geçerlidir. SEDDK'nın verilerine göre, maddi zarar teminat limitleri, geçen yıl araç başına 120.000 TL ve kaza başına 240.000 TL olarak belirlenmiştir. Bu limitler, sigorta şirketlerinin trafik kazası sonucunda

her bir araca ödeyebileceği maksimum tazminat tutarını ve bir trafik kazasında toplamda ödenecek maksimum tazminat tutarını belirlemektedir.

2.2.2. Sağlık Gideri Teminatı

Sağlık gideri teminatı, trafik kazası sonucunda üçüncü şahısların sağlığına gelen zararları gidermek amacıyla, tedavi için yapılan tüm masrafları karşılamaktadır.⁵¹ Bu teminat, eğer ölüm veya sakatlık durumu söz konusuysa, sakatlık raporu alınana kadarki tüm giderleri veya ölüm durumunda hayatını kaybeden kişinin sağlık giderlerinin tamamını tazmin etmektedir. 2011 yılında 2918 sayılı Trafik Sigortası Kanunu'nun 98. maddesi, tedavi giderlerinin ödenmesi ile ilgili olarak değiştirilmiştir. Bu değişiklik, trafik kazasında yaralanan herkesin, sosyal güvencesi olup olmadığına bakılmaksızın SGK tarafından tüm sağlık masraflarını karşılayacaktır. Sigorta şirketleri tarafından toplanan primlerin belirli bir kısmı SGK'ya aktarılacaktır.

2.2.3. Sürekli Sakatlık Teminatı

Kazadan zarar gören kişinin tedavi sonrası sağlığındaki hasar iyileşmezse ve kazadan sonra kalıcı bir sakatlık oluşursa, bu zarar tazmin edilir. Bu teminattan yararlanabilmek için, kişinin hastaneden sakatlığına dair bir rapor alması gerekmektedir. Söz konusu rapor, kalıcı sakatlık durumunun tespit edilmesi ve tazminat talebinin geçerliliği açısından zorunludur.

Zarar gören kişinin sakatlanması durumunda, çalışma gücünü kısmen veya tamamen kaybetme riski bulunmaktadır. Bu durumda, kişi kaza sonucunda hiç çalışamayabilir veya kazanın etkisiyle önceki gibi çalışıp gelir elde edemeyebilir. Bu nedenle, çalışma gücü kaybı belirlenirken, kişinin kazadan önceki geliri dikkate alınmaktadır.

2.2.4. Destekten Yoksun Kalma Teminatı

Zorunlu Trafik Sigortası kapsamına giren bir diğer teminat, destekten yoksun kalma teminatıdır. Bu teminat, kaza sonucu vefat eden üçüncü tarafın desteğinden yoksun

⁵¹ GÖRGÜLÜ a.g.e., s. 644.

kalanlar için zararı tazmin eder. Başka bir deyişle, vefat eden kişi hayattayken yakınlarına (örneğin, eşine, çocuklarına veya ailesine) maddi destek sağlıyorsa, ölümünden sonra yakınları bu destekten mahrum kalmaktadır. Bu durumda, sigorta şirketi destekten yoksun kalanlar için tazminat öder. Tazminat miktarı, vefat eden kişinin gelirine, yaşına ve destekten yoksun kalan kişilerin sayısına göre değişir.

Tablo 3: 2025 yılında Sağlık Gideri, Sürekli Sakatlık ve Destekten Yoksun Kalma Teminat Limitleri

Araç Grubu	Teminatlar (TL)			
	Sağlık Gideri		Sakatlama ve Ölüm	
	Kişi Başı	Kaza Başına	Kişi Başı	Kaza Başına
İnsan Taşımada Kullanılan Motorlu Araçlar	2.700.000	13.500.000	2.700.000	13.500.000
Eşya Taşımada Kullanılan Motorlu Araçlar, Römörk ile İş Makineler	2.700.000	27.000.000	2.700.000	27.000.000
Tarım Araçlar ile Özel Amaçlı Araçlar	2.700.000	13.500.000	2.700.000	13.500.000
Motosiklet ve Yük Motosikleti	2.700.000	8.100.000	2.700.000	8.100.000

Kaynak: SEDDK, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik 2024, <https://seddk.gov.tr>, (07.10.2024).

Tablo 3'te, 2025 yılına ait SEDDK tarafından belirlenen limitler gösterilmektedir. Kişi başına teminat tutarı sabit kalmakla birlikte, kaza başına teminat tutarı araç türüne göre değişiklik göstermektedir.

Zorunlu Trafik Sigortası kapsamında yer alan teminat türleri ve teminat limitlerinin incelenmesinin ardından, Türkiye'deki kaza sayıları ile bu kazaların neden olduğu hasar türlerinin analiz edilmesi faydalı olacaktır.

Tablo 4: 2020-2024 Türkiye'de Trafik Kaza İstatistiği

No	Yıl	Toplam kaza sayısı	Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı	Maddi hasarlı kaza sayısı	Ölü sayısı toplam	Kaza yerinde	Kaza sonrası	Yaralı sayısı
1	2020	983.808	150.275	833533	4866	2197	2669	226.266
2	2021	1.186.353	187.963	998390	5362	2421	2941	274.615
3	2022	1.232.957	197.261	1.035.696	5229	2282	2947	288.696
4	2023	1.314.136	235.071	1.079.065	6548	2984	3564	350.855
5	2024	1.444.026	266.584	1.177.172	6351	2713	3638	385.117

Kaynak: TUIK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2024

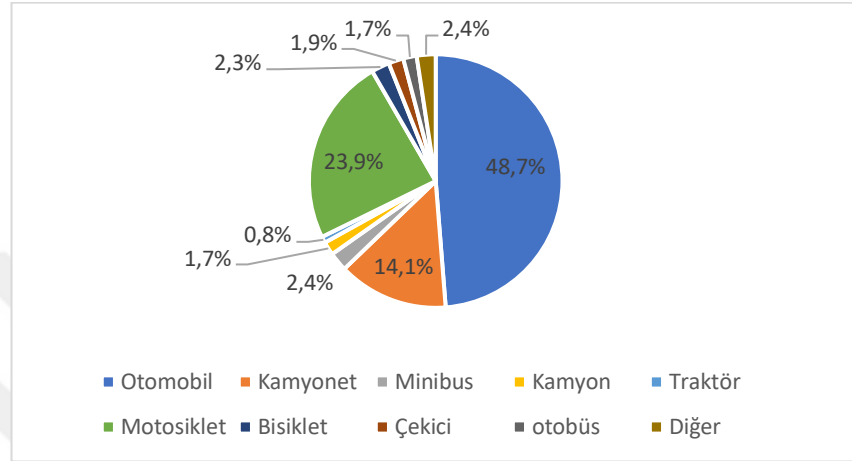
<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2022-49513>
(10.10.2024)

Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2020-2023 yıllarına ait trafik kazası verileri Tablo 4'te sunulmuştur. Bu tabloya göre, trafik kazası sayısının her yıl artış gösterdiği dikkat çekmektedir. Son üç yıllık verilere bakıldığında, 2020 yılında toplam kaza sayısı 983.808 iken, bu sayı 2023 yılında 1.314.136'ya yükselmiştir, yani kazaların sayısında belirgin bir artış söz konusudur.

Tabloya göre, 2023 yılında gerçekleşen kazaların büyük bir kısmının maddi hasarlı trafik kazaları olduğu görülmektedir; bu kazaların sayısı 1.079.065 olarak kaydedilmiştir. Yaralanmalı kazaların sayısı ise 350.855 olup, kaza sonucu hayatını kaybedenlerin sayısı 6.548 olarak belirtilmiştir. Bu veriler, trafik kazalarının hem maddi hem de insan kayıpları açısından önemli boyutlara ulaştığını göstermektedir.

Tabloda görüldüğü üzere, trafik kazaları sonucunda hayatını kaybedenlerin sayısı her yıl artış göstermektedir, bu da son derece üzücü bir durumdur. 2020 yılında 4.866 olan ölüm sayısı, 2021 yılında 5.362'ye yükselmiş ve 2022 yılında hafif bir düşüşle 5.229 olarak kaydedilmiştir. Ancak, 2023 yılında bu sayı, 6.548'e çıkarak en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Bu veriler, trafik kazalarındaki ölüm oranlarının sürekli olarak artış gösterdiğini ve bu durumun büyük bir toplumsal soruna işaret ettiğini net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Bu kadar yüksek yaralı ve ölüm sayısı, trafik kazalarıyla ilgili daha kapsamlı verilerin incelenmesi gerektiğini göstermektedir. Bu bağlamda, kazaya karışan araç türlerinin detaylı bir şekilde analiz edilmesi de önem arz etmektedir.



Grafik 1. 2023 Yılına Ait Kazaya Karışan Taşıtların Dağılımı (%)

Kaynak: TUİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2023

<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2023-53479>,
(10.10.2024).

2023 yılında Türkiye’de meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına karışan 389 bin 362 taşıtın büyük bir kısmını otomobiller ve motosikletler oluşturmaktadır. Bu taşıtların %48,5’i otomobil ve %23,8’i motosiklettir, bu da otomobil ve motosikletlerin kazalarda en sık yer alan araç türleri olduğunu göstermektedir. Kamyonetler ise %14,0 oranında bu kazalara dahil olurken, minibüsler %2,4, bisikletler %2,3, çekiciler %2,3, kamyonlar %1,9, otobüsler %1,7, traktörler %0,8 ve diğer araçlar %2,4 oranında temsil edilmiştir. Bu veriler, otomobiller ve motosikletlerin trafik kazalarında en sık karşılaşılan araçların olduğunu açıkça göstermektedir.

Türkiye'deki sigorta şirketlerinin teminat bazında yazdığı primler ve her bir teminat türüne göre yapılan ödemeler, ilerleyen bölümlerde yer alan istatistiksel veriler kısmında daha ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

2.3. Zorunlu Trafik Sigortası Teminat Kapsamı Dışında Kalan Haller

Zorunlu trafik sigortasının teminatları ve bu teminatların limitleri incelendikten sonra, sigorta kapsamı dışında kalan durumların da değerlendirilmesi gerekmektedir. Zorunlu trafik sigortası, trafikte meydana gelen her kazayı ve bu kazalar sonucunda oluşan tüm zararları kapsamamaktadır, belirli sınırlamaları bulunmaktadır. Bu durumlar, KTK ve Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartları'nda açıkça belirtilmiştir.

2.3.1. İşletilme Halinde Olmayan Araçların Sebep Olacağı Zararlar

Zorunlu trafik sigortasının genel şartları çerçevesinde sigortanın tanımında, aracın "işletme halinde olması" ifadesi vurgulanmaktadır. Bu tanıma göre, bir zorunlu trafik sigortasının geçerli olabilmesi için aracın çalışıyor ve işletme halinde bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla, ilk teminat kapsamına girmeyen durumlar arasında, işletme halinde olmayan bir aracın neden olduğu zararlar yer almaktadır.

"Çalışma halinde olması" ifadesi, aracın motorunun aktif olduğu durumlarda, üçüncü şahısların zarar görme olasılığının ortaya çıkabileceği anlamına gelmektedir.⁵² Bu bağlamda, sigorta kapsamı yalnızca aracın işletme halinde olduğu durumları kapsamakta olup, işletme halinde olmayan araçlardan kaynaklanan zararlar teminat dışında değerlendirilmektedir.

2.3.2. Sigortalının Kendi Aracına Gelen Zararlar

Zorunlu trafik sigortası, trafik kazaları sonucunda üçüncü şahıslara verilen zararları karşılamak amacıyla oluşturulmuş bir sigorta türüdür ve bu sigorta kapsamında işletenin kendi mal varlığına gelen zararlar teminat altına alınmamaktadır.⁵³ Başka bir deyişle, işletenin kendi aracına ya da mülküne yönelik zararlar zorunlu trafik sigortası tarafından karşılanmaz. Bu tür zararların tazmini için işletenin, isteğe bağlı olarak düzenlenen ihtiyari trafik sigortası yaptırması gerekmektedir.

⁵² Mehmet Furkan SÖNMEZ "Karayolları Motorlu Taşıtlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Teminatın Kapsamı Dışında Kalan Haller", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019), s. 56.

⁵³ Zekeriya TEPEDELEN "Zorunlu Sigortalarda Güvence Hesabı", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2016), s. 50.

İhtiyari trafik sigortası, işletenin kendi mal varlığını güvence altına almasına olanak tanır ve bu sigorta türü, zorunlu trafik sigortasının sağladığı teminatın ötesine geçerek, işletenin kendi mal varlığına yönelik riskleri de kapsar.

2.3.3. Motorlu Araç İşletenin Desteğinden Yoksun Kalanların Talepleri

Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartları'nda belirtilen bir diğer kapsam dışı durum, destekten yoksun kalma ile ilgilidir. Daha önce teminatlar hakkında bilgi verirken, üçüncü şahısların ölümü halinde, onların desteğinden yoksun kalanlar için tazminat ödeneceğini belirtmiştik. Bu husus, Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartları'nda açıkça yer almaktadır. Ancak, trafik kazası sonucunda hayatını kaybeden üçüncü şahısların desteğinden yoksun kalanlar için tazminat ödenirken, araç kullanan sigortalının ölümüne bağlı olarak onun desteğinden yoksun kalanlar için tazminat ödenmesi, sigorta kapsamında yer almaz. Bu durum, Zorunlu Trafik Sigortası'nın kapsamı dışında bırakılmıştır.

2.3.4. Manevi Tazminat Talebi

Manevi tazminat, trafik kazası, hakaret, basın yoluyla yapılan saldırı, kasten yaralama gibi durumlarda kişilik hakları ihlal edilen bir kişinin manevi bütünlüğünün zedelenmesi, acı ve üzüntü yaşaması, yaşam sevincinin azalması gibi durumlar karşısında kendisine maddi olarak verilen bir tazminat türüdür.⁵⁴

Trafik kazası sonucunda her iki tarafın da zarar görmesi mümkündür. Özellikle, herhangi bir zarar gören üçüncü şahıslar manevi zararlar yaşayabilir. Ancak Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartları'nda manevi zararlar teminat kapsamı dışında bırakılmıştır.⁵⁵ Yani, zarar gören üçüncü kişilerin psikolojik durumlarının bozulması veya manevi bütünlüklerinin zedelenmesi durumunda sigorta şirketi herhangi bir tazminat ödeme yükümlülüğü taşımamaktadır. Bu durum, sigorta poliçelerinin sadece maddi zararlara odaklandığını ve manevi tazminat taleplerinin karşılanmadığını göstermektedir. Sonuç olarak, trafik kazaları sonucunda meydana gelebilecek manevi zararlar, Zorunlu

⁵⁴ Ahmet KILIÇOĞLU “ Manevi Tazminatın Hukuki Niteliği”, **Ankara Barosu Dergisi**, Sayı 1, 1984, s.21.

⁵⁵ SÖNMEZ a.g.e., s. 68.

Trafik Sigortası kapsamında tazmin edilmemekte olup, bu durum sigortanın kapsamındaki önemli bir sınırlamayı oluşturmaktadır.

2.3.5. Terör Eylemlerinde Kullanılan Araçlar

Terör olaylarında kullanılan araçlardan kaynaklanan zararlar, zorunlu trafik sigortası kapsamı dışında tutulur. Bu durumun temel nedeni, terör olaylarının sigorta sözleşmesi kapsamında öngörülebilir ve kontrol edilebilir riskler arasında yer almamasıdır. Sigorta şirketleri, risk değerlendirmesi ve prim hesaplamaları açısından terör eylemlerini olağan dışı ve beklenmeyen riskler olarak görürler ve bu tür olayları sigorta kapsamı dışında bırakırlar. Bu nedenle, terör olaylarından kaynaklanan zararlar genellikle özel teminatlarla karşılanmakta veya devlet tarafından tazmin edilmektedir. Sigorta sisteminin finansal istikrarını ve devamlılığını sağlamak için bu yöntem kullanılmıştır. Ek olarak, bu tür olağanüstü durumlara özel olarak tasarlanmış sigorta ürünleri ve devlet tarafından tahsis edilen fonlarla zararların tazmin edilmesi planlanmaktadır.

2.3.6. Motorlu Araçlarla İlgili Mesleki Faaliyetten Kaynaklanan Zararlar

Karayolları Trafik Kanunu'nun 104. maddesi, motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunanların sorumluluğunu şu şekilde düzenlemektedir: "Motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüslerin sahibi, gözetim, onarım, bakım, alım-satım, araçta değişiklik yapılması amacı ile veya benzeri bir amaçla kendisine bırakılan bir motorlu aracın sebep olduğu zararlardan dolayı; işleyen gibi sorumlu tutulur. Aracın işleteni ve araç için zorunlu mali sorumluluk sigortası yapan sigortacısı bu zararlardan sorumlu değildir." Bu madde, motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunanların, kendilerine bırakılan bir aracın sebep olduğu zararlardan doğrudan sorumlu olduğunu ve bu tür zararların zorunlu trafik sigortası kapsamı dışında tutulduğunu açıkça belirtmektedir.

2.3.7. Yarışlarda Kullanılan Araçların Sebep Olduğu Zararlar

Karayolları Trafik Kanunu'nun 105. maddesi uyarınca, yarışta kullanılan araçlar zorunlu trafik sigortası kapsamı dışında bırakılmıştır. Yarış düzenleyicileri, yarışa

katılanların ve onlara eşlik eden araçların üçüncü kişilere verebileceği zararlardan dolayı motorlu araç işletenlerinin sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu tutulur. Bununla birlikte, yarışçıların, yarışta bulunan kişilerin ve gösteride kullanılan araçların uğrayabileceği zararlar, genel hükümlere tabidir. Yarış organizatörleri, katılımcılar ve yardımcı kişiler, yarış sırasında üçüncü kişilere verebilecekleri zararları karşılamak için sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadır. Ticaret Bakanlığı, bu tür yarışlara izin veren yetkili makam tarafından belirlenen minimum sigorta miktarlarını belirler. Bu miktar zorunlu mali sorumluluk sigortasındaki minimum miktardan düşük olamaz .

2.3.8. Çalınan veya Gasp Edilen Araçların Sebep Oldukları Zararlar

Motorlu aracın zilyetliğinin haksız bir şekilde ele geçirilmesi ve bu zilyetliğin şiddet ve zor kullanılarak elde edilmesi, aracın çalınması veya gasp edilmesi anlamına gelir.⁵⁶ Başka bir deyişle, bu durum, aracın sahibinin izni olmaksızın veya sahibine karşı şiddet uygulanarak aracın ele geçirilmesi durumunu ifade eder.

Böyle bir durumda, çalınan aracın karıştığı bir trafik kazası sonucunda üçüncü kişilerin zarar görmesi halinde, aracı çalan kişi, araç sahibi gibi sorumlu tutulur. Ancak, çalan kişinin kimliği tespit edilemezse, bu durumda araç sahibinin kusuru incelenir. Araç sahibi, aracın çalındığını derhal yetkililere bildirirse, sorumluluktan muaf tutulur ve bu tür zararlar sigorta kapsamı dışında değerlendirilir.⁵⁷

Eğer araç sahibi, aracının çalınmasında veya gasp edilmesinde kusuru bulunmadığını kanıtlarsa, çalınan veya gasp edilen aracın neden olduğu zararlar Güvence Hesabı tarafından karşılanacaktır.⁵⁸ Bu durum, araç sahibinin sorumluluğunun bulunmadığını ve dolayısıyla meydana gelen zararın sigorta kapsamı dışında olmadığını göstermektedir. Güvence Hesabı, araç sahibinin sorumluluğunu üstlenir ve çalınan veya gasp edilen aracın neden olduğu zararlara ilişkin tazminat ödemesi yapar.

⁵⁶ Özlem TÜZÜNER ve Perihan Ece ERZİK “Çalınan veya Gasp Edilen Araçta İşletenin Sorumluluğu”, **Ankara Barosu Dergisi**, Sayı 80, No 4, 2022, s. 7.

⁵⁷ SÖNMEZ a.g.e., s.71.

⁵⁸ TEPEDELEN a.g.e., s.57.

2.4. Güvence Hesabının Türkiye Sigorta Sistemindeki Yeri ve İstatistiksel Görünümü

Zorunlu sigortaların temel amacı, kamu güvenliğini sağlamak ve devlet destekli olarak zarar görenleri korumaktır. Bu çerçevede, beklenmedik durumlara karşı önlemler almak amacıyla, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 108. maddesine dayanılarak, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na bağlı olarak "Garanti Fonu" adıyla bir fon kurulmuştur. Daha sonra, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 14. maddesi uyarınca, 03.06.2007 tarihinde bu fonun adı değiştirilmiş ve faaliyet alanı genişletilmiştir. Bugün, bu fon "Güvence Hesabı" olarak bilinir ve Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliğine bağlı olarak faaliyet göstermektedir.

2.4.1. Güvence Hesabının İşleyişi

Güvence Hesabı, zorunlu sigortalara ait bir fon olarak, beklenmedik durumlarda zorunlu sigortalardan yararlanamayan zarar gören üçüncü kişilere teminat sağlamak için devlet tarafından kurulmuştur. Bu hesap, zorunlu sigorta sisteminin kapsamı dışında kalan zararları belirli teminat sınırları dahilinde karşılar. Güvence Hesabı, sigorta hukukuna uygun olarak zorunlu sigorta boşluklarını kapatmak ve riskler meydana geldiğinde zarar görenlerin teminatsız kalmasını engellemek için kurulmuştur.⁵⁹ Ayrıca, Güvence Hesabı, sigorta sisteminin sorunlarını çözmek ve sigortalı olmayan durumlarda zarar gören kişilere finansal destek sağlamak için tasarlanmıştır. Yasal düzenlemeler eksikse, uygulamada çeşitli sorunlar ortaya çıkabilir. Bu nedenle, Güvence Hesabı, sigorta sisteminin etkinliğini artırmayı ve toplumu toplumsal risklere karşı korumayı amaçlar.

Güvence Hesabı'nın Yönetmeliği'nin 8. maddesine göre, hesabın gelirleri şu şekildedir: Her yıl sigorta şirketlerinin zorunlu sigortalar için tahsil ettikleri toplam safi primlerin %1'i oranında alınan katılma payları, zorunlu sigorta yaptırımların safi primlerinin %2'si oranında sigorta şirketlerine ödenecek ek katkı payları, rücu yoluyla

⁵⁹ Büşra ÖZ "Türk Hukukunda Güvence Hesabı", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2022), s. 1.

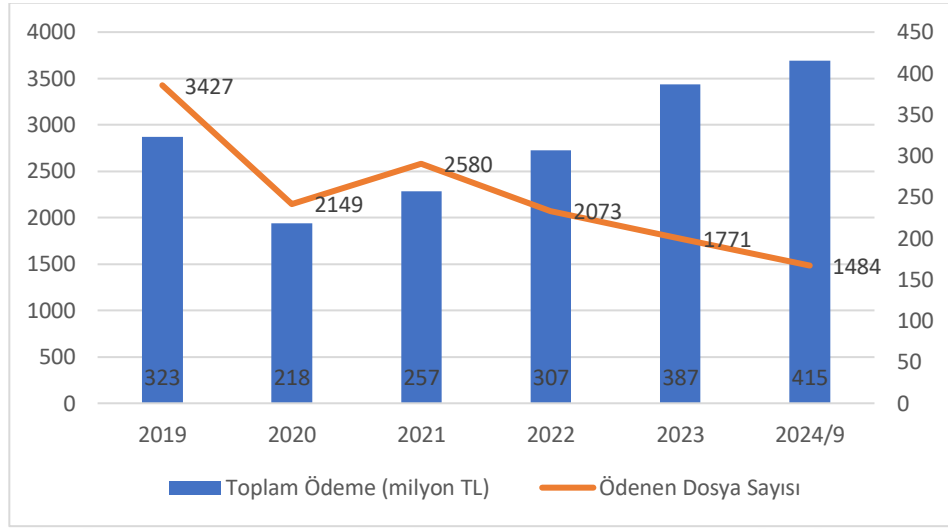
sağlanan kaynaklar, hesap tarafından gerçekleştirilen yatırımlardan elde edilen gelirler ve diğer tüm gelirler.

Kazalarda üçüncü kişilerin zararları her zaman tam olarak tazmin edilmez. Bununla birlikte, belirli durumlarda zarar görenler Güvence Hesabı'na başvurabilirler. Bu durumlardan bazıları şunlardır: kazayı meydana getiren motorlu aracın kimliği, kaza sırasında geçerli bir zorunlu mali mesuliyet sigortası poliçesinin yokluğu veya poliçenin eksikliği, sigortayı düzenleyen sigorta şirketinin iflas etmesi veya ruhsatının iptal edilmesi, çalınan veya gasp edilen araçlardan aracın işleteninin sorumlu tutulamaması.⁶⁰ Bu durumlarda, zarar görenler Güvence Hesabı'na başvurabilir ve başvuru tarihi teminat limitleri çerçevesinde zararı ödeyebilir. Zorunlu sigorta sistemindeki boşlukları dolduran bu Güvence Hesabı uygulaması, sigorta teminatı olmayan durumlarda mağduriyetleri azaltır. Güvence Hesabı'nın bu teminatı, sigorta sistemini daha etkili hale getirerek toplumsal risklere karşı ek bir güvence sağlar.

2.4.2. Güvence Hesabına Ait İstatistik Veriler

Güvence Hesabı, sigorta sektöründe ortaya çıkabilecek beklenmeyen durumlar ve çeşitli riskler karşısında sigortalılara güvence sağlamak için kurulmuştur ve sektörde büyük öneme sahiptir. Güvence Hesabı'nın istatistiklerine, yani yaptığı ödemelere bakıldığında, fonun sektör üzerindeki etkisini daha iyi anlayabiliriz.

⁶⁰ TEPEDELEN a.g.e., s.66.



Grafik 2: Güvence Hesabı'nın 2019–2024/9 Döneminde Toplam Ödemeleri ve Ödenen Dosya Sayısı

Kaynak: Güvence Hesabı, Yıllık Ödemeler 2024, <https://www.guvencehesabi.org.tr/yillik-odemeler> , (01.11.2024).

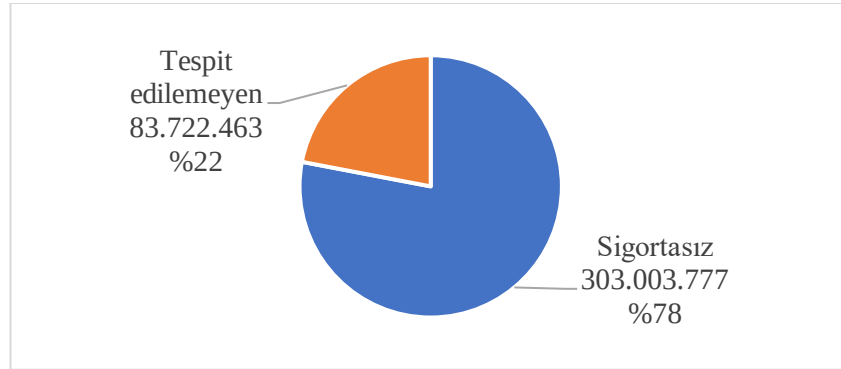
Güvence Hesabı için son beş yıla ve 2024 yılının ilk dokuz ayına ait toplam ödeme tutarları ve ödenen dosya sayıları Grafik 2'de gösterilmektedir. Grafik, 2020'de toplam ödeme tutarında bir düşüş olduğunu göstermektedir. Ancak takip eden yıllarda bu tutar tekrar artmaya başlamıştır. Özellikle 2024 yılının ilk dokuz ayına ait ödeme tutarının, önceki yılların tamamındaki tutarları aşması dikkat çekicidir. Ödenen dosya sayısı açısından ise değişken bir seyir izlenmektedir. 2021 yılında en fazla dosya ödenmiştir, ancak sonraki yıllarda bu sayı azalmıştır. Yıllar boyunca ödenen dosya sayısı azaldı, ancak toplam ödeme tutarı arttı. Bu, dosya başına yapılan ödemenin arttığını gösteriyor. Bu durum, tazminat miktarlarında bir artış ya da dosyaların içerdiği zararın boyutu gibi birçok nedenden kaynaklanabilir.

Tablo 5 : Güvence Hesabı'nın Ödemelerinin Branşlara Göre Dağılımı (%)

Branşlar	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Trafik	96,7	97,3	96,6	97,2	98,1	98,24
Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza	1,71	1,36	1,91	1,19	0,55	0,90
Tehlikeli	0,29	0,27	0,22	0,97	0,4	0,45
Taşımacılık	0,59	0,67	1,09	0,51	0,57	0,45
TÜPGAZ	0,03	0,36	0,003	0,06	0,32	0,007
Maden	0,66	0,05	0,9	0,05	0,04	0,13

Kaynak: Güvence Hesabı, Faaliyet Raporu 2024, <https://www.guvencehesabi.org.tr/faaliyet-raporlari> , (01.11.2024).

Tablo 5, Güvence Hesabı tarafından son altı yılda yapılan ödemelerin çoğunu zorunlu trafik sigortası branşına ayırdığını göstermektedir. İlgili dönemde yapılan toplam ödemelerin %96'dan fazlası zorunlu trafik sigortası kapsamında gerçekleştirilmiştir. Zorunlu koltuk ferdi kaza sigortası, ödeme tutarları açısından ikinci sırada yer almakla birlikte, hiçbir yıl toplam tutarın %2'sini aşmamıştır. Bu durum, zorunlu trafik sigortası sektörünün Güvence Hesabı kapsamındaki sorumluluğu büyük ölçüde üstlendiğini göstermektedir.



Grafik 3: Güvence Hesabının 2023 Yılı Hasar Türüne Göre Ödemeleri

Kaynak: Güvence Hesabı, Faaliyet Raporu 2023, <https://www.guvencehesabi.org.tr/faaliyet-raporlari> , (05.11.2024).

Zorunlu trafik sigortası branşı kapsamında, Güvence Hesabı sigortasız araçlar ve kimliği belirlenemeyen araçların neden olduğu bedeni zararları tazmin eder. Grafik

3'te gösterildiği gibi, 2023 yılında yapılan toplam ödemenin %78'i sigortasız araçlardan kaynaklanan zararlardan kaynaklanmıştır. Geriye kalan %22 ise tanınmayan araçlardan kaynaklanan zararların karşılanmasına ayrılmıştır. Bu dağılım, ülkenin sigortasız araç sayısında önemli bir sorun olduğunu göstermektedir. Zira Güvence Hesabı ödemelerinin çoğu, sigorta yükümlülüğünü yerine getirmeyen araç sahiplerinin zararlarını karşılamaya yöneliktir. Bu durum, zorunlu sigorta sisteminin etkinliğini ve denetimini sorguluyor ve sigortalılık oranlarının yükseltilmesi için yeni politikalar geliştirilmesi gerekiyor.

Tablo 6: 2020-2023 Yıllara Ait Güvence Hesabının Ödemeleri

Yıl	Sigortalının Tespit Edilmemesi Durumu		Sigortanın Yaptırılmadığı Durum		Çalıntı ve Gasp Edilen Araçlar İçin		Ruhsatı İptal edilmiş Sigorta Şirketleri İçin Yapılan Ödemeler
	Ödenen Dosya Sayısı	Toplam Ödeme(TL)	Ödenen Dosya Sayısı	Toplam Ödeme(TL)	Ödenen Dosya Sayısı	Toplam Ödeme(TL)	
2020	629	45 442 342	1515	171 167 352	5	1 198 013	96 727 982
2021	815	57 652 154	1752	197 943 756	13	1 224 102	63 457 149
2022	558	67 272 796	1507	238 038 111	8	1 739 176	56 846 868
2023	484	82 187 168	1280	303 046 623	7	1 492 449	53 058 711

Kaynak: Güvence Hesabı, Faaliyet Raporu 2023 <https://www.guvencehesabi.org.tr/yillik-odemeler> ,(05.11.2024).

Tablo 6, 2020-2023 yılları arasında Güvence Hesabı'nın gerçekleştirdiği ödemeleri ve ilgili verileri göstermektedir. Sigortalının tespit edilemediği durumlarda, 2021 yılında en yüksek dosya sayısına ulaşılmış olup, bu yıl toplamda 815 dosya için ödeme yapılmıştır. Ancak, en yüksek ödeme miktarı 2023 yılında gerçekleşmiş ve toplamda 82.187.168 TL ödenmiştir. Sigortalının tespit edilememesi durumunda yapılan ödemelerde yıllık bir artış gözlemlenmektedir. 2020'den 2023'e kadar, ödenen dosya sayısı ve toplam ödeme miktarı artış göstermiştir. Özellikle 2023 yılında en yüksek ödeme miktarına ulaşılmıştır. Bu durum, sigortalıların tespit edilememesi nedeniyle

Güvence Hesabı'nın üzerindeki mali yükün arttığını ve bu sorunun çözülmesi için daha etkili bir sistem geliştirilmesi gerektiğini göstermektedir.

Sigortanın yaptırılmadığı durumlarda yapılan ödemeler de yıllık artış göstermiştir. Özellikle 2023 yılında, sigortası yapılmayan durumlar için en yüksek toplam ödeme yapılmıştır ve bu miktar 303.046.623 TL olarak kaydedilmiştir. Bu durum, sigorta zorunluluğuna rağmen sigorta yaptırmayan kişi sayısının oldukça yüksek olduğunu ve bu sorunun çözülmesi için denetimlerin artırılması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Çalıntı ve gasp edilen araçlar için yapılan ödemeler nispeten düşüktür ve yıllar arasında değişiklik göstermiştir, 2021 yılında en fazla dosya sayısına (13 dosya) ulaşılmıştır; toplam ödeme miktarı ise 2022 yılında en yüksek seviyeye çıkmış ve 1.739.176 TL olarak gerçekleşmiştir. Takip eden yıllarda bu ödemelerde bir azalma gözlemlenmiştir.

Sigorta şirketlerinin mali zafiyeti nedeniyle ruhsatı iptal edilmiş sigorta şirketleri için yapılan ödemelerde yıllar içinde bir düşüş gözlemlenmiştir. 2020 yılında en yüksek ödeme yapılmışken (96.727.982 TL), sonraki yıllarda bu ödemeler azalmıştır

Güvence Hesabı'nın 2023 yılına ait faaliyet raporun göre 2023 yılında Güvence Hesabı'nın gelirleri büyük ölçüde zorunlu sigorta branşlarından alınan katkı payları ve finansal yatırımlardan elde edilmiştir. Toplam gelir 4,08 milyar TL'ye ulaşırken, giderler 3,87 milyar TL olarak gerçekleşmiştir. Bu doğrultuda hesap, yılı yaklaşık 212 milyon TL'lik gelir fazlası ile kapatmıştır. Söz konusu veriler, Güvence Hesabı'nın 2023 yılında zarar etmediğini ve mali açıdan güçlü bir performans sergilediğini göstermektedir.

2.5. Zorunlu Trafik Sigortasını Fiyatlandırılması ve Prim Üretimi

Zorunlu Trafik Sigortası, zorunlu bir sigorta türü olduğu için fiyatlandırması büyük önem taşır. Uygun bir fiyatlandırma yapılmaması durumunda, hem sigorta şirketleri hem de araç sahipleri ve devlet için çeşitli sorunlar ortaya çıkabilir. Yüksek primler belirlenirse, sigorta maliyetleri araç sahipleri için yüksek olabilir ve bu durum sigortasızlık oranlarını artırabilir. Sonuç olarak, araç sahipleri sigorta poliçesi almaktan

kaçınılabilir ve bir kaza durumunda zarar görenlerin tazmini sağlanamayabilir, bu da devlet açısından olumsuz sonuçlar doğurur.

Öte yandan, primlerin çok düşük belirlenmesi durumunda ise sigorta şirketleri bu branşta zarar edebilir ve bu durum, sigortacılık sektörünün yanı sıra genel ekonomi üzerinde de olumsuz etkiler yaratabilir. Bu nedenle, zorunlu trafik sigortasının doğru ve adil bir şekilde fiyatlandırılması büyük önem taşır. Türkiye’deki fiyatlandırma sisteminin yıllar içindeki değişimlerini daha ayrıntılı olarak incelemek faydalı olacaktır.

2.5.1. Türkiye’de Fiyatlandırma Rejiminin Yıllara Göre Değişimi

Zorunlu trafik sigortasının fiyatlandırma sürecini dört ayrı dönem halinde incelemek mümkündür. İlk dönem, 1953-2007 yılları arasını kapsar ve bu dönemde devlet, poliçe fiyatlarını belirleme yetkisine sahipti. İkinci dönem, 2007-2014 yılları arasını kapsar ve bu dönemde sigorta tarifelerinin belirlenmesi için rehber tarifelerin hazırlandığı bir süreç yaşanmıştır. Üçüncü dönem, 2014-2017 yılları arasındaki serbest tarife geçiş dönemidir. Son olarak, dördüncü dönem, 2017 sonrası azami prim uygulama dönemidir.

2.5.1.1. Devlet Tarafından Belirlenen Prim Tarifesi Dönemi (1953-2007)

Zorunlu trafik sigortası fiyatlandırma sürecinin birinci dönemi, sigortanın kanunen zorunlu hale getirildiği 1953 yılından 2007 yılına kadar olan süreci kapsamaktadır. Bu dönemde, 1953 yılında yürürlüğe giren Trafik Kanunu ile zorunlu trafik sigortası ilk kez uygulanmaya başlamış ve sigorta tarifelerini belirleme yetkisi, Hazine Müsteşarlığı’na bağlı Bakanlık tarafından kullanılmak üzere belirlenmiştir. Ancak 1985 yılında bu yetki, Sigorta Denetim Kurulu’na devredilmiştir.⁶¹

Bu dönemde, Zorunlu Trafik Sigortası poliçe fiyatları, yetkili devlet kurumları tarafından belirlenmekteydi ve bu fiyatlar her yıl yeniden düzenlenmekteydi. Ülkede

⁶¹ Oktay SALLITEPE “The Assessment of Deregulations on MTPL Market Which Put on at Risk The Future Of the Insurance Sector in Turkey”, (Master's Thesis , Institute Of Social Sciences Yeditepe University, 2019), s. 19.

faaliyet gösteren tüm sigorta şirketleri, belirlenen bu tarifeleri uygulamakla yükümlüydü ve tarifelerin dışında bir fiyatlandırma yapma imkânına sahip değillerdi.

2.5.1.2. Rehber Tarifelerin Hazırlanmış Dönem (2007-2014)

İkinci dönem, serbest tarife geçişin başlangıç aşaması olarak değerlendirilebilir. Bu dönemde, ilk kez sigorta şirketlerine belirlenen fiyatları belli sınırlar içinde artırma yetkisi verilmiştir. 11 Mayıs 2007 tarihinde yürürlüğe giren 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu ile bu yetkinin yasal çerçevesi oluşturulmuştur. Ayrıca, 6 Şubat 2008 tarihli ve 26779 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Tarife ve Talimat Tebliği ile sigorta şirketlerinin poliçe primlerini belirlerken uyması gereken rehber tarifeler düzenlenmiştir. Bu tebliğe göre, şirketler Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenen taban fiyatın üzerine belirli bir oranda artış yapabilme hakkına sahip olmuştur. Özellikle, 14 Temmuz 2007 tarihinde yapılan düzenlemeye göre, poliçe fiyatları yılda en fazla dört kez %10 oranında artırılabilir ve %5 oranında azaltılabilir şekilde belirlenmiştir.⁶² Böylece, sigorta sektöründe rekabetin artırılması hedeflenmiş, ancak yine de devlet denetimi ve kontrolü devam etmiştir.

Bu dönemde uygulanan yenilikler, serbest tarife sistemine geçişin ilk aşamalarını işaret etmiş ve sigorta şirketleri arasında rekabetçi bir piyasanın temellerini atmıştır. Tam anlamıyla serbest bir piyasa ortamı sunmasa da, önceki döneme göre daha esnek fiyatlandırma imkanları sağlamıştır.

2.5.1.3. Serbest Tarife Geçiş Dönemi (2014-2017)

2014 yılında zorunlu trafik sigortası ile ilgili yapılan en önemli değişiklik, tam serbest tarife uygulamasına geçiş olmuştur.⁶³ Bu düzenleme ile birlikte sigorta şirketleri, zorunlu trafik sigortası primlerini kendi politikaları, aktüeryal hesaplamaları ve risk değerlendirmelerine göre serbestçe belirleyebilme yetkisine sahip olmuşlardır. Bu

⁶² Ali BALKI ve Serkan GÖKSU “Otomobil Sigorta Sektöründeki Regülasyonların Sektöre Etkisi”, **Turkuaz Uluslararası Sosyo-Ekonomik Stratejik Araştırmalar Dergisi**, Cilt 4, Sayı 1, 2022, s. 33.

⁶³ Cüneyt TUNÇ ve Özgür AKPINAR “Zorunlu Trafik Sigortasındaki Mevzuat Kaynaklı Değişikliklerin Prim Üretimine Etkisinin Analizi”, **Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 11, No 3, 2018, s.226.

tarihten itibaren piyasada daha esnek fiyatlandırma yapıları ortaya çıkmış ve rekabetin artmasıyla birlikte primlerde önemli dalgalanmalar yaşanmıştır. Ancak, bu serbestleşme süreci sonucunda primlerin aşırı derecede yükselmesi üzerine, Hazine Müsteşarlığı 27 Ekim 2015 tarihinde yeni bir düzenleme yaparak ticari amaçla kullanılan bazı araç türleri için azami prim miktarlarını belirlemiştir.⁶⁴ Bu düzenleme, serbest tarifeye yapılan ilk müdahale olarak kaydedilmiştir. Bu değişikliğe göre bazı ticari araç türleri için azami brüt prim tutarları belirlenmiştir örneğin kamyonlar için azami prim tutarı 6.000 TL, kamyonetler için 2.000 TL , minibüsler için 3.300 TL olarak tespit edilmiştir. Ayrıca, 18-30 koltuk kapasiteli otobüsler için azami prim tutarı 5.700 TL, 31 ve üzeri koltuk kapasiteli otobüsler için ise 17.700 TL olarak belirlenmiştir. Taksi için ise azami prim tutarı 5.400 TL olarak belirlenmiştir.⁶⁵

Böylece, tam serbest tarife uygulaması uzun süre devam etmemiştir. Tam serbest tarife uygulamasının ardından primlerde yaşanan aşırı artışlar, devletin müdahalesini gerektirmiştir. Bu müdahale kapsamında, ilk olarak belirli araç türleri için azami prim miktarları belirlenmiştir. Sigorta şirketleri, bu düzenleme doğrultusunda, belirli araç türleri için sigorta primlerini belirlerken, belirlenen azami tutarları aşamayacak ve bu sınırlar içinde primlerini düzenleyeceklerdir. Bu şekilde, primlerdeki aşırı artışın önüne geçilmesi hedeflenmiştir.

2.5.1.4. Azami Prim Uygulama Dönemi (2017 sonrası)

Bazı önlemler alınmasına rağmen, primler devam eden artışın önüne geçmek için hükümet tavan fiyat uygulaması getirmiştir. 10 Nisan 2017 tarihli ve 2017/1 sayılı Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Primlerine İlişkin Genelge ile (Türkiye Sigorta Birliği, 2019) tüm araç türleri için maximum prim limitleri belirlenmiştir. Bu genelge, sigorta şirketlerinin primlerini yalnızca bu azami miktara

⁶⁴ TEMUR a.g.m., s. 318.

⁶⁵ SALLITEPE a.g.e., s.21.

kadar belirlemelerine izin verir. Bu düzenlemenin amacı, fiyatların makul bir seviyede kalmasını ve primlerdeki aşırı artışları önlemektir.

Azami prim tarifesinin uygulanmasının ardından, sigorta şirketlerinin yüksek riskli araç grupları için poliçe düzenlemekten kaçındığı gözlemlenmiştir. Bu durum, özellikle hasar frekansı yüksek olan basamaktaki araçların sigorta şirketlerinin finansal olumsuz yönde etkilemesi nedeniyle ortaya çıkmıştır. Bu sorunu çözmek amacıyla, Riskli Sigortalar Havuzu kurulmuştur.⁶⁶

Ödül-ceza veya bonus-malus sistemi, prim belirlemede sıklıkla kullanılan sistemlerden biridir. Türkiye'de, bu sistem 8 basamaktan oluşan bir yapı ile uygulanmaktadır. Bu sistemde, temel olarak 4 basamaklı bir referans alınır ve bu basamaktaki sigortalılar, ilk kez trafiğe çıkan işletenlerdir. Bu kişiler, prim artışı veya indirimi ile değerlendirilmez.⁶⁷

Sigorta sözleşmesi süresi içerisinde (genellikle bir yıl) tazminat ödemesi yapılmayan sigortalılara, bir sonraki yıl poliçelerinde belirli bir oranda indirim (bonus) uygulanır. Tazminat talebinde bulunmayan her yıl için sigortalı, bir üst basamağa terfi eder ve bu durum en yüksek 8. basamağa kadar devam eder. Bu basamaktan itibaren, indirim oranı artar.

Ancak, bir yıl içinde tazminat talebinde bulunulması durumunda, sigortalı bir alt basamağa düşer ve bir sonraki yıl prim üzerinde ekleme (malus) yapılır. Hasar taleplerinin sıklığına bağlı olarak, sigortalı en alt 0 basamağa kadar düşebilir ve bu durumda primde belirli bir oranda artış sağlanır.

TRAMER veya Trafik Sigortası Bilgi ve Gözetim Merkezi, ödül-ceza sistemi için hayati öneme sahiptir. Türkiye Cumhuriyeti Hazine Müsteşarlığı tarafından kurulan TRAMER, 16 Aralık 2003 tarihli ve 25318 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Trafik

⁶⁶ Muhhareem UMUT “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Fiyatlandırma Rejimi ve Riskli Sigortalılar Havuzuna İlişkin Değerlendirme”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi**, Cilt 23, sayı 1, 2020, s. 365.

⁶⁷ Kemal Burak BAYKAL ve Serpil Ergün BÜLBÜL “Türkiye’de Trafik Sigortalarında Optimal Ödül-Ceza Sistemi Tasarımı: İyi Risk/Kötü Risk Modeli”, **Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi**, Cilt 8, Sayı 14, 2016, s.21.

Sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliği kapsamında faaliyet göstermektedir. Sigorta sektörü için hayati istatistiksel veriler, TRAMER tarafından toplanmakta ve düzenlenmektedir.

Sigorta şirketleri, ödül-ceza sistemini uygulamak için TRAMER'in bilgilerini kullanır. Sigortalıların hasar kayıtları ve tazminat talepleri, TRAMER tarafından bir veri tabanında toplanır. Sigorta şirketleri, bu veriler kullanılarak sigortalıların önceki kaza ve hasar durumlarını değerlendirebilir ve ödül-ceza hesaplamalarını yapabilir. Böylece, adil bir ödül-ceza sistemi oluşturma ve sigorta primlerinin belirlenmesi sürecinde TRAMER tarafından sağlanan veriler çok önemlidir.⁶⁸

Tablo 7: Hasarsızlık Sebebiyle Prim İndirimi ve Hasar Sebebiyle Prim Artırım Oranları

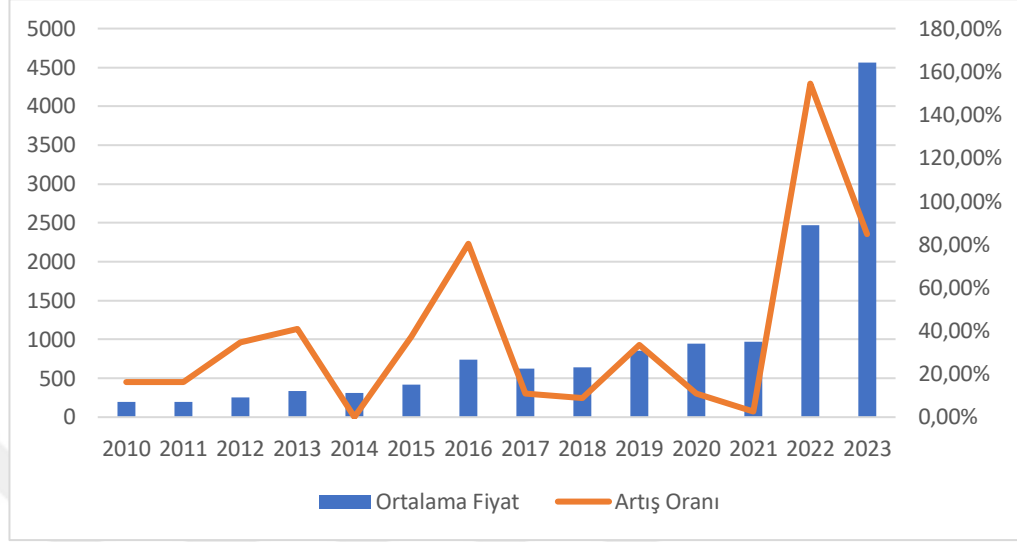
Basamak	İndirim %	Artırım %
8	50	
7	40	
6	20	
5	5	
4		10
3		45
2		90
1		200

Kaynak: Resmi Gazete, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, Sayı 32153, 2023, <https://www.resmigazete.gov.tr/> , (20.11.2024).

Zorunlu trafik sigortasında bonus-malus veya ödül-ceza sistemine ilişkin oranlar, Resmi Gazete'de 4 Nisan 2023 tarihinde yayınlanan yönetmeliğe göre güncellenmiştir. Yönetmelikte yer alan Tablo 7'ye göre, sistem 8 basamaktan oluşmaktadır. Bu sistemde, en düşük risk grubuna giren sürücüler 8. basamakta yer alır ve %50 prim indirimi alabilirler. Bununla birlikte, en yüksek risk grubundaki sürücüler 1. basamakta sınıflandırılır ve %200 prim artışı alırlar. 4. basamak, ilk trafiğe çıkacak araçlar için öngörülen başlangıç fiyatıdır. Bu basamakta, baz prim üzerine yüzde on artış eklenerek prim hesaplaması yapılır. Ayrıca elektrikli motorlu araçlar için zorunlu trafik sigortası primlerinde %10 oranında indirim mevcuttur. Bu teşvik yalnızca elektrikli

⁶⁸ BAYKAL ve BÜLBÜL a.g.m., s.21.

araçlara uygulanır. Benzinli, dizel veya diğer yakıt türlerine sahip araçlar bu teşvikten yararlanamaz.



Grafik 4: 2010-2023 Yıllar Arasında Türkiye'de Ortalama Fiyat Değişimi

Kaynak: TSB, Poliçe Adetleri ve Primler, <https://www.tsb.org.tr/tr> , (21.11.2024).

2010-2023 yılları arasında Türkiye'deki zorunlu trafik sigortasının ortalama prim fiyatlarının değişimini gösteren grafiği incelendiğinde, özellikle iki dönemde dikkat çekici fiyat artışları göze çarpmaktadır. İlk olarak, 2014-2017 yılları arasında primlerde kayda değer bir artış gözlemlenmiştir. Bu dönemde, zorunlu trafik sigortası kapsamında sigorta şirketlerine tam serbestlik tanınmış ve bu durum şirketler arasında artan rekabete yol açmıştır. Rekabetin artması, firmaların fiyatlandırma politikalarını yukarı yönlü revize etmesine neden olmuş ve sigorta primlerinde belirgin bir artış yaşanmıştır. Ancak, 2017 yılında devlet müdahalesi ile tavan fiyat uygulaması getirilmiş ve bu müdahale sonucu prim fiyatları aşağı çekilmiştir.

İkinci dikkat çekici dönem ise 2022 yılında yaşanmıştır. 2022 yılında, ülkede hızla artan enflasyon oranları ve döviz kurundaki yükselişler, sigorta maliyetlerini de etkilemiş ve bu dönemde primlerde ciddi bir artış gözlemlenmiştir. SEDDK, bu ekonomik koşullara yanıt olarak yönetmeliklerde değişiklik yapmış ve zorunlu trafik sigortası tavan primlerinde %20 oranında bir artış gerçekleştirmiştir. Bu düzenleme, hem sigorta

şirketlerinin maliyetlerini dengelemeye yönelik bir adım olarak değerlendirilmiş hem de primlerin artışında önemli bir rol oynamıştır.

2.6.Riskli Sigortalar Havuzu

11 Temmuz 2017 tarihinde yayımlanan Resmi Gazete'de, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelikte yapılan değişiklikle birlikte Riskli Sigortalar Havuzu kurulmuştur.⁶⁹ Bu havuzun amacı, sigorta şirketlerinin bir araya gelerek yüksek riskli poliçeleri paylaşmaları ve riski ortaklaşa dağıtmalarıdır. Havuz, yüksek riskli araçların sigorta primlerinin daha adil bir şekilde belirlenmesine yardımcı olarak, sektördeki risklerin paylaşılmasını ve yönetilmesini sağlamaktadır. Riskli Sigortalar Havuzu, Türkiye Motorlu Taşıtlar Bürosu tarafından denetlenmektedir.

2.6. Riskli Sigortalar Havuzu İşleyişi

Türkiye'de ruhsatı bulunan tüm sigorta şirketleri Riskli Sigortalar Havuzu'na üye olur. Yüksek risk grubundaki araçlar, havuza üye olan sigorta şirketleri arasında eşit

⁶⁹ TEMUR a.g.m., s. 318.

olarak dağıtılmıştır. Bu düzenlemenin amacı, sigorta şirketlerinin risk yükünü paylaşmasını ve sigortalıların sigorta teminatına erişimini sağlamak.

Tablo 8: Riskli Sigortalar Havuzu Kapsamı

Araç Grubu	Basamaklar						
	1	2	3	4	5	6	7
Taksi	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz
Minibüs (10-17 koltuk)	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz
Otobüs (18-30 koltuk)	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz
Otobüs (31 üstü koltuk)	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz
Kamyon	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz
Çekici	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz	Havuz
Otomobil	Havuz	Havuz	Havuz				
Kamyonet	Havuz	Havuz	Havuz				
Motorsiklet	Havuz	Havuz	Havuz				
Traktör	Havuz	Havuz	Havuz				
İş Makinesi	Havuz	Havuz	Havuz				
Özel amaçlı araç	Havuz	Havuz	Havuz				
Römörk	Havuz	Havuz	Havuz				
Tanker	Havuz	Havuz	Havuz				
Tarım makinesi	Havuz	Havuz	Havuz				

Kaynak: TMTB, Riskli Sigortalar Havuz Kapsamı, <https://tmtb.org.tr/page/2/v-pills-3bcd9950-9180-4be2-9cb2-762ef8f699cf-tab/> , (25.11.2024).

Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun (TMTB) Riskli Sigortalar Havuzu kapsamında, havuzun işleyişiyle ilgili kapsamlı bilgiler sunulmuştur. Bu kapsamda, hangi araçların havuzda yer alacağı belirlenmiş ve bu bilgiler Tablo 8'de ayrıntılı olarak gösterilmiştir. Tablo, araç türlerine ve basamaklara göre düzenlenmiştir. Buna göre, taksi, minibüs, otobüs, çekici ve kamyon gibi araç türleri, hem yüksek riskli hem de düşük riskli basamakların tamamında Riskli Sigortalar Havuzu'na dahildir.

Otomobiller için ise düşük riskli olarak değerlendirilen 4., 5., 6., ve 7. basamaklardaki araçlar havuz kapsamına alınmazken, yüksek riskli olarak kabul edilen 1., 2., ve 3. basamaklardaki araçlar havuz kapsamına dahil edilmektedir. Diğer araç türlerinde ise yalnızca 1., 2., ve 3. basamaklarda yer alan yüksek riskli araçlar havuz

kapsamına girerken, düşük riskli basamaklarda bulunan araçlar havuz kapsamı dışında tutulmaktadır.

Riskli Sigortalar Havuzu'nda toplanan primler ve ödenen tazminatlar iki aşamada dağıtılır. İlk aşamada, havuza üye olan tüm sigorta şirketleri, primlerin ve ödenecek tazminatların %50'sini eşit oranlarda paylaşırlar. İkinci aşamada ise, kalan %50'lik kısmı, sigorta şirketlerinin son üç yıl içerisindeki zorunlu trafik sigortası pazar paylarına göre dağıtılmaktadır. Bu pazar payı her yıl değiştirilir ve hesaplamalar buna göre yapılır.⁷⁰

Riskli Sigortalar Havuzu, sigorta şirketlerinin yüksek riskli araçlar için poliçe düzenlemelerindeki çekincelerini önemli ölçüde azaltmaktadır. Sigorta şirketleri, risk paylaşımı yoluyla sigorta kapsamını genişleterek mali yüklerini hafifletebilir. Bu yöntem, yüksek riskli araçlar için sigorta teminatının sağlanmasını teşvik ederek sigorta sektöründeki riskleri dengelemekte ve sigortalıların geniş bir güvenceye sahip olmalarını sağlamaktadır.

2.7 Yeşil Kart Sistemi

2.7.1 Türkiye’de Yeşil Kart Sisteminin Gelişimi

Yeşil Kart Sistemi, uluslararası düzeyde araç hareketliliğini kolaylaştırmak ve yabancı plakalı araçların sebep olduğu zararları, kazanın meydana geldiği ülkenin zorunlu mali sorumluluk sigortası limitleri ve koşulları çerçevesinde karşılanmasını sağlamak için tasarlanmış bir sistemdir.

Türkiye’de Yeşil Kart Sistemi’ne yönelik ilk adım, 1963 yılında Türkiye Sigorta Reasürans Şirketleri Birliği Motorlu Taşıt Bürosu’nun kurulmasıyla atılmıştır. Ardından, Türkiye, 1974 yılında Avrupa Konseyi tarafından düzenlenen Motorlu Taşıtlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi’ni imzalamıştır. Bu sözleşme,

⁷⁰ UMUT a.g.e., s.366.

Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından 1999 yılında kabul edilen 4477 sayılı Kanun ile onaylanmıştır.⁷¹

2.7.2 Türkiye Motorlu Taşıtlar Bürosunun Kurulması ve Görevleri

Yeşil Kart Sistemi'ne üye olmak için belirli düzenlemeler gerekmektedir. Bu düzenlemelerden biri, her ülkenin kendi ulusal yönetimi tarafından tanınan bir büro kurmasıdır. Bu büroların başında, büroların koordinasyonunu ve denetimini gerçekleştirecek bir Bürolar Meclisi bulunmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye'de Türkiye Sigorta Reasürans Şirketleri Birliği Motorlu Taşıt Bürosu kurulmuş ve günümüzde Türkiye Motorlu Taşıtlar Bürosu adı altında faaliyet göstermektedir.

Yeşil Kart Sistemi kapsamında, her ülkenin oluşturduğu büro uluslararası düzeyde ülkesini temsil eder, sigorta uygulamalarını koordine eder ve sistemin uluslararası standartlarına uyumunu sağlar. Bu bağlamda, TMTB'nin birkaç önemli rolü bulunmaktadır.

İlk olarak, TMTB diğer ülkelerdeki büroları temsil eder ve onlarla işbirliği yapar. Başka bir deyişle, bürolar aralarında sözleşme imzalayarak işbirlik yaparlar. Türkiye sınırlarında geçerli olan bir yabancı plakalı aracın Yeşil Kart sigortası varsa, TMTB sigortayı düzenleyen yabancı acenteyi yerine geçer ve gerekli tüm işlemleri yabancı büronun yerine yapar . Bu işlemler, tüm soruşturmaları yürütür, kaza yerine eksper gönderir ve ülkedeki sigorta limitlere göre tazminat öder, eğer anlaşmada belirtilmişse limitleri aşan tutarları da öder.

İkinci olarak, TMTB, Türk araçları için Yeşil Kart belgelerini düzenler ve verir. Bu işlemi ya doğrudan kendisi gerçekleştirir ya da üye sigorta şirketlerine devreder. Ayrıca, TMTB, Yeşil Kart belgelerinin düzenlenmesi sürecinde gerekli olan standartları ve prosedürleri belirler, böylece sigorta şirketlerinin belirli kriterler doğrultusunda işlem yapmalarını sağlar. Bu kapsamda, TMTB, Yeşil Kart belgelerinin geçerliliğini ve

⁷¹ Musa AYGÜL “Yabancı Plakalı Motorlu Kara Taşıtlarının Karışıklıkları Kazalardan Dolayı Yeşil Kart Sigortası Kapsamında Türkiye Motorlu Taşıt Bürosuna Dava Açılması”, **İstanbul Hukuk Mecmuası**, Cilt 79, Sayı 2, 2020, s.524.

uygunluğunu denetler, böylece uluslararası sigorta standartlarına uyumun sağlanmasına katkıda bulunur.

TMTB'nin bir diğer önemli görevi, Yeşil Kart sigortası için tarifeleri ve talimatları hazırlamaktır. Her yıl, TMTB tarafından belirlenen tarifeler, üye sigorta şirketleri tarafından uygulanmak zorundadır. Yeşil Kart sigortasının tarifelerinin belirlenmesinde, ülke dışındaki tarifelere kıyasla bir yaklaşım benimsenir, çünkü tazminatlar, kazanın meydana geldiği ülkedeki zorunlu mali sorumluluk limitlerine göre ödenir. Dolayısıyla, yerel tarifelere dayanarak belirleme yapmak, yetersiz olabilir, zira başka ülkelerdeki sigorta limitleri genellikle daha yüksek olabilmektedir. Bu nedenle, uluslararası standartlarla uyumlu tarifeler belirlemek, tazminat ödemelerinin adil ve standartlara uygun bir şekilde yapılmasını sağlar.⁷²

Tablo 9: Yeşil Kart Sigortasının 2024 Yılına Ait Yıllık Prim Tarifesi

	2024	
Araç Grubu	Özel (€)	Tüzel(€)
Taksi	225	225
Minibüs (10-17 koltuk)	550	550
Otobüs (18-30 koltuk)	700	700
Otobüs (31 üstü koltuk)	850	850
Kamyon	1250	1250
Çekici	1250	1250
Otomobil	225	225
Kamyonet	500	500
Motorsiklet	180	180
Traktör	50	50
İş Makinesi	300	300
Özel amaçlı araç	700	700
Römörk	85	85
Tanker	1250	1250
Tarım makinesi	300	300

Kaynak: TMTB, Yeşil Kart Tarife ve Talimat 2024, <https://tmtb.org.tr/page/3/v-pills-022a3643-7e7e-46a9-8177-c4f1ba78149b-tab/> , (01.12.2024).

TMTB'nin resmi internet sitesinde yayımlanan 2024 yılına ait yıllık prim tarifesi, Tablo 9'da sunulmuştur. Bu tabloda, araç türüne göre tüzel ve özel araçlar için belirlenen

⁷² Yasemin TUFAN “Uluslararası Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Yeşil Kart Sistemi”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008), s.76.

yıllık primler yer almaktadır. Yıllık olarak belirlenen bu tarifeler, kısa süreli sigortalar için belirli oranlarda uygulanır. Örneğin, 15 güne kadar yapılan sigortalarda yıllık primin %20'si, 1 aya kadar olan sigortalarda %25'i, 2 aya kadar olan sigortalarda %35'i, 3 aya kadar olan sigortalarda %45'i, 4 aya kadar olan sigortalarda %55'i, 5 aya kadar olan sigortalarda %65'i ve 6 aya kadar olan sigortalarda %75'i alınır. 6 ayı aşan sigortalarda ise yıllık primin tamamı tahsil edilir.

Ayrıca TMTB Türk plakalı bir aracın yurt dışında karıştığı bir kazada, kazanın meydana geldiği ülkenin ulusal bürosuna karşı garanti sorumluluğu taşır. Bu durumda, ilgili ülkenin bürosu, tıpkı kendi sigortalısıymış gibi işlemleri gerçekleştirir ve zarar gören tarafa tazminat ödemesi yapar. TMTB, bu ödeme sonrasında ilgili yabancı bürodan gelecek rücu taleplerini kabul etmeyi ve ödenen tazminat miktarını geri ödemeyi taahhüt eder. Bu garanti sorumluluğu, Yeşil Kart sistemi kapsamında, sigorta işlemlerinin uluslararası düzeyde sorunsuz işlenmesini ve mağduriyetlerin önlenmesini sağlamak amacıyla üstlenilen bir yükümlülüktür. Bu sayede, Türk plakalı araçların yurt dışında karıştığı kazalarda, mağdurların hakları korunurken, Türkiye'nin uluslararası sigorta yükümlülüklerine uygun hareket etmesi güvence altına alınır.

Tablo 10: 2021-2024 Yıllara Ait Yeşil Kart Sigortasının Poliçe Adedi ve Ödenen Tazminatları ve Net Primi

Yıllar	Poliçe Adedi	Net Prim(€)	Ödenen Tazminat(€)
2021	103.765	34.708.688	17.536.621
2022	153.192	43.897.309	20.706.107
2023	202.982	46.283.112	28.877.583
2024	249.530	48.150.477	26.811.219

Kaynak: TMTB, Yeşil Kart Sistemi Verileri 2024, <https://rapor.tmtb.org.tr/yk> , (03.12.2024).

Tablo 10'da, 2021-2024 yıllarına ait Yeşil Kart Sistemi verileri sunulmaktadır. Tablo incelendiğinde, Yeşil Kart poliçe adetlerinde sürekli bir artış trendi olduğu gözlemlenmiştir. Özellikle 2021'den 2022'ye geçişte poliçe adedinde %18,1 oranında bir artış yaşanmış, bu oran 2023 yılında %39,4 seviyesine yükselmiştir. Poliçe adedindeki bu artışın bir sonucu olarak, hem sigorta primleri hem de ödenen tazminat tutarlarında da

artış kaydedilmiştir. Bu durum, Yeşil Kart Sistemi'nin kapsamının genişlediğini ve sisteme olan talebin arttığını göstermektedir.

TMTB'nın sunduğu verilere göre, ödenen tazminatların büyük bir kısmı Almanya'ya yapılmaktadır. 2022 yılında toplam 20.706.106 Euro tazminat ödenmiş olup, bu miktarın %37'si Almanya'ya, %13,4'ü ise Bulgaristan'a ödenmiştir. 2023 yılında da benzer bir eğilim devam etmiştir. Toplam 28.877.582 Euro tazminat ödenmiş olup, bu miktarın %34,9'u Almanya'ya ve %8,8'i Bulgaristan'a ödenmiştir. Bu veriler, özellikle Almanya ve Bulgaristan gibi ülkelerin Türkiye'den yapılan tazminat ödemelerinde en yüksek paya sahip olduğunu göstermektedir.

Tablo 11: 2023-2024 Yıllar Arasında Yeşil Kart Sistemi Kapsamında Araç Gruplarına Göre Poliçe Sayısı, Net Prim ve Ödenen Tazminat Dağılımı (%)

Araç Grubu	2024			2023		
	Poliçe Sayısı	Net Prim	Ödenen Tazminat	Poliçe Sayısı	Net Prim	Ödenen Tazminat
Otomobil	64,1%	22,8%	4,8%	57,9%	17,3%	2,17%
Çekici	11%	63,5%	88,8%	13,4%	69%	94,5%
Römörk	18,8%	6,9%	2,5%	22,4%	7,2%	0,59%
Motorsiklet	2,2%	0,26%	0,12%	1,94%	0,42%	0,09%
Kamyon	0,51%	2,5%	1,34%	0,42%	1,72%	0,85%
Kamyonet	2,5%	2,9%	1,91%	3%	2,9%	1,5%
Özel amaçlı araç	0,1%	0,17%	0,32%	0,36%	0,31%	0,03%
Otobüs (31 üstü)	0,2%	0,65%	0,23%	0,31%	0,8%	0,21%
Minibüs (10-17)	0,3%	0,16%	0,006%	0,19%	0,15%	-
Otobüs (18-30)	0,2%	0,08%	0,01%	0,07%	0,17%	0,06%
Diğer	0,09%	0,05%	-	0,01%	0,03%	-

Kaynak: TMTB, Yeşil kart Sistemi Verileri 2023, <https://rapor.tmtb.org.tr/yk> , (05.12.2024).

Tablo 11'de, Yeşil Kart Sistemi kapsamında araç türlerine göre düzenlenen poliçe sayıları, net primler ve ödenen tazminatların dağılımı verilmiştir. Tabloya göre, Yeşil Kart Sistemi'nde en fazla talep otomobiller için yapılmaktadır. Örneğin, 2024 yılında düzenlenen 153.192 poliçenin %64,1'i otomobiller, %11'i ise çekiciler için düzenlenmiştir, bu da toplamın büyük bir kısmını oluşturmaktadır. 2023 yılında ise

önceki yıllara kıyasla %32 daha fazla poliçe düzenlenmiş olup, toplam 202.982 poliçenin %57,9'u otomobiller için düzenlenmiştir.

Net primler incelendiğinde, 2024 yılında toplanan 43.897.309 euro net primin %63,5'i çekicilerden, %22,8'i ise otomobillerden alınmıştır. 2023 yılında ise 46.283.112 euro net primin %69'u çekicilerden, %17,3'ü otomobillerden toplanmıştır. Bu veriler, çekicilerin en riskli araç grubu olduğunu ve buna bağlı olarak primlerinin de yüksek olduğunu göstermektedir.

Ödenen tazminatlar açısından bakıldığında, 2024 yılında toplam 20.706.107 euro tazminat ödenmiş olup, bunun %88,8'i çekiciler için ödenmiştir. 2023 yılında ise ödenen 28.877.583 euro tazminatın %94,5'i yine çekicilere yönelik olmuştur. Bu veriler, ödenen tazminatların neredeyse tamamının çekiciler için yapıldığını ve çekicilerin sistemdeki en yüksek riskli araç grubu olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

2.8. İstatistiksel Veriler ve Zorunlu Trafik Sigortasının Durumu

Türkiye'deki zorunlu trafik sigortası, sigorta sektörünün en eski ve en köklü branşlarından biri olarak, sektör içerisinde önemli bir paya sahiptir. Bu sigorta branşı, uzun yıllardır faaliyet göstermesi ve geniş kapsamlı hizmetleri ile sigorta sektörü içinde stratejik bir öneme sahiptir. Zorunlu olması nedeniyle, sektörde faaliyet gösteren hemen hemen tüm sigorta şirketleri bu branşta poliçe düzenlemektedir.

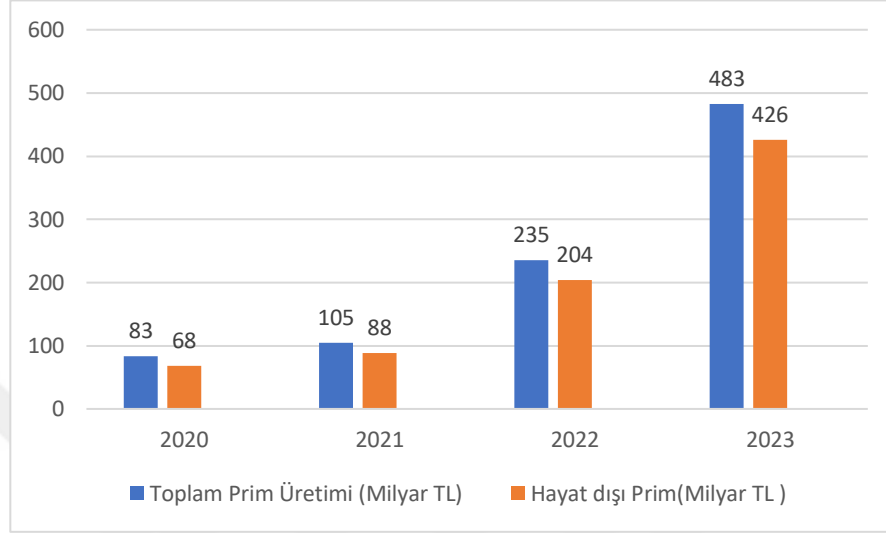
Tablo 12: Türkiye’de Faaliyet Gösteren Sigorta Şirketlerin Sayısı (2022-2023)

	2022	2023
Hayat	7	4
Hayat Dışı	45	47
*Kara Araçlar Sorumluluk	26	31
Emeklilik	14	15
Reasürans	4	4

Kaynak: TSB, Sektör Raporları 2023, <https://tsb.org.tr/tr/yayin/sektor-raporlari> , (05.12.2024).

Türkiye'de 2022 ve 2023 yıllarında faaliyet gösteren sigorta şirketi sayıları Tablo 12'de gösterilmiştir. Genel olarak, sigorta şirketlerinin sayısının arttığı görülüyor, bu

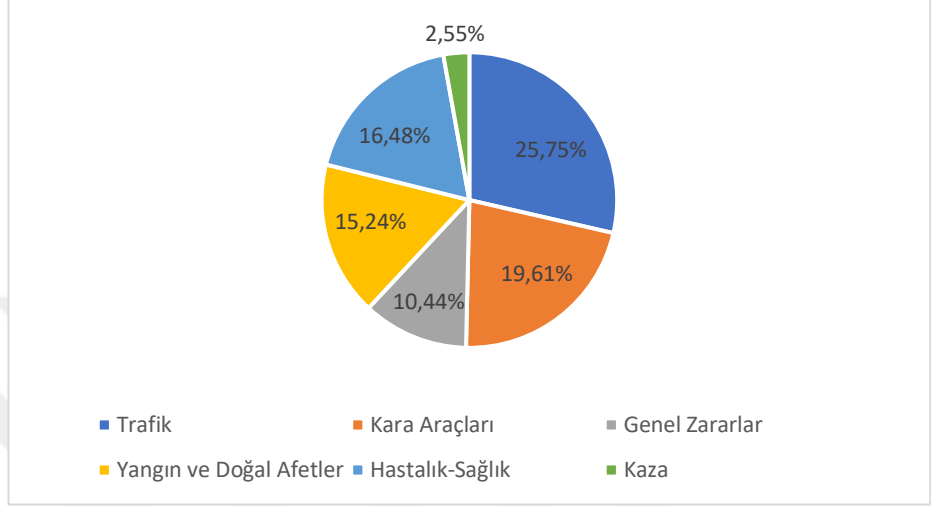
artış, özellikle hayat dışı sigorta ve onun alt kolu olan kara araçları sorumluluk alanında faaliyet gösteren şirketlerde olmuştur. Bununla birlikte, reasürans ve emeklilik şirketleri sayısında istikrar var.



Grafik 5: 2020–2023 Yılları Arasında Toplam ve Hayat Dışı Sigorta Prim Üretimi

Kaynak: TSB, Sektör Raporları 2023, <https://tsb.org.tr/tr/yayin/sektor-raporlari> , (10.12.2024).

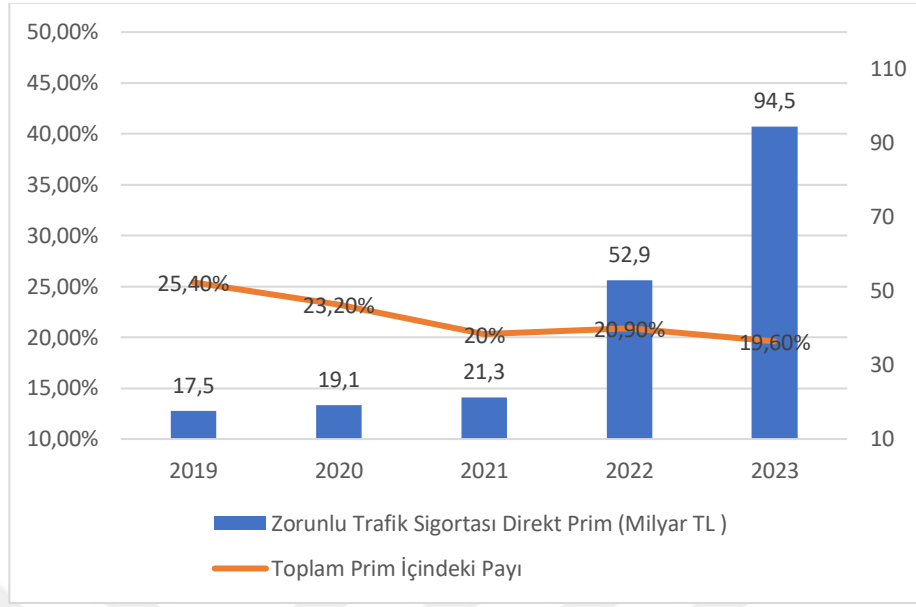
Türkiye'de 2020–2023 yılları arasında toplam ve hayat dışı sigorta prim üretimi Grafik 5'te gösterilmektedir. Son yıllarda toplam prim üretiminde kayda değer bir artış yaşanmış; bu artışa paralel olarak hayat dışı sigorta branşlarında da prim üretimi yükselmiştir. Özellikle 2023 yılında bir önceki yıla göre toplam prim üretimi %105,2 oranında arttı. Hayat dışı sigortaların prim üretimi %108,5 oranında arttı ve bu branşların toplam prim üretimi içindeki payı %88 olmuştur. Bu nedenle, hayat dışı sigorta sektöründe önemli bir rol oynayan zorunlu trafik sigortası, poliçe adedi ve prim üretimi üzerinde önemli bir etkiye sahiptir.



Grafik 6: 2023 Yılı Hayat Dışı Sigorta Branşlarına Göre Prim Üretimi Dağılımı (%)

Kaynak: TSB, Genel Sigorta Verileri, 2023, <https://www.tsb.org.tr/tr> , (12.12.2024).

Grafik 6’da , 2023 yılında üretilen primlerin sigorta branşlarına göre dağılımını göstermektedir. Grafikte, trafik sigortasının %25,75 ile en yüksek paya sahip olduğu görülmektedir. Bu, zorunlu trafik sigortasının sektördeki önemini ve yaygınlığını bir kez daha vurgulamaktadır. Trafik sigortasının yüksek payı, bu sigorta türünün Türkiye’de geniş bir sigortalı kitlesine hitap ettiğini ve zorunlu olmasının da etkisiyle sigorta sektörü içindeki lider konumunu koruduğunu göstermektedir.

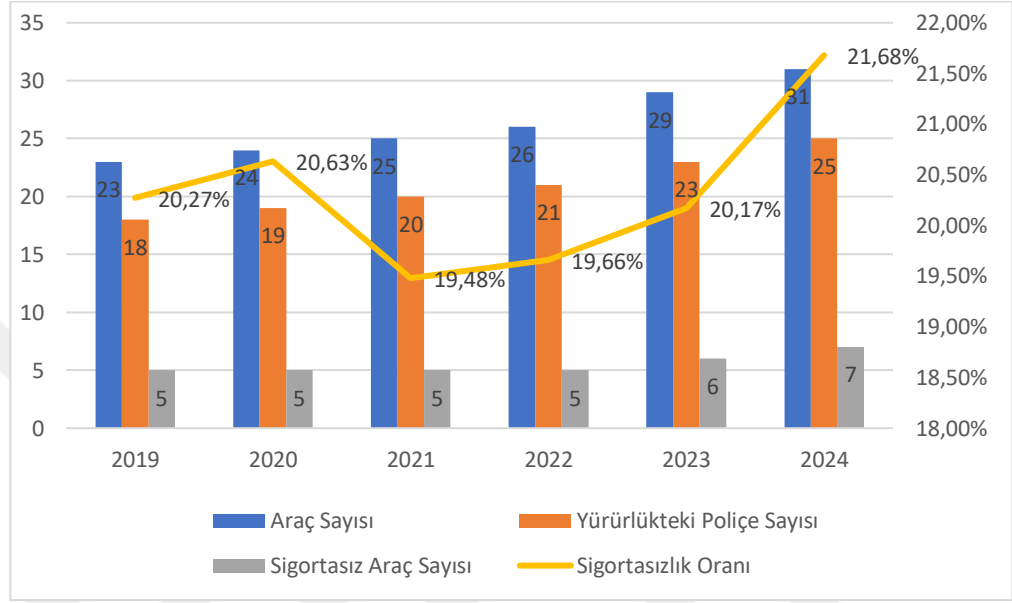


Grafik 7: 2019–2023 Yılları Arasında Zorunlu Trafik Sigortası Direkt Prim ve Toplam Prim İçindeki Payı

Kaynak: TSB, Sektör Raporları 2023, <https://tsb.org.tr/tr/yayin/sektor-raporlari> , (15.12.2024).

Grafik 7 Türkiye’de zorunlu trafik sigortasının direkt prim üretimi ve bu primin toplam prim üretimdeki payını göstermektedir. 2019–2023 yılları arasında zorunlu trafik sigortasına ait direkt prim üretimi Türkiye’de önemli ölçüde arttı. 2019 yılında 17,5 milyar TL olan direkt prim, 2023 yılına kadar yaklaşık 5 kat artarak 94,5 milyar TL oldu. Bu artış, hem araç sayısı hem de prim tutarındaki artışla bağlantılıdır. Bununla birlikte, zaman geçtikçe zorunlu trafik sigortasının toplam sigorta prim üretimi içindeki payı azalmıştır. 2019 yılında %25,4 olan pay, 2023 yılında %19,6 oldu. Bu, yangın, doğal afet ve sağlık gibi diğer sigorta türlerinin, zorunlu trafik sigortası primlerinin artmasına rağmen daha hızlı büyüdüğünü göstermektedir. Bu nedenle grafik, zorunlu trafik sigortası prim üretiminin mutlak olarak arttığını gösterirken, sektördeki genel ağırlığının azaldığını göstermektedir. Bu, sigorta sektörünün genişlediğini ve zorunlu trafikten başka branşlara olan ilgisinin arttığını göstermektedir.

Zorunlu trafik sigortası, kanun gereği yaptırılması zorunlu olan bir sigorta türüdür ve poliçesiz trafiğe çıkan araçlar trafikten men edilmektedir. Grafik 3’te 2019-2023 yılları arasında Türkiye’de motorlu araçların sigortalanma oranları verilmiştir.



Grafik 8: 2019–2024 Döneminde Zorunlu Trafik Sigortası Kapsamında Sigortalılık Durumu ve Sigortasızlık Eğilimleri (Milyon)

Kaynak: Güvence Hesabı, Faaliyet Raporu 2023, <https://www.guvencehesabi.org.tr/faaliyet-raporlari> , (15.12.2024).

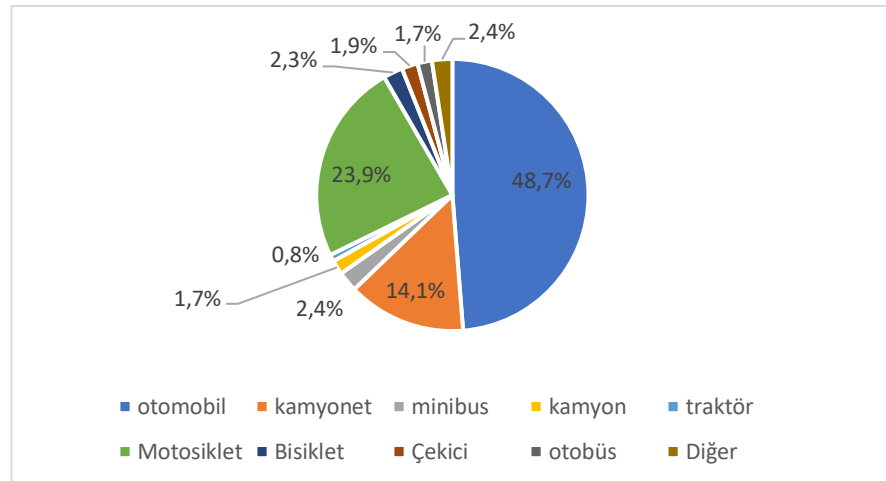
Grafik, Türkiye'de trafiğe kayıtlı araç sayısının her yıl arttığını göstermektedir. Bu, karayolu trafiğindeki yoğunluğun arttığını ve bu nedenle trafik kazaları riskinin arttığını göstermektedir. 2019 yılında 23 milyon olan araç sayısı 2023 yılında 29 milyona ulaştı. Bu artışa paralel olarak, zorunlu trafik sigortası poliçelerinin sayısı da artmış olsa da, bu artış araç sayısındaki büyümeyi karşılayamamış. Ülkedeki sigortasızlık oranı yıllar içerisinde dalgalı bir seyir izlemiştir. 2020 yılında en yüksek seviyeye ulaşan sigortasızlık oranı, sonraki yıllarda düşüş göstermiş, ancak 2023 yılında tekrar artış eğilimine girmiştir. Bu, sigorta kapsamının genişletilmesi ve sigortalılık bilincinin artırılması için yapısal ihtiyaçların devam ettiğini göstermektedir.

Tablo 13: Türkiye’de 2023 Yılına Ait Sigortasızlık Oranın Araç Türlerine Göre Dağılımı (%)

Araç Türü	Yürürlükteki Police Sayısı	Tescilli Araç Sayısı	Sigortasız Araç Sayısı	Sigortasızlık Oranı
Kamyon	774.216	959.793	185.577	%19,54
Kamyonet	4.051.919	4.487.244	435.325	%9,7
Minibüs	406.799	502.628	95.829	%19,07
Motosiklet	1.799.003	5.079.396	3.280.393	%64,58
Otobüs	151.761	210.740	58.979	%27,99
Otomobil	14.380.491	15.221.134	840.643	%5,52
Özel Amaçlı Taşıt	76.250	93.407	17.157	%18,37
Traktör	1.302.180	2.186.150	883.970	%40,44

Kaynak: Güvence Hesabı, Faaliyet Raporu 2023, <https://www.guvencehesabi.org.tr/faaliyet-raporlari> , (15.12.2024).

Zorunlu trafik sigortasındaki sigortasızlık oranlarının yüksek olması nedeniyle, bu oranın araç türlerine göre dağılımını araştırmak gereklidir. Tablo 13, Türkiye’de 2023 yılı itibarıyla sigortasızlık oranı en yüksek olan motosiklet türünü göstermektedir. Trafikteki her iki araçtan birinin sigortasız olduğunu gösteren yaklaşık %64 sigortasızlık oranıyla motosikletler ciddi bir risk oluşturmaktadır. Sigortasızlık oranında ikinci sırada %40 ile traktörler yer almakta, bunu %28 ile otobüsler ve %19 oranıyla kamyonlar takip etmektedir. Bu veriler, ilgili araç gruplarına yönelik olarak daha hedefli sigorta politikalarının geliştirilmesi ve sigortalılık bilincinin artırılmasına yönelik çalışmaların yaygınlaştırılması gerektiğini vurgulamaktadır.



Grafik 9: Türkiye’de 2023 Yılına Ait Kazaya Karışan Taşıtların Dağılımı (%)

Kaynak: TUİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri 2023,

<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2023-53479> ,
(18.12.2024).

Sigortasızlık oranlarının yüksek olduğu araç türleri incelendikten sonra, 2023 yılında meydana gelen kazaların dağılımına bakmak önemlidir. Grafik 9'da gösterildiği gibi, Türkiye'de en çok kaza yapan araç türü otomobillerdir. Otomobillerin sigortasızlık oranı oldukça düşüktür ve yaklaşık %5'tir. Motosikletler, kazalarda en çok karışan araçlar arasında ikinci sırada yer almaktadır. Yine de, motosikletler %64 ile en yüksek sigortasızlık oranına sahip araç grubudur. Bu durum, trafikte sigortasız motosikletlerin ne kadar tehlikeli olduğunu göstermektedir. Sıralamada üçüncü sırada yer alan kamyonetler, hem %9'luk sigortasızlık oranı hem de yüksek kaza oranına sahiptir. Bu veriler, sadece sigortasızlık oranlarına değil, bu araçların trafik güvenliğini nasıl etkilediğine de dikkat edilmesi gerektiğini gösteriyor. Toplumsal riskin azaltılması, özellikle zorunlu sigorta denetimlerinin sıklaştırılması, uygun fiyat politikalarının geliştirilmesi ve motosiklet ve kamyonet gibi araç gruplarına yönelik farkındalık artırıcı kampanyalar yoluyla mümkündür. Bu araç grupları sıklıkla kazalara karışır ve sigortasızlık oranları yüksektir.

Tablo 14: 2019-2023 Yılları Arasındaki Zorunlu Trafik Sigortası Verileri

Yıllar	Kazanılmış Prim	Gerçekleşen Hasar	H/P Oranı (%)	Teknik Kar/ Zarar
2019	10 830 979 824	11 384 810 340	105,1	-910 234 863
2020	12 770 791 747	11 952 668 372	93,6	797 337 266
2021	13 042 881 481	16 335 372 555	125,2	-2 761 775 795
2022	20 025 659 164	35 907 343 705	179,3	-11 692 545 517
2023	56 597 654 476	79 378 388 275	134,2	-13 835 317 173
2024	121 306 085 890	152 684 456 771	127	-17 005 330 326

Kaynak: TSB, Finansal Tablolar 2023, <https://www.tsb.org.tr/tr> , (18.12.2024).

Tablo 14'te zorunlu trafik sigortası kapsamında 2019-2023 yılları arasındaki prim gelirleri (kazanılmış prim), gerçekleşen hasarlar, hasar/prim oranı (H/P Oranı) ve teknik kar/zarar verileri sunulmuştur. Verilere göre, 2019 yılında prim gelirleri 10.83 milyar TL düzeyinde gerçekleşirken, gerçekleşen hasarlar 11.38 milyar TL'ye ulaşmış ve hasar/prim oranı %105,1 olarak kaydedilmiştir. Bu durum, prim gelirlerinin gerçekleşen

hasarları karşılamada yetersiz kaldığını ve sektörün 910 milyon TL teknik zarar ettiğini ortaya koymaktadır.

2020 yılına gelindiğinde, prim gelirlerinde artış gözlemlenmiş ve hasar/prim oranı %93,6 seviyesine düşmüştür. Bu olumlu gelişme neticesinde, sektör 797 milyon TL teknik kar elde etmiştir. Ancak, takip eden yıllarda, 2021, 2022 ve 2023 dönemlerinde, gerçekleşen hasarların kazanılmış primleri önemli ölçüde aşması dikkat çekicidir. Özellikle 2022 yılında hasar/prim oranı %179,3'e kadar yükselmiş ve sektör 11.69 milyar TL gibi yüksek bir teknik zarar ile karşı karşıya kalmıştır. 2023 yılı ise prim gelirlerinde büyük bir artış olmasına rağmen (%134,2 hasar/prim oranı), sektörde 13.84 milyar TL zarar ile sonuçlanmıştır. Bu yıllar arasındaki veriler, zorunlu trafik sigortası sektöründe finansal sürdürülebilirliğin sağlanamadığını ve primlerin gerçekleşen hasarları karşılamakta yetersiz kaldığını göstermektedir.

2.9 Türkiye'de Zorunlu Trafik Sigortası Sistemine İlişkin Mevcut Sorunlar

Türkiye'deki zorunlu trafik sigortasına ilişkin istatistikler, bazı yapısal sorunların varlığını açıkça göstermektedir. İlk olarak, bu sigortanın yasal olarak zorunlu tutulmasına rağmen sigortasız araç oranlarının varlığı, sistemin etkinliğini sorgulatan temel bir sorundur. Ayrıca, bu oranın son yıllarda artma eğilimi göstermesi, bu yapısal sorunun giderek daha derinleştiğini göstermektedir.

İkinci önemli sorun ise, zorunlu trafik sigortası branşının sürdürülebilir bir kârlılık yapısına sahip olmamasıdır. Sigorta şirketleri, kazanılan primlerin zararları karşılamada yetersiz kalması nedeniyle sürekli zararla karşı karşıya kalmaktadır. Bu durum, hasar/prim oranının yüksek çıkmasına neden olmaktadır. Nitekim 2022 ve 2023 yıllarında hasar/prim oranı sırasıyla %130 ve %179 düzeylerinde gerçekleşmiş olup, bu oranlar branşın mali dengesizliğini açıkça ortaya koymaktadır. Aynı şekilde teknik zarar tutarlarında da yıllar itibarıyla artış görülmektedir.

Bu değerlendirmeler, ilgili yıllardaki istatistiksel verilerin analizine dayanmaktadır. Alandaki diğer akademik çalışmaların da incelenmesi, söz konusu sorunların daha kapsamlı bir şekilde anlaşılabilmesi için yararlı olacaktır.

2024 yılında Fatma Görgülü⁷³ tarafından yapılan çalışmada, Türkiye'deki yüksek enflasyon oranlarının zorunlu trafik sigortası üzerindeki etkilerini inceleyerek, bu sigorta türünün karşılaştığı temel sorunlar ele alınmıştır. Araştırmaya göre, ülkedeki enflasyon oranlarının yüksek olması nedeniyle fiyatlar hızla artmakta ve bu durum, trafik sigortası kapsamında ödenecek tazminatlarda çeşitli problemlerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Sigorta şirketleri, poliçede belirtilen teminat limitleri çerçevesinde tazminat ödemeleri yapar ancak mahkemeler, zararı hesaplarken karar gününe göre yapmaktadır. Bu, sigortanın sunduğu güvencenin yetersiz kalmasına neden olur. Örneğin, 2021 yılında meydana gelen bir kazaya ilişkin dava 2024 yılında sonuçlandığında, mahkeme tarafından belirlenen zarar miktarı 3.000.000 TL olabilirken, olayın gerçekleştiği yıldaki teminat sınırı yalnızca 1.000.000 TL olabilir. Bu durumda sigorta şirketi yalnızca teminat limiti kadar ödeme yapar ve kazaya neden olan sürücü kalan parayı ödemelidir.

Araştırmacıya göre, enflasyon nedeniyle teminatların gerçek değerinin azalması, sigorta sistemine olan güveni zedelemekte ve sigortanın zararları karşılayamadığı izlenimine yol açmaktadır. Ek olarak, Fatma Görgülü'ye göre bazı sigorta şirketlerinin tazminat ödemelerini kasıtlı olarak geciktiriyor ve hukuki uyuşmazlıkların yargı sürecinde çözülmesini tercih ettiklerini belirliyor. Bu durumun temeli, yüksek enflasyon koşullarında gecikmeli ödemelerin işletmelere maddi fayda sağlamasıdır. Sigorta şirketleri, ödeme geciktikçe ödenecek tutarın gerçek değeri azaldığından, bu uygulama dürüstlük ilkesine aykırı olarak görülmektedir. Çözüm olarak da teminat limitlerinin artırılması gerektiğini ve tazminat ödemesi ise karar alındığı gündeki limitlere göre yapılması gerektiğini vurgulamıştır.

Umut Öztürk'ün⁷⁴ yüksek lisans tezinde, Türkiye'deki zorunlu trafik sigortasına ilişkin bazı temel sorunlar ele alınmıştır. Ülkenin kamusal denetim sisteminin yetersiz olması bu sorunlardan ilkidir. Sigortasız araç kullanımı, denetim eksikliğinin bir sonucu olarak yaygınlaşmaktadır ve bu da trafik güvenliğini tehlikeye atmaktadır. Sigortasız araç

⁷³ Fatma GÖRGÜLÜ “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortalarında (Trafik Sigortası) Enflasyon Sebebiyle Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Sayı 14, No 1, 2024, ss.633-666.

⁷⁴ Umut ÖZTÜRK “Avrupa Ve Türkiye’de Motorlu Taşıt Sigortalarının Durumu”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008), s. 121.

kullananlar Türkiye'de idari para cezası ve trafikten men cezası ile cezalandırılır. Ancak uygulamada trafikten men cezası çoğu zaman devreye sokulmazken, 2025 yılı itibarıyla 993 TL olarak belirlenen para cezası da yeterince caydırıcı olmamaktadır. Tezde ele alınan bir diğer önemli sorun ise sigorta dolandırıcılığıdır. Sektörde, sahte belgeler ve beyanlarla usulsüz tazminat talepleri ve özellikle bazı otomobil servisleri dahil olmak üzere organize dolandırıcılık faaliyetleri dikkat çekiyor. Bu tür durumlar, sigorta şirketlerinin finansal yükünü artırırken aynı zamanda sektörde güveni azaltıyor.



3. BÖLÜM

AVRUPA’DA KARAYOLLARI MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI

3.1 Avrupa'daki Zorunlu Trafik Sigortası Uygulamalarına Genel Bir Bakış ve Tarihçesi

Gelişmekte olan ülkelerde sigorta sistemi henüz yeterince gelişmemişken, gelişmiş ülkelerde sigortacılık oldukça gelişmiştir ve hatta sigortacılığın tarihi genellikle bu ülkelerde başlamıştır. Diğer ülkelere kıyasla, Avrupa'daki gelişmiş ülkeler daha gelişmiş sigorta sistemlerine sahiptir. Zorunlu trafik sigortası açısından bakıldığında, bu tür sigortanın ilk olarak Avrupa'da piyasaya sürüldüğü görülmektedir. Zorunlu trafik sigortası ilk kez 1918 yılında Danimarka'da uygulanmaya başlanmış, ardından 1930 yılında Birleşik Krallık'ta ve 1939 yılında Almanya'da yürürlüğe girmiştir.⁷⁵ Motorlu araç sayısındaki artış ve bu araçların sebep olduğu kazalar, mağdur sayısının hızlı bir şekilde artmasına neden olmuş ve zorunlu trafik sigortasının diğer Avrupa ülkelerinde de hızla uygulanmaya başlamasına yol açmıştır. Her bir ülkenin kendi mevzuatına dayalı bir zorunlu trafik sigortası vardı, bazı ülkelerde bu uygulama erken başlamışken, bazı ülkelerde zorunlu trafik sigortası henüz yürürlüğe girmemişti. Ülkeler arasındaki bu farklılık, her bir devletin kendi ulusal yasalarına göre şekillenen zorunlu trafik sigortası sistemlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

1957 yılında imzalanan Roma Anlaşması, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET) kuruluşunu sağlamış ve üye ülkeler arasında ortak bir pazar oluşturmayı amaçlamıştır. Bu kapsamda, üye ülkeler arasındaki gümrük vergilerinin kaldırılması ve ticareti engelleyen unsurların ortadan kaldırılması kararlaştırılmıştır.⁷⁶ Ekonomik entegrasyon sürecinin bir parçası olarak sigortacılık sistemlerinde de ortak düzenlemeler yapılması gerekliliği doğmuş ve bu süreç, Avrupa motorlu araçlar için zorunlu trafik sigortası direktiflerinin kabul edilmesiyle sonuçlanmıştır.

⁷⁵ Olja DURIC “Economics And Regulation Of Motor Third Party Liability Insurance”, (Master’s Thesis, University Of Ljubljana School Of Economics And Business,2022) , s.6.

⁷⁶ YÜKSEL, a.g.e., s. 44.

AB, motorlu taşıt sigortası sistemini düzenlemek için toplam beş Motorlu Taşıt Sigortası Direktifi yayımladı. Önceki düzenlemelerdeki eksiklikleri gidermek ve sistemi geliştirmek için her bir direktif tasarlanmıştır. Bu direktifler, AB üyesi ülkelerin ulaşması gereken ortak hedefler belirlerken, bu hedeflere ulaşma yolları konusunda üye ülkelere esneklik tanımaktadır. Bu nedenle, her üye devlet, kendi yasal düzenlemelerini oluşturarak hedeflere ulaşmak için uygun gördüğü yolları seçme özgürlüğüne sahiptir.⁷⁷ Bir başka deyişle direktifler, belirli hedeflere ulaşılması için üye devletlere talimatlar verir, ancak bu hedeflere nasıl ulaşılacağı konusunda yöntem ve araçları belirleme yetkisi üye devletlerin takdirine bırakılır.

3.2 Avrupa Birliği Motorlu Taşıt Sigortası Direktifleri

3.2.1 Birinci Motorlu Taşıt Sigortası Direktifi

Birinci ve en önemli direktif, 1972 yılında Brüksel'de kabul edilmiştir. Bu direktifin önemi, bir temel niteliğinde olması ve sonraki tüm direktiflerin bu temel üzerine inşa edilmiş olmasıdır. 72/166/EEC sayılı Direktif, motorlu taşıtların üçüncü şahıslara verilen zararları teminat altına almasını zorunlu kılmaktadır. Bu direktif, Avrupa Ekonomik Topluluğu'na üye olan ülkelerde aşamalı olarak uygulanmıştır. 1957 yılında topluluğun kurucu üyeleri Belçika, Fransa, İtalya, Lüksemburg, Hollanda ve Batı Almanya olmuştur. Daha sonra, 1973 yılında Birleşik Krallık, Danimarka ve İrlanda topluluğa katılmıştır.⁷⁸

Birinci Motor Sigortası Direktifi'nin temel amacı, üye ülkeler arasında motorlu taşıtların serbest dolaşımını sağlamak ve sınır kontrollerini kaldırmaktır. Bu doğrultuda, her bir üye devlet, kendi topraklarında bulunan araçların zorunlu trafik sigortası kapsamına alınmasını sağlamakla yükümlüdür. Ayrıca, söz konusu sigortanın tüm Avrupa ülkelerinde geçerli olması esastır. Bu düzenleme, ortak pazarın işleyişini

⁷⁷ Helmut MÜLLER “Legal bases of the internal insurance market in Europe.” **Hamburger Gesellschaft zur Förderung** des Versicherungswesens mbH, 2007, s.5

⁷⁸ DURIC, a.g.e., s. 7.

kolaylaştırmak ve sigorta kapsamındaki uygulamaların Avrupa genelinde uyumlu hale getirilmesini hedeflemektedir.⁷⁹

Bu direktif, bazı faktörler nedeniyle çok başarılı olmadı. Birincisi, direktif tüm üye ülkede araçların üçüncü şahıslara verdiği zararların sigorta ile karşılanmasını zorunlu kılmıştı. Ancak sigortanın kapsamının nasıl olacağına dair bir açıklama yapılmamış ve bu konu üye ülkelere bırakılmıştı. Her ülke, bu hedefe kendi yöntemleriyle ulaşmakta serbestti. Bu nedenle, sigorta şartları ülkeden ülkeye farklılık gösteriyordu.

İlk direktif, motorlu taşıt sigortası için önemli bir adım olsa da kurallar çok basit ve belirsizdi. Bu durum, ülkeler arasında farklı uygulamalara neden oldu. Sigorta şirketleri, bazı durumlarda hem sigortalıları hem de kazada zarar gören üçüncü kişileri sigorta kapsamı dışında bırakabiliyordu. Bu da mağdurların sigortadan faydalanamamasına yol açtı.⁸⁰ Bu tür eksiklikleri ve belirsizlikleri gidermek amacıyla ikinci bir direktifin yürürlüğe girmesi gerekli hale gelmiştir.

3.2.2 İkinci Motorlu Taşıt Sigortası Direktifi

İkinci Direktif (84/5/EEC), bir önceki direktifin eksikliklerini gidermek amacıyla düzenlenmiş olup, temel hedefi trafik kazalarından zarar gören mağdurların tazminat alabilmesini sağlamak ve sigorta şirketlerinin tazminat ödeme sorumluluğundan kaçınmalarını zorlaştırmaktır. Bu direktif, zorunlu trafik sigortasının maddi ve kişisel zararları kapsayacağını belirtmiştir. Bunun yanı sıra, minimum tutarlar ve sigortanın neleri içermesi gerektiği açıklandı. Kişisel yaralanmalar için mağdur başına asgari 350.000 ECU, maddi zararlar için ise talep başına asgari 100.000 ECU olarak sınırlandırılmıştır. Üye devletlere, bu tutarları artırma yetkisi tanınmıştır.⁸¹

⁷⁹ European Economic Community, First Council Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (72/166/EEC). Official Journal of the European Communities, 1972, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31972L0166> (15.02.2025).

⁸⁰ Alissa HASAN, “The Compatibility of Motor Vehicle Insurance Law between the UK and EU” (**Doctoral dissertation**, Sheffield Hallam University, 2019) s.61.

⁸¹ European Economic Community, Second Council Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (84/5/EEC). Official Journal of the European Communities 1984, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31984L0005> (15.02.2025).

İlgili direktifin 1. maddesinde, her üye devletin kendi ulusal sigorta bürosunu kurmasının zorunlu olduğu ve bu büroların, sigortasız veya kimliği belirsiz bir taşıtın neden olduğu zararları karşılamakla yükümlü olduğu belirtilmiştir. Ayrıca, kazadan zarar gören mağdurun, doğrudan yetkili kuruluşa başvurarak tazminat talebinde bulunabileceği ifade edilmiştir.

Ancak, bazı durumlarda tazminat ödenmesi mümkün olmamaktadır. Örneğin, mağdurun sigortasız bir araca bilerek binmesi, kimliği belirsiz bir araç nedeniyle maddi zarar oluşması ya da sigortasız bir aracın neden olduğu maddi zarar durumunda mağdurun 500 ECU'ya kadar olan kısmını karşılamakla yükümlü tutulması söz konusu olabilir.

Avrupa Birliği, bu düzenleme ile trafik kazalarından zarar gören mağdurların korunmasını ve tazminatların etkin bir şekilde ödenmesini sağlamayı amaçlıyordu.

3.2.3 Üçüncü Motorlu Taşıt Sigortası Direktifi

Birinci Direktif (72/166/EEC), üye ülkeler arasında mal ve araçların herhangi bir kontrol olmaksızın serbest dolaşımını herhangi bir kontrol olmaksızın harakrine olarak tanımayı amaçlamıştı. Ancak, Birinci Direktif bu hedefin tam anlamıyla uygulanmasını sağlayamamıştır. Bu yüzden, Üçüncü Direktifin (90/232/EEC) 2. maddesinde, zorunlu trafik sigortasının tek bir prim temelinde topluluk sınırları içerisindeki tüm bölgeleri kapsamı gerektiği belirtilmiştir. Bu düzenleme, bir üye devlette yaptırılan zorunlu trafik sigortasının ek bir poliçe gerektirmeksizin diğer üye devletlerin topraklarında da geçerli olacağını açıkça belirtmektedir.⁸²

Ek olarak, İkinci Direktif'te kaza sırasında zarar gören sigortalının ailesinin de sigorta koruması altında olduğu belirtilirken, Üçüncü Direktif'in 1. maddesi, bu korumayı sürücü dışındaki tüm yolcuları da kapsayacak şekilde genişletmiştir. Bunun yanı sıra, büro ile sigortacı arasında tazminatın kimin tarafından ödeneceğine ilişkin bir anlaşmazlık olması durumunda Üçüncü Direktif, üye ülkelerin gecikme olmaksızın tazminatı kimin ödeyeceğini belirlemek için gerekli önlemleri almasını zorunlu kılmıştır.

⁸² European Economic Community, Third Council Directive 90/232/EEC of 14 May 1990 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles. Official Journal of the European Communities, 1990, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31990L0232> , (16.02.2025).

Sonuç olarak, önceki direktiflerde eksik kalan noktaları tamamlayan Üçüncü Direktif, serbest dolaşımı daha da geliştirmiş, sürücüler ve yolcular için sorumluluk kapsamını genişletmiş ve tazminatların hızlı bir şekilde ödenmesini sağlamıştır.

3.2.4 Dördüncü Motorlu Taşıt Sigortası Direktifi

Dördüncü Direktifin 4. maddesi gereğince, her üye devlet, sigorta şirketlerini faaliyet gösterdikleri ülke dışında diğer üye ülkelerde kendi hasar temsilcilerini atamasını zorunlu kılmıştır. Sigorta şirketleri, bu temsilcileri serbestçe belirleme hakkına sahiptir ve bir temsilcinin birden fazla sigorta şirketi adına çalışmasına izin verilmiştir. Hasar temsilcilerinin temel görevi, bir kaza meydana geldiğinde olayla ilgili bilgileri toplamak ve bu bilgileri sigorta şirketine sunarak sürecin çözümüne yardımcı olmaktır.⁸³

Söz konusu direktifin (2000/26/EC) 5. Maddesine göre, her üye devlet bir bilgi merkezi kurması zorunlu kılınmıştır. Bu merkezi, taşıtların kayıt numaraları, poliçe numaraları ve zorunlu trafik sigortasıyla ilgili diğer bilgileri düzenli olarak kaydetmek ve saklamakla yükümlüdür. Her bir sigortacı kendi hasar temsilcisinin bilgilerini başka ülkelerdeki bilgi merkezlerine bildirmesi gerekiyordu.

Ayrıca, bu direktif (2000/26/EC) kapsamında her üye devlete, bir tazminat organı kurma zorunluluğu getirilmiştir. Bu organ, kazadan zarar gören mağdurların, sigorta şirketine yaptıkları başvuruya 3 ay içinde yanıt alamamaları durumunda tazminat sağlayacak şekilde yapılandırılmıştır.

Sonuç olarak, Dördüncü Direktif, trafik kazalarından mağdur olan kişilerin tazminat taleplerine daha kolay ulaşabilmelerini ve bu taleplerin hızlı bir şekilde çözüme kavuşturulmasını amaçlamaktadır. Bu kapsamda, bilgi merkezleri ve tazminat organları gibi çeşitli kurumların kurulması zorunlu hale getirilmiştir.

3.2.5 Beşinci Motorlu Taşıt Sigortası Direktifi

⁸³ European Parliament and Council. Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (2000/26/EC). Official Journal of the European Communities, 2000, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32000L0026> , (16.02.2025).

Beşinci Direktif, Avrupa Birliği'nde serbest dolaşımı daha da kolaylaştırmayı amaçlayan motorlu taşıt sigortası kurallarını tamamlayarak önceki direktiflerdeki eksiklikleri gidermek ve bazı önemli yenilikler eklemek için tasarlanmıştır. Ayrıca, zorunlu trafik sigortasının hem kazazedeler hem de sigorta şirketleri açısından taşıdığı büyük önemi vurgulamış ve Avrupa Birliği'nin öncelikli hedeflerinden birinin motor sigortasında tek bir sigorta pazarı oluşturmak ve bunu güçlendirmek olduğunu belirtmiştir.⁸⁴

Beşinci Direktif, 72/166/EEC sayılı Direktifte geçici plakalarla ilgili belirsizlikleri giderdi ve araçların geçici veya kalıcı plaka taşımasına bakılmaksızın sigorta kapsamında olacağını belirtti. Serbest dolaşımı teşvik etmek için, sınırlarda sistematik sigorta kontrolleri yasaklanmıştır, ancak, ayrımcı olmayan ve sistematik olmayan kontrollerin sigorta doğrulamasına uygulanabileceği belirtilmektedir.⁸⁵

Bu direktifin 2. maddesinde, zorunlu sigorta kapsamındaki asgari teminat tutarları artırılmıştır. Buna göre, kişi başına 1.000.000 EUR veya her bir tazminat talebi için toplam 5.000.000 EUR tutarında teminat sağlanması öngörülmüştür. Ayrıca, yayalar ve bisikletliler gibi motorsuz yol kullanıcılarının, ulusal yasalar çerçevesinde zorunlu sigorta kapsamında korunması gerektiği belirtilmiştir.

İkinci Direktif (84/5/EEC), sigortasız sürücülerin neden olduğu maddi hasar için 500 ECU'ya kadar ödeme yapmaya yükümlü kılınmıştı ama Beşinci Direktif bunu kaldırarak zarar görenlerin korunmasını güçlendirdi. Bunun yanı sıra, bazı üye ülkelerde bazı sigorta şirketleri, araçların kayıtlı olduğu ülkeden başka bir ülkede belirli bir süre kalması durumunda poliçeyi iptal ettiği durumlar olmuştu. Bu da Üçüncü Direktifin (90/232/EEC) 2. maddesinde, zorunlu trafik sigortasının tek bir prim temelinde topluluk sınırları içerisindeki tüm bölgeleri kapsamı gerektiği kuralına aykırı olduğu için bu tür iptaller yasaklanmıştır.

Sonuç olarak, Beşinci Direktif, kazazedelerin haklarını daha iyi korumayı, sigorta süreçlerini hızlandırmayı ve serbest dolaşımı kolaylaştırmayı amaçlamıştır. Tazminat seviyelerinin artırılması, yayalar ve bisikletlilerin korunması gibi

⁸⁴ HASAN, a.g.e., s. 70.

⁸⁵ European Parliament and Council. Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (2005/14/EC). Official Journal of the European Union, 2005, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32005L0014> , (20.02.2025).

düzenlemeler, sigorta sistemini daha kapsamlı ve adil hale getirmiştir. Bu düzenlemeler, Avrupa Birliği genelinde daha uyumlu ve entegre bir sigorta sisteminin oluşturulmasına önemli bir katkı sağlamıştır.

3.3 Almanya'da Zorunlu Trafik Sigortası Uygulaması

Almanya, köklü bir zorunlu trafik sigortası geçmişine sahip ülkelerden biridir. Avrupa ülkeleri arasında zorunlu trafik sigortasını ilk kez uygulamaya koyan ülke olan Almanya'da, bu sigorta 1939 yılında yürürlüğe girmiştir.⁸⁶ Zorunlu trafik sigortası alanında böylesine köklü bir geçmişe sahip bir ülkenin sistemini incelemenin, çalışmaya önemli bir katkı sağlayacağını düşünülmüştür.

3.3.1. Almanya'da Zorunlu Trafik Sigortasının Hukuki Çerçevesi

Almanya'da zorunlu trafik sigortası, Alman Zorunlu Trafik Sigortası Kanunu (Pflichtversicherungsgesetz - PflVG) tarafından düzenlenmekte ve denetlenmektedir. İlk olarak 5 Nisan 1965 tarihinde yürürlüğe giren bu yasa, zaman içinde birçok değişikliğe uğramış ve güncellenmiştir. Kanun dört ana bölümden oluşmaktadır: Birinci bölüm, zorunlu trafik sigortasıyla ilgili temel bilgileri ve kavramları ele almaktadır. İkinci bölüm, motorlu taşıt sorumluluk sigortacılarına getirilen yükümlülükleri ve ilgili istatistikleri düzenlemektedir. Üçüncü bölüm, motorlu taşıt kazalarından kaynaklanan zararlar için oluşturulan tazminat fonuna ilişkindir. Dördüncü bölüm ise geçiş ve son hükümlere yer vermektedir.⁸⁷ Bunun yanı sıra Almanya'da, motorlu taşıtların trafikteki düzenini ve işleyişini düzenleyen Yol Trafik Kanunu (Straßenverkehrsgesetz - StVG) de bulunmaktadır. Bu kanun, trafik düzeninin sağlanması ve motorlu taşıtların sorumluluklarının belirlenmesi açısından önemli bir rol oynamaktadır.

Alman Zorunlu Trafik Sigortası Kanunu'nun (Pflichtversicherungsgesetz) 1. maddesi, Almanya'da kayıtlı ve kullanılan bir aracın zorunlu trafik sigortası yaptırmasını şart koşarak bu zorunluluğu açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Ayrıca, bu madde kapsamında zorunlu trafik sigortasının içeriği de tanımlanmıştır. Buna göre, aracın

⁸⁶ DURIC, a.g.e., s. 6.

⁸⁷ Werner ASMUS and Volker SONNENBURG, "System der Pflichtversicherung Kraftfahrtversicherung" **Ein Leitfaden für Praktiker Gabler Verlag**, 1998, s. 51.

kullanımı sırasında meydana gelen kazalarda insanlara verilen kişisel zararlar, eşyalara verilen maddi zararlar ve diğer ekonomik zararlar sigorta kapsamında yer almaktadır.

3.3.2. Sigorta Kapsamı ve Teminatları

Zorunlu trafik sigortası, üçüncü şahıslara yönelik olarak meydana gelen maddi zararlar, yaralanmalar, ölüm ve sakatlıklarla ilgili tazminatları kapsamaktadır. Başka bir deyişle, bir kaza sonucu üçüncü kişilere verilen maddi zararlar, meydana gelen yaralanmalara bağlı olarak sağlık giderleri, hastane masrafları gibi tazminatların yanı sıra, kazada hayatını kaybeden bireylerin yakınlarına da ölüm nedeniyle tazminat ödemesi yapılacaktır.⁸⁸

Bu kanunun 1. maddesi, Almanya topraklarında motorlu taşıtlar için zorunlu trafik sigortasını yasal bir gereklilik olarak düzenlemektedir. Ancak, aynı kanunun 2. maddesi, belirli istisnai durumları düzenleyerek bazı araç sahiplerini bu yükümlülüğünden muaf tutmuştur. Bu kapsamda, Almanya Federal Cumhuriyeti'ne ait araçlar, ülkenin federal yapısı gereği zorunlu trafik sigortasına tabi tutulmamaktadır. Benzer şekilde, eyalet yönetimlerine ait motorlu taşıtlar da bu yükümlülüğünden muaf tutulmuştur. Ayrıca, büyükşehir statüsüne sahip ve nüfusu 100.000'in üzerinde olan belediyelere ait araçların da bu sigorta kapsamına girme zorunluluğu bulunmamaktadır. Kamu tüzel kişiliği statüsüne sahip birliklere ve özel amaçlı kamu birliklerine ait araçlar da kamu hizmetlerini yerine getirme amacıyla oluşturulduklarından, sigorta yaptırma zorunluluğundan muaf tutulmuşlardır. Ancak, sigorta yaptırma yükümlülüğünden muaf tutulan bu kurumlar, herhangi bir kaza durumunda üçüncü şahıslara karşı zorunlu trafik sigortasının sağladığı teminatla aynı düzeyde bir tazminat yükümlülüğüne sahiptir ve ödenecek tazminat, kanunla belirlenen asgari sigorta limitleri ile sınırlıdır.

Zorunlu trafik sigortasının kapsam dışında kalan durumlar, Karayolu Trafik Kanunu'nun 7. maddesine göre belirlenmiştir. Buna göre, hız sınırını 20 km/saatten fazla aşmayan araçların sebep olduğu kazalar, sigorta şirketinin sigortalı aracındaki hasarlar, kısıtlı bireyler tarafından yapılan kazalar, sürücünün alkol veya uyuşturucu etkisi altında

⁸⁸ Erich FROMM "Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und Kraftfahrversicherungsbedingungen: Kommentar. Berlin, Boston" **De Gruyter**, 1961, s. 2.

araç kullanması, yarış amaçlı kullanılan araçlar ile terör olayları veya doğal afetler sonucunda meydana gelen zararlar zorunlu trafik sigortası kapsamına girmemektedir.

Bazı riskler ek sigorta teminatları ile poliçeye dahil edilebilir. Almanya'da zorunlu trafik sigortasına ek olarak iki tür isteğe bağlı sigorta seçeneği bulunmaktadır. Bunlardan ilki Teilkasko (kısmi kasko) sigortasıdır. Bu sigorta, sürücünün kusuru olmaksızın meydana gelen belirli zararları kapsamakta olup hırsızlık, yangın, doğal afetler ve hayvan çarpışmaları gibi durumları güvence altına almaktadır. İkinci tür sigorta ise Vollkasko (tam kasko) sigortasıdır. Bu sigorta, sürücünün kendi kusuruyla meydana getirdiği kazalar ile vandalizm kaynaklı hasarları da içermektedir. Bu bağlamda, kasko sigortaları, zorunlu trafik sigortasının kapsamadığı bazı risklere karşı ek koruma sağlayarak sigortalıya daha geniş bir güvence sunmaktadır.⁸⁹

Alman Zorunlu Trafik Sigortası Kanunu (PflVG)'nin 4. maddesinin 2. fıkrasında ek olarak zorunlu trafik sigortasının asgari teminat limitleri belirlenmiştir. Buna göre, motorlu taşıtlar ve bunlara bağlı römorklar için bedensel zararlar için 7,5 milyon Euro, maddi zararlar için 1,3 milyon Euro, doğrudan veya dolaylı olarak bedensel ya da maddi bir zararla ilişkili olmayan saf malvarlığı zararları için 50.000 Euro teminat öngörülmektedir. Bununla birlikte, eğer araç yolcu taşımaya yönelik bir taşıt ise ve sürücü koltuğu hariç dokuzdan fazla yolcu kapasitesine sahipse, her bir ek yolcu için kişisel yaralanmalar kapsamında ek olarak 50.000 Euro teminat sağlanmaktadır.

3.3.3. Prim Hesaplama ve Fiyatlandırma Mekanizması

Almanya'da zorunlu trafik sigortasının fiyatlandırması, 1994 öncesi ve 1994 sonrası olmak üzere iki dönemde incelenebilir. Bu ayrım, 1992 yılında Avrupa Birliği'nin Üçüncü Hayat Dışı Sigorta Direktifi'nin kabul edilmesi ve Almanya'nın bu direktife uyum sağlamasıyla gelen serbestleşme süreci ile ilişkilidir. 1994 öncesinde, zorunlu trafik sigortası kapsamındaki poliçeler, Federal Sigorta Dairesi (BAV) tarafından onaylanan standart Genel Sigorta Şartları (AVB) ile düzenlenmekteydi. Bu dönemde, tüm sigorta

⁸⁹ Martin SPİNDLER and Joachim WİTER and Steffen HAGMAYER “Asymmetric Information in the Market for Automobile Insurance: Evidence From Germany”, **The Journal of Risk and Insurance**, Vol.81, No 4, 2023, s. 785.

şirketleri aynı şartları ve fiyatları uygulamak zorundaydı. Yani, sigorta koşulları ve prim oranları tüm şirketler için standarttı ve rekabetin olmadığı bir yapı söz konusuydu.⁹⁰

1962 yılında Bonus-Malus Sistemi uygulamaya konulmuş ve Alman Sigorta Derneği (GDV) tarafından tüm sigorta şirketleri için standart risk tabloları hazırlanmıştır. Bu dönemde sigorta piyasası sıkı bir düzenleme altındaydı ve sigorta şirketleri fiyatlandırma ve poliçe koşulları açısından bağımsız bir şekilde hareket edememekteydi.

1994 yılı itibarıyla, Almanya'da sigorta piyasasında önemli bir değişim yaşanmış ve serbestleşme süreci başlamıştır. Bu süreçle birlikte, sigorta şirketleri fiyatlandırma konusunda tam bir serbestlik kazanmış ve artık herhangi bir düzenleyici kurumun müdahalesine tabi olmaksızın, fiyatlarını bağımsız bir şekilde belirleyebilir hale gelmiştir.

Serbestleşme sonrası dönemde sigorta şirketleri fiyatlandırma süreçlerine yeni faktörler eklemeye başlamıştır. Bu faktörler arasında sürücünün yaşı, araç yaşı, kilometre, meslek ve garaj sahipliği gibi kriterler yer almıştır. Bu değişiklik, sigorta şirketlerinin risk değerlendirme süreçlerini daha bireyselleştirilmiş bir yaklaşımla ele almasına olanak tanımış ve sigorta primlerinin belirlenmesinde daha dinamik bir yapı oluşturmuştur.⁹¹

Alman Sigorta Birliği tarafından yayımlanan "Bir Araba İçin Sigorta Bu Şekilde Yapılır" başlıklı makalede⁹², Almanya'da sigorta şirketlerinin zorunlu trafik sigortası primlerini belirlerken birçok faktörü dikkate aldığı ve her bir sigorta şirketinin bu hesaplamayı farklı şekillerde gerçekleştirdiği ifade edilmiştir. Makalede ayrıca, Alman Sigorta Birliği'nin riskleri sınıflandırdığı ve bu sınıflamanın sigorta şirketlerine prim belirleme süreçlerinde yardımcı olmayı amaçladığı belirtilmiştir. Ancak, bu sınıflamanın şirketler için bağlayıcı olmadığı, yalnızca bir rehberlik işlevi taşıdığı vurgulanmıştır.

Alman Sigorta Birliği, her yıl güncel verilere dayanarak bu risklerin etkilerini analiz etmekte ve sınıflamaları buna göre güncellemektedir. Söz konusu sınıflamalar; bölge, araba tipi, yıllık kat edilen kilometre, hasarsız geçen yıl sayısı, sürücünün yaşı,

⁹⁰ Thomas R. BERRY-STOLZLE and Patricia BORN "The Effect Of Regulation On Insurance Pricing: The Case Of Germany", **The Journal of Risk and Insurance** Vol.79, No 1, 2012, s.132.

⁹¹ Schwarze REIMUND and Wein THOMAS "Is the market classification of risk always efficient? Evidence from German third party motor insurance", **German Risk and Insurance Review** Vol.4, No 1, 2005, s. 181.

⁹² Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. So setzt sich der Versicherungsbeitrag für einen Pkw zusammen, 2024, www.gdv.de/themen/mobilitaet/so-setzt-sich-der-versicherungsbeitrag-fuer-einen-pkw-zusammen-11804, (22.02.2025).

mesleği gibi çeşitli faktörlere dayanmaktadır. Bu yaklaşımla, sigorta şirketlerinin farklı risk gruplarını değerlendirmesi ve sigorta primlerini buna göre düzenlemesi hedeflenmektedir.

3.3.4. Almanya’da Bonus-malus sistemi Uygulaması

Almanya'da prim belirleme sürecinde kullanılan sistemlerden biri de Bonus-Malus Sistemidir. Diğer bir adıyla Hasarsızlık İndirim Sistemi olarak bilinen bu sistem, sigortalıların geçmiş deneyimlerine dayalı olarak prim belirlemeyi amaçlamaktadır. Bu sistem kapsamında, sigortalılar hasarsız geçen dönemler için prim indirimi ile ödüllendirilirken, kazaya karışan sigortalılar ise prim artışı ile cezalandırılmaktadır.⁹³

Almanya’daki zorunlu trafik sigortasında geçmişte daha az sınıflandırma kullanılan Bonus-Malus Sistemi, günümüzde SF 0 ile SF 54 arasında değişen 54 farklı sınıfa ayrılmıştır. Yeni sigorta yaptıran sürücüler, sürücülük deneyimlerine bağlı olarak iki farklı başlangıç sınıfına yerleştirilir. Sürücülük deneyimi az olan bireyler SF 0 sınıfında başlar ve daha yüksek sigorta primi öderken, daha deneyimli ancak ilk kez sigorta yaptıran sürücüler SF 1/2 sınıfına yerleştirilir ve nispeten daha düşük prim öder. Sigortalılar, her yıl kaza yapmadan geçirdikleri süre boyunca bir üst sınıfa yükselir ve sigorta şirketi tarafından sigorta primlerinde indirim uygulanır. Uzun yıllar boyunca kaza yapmayan sürücüler, sigorta primlerinde %85'e kadar indirim alma hakkına sahip olabilir. Bununla birlikte, bir yıl içinde birden fazla kazaya karışan sürücüler, SF M olarak adlandırılan en düşük ve en riskli sınıfa düşer. Bu sınıfta yer alan sigortalılar, en yüksek sigorta primini öder ve sigorta maliyetleri önemli ölçüde artar.⁹⁴

3.3.5. Sigortasız Araç Kullanımı ve Sigorta Kapsamı Dışında Kalan Durumlarda Devreye Giren Fonlar ve Yetkili Kurumlar

Alman Zorunlu Trafik Sigortası Kanunu’nun (PflVG) 6.maddesi, sigortasız araç kullanımını genel olarak yasaklamakta, ancak belirli istisnai durumlarda sigorta

⁹³ Jean LEMAIRE, “A Comparative Analysis of Most European and Japanese Bonus-malus Systems”, **The Journal of Risk and Insurance**, Vol. 55, No 4, 1988, s. 661.

⁹⁴ Márton GYETVAI “Optimization of Bonus-Malus Systems”, (**Doctoral thesis** Corvinus University of Budapest Doctoral School of Economics, Business and Informatics,2021), s. 18.

zorunluluğundan muafiyet tanımaktadır. Bu istisnalar arasında kamuya açık olmayan özel yollar gibi belirli alanlarda sigortasız araç kullanımına izin verilmesi ve devlet kurumlarına ait bazı araçların sigorta yaptırma yükümlülüğünden muaf tutulması yer almaktadır. Bununla birlikte, sigorta zorunluluğundan muaf olan kişi veya kurumlar, sigortalı sürücülerle aynı yükümlülöklere tabi olup, meydana gelebilecek zararları tazmin etmekle sorumludur. Ayrıca, sigortasız bir aracın üçüncü kişiler tarafından kullanılmasına izin vermek de yasal olarak yasaktır.

Aynı kanunun 4. bölümü ve 30. maddesi, sigortasız araç kullanımına ilişkin cezai yaptırımları düzenlemektedir. Bu hükümlere göre, Almanya’da sigortasız bir araç kullanan sürücüler bir yıla kadar hapis cezası veya para cezası ile cezalandırılabilir. Benzer şekilde, başkasının sigortasız araç kullanmasına izin veren kişiler de aynı ceza kapsamına alınmaktadır. Ancak, sigortasız araç kullanımının dikkatsizlik sonucu gerçekleşmesi halinde cezai yaptırım daha hafif olup, altı aya kadar hapis cezası veya para cezası öngörülmektedir.

3.3.6. Alman Garanti Fonu (Tazminat Fonu)

1963 yılında sigorta şirketleri tarafından Trafik Mağdurlarına Yardım Derneği (Verkehrsofferhilfe e.V.) olarak kurulan bu kuruluş, daha sonra resmi bir kurum statüsü kazanmıştır. Günümüzde, zorunlu trafik sigortası kapsamında zarar gören kişilere tazminat ödemeleri gerçekleştirmektedir.

Zorunlu Sigorta Kanunu’nun (PflVG) 12. maddesi, Tazminat Fonu’nun (Entschädigungsfonds) hangi durumlarda devreye gireceğini düzenlemektedir. Buna göre, zorunlu trafik sigortası bulunmayan bir aracın neden olduğu zararlar, kazaya sebebiyet veren aracın tespit edilememesi veya ilgili sigorta şirketinin ödeme yapmayı reddetmesi durumlarında Garanti Fonu devreye girerek mağdur kişilere tazminat ödemektedir. Garanti Fonu, zorunlu trafik sigortasının kapsamında yer alan zararları karşılamakta olup, maddi zararları ve kişisel yaralanmalar ile ölüm durumunda tazminat ödemektedir. Zarar gören kişiye ödeme yapıldığında, tazminat alma hakkı Garanti Fonu’na devredilmektedir. Bu kapsamda, fon, mağdur tarafa ödemiş olduğu tazminatı kazaya sebebiyet veren sorumlu taraftan geri talep etme hakkına sahiptir.

Aynı yasanın üçüncü bölümünün 17. maddesi, zarar gören kişinin kazaya neden olan aracın sigorta şirketinin iflas etmesi durumunda, tazminatın İflas Fonu (Insolvenzfonds) tarafından karşılanacağını öngörmektedir. Ancak İflas Fonu'nun ödeme yapabilmesi için bazı şartların sağlanması gerekmektedir. Öncelikle, kazaya sebebiyet veren aracın Almanya'da veya Avrupa Birliği'ne üye bir ülkede kayıtlı olması gerekmektedir. Ayrıca, ilgili sigorta şirketinin resmî olarak iflas sürecine girmiş olması ve bu durumun yetkili otoriteler tarafından tescil edilmesi zorunludur. İflas Fonu, yasalarla belirlenen teminat tutarı çerçevesinde tazminat ödemekte olup, ödeme sürecini en geç üç ay içinde tamamlamakla yükümlüdür.

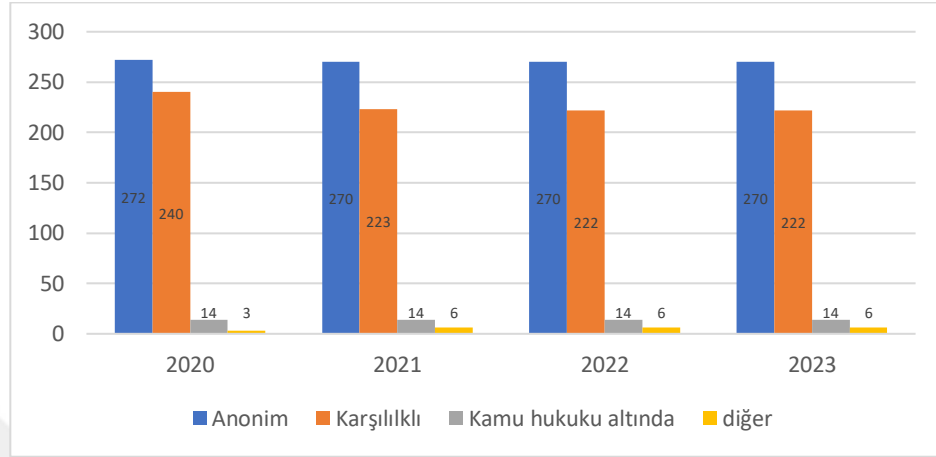
Bu kurumlar ve fonların yönetimi ile finansmanı Zorunlu Sigorta Kanunu'nun 23. maddesinde düzenlenmiştir. İlgili düzenlemeye göre, bu fonlar belirlenen bir kurum tarafından yürütülmekte olup, söz konusu kurum Almanya Adalet Bakanlığı'nın denetimine tabidir. Kurumun nasıl faaliyet göstereceği, hangi kurallar çerçevesinde işleyeceği ve görevlerini nasıl yerine getireceği, devlet tarafından çıkarılacak bir yönetmelikle belirlenmektedir.

Söz konusu kurumun finansmanı ise Almanya'da zorunlu trafik sigortası yapmaya yetkili sigorta şirketleri ile sigortasız araç sahipleri tarafından sağlanmaktadır. Bu kapsamda, ilgili taraflar belirlenen ölçüde finansal katkıda bulunmakla yükümlüdür.

3.3.7. Almanya'da Zorunlu Trafik Sigortasının Güncel Durumu

Almanya'da sigorta şirketleri, anonim şirketler, karşılıklı sigorta şirketleri ve kamu hukuku altında faaliyet gösteren sigorta şirketleri olarak farklı kategorilere ayrılmaktadır. Sigorta sektöründe anonim şirketlerin çoğunluğu oluşturmasının temel nedeni, anonim şirketlerin sigorta sektöründeki organizasyonel ve sermaye gereksinimlerini karşılamak için daha uygun bir yapı sunmasıdır. Almanya'da, bir sigorta şirketinin hayat ve sağlık sigortasını, mal ve kaza sigortasıyla aynı çatı altında yürütmesi yasaklanmıştır. Bu düzenleme, finansal dengenin korunmasını sağlamak amacıyla getirilmiş olup, şirketlerin farklı sigorta türlerini sunabilmesi için holding yapıları

oluşturulmuş ve bu yapılar altında farklı sigorta türleri birbirinden bağımsız şirketlerde faaliyet göstermektedir.⁹⁵



Grafik 10. 2020-2023 Yıllarına Ait Almanya'daki Sigorta Şirketlerinin Sayısı

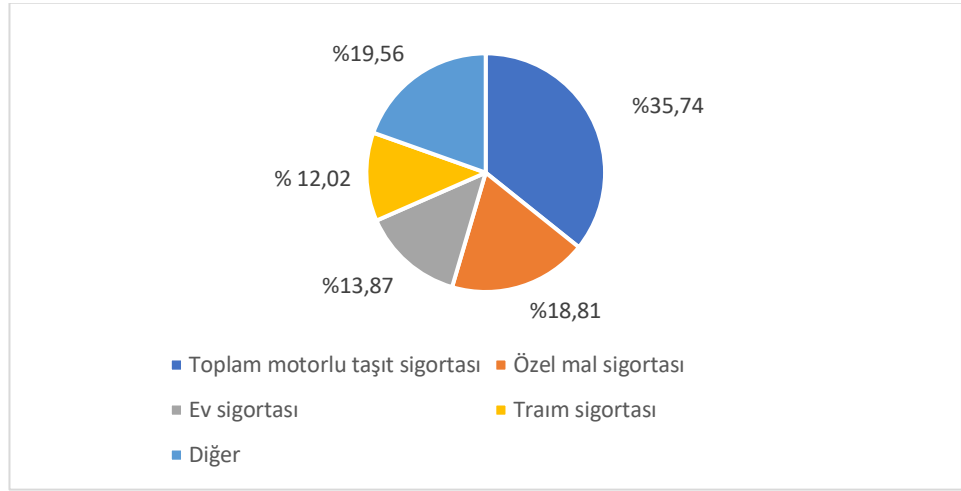
Kaynak: German Insurance Association (GDV), İstatistikler 2023

<https://www.gdv.de/gdv/statistik/jahresmedienkonferenz-zahlen-und-daten> , (02.01.2025).

Grafik 10'da, 2020-2023 yılları arasında Almanya'daki sigorta şirketlerinin türlerine ilişkin dağılım gösterilmektedir. Grafik incelendiğinde, anonim şirketlerin sayısal olarak en büyük grubu oluşturduğu, bunu karşılıklı şirketlerin takip ettiği görülmektedir. Sigorta şirketlerinin sayısında genel olarak önemli bir değişiklik gözlenmezken, anonim şirketlerin 2020 yılından itibaren azalma eğilimi gösterdiği, ancak sonraki yıllarda bu sayının istikrar kazandığı tespit edilmiştir.

Almanya'da motor sigortası, mal ve kaza sigortası branşındaki en önemli sigortalardan biri olup, zorunlu trafik sigortasının yasal bir yükümlülük olması nedeniyle bu branş içinde önemli bir paya sahiptir. Grafik 11 incelendiğinde, Alman mal ve kaza sigortası branşında toplanan primlerin sigorta türlerine göre dağılımında motorlu taşıt sigortasının %35'lik bir paya sahip olduğu ve diğer sigorta türlerine kıyasla en büyük oranı oluşturduğu görülmektedir.

⁹⁵ Raimond MAURER and Barbara SOMOVA, "German Insurance Industry: Market Overview and Trends", **Working Paper Series: Finance & Accounting**, Förderverein für die Versicherungswissenschaft Frankfurt and DBV-Winterthur Insurance No 156, 2005, s.4.



Grafik 11. 2023 Yılına Ait Mal ve Kaza Sigortası Sınıflarındaki Yazılan Primler.

Kaynak: German Insurance Association (GDV), İstatistikler 2023, <https://www.gdv.de/gdv/statistik/jahresmedienkonferenz-zahlen-und-daten> , (02.05.2025).

Tablo 16, 2019-2024 yılları arasında Almanya'daki zorunlu trafik sigortasının prim hacmi, sigortalı poliçe sayısı ve ortalama poliçe fiyatlarındaki değişimini göstermektedir. Veriler incelendiğinde, sigorta şirketleri tarafından yazılan prim hacminin 2019 yılında 16,77 milyar Euro iken, 2024 yılında 19,5 milyar Euro'ya yükseldiği görülmektedir. 2022 yılına kadar göreceli olarak durağan bir seyir izleyen prim hacmi, 2023 yılında %4,5 oranında bir artışla 17,72 milyar Euro'ya, 2024 yılında ise %10 civarında bir artışla 19,5 milyar Euro'ya ulaşmıştır.

Ortalama poliçe fiyatları açısından değerlendirildiğinde, 2019-2022 yılları arasında kademeli bir düşüş yaşandığı, ancak 2023 ve özellikle 2024 yıllarında fiyatların yükselişe geçtiği tespit edilmiştir. Alman Sigorta Birliği'nin raporlarına göre, son yıllarda yedek parça fiyatlarında önemli bir artış yaşanmış olup, bu durumun sigorta sektörüne doğrudan maliyet yükü getirdiği belirtilmektedir. Bu artışın temel nedeni, yedek parçaların otomobil üreticileri tarafından sağlanması ve bu alanda serbest rekabetin neredeyse bulunmamasıdır. Bu durum, sigorta şirketleri açısından onarım maliyetlerini artırarak prim fiyatlarının yükselmesine neden olmaktadır.

Tablo 15: Almanya’da Zorunlu Trafik Sigortasının Yazılan Primleri ve Ortalama Poliçe Fiyatları

Yıl	Prim (milyon Euro)	Sigorta Poliçesi(milyon)	Ortalama Poliçe Fiyatı
2019	16 770	66,1	253.71
2020	16 964	67,7	250.58
2021	17 047	69	247.06
2022	16 955	69,5	244.53
2023	17 718	70,4	251.68
2024	19 500	71,1	273,11

Kaynak: German Insurance Association (GDV), İstatistikler, 2024
<https://www.gdv.de/gdv/statistik/statistiken-zur-deutschen-versicherungswirtschaft-uebersicht>
(05.01.2025).

Tablo 17 , 2019-2024 yılları arasındaki Almanya’daki zorunlu trafik sigortasına ilişkin temel göstergeleri içermektedir. Sigorta şirketi sayısında istikrarlı bir artış gözlemlenmekte olup, 2019 yılında 89 olan şirket sayısı 2024 yılında 95’e yükselmiştir. Bu durum, sektörde faaliyet gösteren şirketlerin sayısının zamanla arttığını ve sigorta piyasasının genişlediğini göstermektedir. Prim gelirleri yıllar içinde genel olarak artış eğilimi sergileyerek 2019’da 16,770 milyon Euro seviyesindeyken, 2024 yılında 19,500 milyon Euro’ya ulaşmıştır. Benzer şekilde, ödenen tazminat tutarı da artış göstermiş olup, 2019’da 15,008 milyon Euro iken 2024 yılında 17,200 milyon Euro’ya yükselmiştir. Bu durum, sigorta şirketlerinin üstlendiği mali yükümlülüklerin zamanla arttığını ortaya koymaktadır.

Hasar oranı, 2020 yılında en düşük seviyesine gerileyerek %79,4 olarak kaydedilmiş, ancak sonraki yıllarda dalgalı bir seyir izleyerek 2023 yılında %92,4 ile en yüksek seviyeye ulaşmış ve 2024 yılında %88,2’ye gerilemiştir. Bileşik oran açısından değerlendirildiğinde, 2019-2022 yılları arasında sigorta şirketlerinin mali açıdan dengeli bir performans sergilediği, ancak 2023 yılında bileşik oranın %101,5 seviyesine yükselmesiyle sektörde zarar edildiği görülmektedir. 2024 yılında ise bileşik oranın %100

seviyesine gerileyerek sektörün finansal dengesini yeniden sağlamaya çalıştığı anlaşılmaktadır.

Son yıllarda sigorta şirketlerinin zarar etmesinin temel nedenleri arasında yedek parça maliyetlerindeki artış ve otomobil atölyelerinde işçilik ücretlerinin yükselmesi yer almaktadır. Alman Sigorta Kurumu tarafından yapılan araştırmalara göre, yedek parça fiyatları %6'nın üzerinde artış göstermiş olup, 2023 yılında otomobil atölyelerinde işçilik maliyetleri saat başına 188 Euro gibi rekor bir seviyeye ulaşmıştır. Bu gelişmeler, sigorta şirketlerinin hasar tazminat ödemelerindeki maliyetlerini artırarak sektörün kârlılığını olumsuz etkilemiştir.

Tablo 16: 2019-2024 Yıllara Ait Alman Zorunlu Trafik Sigortasının Prim Geliri, Tazminat Ödemeleri ve Hasar, Bileşik Oranları

Yıl	Sigorta Şirketi Sayısı	Prim Geliri (milyon Euro)	Ödenen Tazminat(milyon Euro)	Hasar Oranı	Bileşik Oranı
2019	89	16 770	15 008	89,9	97,3
2020	91	16 964	13 396	79,4	91,8
2021	92	17 047	13 573	79,9	88,3
2022	92	16 995	14 918	88,4	96,5
2023	94	17 718	16 162	92,4	101,5
2024	95	19 500	17 200	88,2	100

Kaynak: German Insurance Association (GDV), İstatistikler, 2024 <https://www.gdv.de/gdv/statistik/statistiken-zur-deutschen-versicherungswirtschaft-uebersicht> , (05.01.2025).

3.4. Fransa'da Zorunlu Trafik Sigortası Uygulaması

3.4.1. Fransa Zorunlu Trafik Sigortasının Hukuki Çerçevesi

Fransa'da sigorta ile ilgili tüm yasal düzenlemeleri kapsayan Sigorta Kanunu (Code des Assurances) yürürlüktedir. 1966 yılında yürürlüğe giren bu kanun, daha önce sigortacılıkla ilgili mevcut tüm yasa ve yönetmelikleri bir araya getirerek tek bir çatı

altında toplamıştır. Kanun, zaman içerisinde çeşitli düzenlemelerle güncellenmiştir.⁹⁶ Sigorta Kanunu'nun ikinci bölümü, zorunlu trafik sigortasıyla ilgili düzenlemeleri içermektedir.

Ayrıca, Fransız Trafik Kanunu (Code de la Route) da zorunlu trafik sigortasına ilişkin düzenlemeler içermektedir. Bununla birlikte, Fransa, Avrupa Birliği üyesi olması nedeniyle zorunlu trafik sigortasına ilişkin Avrupa Birliği direktiflerine uyum sağlamak zorundadır. Bu doğrultuda, ulusal mevzuat, Avrupa hukuku ile uyumlu olacak şekilde düzenlenmiştir.

Fransa Sigorta Kanunu'nun (Code des Assurances) ikinci bölümü ve L.211 maddesine göre, ülkedeki tüm gerçek ve tüzel kişilerin, trafiğe çıkmadan önce üçüncü şahıslara verilebilecek maddi ve bedensel zararları karşılayan bir sigorta poliçesi yaptırmaları gerekmektedir. Aynı madde uyarınca, bu sigorta poliçelerinin yalnızca yetkilendirilmiş sigorta şirketleri tarafından sağlanabileceği hükme bağlanmıştır.

3.4.2. Sigorta Kapsamı ve Teminatları

Sigorta Kanunu'nun L.211 maddesinin 1. fıkrasında, zorunlu trafik sigortasının kapsamı detaylandırılmış olup, üçüncü şahıslara verilen maddi zararlar, bedensel yaralanmalar ve ölüm gibi zararların sigorta teminatı kapsamında olduğu belirtilmiştir. Ayrıca, aracın gözetimini veya kullanımını üstlenen kişilerin, yetkili olup olmadığına bakılmaksızın, sigorta kapsamında değerlendirildiği ifade edilmiştir. Bununla birlikte, sigorta sözleşmeleri, aracın sigortaya konu yolcularının hukuki sorumluluğunu da içermekte olup, sürücünün aile bireyleri ile onaylı bir motorlu kara taşıtı sürücü eğitim kurumunda eğitim veya sınav sürecinde bulunan öğrenciler de üçüncü şahıs olarak kabul edilmekte ve sigorta kapsamına dahil edilmektedir. Ancak, araç tamiri, satışı ve denetimi ile ilgili meslek erbabı bu kapsam dışında tutulmaktadır.

Fransa'da sigortalının alkollü veya uyuşturucu madde etkisi altında araç kullanması nedeniyle sigorta teminatının kaldırılmasını öngören düzenlemeler geçersizdir. Bu doğrultuda, Sigorta Kanunu'nun L.211 maddesinin 6. fıkrası uyarınca, sigortalı alkollü veya uyuşturucu madde etkisi altında olsa ve bir kazaya sebebiyet verse

⁹⁶ Bertrand VENARD, "L'histoire du marché de l'assurance en France", *Assurances et gestion des risques*, Vol. 8, No 1-2, 2013. s.87.

bile, sigorta şirketi üçüncü tarafların zararlarını ödemekle yükümlüdür. Ancak, sigorta şirketi, ödediği tazminatı daha sonra kazaya sebebiyet veren sigortalıya rücu etme hakkına sahiptir.

Sigorta Kanunu'nun L.211 maddesinin 4. fıkrasında, zorunlu trafik sigortasının coğrafi kapsamı, Fransa sınırları dışında Avrupa Birliği'ne üye tüm ülkeleri kapsamaktadır. Ayrıca sigorta kapsamına üçüncü ülkeler de dahildir. Bunlar, Avrupa Birliği üyesi devletlerin ulusal sigorta bürolarının tazminat ödemelerini garanti altına aldığı üçüncü ülkelerdir.

Zorunlu trafik sigortası, üçüncü şahıslara verilen maddi ve bedensel zararları karşılayan temel bir sigorta türüdür. Buna ek olarak, Fransa'da iki farklı sigorta türü daha vardır. Birincisi, genişletilmiş üçüncü şahıs sigortası(Tiers étendu) olup, zorunlu trafik sigortasının kapsadığı teminatlara ek olarak, araç hırsızlığı, yangın ve cam kırılması gibi ek teminatlar içerir. İkinci sigorta türü ise tam kapsamlı sigorta (Tous risques) olup, sürücünün kendi aracındaki hasarları da kapsayan bir poliçedir. Bununla birlikte, temel sigorta kapsamında yer almayan riskler, ek teminatlar ekleyerek sigortalı kişi tarafından güvence altına alınabilir örneğin hukuk koruma veya acil yardım gibi teminatlar da bu ek teminatlardan biridir.⁹⁷

3.4.3. Prim Hesaplama ve Fiyatlandırma Mekanizması

1986 yılında zorunlu trafik sigortası fiyatlarının serbest bırakılmasıyla birlikte, Fransa'da sigorta şirketlerine bu tür sigortaların fiyatlarını kendileri belirleme yetkisi verildi.⁹⁸

Sigorta şirketleri, primlerini belirlerken aktüeryal hesaplamalarına ve çok sayıda değişkene dayalı olarak fiyatlandırır. Bu faktörler arasında sürücünün yaşı, genç sürücüler için genellikle daha yüksek primlerin uygulanması, deneyim seviyesi, sigortalının coğrafi konumu gibi unsurlar bulunmaktadır. Ayrıca, primlerin belirlenmesinde aracın tipi, motor gücü, markası, özel veya profesyonel kullanım amacı

⁹⁷ Didier RICHAUDEAU, “Le Marché De L'assurance Automobile En France”, **Assurances** Vol.66, No.3, 1998, s.433.

⁹⁸ Boban TOMESKİ, “Development of Motor Third Party Liability Insurance Market in Terms of Changing Regulation”, **Procedia - Social and Behavioral Sciences**, No 44, 2012, s. 203.

ve koruyucu ekipmanların varlığı gibi faktörler etkili olabilir. Bununla birlikte, sigorta şirketleri, sigortalının sigorta geçmişi, aracın yaşadığı yerin güvenlik durumu ve önceki trafik kazalarının sıklığı gibi ek risk faktörlerini dikkate alarak sigorta fiyatlarını belirlemektedir.⁹⁹ Bu unsurların bir araya gelmesi, her birey ve araç için özel fiyatlandırma yapılmasını sağlar. Fiyatlandırmayı doğrudan etkileyen önemli bir faktör, sigorta kapsamıdır. Ek teminatların poliçeye dahil edilmesi durumunda, sigorta primi genellikle artar ve bu artış, ek teminatların sağladığı genişletilmiş güvence ile orantılıdır.

3.4.4. Fransa’da Bonus-Malus Sistemi Uygulaması

Fransa’da uygulanan bonus-malus sistemi, diğer ülkelerden farklı olarak kademeli seviyeler yerine doğrudan oranlara dayalı bir yapı sunmaktadır. Sigortalılar, her hasarsız yıl için %5 oranında prim indirimi (bonus) elde ederken, bildirilen her hasar için prim %25 oranında artırılmaktadır (malus). Hasarın tekrarlanması durumunda, artış bir önceki prim seviyesine uygulanarak hesaplanmaktadır.¹⁰⁰ Örneğin, başlangıç primi 150 euro olan bir sürücü, ilk yıl hasarsız geçirdiğinde primi %5 oranında düşerek 142,5 euro olur. Ancak, ilk yıl bir hasar bildirimi yaparsa prim %25 artarak 187,5 euroya yükselir. Eğer ikinci yıl da hasar bildirirse, bu kez 187,5 euro üzerinden %25 artış uygulanarak 234 euroya çıkmaktadır.

Bu sistemin önemli bir özelliği, sigortalının iki yıl boyunca herhangi bir hasar bildirmemesi durumunda primin başlangıç seviyesine geri dönmesine izin vermesidir, yani 150 euroya geri dönmesine imkân tanınmasıdır. Ayrıca her iki tarafın da kusurlu olduğu bir olayda malus oranı %12,5 olarak hesaplanır. Bunun yanı sıra, prim artışlarının belirli bir üst sınırı bulunmaktadır, böylece sigortalıların primlerinin aşırı yükselmesi engellenmektedir.¹⁰¹

Fransa’da 28 Şubat 1958 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanan 58-208 sayılı Zorunlu Trafik Sigortası Yasası uyarınca, Merkezi Fiyatlandırma Ofisi (Bureau Central

⁹⁹ Alexandre MORNET and Patrick LEVEILLARD, “Comment Répondre Aux Évolutions Techniques Et Réglementaires De La Tarification En Assurance Automobile?”, *Bulletin Français D’actuariat*, Vol. 15, No. 29, 2015, s.76.

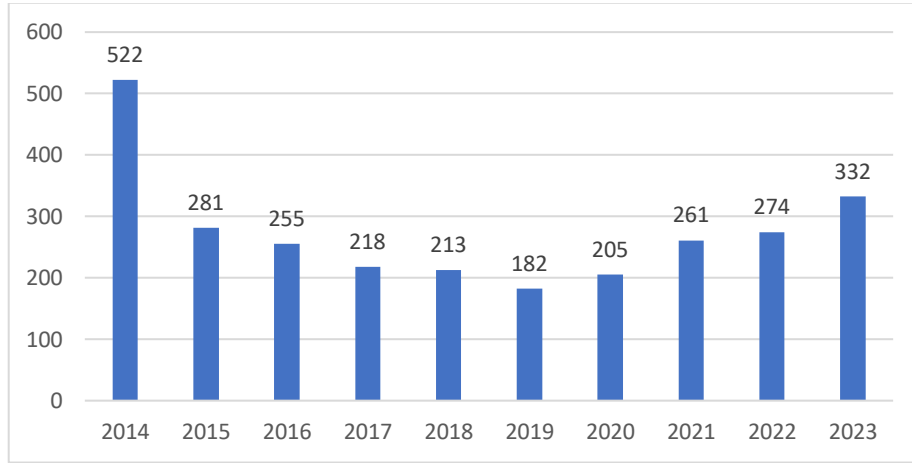
¹⁰⁰ LEMAIRE a.g.e., s.669.

¹⁰¹ Sandra PITREBOIS and Michel DENUIT et al. “An actuarial analysis of the French bonus-malus system”, *Scandinavian Actuarial Journal*, No 5, 2006, s. 248.

de Tarification - BCT) kurulmuştur.¹⁰² Bu kurum, sigorta şirketleri tarafından sigorta sözleşmesi yapılması reddedilen kişilere yardımcı olmak için bir düzenleyici kurumdur. Sigorta yaptırmak isteyen ancak sigorta şirketi tarafından herhangi bir nedenle reddedilen kişiler, resmi ret kararının ardından 15 gün içinde BCT'ye başvurabilirler. Başvuruda bulunan kişinin sigortalı olmasını sağlamak için BCT belirli bir prim tarifesi belirler. Sigorta şirketleri, BCT tarafından belirlenen bu tarifeye uymak zorundadır, aksi takdirde faaliyet izinleri iptal edilebilir. Bu düzenleme, tüm motorlu taşıtların zorunlu trafik sigortası kapsamında sigortalanmasını sağlamak amacıyla devletin müdahil olduğu bir mekanizmayı temsil etmektedir.

BCT'ye yapılan başvuruların sayısı yıllar içinde değişiklik göstermektedir. Grafik 12'de, BCT tarafından sigorta şirketleri tarafından reddedilen araçlar için alınan kararların yıllara göre dağılımı gösterilmektedir. Verilere göre, BCT'ye yapılan başvurular dalgalı bir seyir izlemekte olup, son yıllarda artış eğilimi göstermektedir. Bununla birlikte, başvuruda bulunan her sigortalı için olumlu bir karar verilmemektedir. Örneğin, 2023 yılında toplam 576 başvuru yapılmış, ancak yalnızca 332 başvuru için sigorta yaptırılması yönünde karar alınmıştır. Geri kalan başvuruların bir kısmı prosedür eksiklikleri nedeniyle reddedilmiş, diğer bir kısmı ise eksik belgeler nedeniyle inceleme sürecinde beklemektedir. Bu durum, BCT'nin başvurulara ilişkin değerlendirme sürecinde belirli kriterler ve prosedürler doğrultusunda hareket ettiğini göstermektedir.

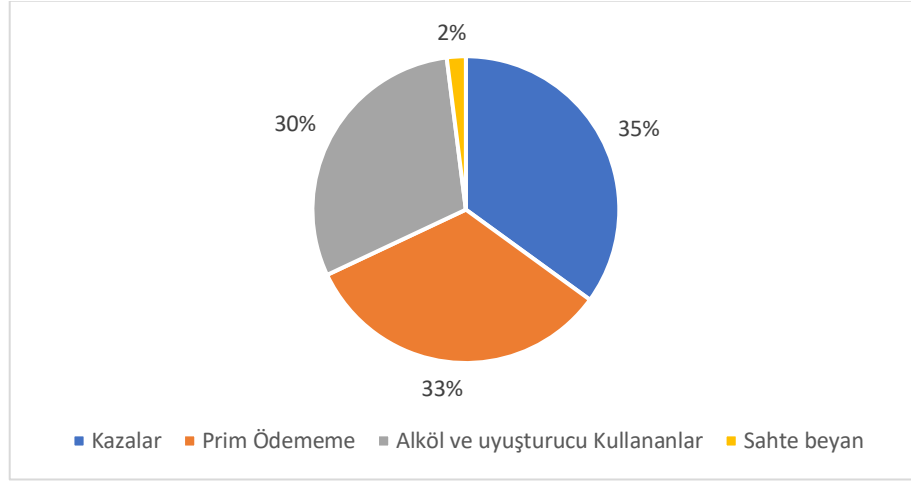
¹⁰² Journal Officiel de la République Française, Loi n° 58-208 du 27 février 1958 instituant une obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteur. 28 February 1958, <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000878373> (01.03.2025).



Grafik 12. BTC'nın 2014-2023 Yıllar Arasında Red Edilen Araçlar için Alan Karar Sayısı

Kaynak: BTC, Faaliyet Raporu 2023, <https://www.bureaucentraldetarification.fr/rapport-dactivite/>, (10.01.2024).

Sigorta şirketlerinin poliçe düzenlemeyi reddetme nedenleri çeşitli faktörlere dayanmaktadır. Grafik 13, 2023 yılında sigorta şirketlerinin red etme nedenlerini göstermektedir. Sürücünün geçmiş kaza kayıtları, sigorta şirketleri tarafından poliçe düzenlemenin en yaygın nedenidir. Sigorta şirketleri, daha önce yüksek risk grubunda değerlendirilen ve sık kaza yapmış sürücüleri sigortalanmaya uygun görmemektedir. Bu, sigortayı reddetme nedenlerinin %35'ni oluşturuyor. İkinci sırada, sigorta primini ödememe yer almakta olup, toplam reddetme nedenlerinin %33'ünü oluşturmaktadır. Üçüncü sırada, alkol veya uyuşturucu kullanımından kaynaklanan retler yer almaktadır. 2023 yılında bu oran %30 olarak tespit edilmiştir. 2022 yılında ise bu oran %51 seviyesindeydi, yani son bir yılda alkol ve uyuşturucu madde kullanımına bağlı reddedilme oranlarında düşüş gözlemlenmiştir. Son olarak, toplamın %2'si yanlış beyan nedeniyle yapılan retler. Sürücüler, sigorta başvurusu sırasında araç kullanımı, sürüş geçmişi, kaza kayıtları veya ehliyet durumu gibi konularda sigorta poliçesinin reddedilmesine neden olabilir.



Grafik 13. 2023 Yılında Sigorta Şirketleri Tarafından Polİçe Reddedilme Nedenleri

Kaynak: BTC, Faaliyet Raporu 2023, <https://www.bureaucentraldetarification.fr/rapport-dactivite/> , (10.01.2025).

BTC'nın 2023 yılına ait faaliyet raporuna göre 2023 yılında BCT'ye başvuranların büyük bir kısmını 18-25 yaş aralığındaki sürücüler oluşturmaktadır. 2022 yılında BCT'ye yapılan başvuruların %52,8'i, yani yarısından fazlası bu yaş grubundaki sürücülerden gelmiştir. 2023 yılında ise bu oran %42,2 olarak gerçekleşmiştir.

Bu veriler, genç sürücülerin riskli olduğunu ve sigorta şirketlerinin genç sürücülere sigorta yapmak istemediğini göstermektedir. Bununla birlikte, BCT başvurularının yaş ilerledikçe, özellikle 50 yaşa yaklaştıkça azaldığı görülmektedir. BCT, sigorta şirketleri tarafından reddedilen sürücüler için belirli bir sigorta primi belirlemekte ve ilgili sigorta şirketinin bu tarifeyi uygulamasını zorunlu kılmaktadır. Böylece, sigortalanamayan sürücülerin zorunlu trafik sigortasına erişimi sağlanmakta ve sigorta sistemine dahil edilmeleri amaçlanmaktadır.

3.4.5. Fransa'da Sigortasız Araç Kullanma

Fransa'da zorunlu trafik sigortası, Sigorta Kanunu'nun L.211-1 maddesi uyarınca zorunlu kılınmıştır ve trafiğe çıkacak tüm motorlu araçların bu sigortayı yaptırmaları gerekmektedir. Karayolu Kanunu'nun L.324-2 maddesi, bu yükümlülüğe

aykırı hareket edenler için yaptırımlar içermektedir. Söz konusu madde, zorunlu trafik sigortası olmaksızın araç kullanan kişilere 3.750 Euro idari para cezasına tabi tutmaktadır. Bunun yanı sıra mahkeme tarafından ek cezalar da uygulanabilir. Kamu yararına çalışma, en fazla üç yıl süreyle sürücü belgesinin askıya alınması, sürücü belgesinin iptali ve üç yıl boyunca yeni bir sürücü belgesi alma yasağı dahil olmak üzere cezalar vardır.

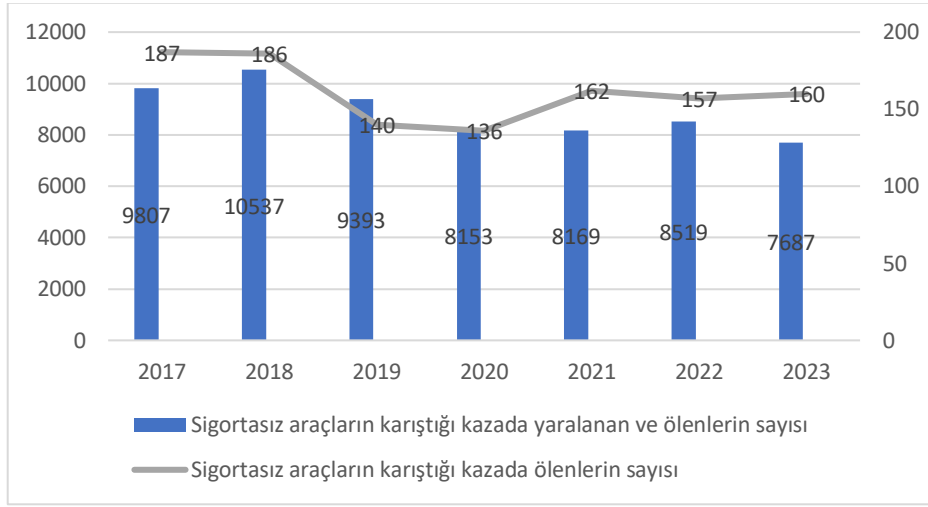
Ek olarak, Sigorta Kanunu'nun L.211-27 maddesi uyarınca, sigortasız araç kullanımı nedeniyle kesilen para cezaları %50 oranında artırılır ve bu ek para Garanti Fonu'na (Fonds de Garantie) gönderilir. Bu düzenleme, sigortasız araç kullanımından kaynaklanan zararların tazmini için oluşturulan fonun finansmanını sağlamaya yöneliktir.

Fransa'da cezai yaptırımlara rağmen, sigortasız olarak trafiğe çıkan araçlar var. Bu tür araçların üçüncü kişilere zarar vermesi durumunda, Zorunlu Sigortalar Garanti Fonu (FGAO) sorumludur. 1951 yılında kurulan bu fon, sigortasız araçların ve kimliği belirsiz araçların zararlarının karşılanmasını sağlamak için kuruldu. FGAO, sigorta güvencesi bulunmayan durumlarda mağdurların korunmasını garanti eder.¹⁰³

FGAO, devlet tarafından yönetilen ve katkı oranları devlet tarafından belirlenen bir kurum olmakla birlikte, finansal olarak bağımsız bir kurumdur. 2023 yılı faaliyet raporuna göre, zorunlu trafik sigortası poliçelerinden sağlanan katkılar fonun toplam gelirinin büyük bir kısmını oluştururken, finansal yatırımlardan elde edilen getiriler de önemli bir gelir kaynağı olmuştur.

Sigortasız araç kullanımı, Fransa'daki sigorta sektörü açısından önemli bir yapısal sorun oluşturmaktadır ve FGAO bu sorunla mücadelede merkezi bir rol oynamaktadır. Sigortasız sürücülerin sayısının artması, üçüncü şahıslara verilen zararların kapsamını ve ciddiyetini artırıyor.

¹⁰³ Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de Dommages, Baromètre De La Non-Assurance Routière 2023 https://www.fondsdegarantie.fr/wp-content/uploads/2024/08/2023_Barometre_NNAssurance-VF2_compressed.pdf , (03.03.2025).

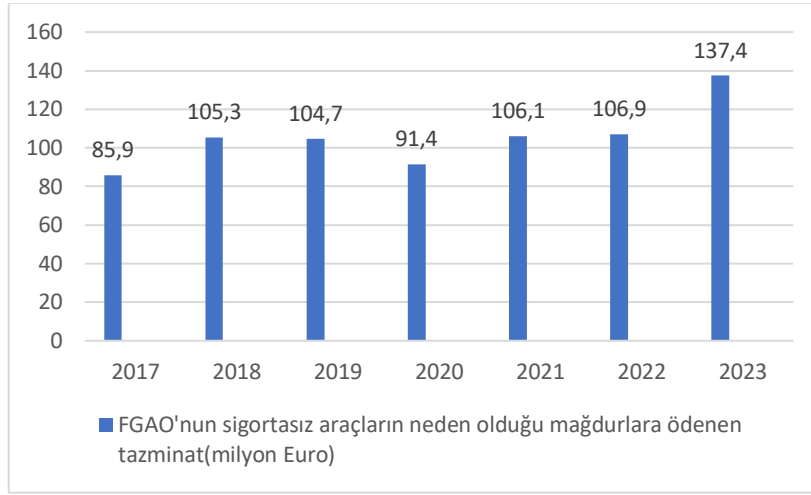


Grafik 14. Fransa'da Sigortasız Araçların Neden Olduğu Trafik Kazaları: Mağdur Sayısındaki Değişim (2017-2023)

Kaynak: FGAO, Baromètre de la Non-Assurance Routière 2023, <https://www.fondsdegarantie.fr/livrets-et-publications/> , (15.01.2025).

Grafik 14, 2017'den 2023'e kadar Fransa'da sigortasız araçların neden olduğu trafik kazalarında mağdur olan kişi sayısının yıllara göre dağılımını göstermektedir. Bu dönemde, sigortasız araçların karıştığı kazalardan etkilenen kişi sayısının en yüksek olduğu yıl 2018'dir. Ancak 2019 yılında bu sayı önemli ölçüde düşmüştür. 2019 yılında sigortalı araçların merkezi bir veri tabanına (FVA) kaydedilmesiyle birlikte sigorta kontrollerinin sıkılaştırılması bu düşüşe neden olabilir. Pandemi (2020-2021) sırasında trafik yoğunluğu azaldı ve mağdur sayısında daha fazla düşüş oldu.

Son yıllarda ise sigortasız araçların sebep olduğu kazalarda zarar gören mağdur sayısında genel bir azalma eğilimi gözlemlenirken, canın kaybedenlerin oranlarında artış görülmektedir. Bu, sigortasız araçların neden olduğu kazaların daha sık ve daha ölümcül hale geldiğini göstermektedir. Hayatını kaybedenlerin sayılarındaki değişim de benzer bir seyir izlemiş olup, pandemi sırasında azalmış ancak son yıllarda tekrar yükselme eğilimi göstermiştir. Bu sonuçlar, sigortasız araç kullanımının trafik güvenliği üzerindeki etkisinin devam ettiğini göstermektedir. Bu nedenle, bu konuda daha sıkı önlemler alınması gerekmektedir.



Grafik 15. Fransa'da Sigortasız Araç Kazalarına Bağlı Olarak Mağdurlara Ödenen Tazminatlar (2017-2023)

Kaynak: FGAO, Baromètre de la Non-Assurance Routière 2023

<https://www.fondsdegarantie.fr/livrets-et-publications/> , (15.01.2025).

Her yıl, FGAO, sigortasız araçların neden olduğu mağduriyetler için milyonlarca Euro ödeme yapmaktadır. FGAO tarafından yıllar boyunca ödenen tazminat miktarlarının değişimi Grafik 15'te gösterilmektedir. Bu veriler, ödenen tazminat miktarının yıllık bazda sürekli bir artış trendine sahip olduğunu göstermektedir.

Son altı yıl içinde tazminat miktarında yaklaşık %60'lık bir artış kaydedildi. Özellikle 2023 yılında tazminat ödemelerinde önemli bir artış yaşandı ve önceki yıla göre %28 oranında arttı. Bu önemli artış, sigortasız araçların neden olduğu kazaların etkisinin giderek arttığını ve bu durumun hem ekonomik hem de bireysel açıdan önemli sonuçlar doğurduğunu göstermektedir.

Garanti Fon, her yıl "Sigortasızlık Barometresi" olarak bilinen bir araştırmayı yürütmekte ve yayınlamaktadır. Bu araştırma, sigortasız araç kullanımına karşı mücadele etmek ve bu sorunun boyutlarını analiz etmek için kullanılmaktadır. Bu rapor, sigortasız araç kullanan sürücülerin profilini kapsamlı bir şekilde inceler ve sigortasız araç kullanımının hangi bölgelerde, yaş gruplarında ve araç türlerinde daha yaygın olduğunu belirler.

2023 yılında yapılan bir araştırma raporuna göre, sigortasız araçların %77'si binek araçlardı. %7 ile elektrikli scooter ve diğer kişisel ulaşım araçları bunu takip ediyor. Bölgesel dağılım açısından incelendiğinde, sigortasız araç kullanımının en yüksek olduğu bölge Seine-Saint-Denis olup, bunu Paris ve çevresindeki şehirler takip etmektedir.

Sigortasız sürücülerin yaş gruplarına göre dağılımı incelendiğinde, en fazla sigortasız araç kullanan kesimin %28 oran ile 25-34 yaş arasındaki sürücüler olduğu tespit edilmiştir. Bunu, %27 oran ile 18-24 yaş arası sürücüler izlemektedir. Bu bulgular, genç sürücülerin sigortasız araç kullanma oranlarının daha yüksek olduğunu ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, sigortasız sürücülerin %79'unu erkekler, %21'ini kadınlar oluşturmaktadır.

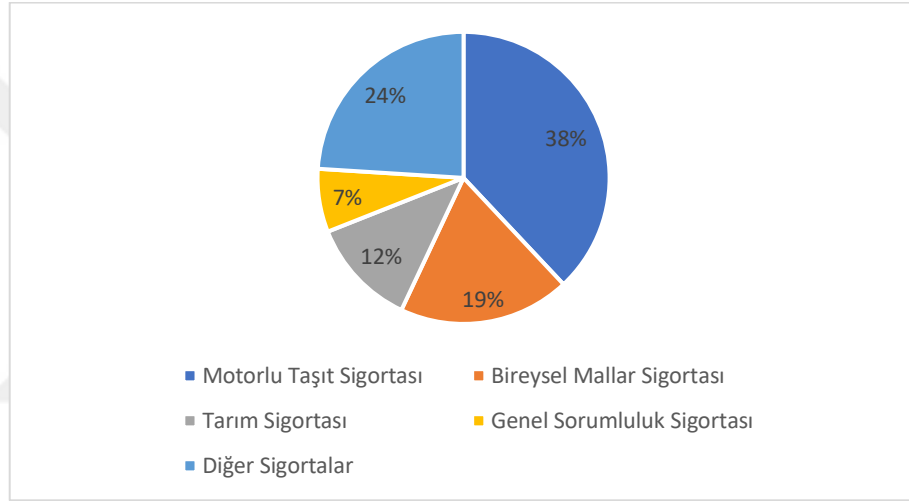
Bunun yanı sıra, sigortalı sürücülere kıyasla sigortasız sürücülerin trafik suçu işleme oranları önemli ölçüde daha yüksektir. Örneğin, geçerli ehliyeti olmadan araç kullananların %36'sı sigortasız sürücülerden oluşurken, sigortalı sürücülerin sadece %3'ü bu orandaydı. Benzer şekilde, uyuşturucu etkisi altında araç kullananların %25'i sigortasız sürücüler iken, sigortalı sürücülerin bu oranı çok düşüktür.

Bu raporların bir sonucu olarak, FGAO, sigortasız araç kullanımını azaltmak için farkındalık kampanyaları yürütmektedir. Örneğin, genç sürücülerin sigortasız araç kullanma oranının en yüksek olduğu 2023 yılında bir kampanya başlatıldı. Bu amaçla, sigortasız araç kullanımının risklerini spor bahisleriyle karşılaştıran bir reklam filmi hazırlandı ve sosyal medya platformlarında yayınlandı. Ancak, bütün bu önlemlere rağmen sigortasız araç kullanımı Fransa'da önemli bir sorun olmaya devam etmektedir. Bu durum, sigortasız araç kullanımına karşı daha etkin politikalar geliştirilmesi ve denetim mekanizmalarının güçlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

3.4.6. Fransa'da Zorunlu Trafik Sigortasının Güncel Durumu

Otomobil sigortası Fransa'da hayat dışı sigorta branşı içerisinde önemli bir paya sahiptir. Fransız Sigorta Federasyonu'nun 2023 yılındaki faaliyet raporuna göre, aynı yıl hayat dışı sigorta branşında toplam 70,5 milyar Euro tutarında prim toplanmıştır.

Grafik 16, bu primlerin sigorta türlerine göre dağılımına ilişkin bir gösterge sunmaktadır. Fransa sigorta piyasasında otomobil sigortasının önemli bir rol oynadığını gösteren bulgular, %38'lik bir payla otomobil sigortasının en büyük paya sahip olduğunu göstermektedir. Otomobil sigortasını, bireysel mallar sigortası (konut sigortası), genel sorumluluk sigortası ve diğer sigorta türleri takip etmektedir. Bu dağılım, hayat dışı sigorta sektörünün farklı bölümlerinin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir ve sigorta piyasasının nasıl işlediğini anlamak için önemli bir gösterge sunmaktadır.



Grafik 16. Fransa’da Mal ve Kaza Sigorta Primlerinin 2023 Yılı Dağılımı

Kaynak: FFA, Faaliyet raporu 2023, <https://www.franceassureurs.fr/communiqués-de-presse/> , (18.01.2025).

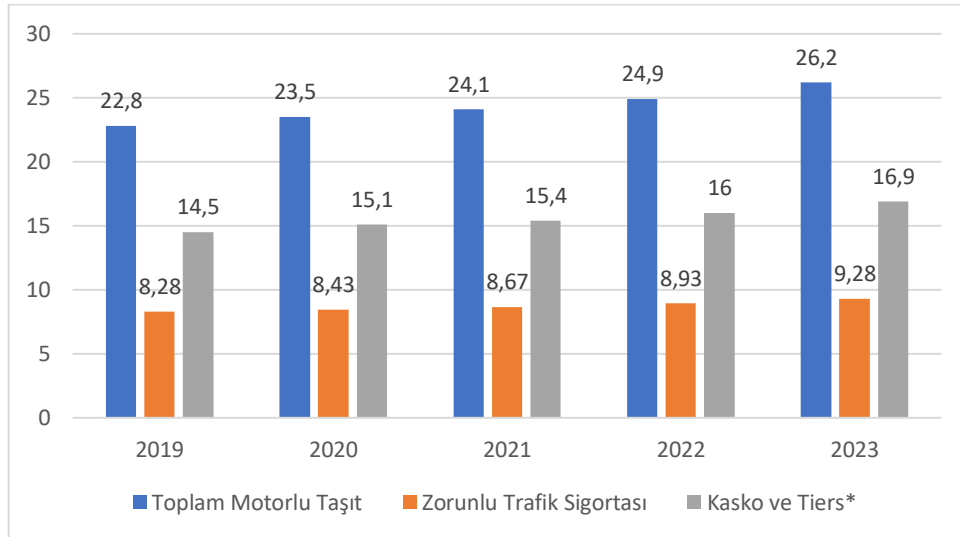
2023 yılında otomobil sigortası branşından toplam 26,2 milyar Euro tutarında prim toplanmıştır. Bu tutarın %35’i (9,3 milyar Euro) zorunlu trafik sigortasından elde edilmiştir. Geriye kalan primler ise, tam koruma (tous risques) ve orta koruma (tiers) sigorta türlerinden sağlanmıştır.

Tablo 17: Fransa’da Sigortalı Araç Sayısı (2022–2023)

Araç Türü	2022(milyon)	2023(milyon)
1. Kategori Araçlar (binek ve küçük ticari)	44,3	44,8
2. Kategori Araçlar (motosiklet vs.)	4,9	5
Diğer Araçlar	3	3
Şirket Filoları	5	5,3
Toplam	57,2	58,2

Kaynak: FFA, Faaliyet raporu 2023, <https://www.franceassureurs.fr/communiqués-de-presse/> , (18.01.2025).

Fransa'da sigortalı araç sayısı Tablo 17'de gösterilmiştir. 2022 yılına göre 1 milyon artışla toplam sigortalı araç sayısı 2023'te 58,2 milyona ulaştı. 1. kategoriye giren binek ve hafif ticari araçlar, toplam sigortalı araçların büyük çoğunluğunu oluşturmaktadır. İkinci sırada, ikinci kategoriye giren motosikletler ve benzeri araçlar yer almaktadır. Ek olarak, sigortalı araç parkının genel olarak istikrarlı bir şekilde arttığı görülmüştür ve şirketlerin filolarında da artış olmuştur.



Grafik 17. 2019–2023 Yılları Arasında Fransa’da Otomobil Sigortası Prim Gelirlerinin Dağılımı (Milyar €)

Kaynak: : FFA, Faaliyet raporu 2023, <https://www.franceassureurs.fr/communiqués-de-presse/> , (20.01.2025)

*Tiers: Zorunlu trafik sigortaya ek olarak yangın, hırsızlık, cam kırılması gibi teminatları da kapsayan kısmi sigorta türü.

Grafik 17, 2019 ile 2023 yılları arasındaki Fransa'nın zorunlu trafik sigortası, kısmi ve tam kasko sigortası ve toplam motorlu taşıt sigortası prim gelirlerini göstermektedir. Grafiği incelerken, 2019 yılında 22,8 milyar euro olan prim geliri, 2023 yılında 26,2 milyar euroya yaklaşık %15 oranında artmıştır. Zorunlu trafik sigortasında artış oranı daha sınırlı olsa da, istikrarlı bir artış söz konusu olduğunu söyleyebiliriz. Ayrıca zorunlu trafik sigortasına ek teminatlar içeren tiers ve kasko sigortalarında da artış görülmektedir. Bu gelişmeler, Fransa'da motorlu taşıt sigortası primlerinin yıllar içinde istikrarlı bir şekilde arttığını göstermektedir.

Tablo 19, 2019-2023 yılları arasında Fransa'da meydana gelen bedensel hasarlı trafik kazalarını ve bu kazalarda meydana gelen ölüm ve yaralanma sayılarını göstermektedir. Pandemi nedeniyle uygulanan hareket kısıtlamaları, 2020 yılında trafik kazalarında %19,4'lük bir düşüşe neden oldu. Pandemi sonrası, trafik kazaları yeniden artmaya başladı. Trafik kazalarının hem toplumsal hem de ekonomik açıdan önemli bir sorun olduğunu gösteren yüksek yaralanma ve ölüm oranları, zorunlu trafik sigortasının önemini göstermektedir.

2023 yılında trafik kazalarında ölenlerin önemli bir kısmı binek araç kullanıcıları (%47,7) ve motosiklet kullanıcıları (%22,3) olduğundan, trafik güvenliği politikalarının ve sigorta uygulamalarının bu grupları merkeze alacak şekilde yeniden değerlendirilmesi gerekiyor.

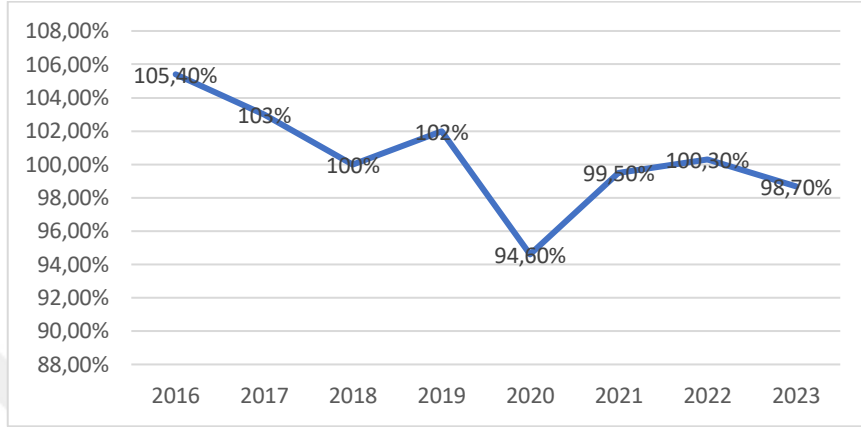
Tablo 18: Fransa Trafik Kazaları: Kaza, Ölüm ve Yaralanma Sayıları (2019-2023)

	2019	2020	2021	2022	2023
Kaza Sayısı	56016	45121	53540	52380	51641
Ölümler	3244	2541	2944	3267	3167
Yaralılar	70490	55835	67057	6543	64674

Kaynak: FFA , Araba Sigortası Önemli Rakamlar, 2023

<https://www.franceassureurs.fr/communiqués-de-presse/> , (25.01.2025)

2023 yılına ait sigorta verilerine göre, zorunlu trafik sigortası kapsamında Fransa'da hasar frekansı binde 30 idi. Bu oran, sigortalı her bin araçtan yaklaşık otuzunun sigorta şirketlerine kaza bildirimini gönderdiğini göstermektedir. Söz konusu bildirimlerin yaklaşık binde 27,1'i maddi hasar , binde 2,9'u ise bedensel zarar teminatı kapsamındadır.



Grafik 18. 2016–2023 Yılları Arasında Fransa’da Otomobil Sigortasında Reasürans Sonrası Bileşik Oran (%)

Kaynak: FFA, Faaliyet raporu 2023, <https://www.franceassureurs.fr/communiqués-de-presse/> , (25.01.2025).

Grafik 18, Fransa'da 2016–2023 yılları arasında reasürans sonrası bileşik oranların nasıl değiştiğini göstermektedir. 2016 yılında %105,4 olan oran, 2017 ve 2018 yıllarında kademeli olarak azalarak %100 seviyesine yaklaşmıştır ve ne zarar etmiş ne de kar etmiştir. 2019 yılında tekrar %102'ye yükselen oran, 2020 yılında %94,6'ya düşerek sektörün teknik olarak ciddi bir kâra geçtiğini göstermektedir. COVID-19 salgını nedeniyle azalan trafik yoğunluğu ve hasarın bu düşüşte etkili olduğu düşünülmektedir. 2022 yılında oran %100,3 ile teknik zarar sınırını aştı ve 2021 yılında tekrar yükselerek %99,5 seviyesine ulaştı. Bununla birlikte, 2023 yılında oran %98,7'ye düştü ve sektör tekrar teknik kârlılık elde etti. Genel olarak, grafik sektörde teknik performansın yıllar içinde değişken bir seyir izlediğini ancak 2020 sonrasında kârlılık yönünde bir iyileşme eğilimi olduğunu göstermektedir.

3.5 Hollanda’da Zorunlu Trafik Sigortası Uygulaması

3.5.1. Hollanda Zorunlu Trafik Sigortasının Hukuki Çerçevesi

Hollanda'da zorunlu trafik sigortası, Motorlu Taşıtlar Mali Sorumluluk Sigortası Kanunu (Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering voor Motorrijtuigen - WAM) kapsamında düzenlenmektedir. Zorunlu trafik sigortanı Avrupa'da en geç kabul eden ülkelerden biri olan Hollanda, uzun süre zorunlu trafik sigortasını uygulamadı.

Trafikteki araç sayısının artması, bu artışa bağlı olarak mağdurların artması ve diğer Avrupa ülkelerinde benzer yasaların yürürlüğe girmesi Hollanda için bu düzenlemenin gerekliliğini ortaya koydu. Ayrıca, Hollandalı sürücülerin yurt dışında geçirdikleri kazalar nedeniyle karşılaştıkları maddi zararların tazmin edilememesi de zorunlu trafik sigortasının gerekliliğini zorunlu kıldı.

Bu çerçevede, 1937 yılında zorunlu trafik sigortası düzenlemesini incelemek için bir komisyon kuruldu ve 1947 yılında sonuçları sunuldu. Hükümetin daha sonraki yıllarda yaptığı açıklamalar zamanla bu raporun önerilerinin güncelliğini yitirdiği ve yeni hukuki gerekliliklerle tam olarak uyumlu olmadığı açıklandı. Sonuç olarak, Hollanda'da 1 Ocak 1964'te zorunlu trafik sigortası yasası yürürlüğe girdi. Günümüzde, Motorlu Taşıtlar Mali Sorumluluk Sigortası Kanunu (WAM) tarafından uygulanan bu düzenleme, trafik kazalarında mağdurların korunmasını amaçlamaktadır.¹⁰⁴

Bu yasa, Hollanda'daki zorunlu trafik sigortasının hukuki temelini oluşturur ve sigortanın gerekliliğini, kapsamını ve kapsam dışı kalan durumları düzenler. Aynı zamanda, Garanti Fonu'nun işleyişi ve sorumlulukları, tarafların yükümlülükleri, tazminat tutarlarının belirlenmesi ve zorunlu sigorta kapsamındaki risklerin yönetimi gibi konuları da kapsar. Bunun yanı sıra, 1994 Karayolu Trafik Kanunu (Wegenverkeerswet 1994), Hollanda'da zorunlu trafik sigortasını düzenleyen önemli yasal kaynaklardan biridir. Ek olarak, Hollanda'nın Avrupa Birliği üyesi olması nedeniyle ulusal mevzuatını Avrupa Birliği direktiflerine uygun hale getirme sorumluluğu vardır.

¹⁰⁴ B. WATCHER, "Het ontwerp wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen", *Rechtsgeleerd Magazijn Themis*, 1962. s. 15.

3.5.2. Hollanda Zorunlu Trafik Sigortasının Kapsamı ve Teminatları

Hollanda Motorlu Taşıtlar Sorumluluk Sigortası Kanunu'nun 2. maddesi uyarınca, bir kişinin yasal olarak zorunlu trafik sigortası yaptırması gerekir. Bu sigorta, motorlu taşıtların trafiğe çıkabilmesi için temel bir şart olarak belirlenmiştir. Aynı kanunun 3. maddesi, sigortanın kapsamını belirler ve üçüncü şahıslara verilen kişisel zararları, maddi zararları ve araçta bulunan yolcuların zararlarını karşılar. Zorunlu trafik sigortasının coğrafi kapsamı, Hollanda'yı ve diğer Avrupa Birliği üye ülkelerini kapsar.

İlgili kanunun 4. maddesi, zorunlu trafik sigortasının sürücünün kendisine verilen zararları kapsamadığını belirtmektedir. Ek olarak, sigorta, motorlu taşıtın hız yarışmaları, düzenlilik testleri veya beceri yarışmaları sırasında meydana gelen zararları karşılamayacaktır.

Devlete ait arabalar zorunlu trafik sigortasından muaftır. İlgili yasal düzenlemenin 17. maddesi bu durumu açıkça tanımlar. Buna göre, devlete ait bir aracın karıştığı bir trafik kazasında, zarar gören kişi sigorta şirketi yerine doğrudan devletten tazminat talep etme hakkına sahiptir. Bunun yanı sıra, ahlaki, vicdani veya dini nedenlerle sigorta yaptırmak istemeyenler Hollanda Maliye Bakanlığı'na başvurarak sigorta muafiyet belgesi alabilirler. Başvuru bakanlık tarafından onaylanırsa, ilgili kişi zorunlu trafik sigortasından muaf tutulur ve belirli bir ücret karşılığında bu muafiyet sağlanmaktadır. Ayrıca, bu kapsamdaki bireylerin, sigorta yaptırmamaları nedeniyle bir kazaya sebebiyet vermeleri durumunda, üçüncü şahıslara verilen zararlardan tamamen şahsi mal varlıklarıyla sorumlu oldukları hükme bağlanmıştır.

İlgili yasal düzenlemenin 22. maddesi, kişilere verilen zararlar için olay başına 6.450.000 Euro ve maddi zararlar için olay başına 1.300.000 Euro olan zorunlu trafik sigortasının asgari teminat tutarlarını belirtmektedir. Ayrıca, sürücü hariç sekizden fazla yolcu taşıyan motorlu taşıtlar için kişisel zararlara yönelik asgari sigorta teminatı 10.836.000 Eurodur.

3.5.3 Hollanda’da Zorunlu Trafik Sigortasında Prim Hesaplama ve Fiyatlandırma Süreci

Hollanda'da motorlu taşıt sigortası, farklı kapsam seviyelerine sahip çeşitli poliçe türlerinden oluşur. Teminat kapsamına göre bu sigorta türlerinin üç ana grubu vardır. En önemli sigorta türü, Hollanda'da tüm araç sahipleri için zorunlu olan Yasal Sorumluluk Sigortası'dır (Wettelijk Aansprakelijkheid - WA). Yalnızca kazalar nedeniyle üçüncü kişilere verilen maddi ve bedensel zararları tazmin eder. Sigortalı aracın sahibine veya kendisine ait olan araca herhangi bir teminat sağlamaz. WA+ veya Beperkt Casco olarak da bilinen kısıtlı kasko sigortası, WA sigortasına ek olarak kendi aracına yönelik belirli riskleri kapsar. Bu kategori, hırsızlık, yangın, cam hasarı ve doğal afetler gibi zararları kapsar. Bununla birlikte, sürücülerin kendi hatalarından kaynaklanan hasarlar veya zararlar gibi durumlar teminat dışındadır. En kapsamlı sigorta türü Allrisk veya Volledig Casco'dur. WA+ sigortası, sürücünün kendi aracına verdiği zararları ve vandalizm kaynaklı zararları da kapsar.¹⁰⁵

Sigorta şirketleri, poliçe primlerini belirlerken çeşitli faktörleri göz önünde bulundurmaktadır. Prim maliyetinin belirlenmesinde en önemli faktörlerden biri sigorta türüdür. Daha fazla risk içerdiğinden, daha geniş kapsamlı sigortalar daha yüksek primlerle satılmaktadır. Sürücü profili de önemli bir faktördür. Genç sürücüler (18-25 yaş aralığındaki bireyler) daha az deneyime sahip oldukları için risk grubundadır ve bu da sigorta primlerinin artmasına neden olur. Sigortalının daha uzun süreli bir hasarsızlık geçmişine ve daha uzun süreli bir sürüş geçmişine sahip olması, prim ödemesini azaltır. Sürücünün ikamet ettiği bölge de primleri etkileyen bir diğer faktördür. Büyük şehirlerde, trafik yoğunluğu, kaza olasılığı ve araç hırsızlık oranları nedeniyle sigorta primleri de daha pahalıdır. Araç profili de fiyatını etkiler. Spor, lüks veya yüksek performanslı otomobiller daha hızlı hareket edebildikleri için daha yüksek primlerle sigortalanmaktadır. Kaza olasılığı, aracın yıllık ortalama kat ettiği kilometre ile doğrudan

¹⁰⁵ Jens REIL, “Beyond Generalized Linear Models: Advancing Insurance Pricing through Interpretable and Explainable Machine Learning”, (Master's thesis, University of Twente, 2024), s. 8.

ilişkilidir. Bu nedenle, daha fazla kilometre kat eden araçlar için prim oranları daha yüksek olabilir.¹⁰⁶

Hollanda'da araç sigortası sistemi, her bireyin risk düzeyine göre değişen bir fiyatlandırma modeli kullanır. Sigorta şirketleri, risk değerlendirme modelleri ve aktüeryal hesaplamalar kullanarak primlerini belirlerken, her müşteriye özel bir yaklaşım benimsemektedir. Sigorta piyasasının yasal düzenlemeleri ve rekabet koşulları bu süreçte fiyatlandırma politikalarını şekillendirir.

3.5.4. Hollanda'da Bonus - Malus Sistemi Uygulaması

Hollanda'da sigorta primlerinin belirlenmesinde önemli bir rol oynayan faktörlerden biri Bonus-Malus Sistemidir. Bu sistem eskiden on dört risk sınıfından oluşur ve en düşük risk sınıfı 1. sınıftır ve en yüksek risk sınıfı 14. sınıftır ancak şimdi şirketlere göre değişiyor ve 15-20 arasında basamaklardan oluşur. Tablo 14 bu sistemin sınıflandırmasını göstermektedir. Bonus-Malus Sistemi, sigortalının hasar geçmişine göre prim seviyesini değiştirir. Her hasarsız geçen yıl için, sigortalılar daha düşük prim ödeyerek daha düşük risk sınıfına girerler. Bununla birlikte, hasar talebinde bulunmaları durumunda cezalandırılırlar ve daha yüksek risk sınıfına yükseltirler, bu da daha yüksek primlerle sonuçlanır.¹⁰⁷

Tablo 20'de gösterildiği gibi, Hollanda'da geçmişte uygulanan merkezi bonus-malus sisteminde, sigortalının risk sınıfı, bir yıl içinde meydana gelen hasar sayısına bağlı olarak değişmekteydi. Örneğin, 10. sınıfta yer alan bir sigortalı, bir yıl boyunca herhangi bir hasar talebinde bulunmazsa 9. sınıfa düşer ve bu da daha düşük bir prim ödemesine yol açardı. Bununla birlikte, aynı sigortalı bir yıl içinde iki kez hasar bildirirse, en yüksek risk sınıfı olan 14. sınıfa yükseltir ve en yüksek prim seviyesine tabi tutulurdu.

¹⁰⁶ Murat AYDIN, “Türkiye’de paket sigorta uygulamalarının Schengen ülkeleri ile karşılaştırılması: Otomobil sigortaları örneği”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ufuk Üniversitesi, 2021), s. 63.

¹⁰⁷ LEMAIRE, a.g.e., s. 675.

Tablo 19: Hollanda bonus malus sistemi

		Hasar Sayısına Göre Bir Sonraki			
Sınıf	Prim Seviyesi %	0	1	2	3 ve fazlası
14	120	13	14	14	14
13	100	12	14	14	14
12	90	11	14	14	14
11	80	10	14	14	14
10	70	9	13	14	14
9	60	8	12	14	14
8	55	7	11	14	14
7	50	6	10	14	14
6	45	5	9	13	14
5	40	4	8	12	14
4	37,5	3	8	12	14
3	35	2	7	11	14
2	32,5	1	7	11	14
1	30	1	6	10	14

Kaynak: Jean Lemaire, A Comparative Analysis of Most European and Japanese Bonus-malus Systems, 1988

Geçmişte, Hollanda'da bir sürücü ilk kez sigorta yaptırıyorsa, yaşı ve yıllık sürüş mesafesi onun başlangıç sınıfını belirlemekteydi. Tablo 18'de gösterildiği üzere, sürücünün yaşı arttıkça başlangıç sınıfı düşmekteydi ve bu durum sigorta primlerinin daha düşük olmasını sağlamaktaydı. Sigortalının risk düzeyini belirlemede önemli faktörlerden biri yaş kabul edilirdi. 23 yaş ve altındaki sürücüler en yüksek risk grubunda yer alır ve bu nedenle en düşük başlangıç sınıfından başlatılırlardı. Buna karşılık, daha ileri yaştaki sürücüler daha düşük riskli kabul edilir ve daha yüksek bir başlangıç sınıfından yararlanırlardı.

Tablo 20: Hollanda Bonus Malus Sisteminde Başlangıç Sınıf

	Yıllık Kilometre (km)		
Yaş	7500'den az	7500-12500 arası	12500 fazla
23 yaş	13	13	13
24-25	12	13	13
26-27	11	12	13
28 üstü	10	11	13

Kaynak: Jean Lemaire, A Comparative Analysis of Most European and Japanese Bonus-malus Systems, 1988.

Günümüzde Hollanda'da bonus-malus sistemi merkezi bir yapıya sahip değildir; her sigorta şirketi, risk değerlendirmesine göre basamak sayısını, indirim oranlarını, hasar sonrası düşüş kurallarını vb. kullanarak bonus-malus merdivenini kendi başına belirleyebilmektedir. Bu durum, sigorta şirketleri arasında daha fazla rekabetin ortaya çıkmasına ve müşterilere farklı seçenekler sunmasına izin verir.

Sistemdeki bu farklılığa rağmen, tüm sigorta şirketleri Roy Data olarak bilinen merkezi veri tabanını kullanmakla yükümlüdür. Bu veri tabanı, sigortalının geçmişteki sürüş geçmişini ve hasarsızlık yıl sayısını takip eder. Roy Data, Hollanda'daki tüm sigortalı sürücülerin hasarsızlık yılı bilgilerini içeren ortak bir dijital veri sistemidir. Sigorta şirketleri, sigortalıların poliçesi sona erdiğinde Roy Data'ya verilerini aktarmakla yükümlüdür. Yeni bir poliçe düzenleyecekleri zaman, buradaki bilgileri esas alarak sürücünün hasarsızlık seviyesini belirlerler.¹⁰⁸ Dolayısıyla Roy Data, doğrudan prim hesaplamasını etkilemese de, sürücünün geçmişini kaydeder ve bu bilgi bonus-malus sisteminin temelini oluşturur. Bu objektif bilgiye dayanarak, sigorta şirketleri sigortalıyı bonus-malus merdiveninde doğru basamaktan başlatır ve kendi sistemlerine göre primleri artırır veya indirir. Bu nedenle, Roy Data, bonus-malus sistemini oluşturmak için kullanılan temel veri kaynağıdır.

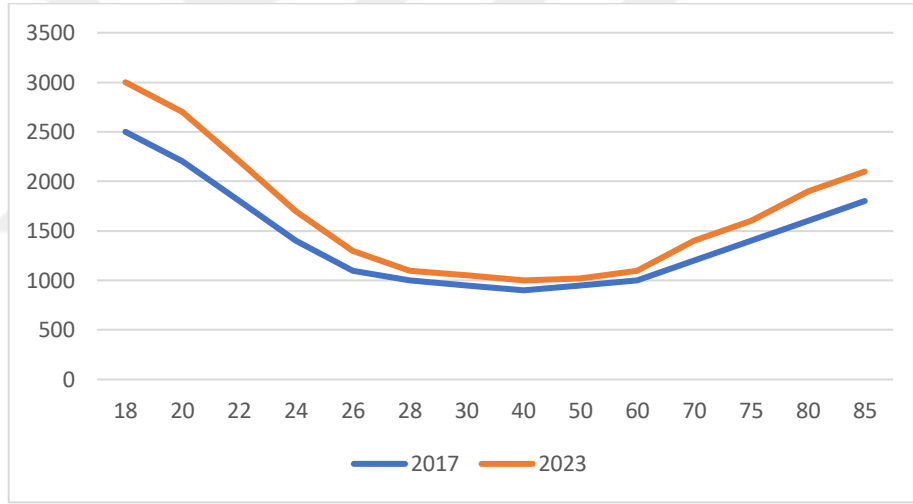
Her yıl Hollanda Sigortacılar Birliği (Verbond van Verzekeraars), sigorta sektörüne ilişkin kapsamlı bir rapor yayınlar. Bu rapor, çeşitli sigorta türleri üzerinde kapsamlı bir inceleme içerir. Bu rapor, sektörün mevcut durumunu ve gelecekteki eğilimlerini değerlendirmek için prim değişikliklerini, sigortalanabilirlik düzeylerini ve piyasa dinamiklerini incelemektedir.

Daha önce belirtildiği gibi, Hollanda'da zorunlu trafik sigortası primlerinin belirlenmesinde sürücünün yaşı en önemli bileşendir. Bu durumu desteklemek için Grafik 4, 2017 ve 2023 yılları arasındaki yaş gruplarına göre hesaplanan ortalama primleri

¹⁰⁸ Verbond van Verzekeraars, **Bedrijfsregeling**. No. 11: Roy Data, 2022, s. 9. <https://www.verzekeraars.nl/> , (08.03.2025).

göstermektedir. Analiz, tüm sürücülerin sigortalı araçla ilgili herhangi bir hasar geçmişi olmadığı ve sigortalı araçla ilgili ikamet adresi sabit olduğunu varsaymıştır. Bu nedenle, ortalama primler yalnızca yaş faktörü dikkate alınarak hesaplanmıştır.

Grafik, 18 ila 24 yaş aralığındaki sürücülerin yaklaşık üç kat daha fazla prim ödediğini göstermektedir. Bu durumun nedeni, genç sürücülerin deneyimsizliği ve sigorta şirketleri açısından daha yüksek risk oluşturmalarıdır. Yaşlı sürücüler için prim oranları genç sürücülere göre daha düşük olsa da, yine de daha yüksektir. Ayrıca, 2017 yılı ile karşılaştırıldığında, 2023 yılında genel olarak primlerde bir artış olduğu görülmektedir. Hollanda Sigortacılar Birliği, bu fiyat artışının büyük ölçüde enflasyondan kaynaklandığını ifade etmektedir.



Grafik 19. Hollanda'da Yaş Gruplarına Göre Ortalama Zorunlu Trafik Sigortası Primleri (2017-2023)

Kaynak: Verbond van Verzekeraars, Solidariteitsmonitor 2023, <https://www.verzekeraars.nl/> , (01.04.2025).

Tablo 22, Hollanda'da zorunlu trafik sigortası primlerinin 2017'den 2023'e nasıl değiştiğini gösteren tablodur. Bireysel ve bölgesel sigorta primleri iki kategoriye ayrılmıştır. Genel olarak her iki kategoride de primlerde artış görülmektedir. 2017 yılında bireysel sigorta primleri 785 € iken, 2023 yılında 987 €'ya yükselmiştir. Benzer şekilde, 2017 yılında 794 € olan bölgesel primler, 2023 yılında 930 € olmuştur.

Fiyat artışlarına bakıldığında, 2020 yılından sonra fiyat artışlarında daha belirgin bir yükseliş görülüyor. 2017-2020 yılları arasında bireysel primlerde yıllık ortalama 33 € civarında bir artış görüldü. 2021 yılından itibaren bu artış hızlandı ve 2023 yılına kadar toplamda 77 €'luk bir artış gördü. 2022 ve 2023 yıllarında bölgesel primler sabit kalırken, 2019-2021 yıllarında önemli bir artış oldu. Bu, sigorta şirketlerinin bölgesel primlerde yükselişi durdurduğunu veya fiyatların bir noktada dengelendiğini düşündüklerini göstermektedir. Sonuç olarak, 2017-2023 yılları arasında sigorta primleri artmış ve özellikle genç sürücüler için daha yüksek seviyelere ulaşmıştır.

3.5.5. Hollanda Zorunlu Trafik Sigortasında Sigortasız Araçlar ve Garanti Fonu'nun Rolü

Hollanda'daki zorunlu trafik sigortası sisteminin en önemli sorunlarından biri, sigortasız araç kullanımı. Bu sorunun neden olduğu mağduriyetleri karşılamak için Hollanda'da "Waarborgfonds Motorverkeer" olarak bilinen "Zorunlu Trafik Sigortası Garanti Fonu" kurulmuştur. Fonun ana sorumlulukları iki ana başlık altında toplanmıştır: sigortasız araçların zararlarının tazmini ve sigortalı olmayan veya faili meçhul araçların zararlarının tazmini. Fon her yıl faaliyet raporları yayınlar. Garanti Fonu tarafından yayınlanan yıllık raporlardan elde edilen verilere dayanarak, aşağıdaki Tablo 20'de ilgili yıllarda toplam ödenen hasar tutarları ve bu tutarların içerisindeki sigortasız araçlara yapılan ödemelerin oranları gösterilmektedir.

Tablo 21: Hollanda Garanti Fon'un Toplam Hasar Ödemesi ve Sigortasız Araçlara Yapılan Ödemeler (2020-2023)

Yıl	Toplam Hasar Ödemesi	Sigortasız Araçlara Yapılan Ödeme %	Sigortasız Araçlara Yapılan Ödeme (Euro)
2020	65 654 000	%15	9 848 100
2021	61 093 000	%3	1 832 790
2022	68 117 000	%11	7 492 870
2023	79 250 000	%11	8 717 500

Kaynak: Waarborgfonds Motorverkeer, Jaarverslag 2023 <https://waarborgfonds.verende.nl/> , (05.04.2025).

Tablodaki veriler, Hollanda Zorunlu Trafik Sigortası Garanti Fonu'na yapılan başvuruların ve buna bağılı olarak yapılan hasar ödemelerinin yıllar içinde arttığını göstermektedir. 2020 yılında toplam 65,6 milyon euro hasar ödemesi yapılırken, bu tutar 2023 yılında 79,2 milyon euro'ya yükselmiştir. Sigortasız araçların zararına ilişkin ödenen para yıllar boyunca değişmiştir ve son iki yılda toplam hasar ödemelerinin yaklaşık %11'ini oluşturmuştur.

Rapora göre Garanti Fon'una yapılan başvurular dört ana hasar türü altında sınıflandırılmaktadır: yol donanımı (trafik direkleri, levhalar vb.), park halindeki araçlara verilen zararlar, diğer maddi hasarlar ve kişisel yaralanmalar. Başvuru sayısı bakımından en yoğun kategori yol donanımı hasarları olurken, en az başvuru kişisel yaralanmalar kategorisinde gerçekleşmektedir. Ancak ortalama hasar ödemesi açısından en çok kişisel yaralanma için yapıldığını görülmektedir. Örneğin 2023 yılında kişisel yaralanmalara ilişkin ortalama ödeme tutarı 13.534 euro iken, yol donanımı için bu tutar 1.105 euro, diğer maddi hasarlar için ise 1.659 euro olarak kaydedilmiştir.

Hollanda'nın araç kayıt kurumu olan Rijkdienst voor het Wegverkeer (RDW), sigortasız araç kullanımını önlemek için "kayıt karşılaştırma sistemi" (registervergelijking) uygulamaktadır. Bu sistem, yükümlülüklerin yerine getirilip getirilmediğini kontrol etmek için araç plakalarına ait kayıtlar ile sigorta ve teknik muayene (APK) kayıtlarını otomatik olarak karşılaştırır. Eksiklikler tespit edilmesi durumunda araç sahiplerine uyarı mektupları veya cezai işlemler uygulanır. 2011 yılından itibaren sistematik olarak uygulanan bu dijital denetim sistemi, ülkedeki sigortasız araç sayısını önemli ölçüde azalttı. Bu kurumun verdiği verilere göre 2011'de 240.000 olan bu sayı, 2023'te 50.000'e geriledi. Bu durum, teknolojik denetim araçlarının zorunlu trafik sigortası sistemini daha etkili hale getirmedeki önemini göstermektedir. Hollanda'da sigortasız araç kullanımının önlenmesine yönelik idari yaptırımlar sistemin etkinliğini ve caydırıcılığını artırıyor. Sigortasız olarak kullanılan motosiklet (bromfiets) ve scooter (snorfiets) gibi küçük motorlu araçlara 460 euro idari para cezası uygulanmaktadır. Diğer tüm motorlu araçlara 500 euro cezası uygulanmaktadır.

Hollanda Zorunlu Trafik Sigortası Garanti Fonu'nu beş kişiden oluşan bir yönetim kurulu yönetiyor. Fonun işleyişine, yıllık bütçeye ve her yıl sigorta şirketlerinin

kişi başına ödemesi gereken katkı miktarına ilişkin kararlar yönetim kurulu tarafından alınır. Hollanda Maliye Bakanlığı ve Adalet ve Güvenlik Bakanlığı, Sigortacılar Birliği ve diğer paydaşların nerisi üzerine fon başkanını seçer. 2023 yılı itibarıyla araç başına katkı tutarı, kayıtlı araçlar için 8,25 euro, kayıtsız araçlar için ise 1,30 euro olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda, fonun 2023 yılı katkı payı gelirleri toplamı 91,9 milyon euroya ulaşmıştır.¹⁰⁹

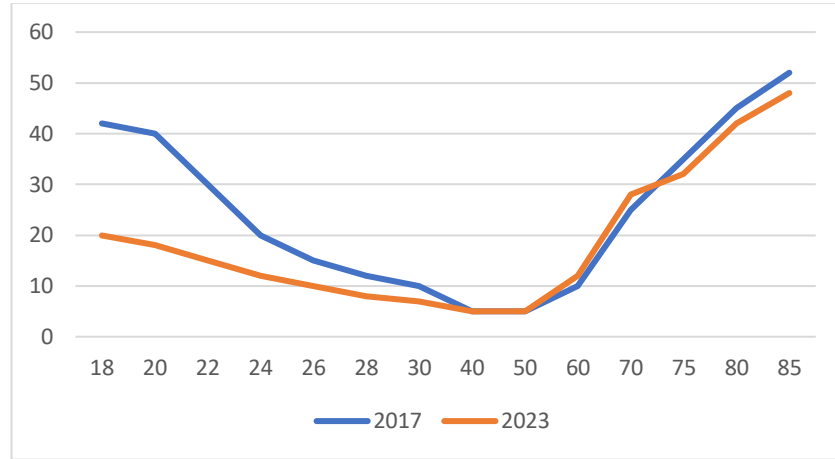
Fon, kamusal olduğu için Hollanda devleti tarafından denetlenmektedir. Bu, sistemin halkın yararına uygun şekilde işleyip işlemediğini düzenli olarak kontrol etmek için yapılır. Stratejik ve yapısal kararlar yönetim kurulu tarafından alınırken, 2011 yılından bu yana dış hizmet sağlayıcısı olan Vereende N.V. adlı özel bir sigorta şirketi fonun günlük operasyonel faaliyetlerini yürütüyor.

Vereende, Hollanda’da faaliyet gösteren özel bir sigorta şirketidir. 1966 yılında birçok sigorta şirketinin ortak girişimiyle "Terminus" adıyla kuruldu. Daha sonraki yapısal ve stratejik değişikliklerin ardından günümüzdeki adını aldı. şirket, geleneksel sigorta şirketlerinden farklı olarak kr elde etmeyi değil, toplumsal sorumluluğu yerine getirmeyi amaçlamaktadır. Vereende, sigortası olmayan kişilere hizmet vermektedir. Bu kapsamda, zorunlu sigorta sisteminin kapsayıcılığını artırarak, yüksek risk grubunda yer alan, birden fazla kaza geçiren veya diğer sigorta şirketleri tarafından reddedilen kişilere sigorta teminatı sağlamaktadır.¹¹⁰

Daha önce de belirtildiği gibi, Hollanda’da sigorta şirketleri tarafından sigorta başvurularının reddedilmesi yaygındır. Bu, özellikle riskli kabul edilen belirli yaş grupları, özellikle genç ve yaşlı sürücüler için geçerlidir. Grafik 5, Hollanda’da yaş gruplarına göre sigorta başvurularının reddedilme oranlarını göstermektedir.

¹⁰⁹ Waarborgfonds Motorverkeer, Jaarverslag 2023, s. 11. <https://waarborgfonds.verende.nl/> , (09.03.2025).

¹¹⁰ Jef de MOT and Michael FAURE, “Special insurance systems for motor vehicle liability”, **The Geneva papers**, No 39, 2014, s.574.



Grafik 20. Hollanda’da Yaş Gruplarına Göre Sigorta Başvurularının Reddedilme Oranları (2017-2023)

Kaynak: Verbond van Verzekeraars, Solidariteitsmonitor 2023, <https://www.verzekeraars.nl/> , (10.04.2025).

Grafik, sigorta şirketlerinin sigorta başvurularını reddetme oranının genç (18-24 yaş) ve yaşlı sürücülerde oldukça yüksek olduğunu göstermektedir. Genç sürücülerde bu oran %20 ila %40, yaşlı sürücülerde %40 ila %50'dir. Bu veriler, söz konusu yaş gruplarının sigorta piyasasında yüksek risk taşıdığını göstermektedir. Bu nedenle, birçok sigorta şirketi bu yaş gruplarını kapsamıyor. Ancak Hollanda yasalarına göre motorlu taşıtlar için trafik sigortası olması gerektiği için bu kişiler de yasal olarak sigortalı olmalıdır. Bu noktada, yüksek riskli kişileri sigorta kapsamına almayı amaçlayan özel bir kuruluş olan Vereende devreye giriyor. Diğer sigorta şirketleri tarafından reddedilen sürücülere, risk seviyelerine göre belirlenen yüksek primlerle sigorta sağlar.

Vereende'nin zorunlu trafik sigortası hizmeti, başka sigorta şirketlerinden teklif alamayan riskli sürücü gruplarını kapsar. Şirket, hem yasal zorunluluğun yerine getirilmesini hem de sosyal sigortacılık görevini yerine getirerek bu yüksek riskli bireyleri sigorta sistemine dahil eder. Aşağıdaki tabloda , 2023 yılına ait finansal veriler bu faaliyetlerin boyutunu göstermektedir.

Tablo 22: Vereende NV'nin 2023 Zorunlu Trafik Sigortası Verileri

	2023 (Euro)
Brüt Prim Geliri	41 973 000
Brüt Hasar	-21 144 000
Organizasyonel Giderler	-8 233 000
Net Teknik Sonuç	+4 037 000

Kaynak: Vereende NV, Jaarverslag 2023, <https://vereende.nl/jaarverslag-vereende-2023> , (11.04.2025).

Tablo, Vereende'nin 2023 yılında yalnızca zorunlu trafik sigortasından yaklaşık 42 milyon avro prim elde ettiğini gösteriyor ve aynı yıl 21 milyon avro tazminat ödedi. İşletme giderleri çıkarıldığında, şirket bu alandan yaklaşık 4 milyon avro teknik kâr elde etmiştir. Bununla birlikte, işletmenin aynı yıla ait genel finansal kayıtlarına göre, bileşik zarar oranı %103 olarak gerçekleşmiş ve teknik olarak zarar oluşmuştur. Bu durumun temel nedeni, yıl sonunda meydana gelen büyük bir motorlu taşıt hasarı olduğu yıllık raporda belirtilmektedir. Şirket, istisnai hasar gerçekleşmemiş olsaydı kombine oranı yaklaşık %93 düzeyinde kalacaktı diye açıklamış. Bu da zorunlu trafik sigortasında, birkaç bireysel vakayla dahi sistemin ciddi dalgalanmalara maruz kalabileceğini ortaya koymaktadır.

3.5.6. Hollanda'da Zorunlu Trafik Sigortasının Güncel Durumu

Hollanda Sigortacılar Birliği'nin 2023 yılına ait faaliyet raporuna göre, hayat dışı sigorta sektörünün tüm branşlarında brüt primler arttı. Özellikle motor sigortaları branşında, 2023 yılında prim hacmi 6,5 milyar euroya ulaşmış olup, bu rakam bir önceki yıla göre %4 oranında bir artışı temsil etmektedir. Hayat dışı sigorta sektörünün genek olarak 2023 yılında toplam brüt prim hacmi 16,5 milyar euro seviyesine ulaşmıştır. Tablo 22, sigorta branşlarına göre brüt prim hacimlerini göstermektedir.

Tablo 23: Hollanda’da Hasar Sigortası Branşlarına Göre Brüt Prim Hacmi (2022-2023)

Branş	2022 (milyar Euro)	2023(milyar Euro)
Motor	6,2	6,5
Yangın	5,3	5,8
Taşımacılık	0,9	1
Diğer	3,1	3,2
Toplam	15,5	16,5

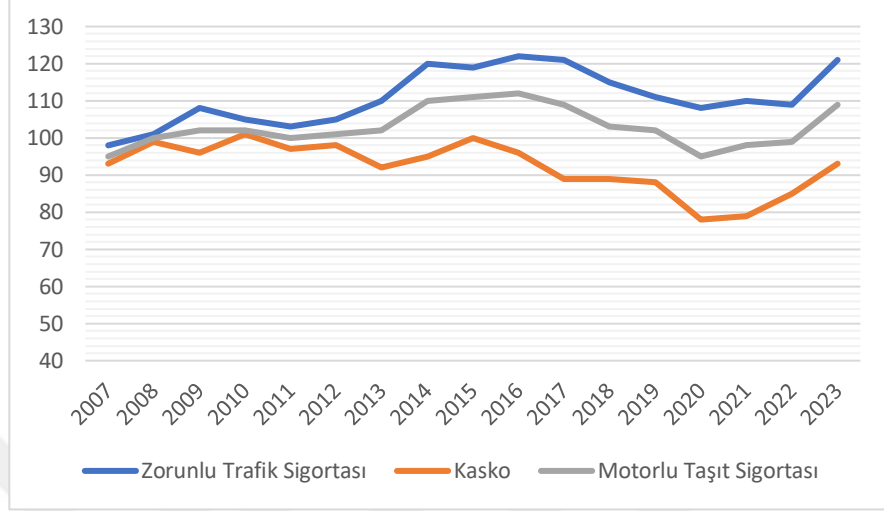
Kaynak: Verbond Van Verzekeraars, Financieel jaarverslag verzekeringsbranche 2023, <https://www.verzekeraars.nl/> , (11.04.2025).

2023 yılı itibarıyla Hollanda’da faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin, zorunlu trafik sigortası alanındaki pazar payı %83,2 oluşturdu. 2016 yılında %86,3 seviyesindeyken, bu oran zaman içinde azalmıştır. Bu durumu Hollanda Merkez Bankası (DNB), bu düşüşün kalıcı veya yapısal nitelikte olmadığını açıkladı. Ayrıca Hollanda merkezli sigorta şirketlerinin zorunlu trafik sigorta branşındaki pazar payı, 2020–2022 yılları arasında %0,8 oranında arttığını belirtti.¹¹¹ Bu, piyasadaki rekabet dengelerinin zamanla değişebileceğini ve söz konusu dalgalanmanın geçici unsurlardan kaynaklandığını göstermektedir.

Hollanda'da zorunlu trafik sigortası, kasko sigortası ve genel motorlu taşıt sigortası branşlarının birleşik oran değerleri Grafik 6'da gösterilmektedir. Sigorta şirketlerinin belirli bir alandaki teknik performansını değerlendirmek için kullanılan önemli ölçütlerden biri birleşik orandır. Grafiğin gösterdiği gibi, zorunlu trafik sigortası son on beş yılda tipik olarak zarar etti. Özellikle 2017 yılında en yüksek birleşik orana ulaşarak önemli ölçüde teknik zarar kaydedilmiştir. Bu oran sonraki yıllarda bir miktar gerilese de, 2023 yılında %121'e yükselerek zarar seviyesine tekrar ulaşmıştır. Bununla birlikte, zorunlu trafik sigortasına kıyasla kasko sigortası daha istikrarlı olmuştur. Sadece

¹¹¹ De Nederlandsche Bank, De stand van de schadeverzekeringsbranche (2024), <https://www.dnb.nl/nieuws-voor-de-sector/toezicht-2024/de-stand-van-de-schadeverzekeringsbranche/> , (11.03.2025).

2012 yılında birleşik oran %100'ün üzerine çıkarak zarar görüldü, diğer yıllarda ise teknik kâr elde edildi ya da başa baş kaldı.



Grafik 21. Hollanda'da Motorlu Araç Sigortalarının Net Birleşik Oranı (2007-2023)

Kaynak: De Nederlandsche Bank, De stand van de schadeverzekeringsbranche (2024) Alındığı tarih: 29 Mart 2025, <https://www.dnb.nl> , (15.04.2025).

Bu durumu, Hollanda Sigortacılar Birliği 2023 yılına ait faaliyet raporunda trafik yoğunluğundaki artış, yüksek enflasyon oranları ve yaralanmalı kazaların sigorta şirketleri üzerindeki yüksek tazminat yükü, zorunlu trafik sigortası sektöründe teknik zararların artmasına neden olan başlıca faktörler olduğunu açıklamıştır.

Sigorta Birliği ayrıca, yaralanmalı kazalarda mağdurun gelir kaybı gibi doğrudan masrafların yanı sıra avukatlık hizmetleri ve temsil masrafları gibi yargı dışı masrafların da önemli bir maliyet kaynağı olduğunu belirtti..Bu nedenle toplam hasar maliyeti artacaktır. Hollanda'da mağdurların haklarının daha güçlü bir şekilde korunması olumlu bir gelişme olarak görülse de, tazminatların her zaman doğrudan mağdura ulaşmaması, sisteme daha fazla para ve sigorta şirketlerinin daha fazla para harcamasına neden olur.

3.6. İtalya'da Zorunlu Trafik Sigortası Uygulaması

3.6.1 İtalya Zorunlu Trafik Sigortasının Hukuki Çerçevesi

Zorunlu trafik sigortasını Avrupa'da en geç yasalaştıran ülkelerden biri İtalya oldu. Uzun süren hazırlık sürecinden sonra, 24 Aralık 1969 tarihli ve 990 sayılı Kanun, bu sigorta türü için yasal bir temel sağlamıştır. Günümüzde İtalya'da zorunlu trafik sigortasının iki ana hukuki dayanağı vardır. Bunlardan birincisi AB mevzuatı yani motorlu taşıtlarla ilgili direktiflerdir. İkincisi ise İtalya'nın ulusal düzenlemesi olan 2005 yılı kabul edilen 209 sayılı “Codice delle Assicurazioni Private” adlı Özel Sigortalar Kanunudur.¹¹² Bu kanun, daha önce farklı mevzuatlarda ayrı ayrı yer alan düzenlemeleri bir araya getirerek sistematik bir yapı sağlamıştır. Kanunun temel amaçlarından biri, Avrupa Birliği yasalarına uyum sağlamak ve sigorta mevzuatında daha fazla şeffaflık ve anlaşılabilirlik sağlamaktır. Zorunlu trafik sigortasının kapsamı, sigortalama yükümlülüğü, kapsam dışı durumlar, Garanti Fonu ve tazminat ödeme süreçleri gibi önemli konular, Özel Sigortalar Kanunu'nun 122-150. maddelerinde ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Buna ek olarak, zorunlu trafik sigortasını düzenlemede İtalyan Medeni Kanunu'nun (Codice Civile) özellikle 1917. maddesi ile Karayolları Kanunu (Codice della Strada) da tamamlayıcı nitelikte rol oynamaktadır. Bu iki düzenleme, zorunlu trafik sigortası sisteminin işleyişine katkıda bulunarak sigorta sözleşmesinin genel hukuki çerçevesini ve sigortasız araç kullanımına ilişkin kuralları düzenlemektedir.

3.6.2. İtalya Zorunlu Trafik Sigortasının Kapsamı ve Teminatları

Özel Sigortalar Kanunu'nun 122. maddesi, İtalya'da zorunlu trafik sigortasına ilişkin yükümlülükleri net bir şekilde tanımlamaktadır. Bu maddeye göre, bir motorlu taşıtın fiziksel özellikleri, bulunduğu zemin veya hareket halinde olup olmaması dikkate alınmaksızın, üçüncü kişilere karşı sorumluluk sigortası yaptırılması zorunludur. Ayrıca söz konusu maddede zorunlu trafik sigortasının üçüncü kişilere verilen hem kişisel zarar hem de maddi zararı kapsadığını belirtilmiş. Sigorta kapsamı coğrafi açıdan yalnızca İtalya'yı değil, Avrupa Birliği üyesi ülkelerde meydana gelen kazaları da kapsadığı ifade edilmektedir.

Aynı kanunun 122-bis maddesi, sigorta yükümlülüğünden muaf tutulan durumları tanımlar. Resmî olarak trafikten çekilmiş araçlar, kullanımı geçici süreyle

¹¹² Fransa MARTINELLI, “L'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile automobilistica. Criticità e prospettive di riforma.”, (Master's thesis, Università Di Pisa, 2016), s. 6.

askıya alınan araçlar veya taşıt sahiplerinin talebiyle sigortası geçici olarak durdurulan araçlar, ilgili mevzuata uygun şekilde bildirimde bulunulması kaydıyla zorunlu sigorta yükümlülüğünden muaf tutulurlar.

Söz konusu kanunun 129. maddesi, zorunlu trafik sigortası kapsamında üçüncü kişi olarak kabul edilmeyenleri ve bu nedenle sigorta teminatından yararlanamayacakları kişileri belirlemektedir. Bu madde, zorunlu trafik sigortasının üçüncü kişilere verilen zararları kapsamadığı için kazaya sebebiyet veren araç sürücüsü kapsam dışında bırakılmıştır. Ek olarak, araç sürücüsünün ve ilgili diğer kişilerin yakın akrabaları ve dostları, yalnızca maddi zarar bakımından üçüncü kişi olarak kabul edilmezler ve bu nedenle zorunlu trafik sigortası teminatından yararlanma hakkına sahip değildirlir.

Özel Sigortalar Kanunu'nun 128. maddesi, İtalya'da zorunlu trafik sigortası için gerekli teminat miktarını belirlemektedir. Bu madde, bir kaza sonucunda meydana gelen bedensel zararlar için 6.450.000 Avro ve maddi zararlar için 1.300.000 Avro asgari teminat tutarını belirlemektedir. Araç yolcu taşımaya mahsus bir araç ise, kaza başına en az 30.000.000 Avro ve maddi zararlar için 2.000.000 Avro teminat sağlanması gerekir. Söz konusu tutarlar, her beş yılda bir güncellenmekte olup, bu güncellemeler Avrupa Tüketici Fiyat Endeksi'ne göre yapılmaktadır. Teminat tutarlarının en son güncellemesi 2021 yılında gerçekleştirilmiştir.

3.6.3. İtalya'da Zorunlu Trafik Sigortasında Prim Belirleme ve Hesaplama Yöntemleri

Sigorta şirketleri, İtalya'da zorunlu trafik sigortası primlerini belirlerken bireysel riskleri göz önünde bulundurmaktadır. Sürücünün yaşı, ikamet ettiği yer, trafik geçmişi, aracın tipi, modeli ve motor hacmi gibi faktörler sigorta kapsamını seçerken dikkate alınmaktadır. Sonuç olarak, her bireyin risk profiline bağlı olarak prim miktarı değişmektedir.¹¹³ İtalya 1994 yılında Avrupa Birliği direktifine uymak için serbest tarife

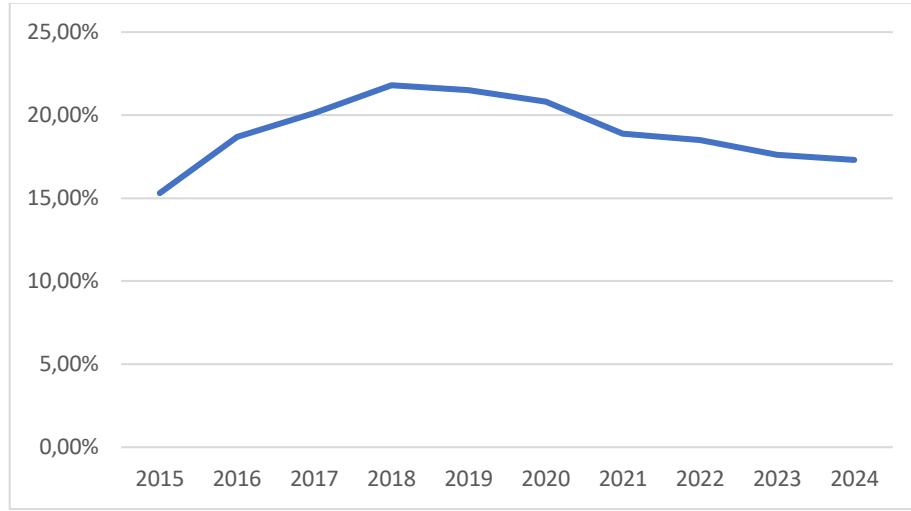
¹¹³Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni, “La responsabilità civile auto” Vol. 3, 2022, <https://www.ivass.it/pubblicazioni-e-statistiche/altre-pubblicazioni/La-responsabilita-civile-auto/>, (18.03.2025).

uygulamasına geçen son Batı Avrupa ülkesi olmuştur.¹¹⁴ Bu tarihten itibaren, sigorta şirketleri zorunlu trafik sigortası primlerini kendi başlarına belirleme yetkisine sahiptir.

Özel Sigortalar Kanunu'nun 133. maddesi, sigorta tarifelerine ilişkin düzenlemeleri içermektedir. Bu maddeye göre sigorta şirketleri, sürücünün geçmiş kaza geçmişini dikkate alarak primleri artırabilir veya azaltabilir. Bu, bonus-malus sistemi olarak bilinen bir yöntemdir. Bunun yanı sıra sigorta poliçelerinde bir franchigia (muafiyet) hükmünün de bulunabileceği belirtilmiş olup, bu durumda sigortalı, meydana gelen zararın belirli bir kısmını kendisi karşılamakta, bu da ödenecek primin düşmesine imkan sağlamaktadır. Kanun, sigorta şirketlerinin primlerini belirleme süreçlerinde şeffaf ve adil olmayı zorunlu kılmaktadır. Sigorta şirketleri, poliçelerinde baz primi, sigortalının risk sınıfını ve uygulanan oranları açıkça belirtmekle yükümlüdür. Ek olarak, şirketler, müşterilerine eski veya yeni olmalarına bakılmaksızın eşit hizmet sunmalıdır.

Belirli koşullarda, İtalya'nın zorunlu trafik sigortası sisteminde sigorta şirketlerinin primlerde zorunlu indirim yapmaları gerekmektedir. Bu düzenleme, Özel Sigortalar Kanunu'nun 132-ter maddesinde düzenlenmiştir. Söz konusu maddeye göre, biricisi eğer araç sigorta şirketinin talebi üzerine ücretsiz olarak muayene edilmişse, ikinci olarak araçta kara kutu (scatola nera) gibi aracın hareketlerini kaydeden elektronik bir cihaz takılıysa veya sonradan takılırsa sigorta şirketi belirlenen çerçevede prim indirimi uygulamakla yükümlüdür. Bu cihazın takılması, çalıştırılması, sökülmesi ve taşınması ile ilgili tüm masraflar sigorta şirketine ait olup, cihazın mülkiyeti sigortalıya aittir. Son olarak da eğer araçta sürücünün alkol oranını ölçerek yasal sınırların aşılması durumunda motorun çalışmasını engelleyen bir sistem mevcutsa, sigorta şirketi yine belirlenen çerçevede prim indirimi uygulamakla yükümlüdür. İtalyan Sigortacılık Denetleme Kurumu (IVASS), indirimlerin miktarını ve nasıl uygulanacağını belirlemektedir. Ayrıca, belirli aralıklarla kaza oranları yüksek olan riskli bölgeleri belirlemektedir. Bu bölgelerde ikamet eden ve son dört yıl içinde kusurlu bir kazaya karışmamış olan sigortalılar, araçlarında kara kutu cihazı bulunması koşuluyla ek bir prim indiriminden yararlanabilirler.

¹¹⁴ TOMESKİ, a.g.e., s.203.



Grafik 22. İtalya'da Kara Kutu (Scatola Nera) Teknolojisinin Zorunlu Trafik Sigortasındaki Penetrasyon Oranı (2015–2024)

Kaynak: IVASS, İstatistiksel Bülten 2024 Yılı'nın Dördüncü Çeyreğinde Zorunlu Trafik Sigortası Teminatına İlişkin Gerçekleşen Fiyatların Gelişimi, 2025, <https://www.ivass.it/pubblicazioni-e-statistiche/index.html> , (20.04.2025).

İtalya'da sürücülerin motorlu taşıtlarına kara kutu (scatola nera) takma oranları yıllar itibarıyla Grafik 22'de gösterilmiştir. Verilere göre, kara kutu kullanım oranı 2015 ile 2018 yılları arasında önemli ölçüde arttı ve 2018 yılında en yüksek seviyeye ulaşarak %21,8 olmuş. Bununla birlikte, 2020 yılından itibaren oran düşüş eğilimine girmiş ve 2024 yılında %17,3 seviyesine kadar gerilemiştir. Bu, kara kutu teknolojisine kullanıcı ilgisinin azaldığını ve bu sistemin sigortalılar için çekiciliğini yitirmeye başladığını göstermektedir.

İtalya, sigorta primlerini belirleme sürecinde şeffaflık ve açıklığa önem verir. Bu kapsamda, sigorta acenteleri ve brokerler, hangi sigorta şirketi ile çalıştıklarını, uygulanan baz primi ve buna eklenen tutarları açık ve anlaşılır bir şekilde sigortalılara bildirmekle yükümlüdürler ve sigortalıya bu bilgileri eksiksiz bir şekilde açıklamakla yükümlüdürler. Bu kapsamda, IVASS ile İtalya Girişimcilik ve Made in Italy Bakanlığı tarafından tamamen tarafsız bir yapı olarak oluşturulan “Preventivass” platformu geliştirilmiştir. Özel Sigortalar Kanunu'nun 132. maddesinin birinci fıkrasında tanımlanan bu sistem, sigortalıların farklı sigorta şirketleri tarafından sunulan prim tekliflerini karşılaştırmalarına olanak tanır. Bu sistem, kullanılan karşılaştırma kriterlerini

açıkça açıklar, tüm sigorta şirketlerinin arama sonuçlarında eşit şekilde görünmesini sağlar ve bilgileri anlaşılır, güncel ve doğru bir dilde sunar. Bu sayede sigortalılar, kendi ihtiyaçlarına en uygun fiyat ve koşulları belirlemek için fiyatları kolaylıkla karşılaştırabilirler.

3.6.4. İtalya Zorunlu Trafik Sigortasının Bonus-Malus Uygulaması

İtalya’da, diğer birçok ülkede olduğu gibi, sigorta şirketleri prim belirleme sürecinde bonus-malus sistemi uygulamaktadır. İtalya bonus-malus sisteminde sigortalılar 1 ile 18 arasında bir sınıf sistemine tabi tutulur. En düşük risk grubu olan 1.sınıf sürücüler için önemli prim indirimleri sunar. Buna karşılık, 18. sınıf, yüksek riskli sürücülerin yer aldığı ve dolayısıyla en yüksek primlerin uygulandığı sınıfı ifade etmektedir. İtalya’da sigorta sistemine yeni giren sürücüler genellikle 14. sınıftan başlar.¹¹⁵

İtalya’nın Bonus-Malus sistemindeki risk sınıfları ve bu sınıflar arasındaki geçişler Tablo 25’te gösterilmektedir. Tablodaki birinci sütun, sürücülerin bir yıl boyunca neden oldukları kaza sayılarını gösterirken, birinci satır mevcut sınıfları göstermektedir. Tablo, bir sonraki yıl sürücülerin kaza sayılarına bağlı olarak hangi risk sınıfına geçecekleri hakkında bilgi verir.

¹¹⁵ Michael MARCHETTI, “RCA: dagli ultimi sviluppi normativi al calcolo del premio e della riserva sinistri” (Master’s thesis, Università Politecnica delle Marche, 2022), s.164

Tablo 24: İtalya’da Zorunlu Trafik Sigortası Bonus-Malus Sisteminde Sınıf Geçişleri

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
0	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	18	18
2	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	18	18	18	18	18
3	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	18	18	18	18	18	18	18	18
4 ve üzeri	12	13	14	15	16	17	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18

Kaynak: Marchetti, RCA: dagli ultimi sviluppi normativi al calcolo del premio e della riserva sinistri , Master’s thesis, Università Politecnica delle Marche, 2023, s.164.

16 Aralık 2022 yılında İtalya Sigorta Şirketleri Ulusal Birliği (ANIA) tarafından yürütülen bir inceleme, mevcut bonus-malus sisteminin işlevselliğini inceledi ve bazı yapısal sorunları ortaya çıkardı. Araştırmaya göre sistemin en büyük sorunu, sigortalıların yaklaşık %86’sının en düşük risk sınıfı olan 1. sınıfta yer almasıydı. Başka bir deyişle, mevcut bonus-malus sisteminin risk ayrıştırmasının yeterince yapamadığını ve sistemin sürücü davranışlarını yönlendirmede teşvik edici ya da eğitici bir rol oynamadığı söz konusuydu.

Çalışma sonucunda iki temel reform önerisi çözüm olarak sunuldu. Birinci öneri, mevcut bonus-malus sistemin iyileştirilmesine yönelikti, örneğin ehliyet ceza puanı belirli bir seviyeye ulaştığında otomatik malus uygulaması, küçük çaplı kazaların sınıf geçişlerini etkilemesi,mevcut sınıf sayısının 18’den 36’ya kadar çıkarılması, Almanya’daki gibi aile bireyleri risk sınıfını paylaşabilmesi gibi öneriler. İkinci öneri ise daha radikal, yani mevcut bonus-malus sisteminin tamamen ortadan kaldırılmasını ve yerine Sigorta Geçmiş Endeksi gibi yeni bir modelin uygulanmasını önermişler. Bu modelin amacı, yalnızca kaza sayısı değil, aynı zamanda kazaların türü, sürücü

davranışları ve geçmiş sürüş performansı gibi çeşitli faktörlerin değerlendirilmesiyle daha makul ve adil bir primlendirme sağlamak.¹¹⁶

Sonuç olarak, mevcut sistemin risk seviyesini doğru bir şekilde yansıtmadığı ve sigorta şirketlerinin daha adil, etkili ve ayrıştırıcı bir fiyatlandırma sistemine ihtiyaç duyduğu vurgulanmıştır.

3.6.5 İtalya’da Sigortasızlık Problemi ve Garanti Fonunun Yapısı

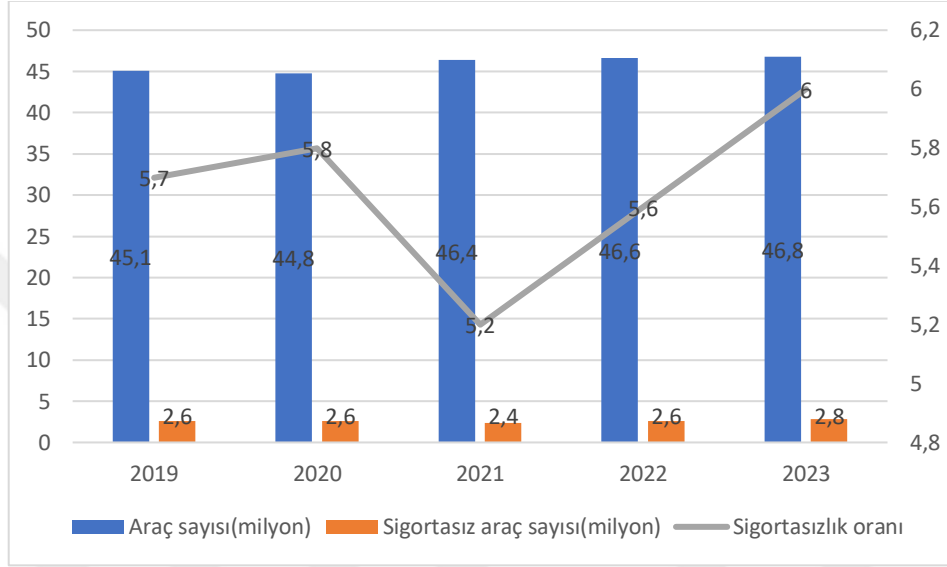
İtalya’da motorlu taşıtlar için zorunlu trafik sigortası yaptırılması yasal bir yükümlülük olup, sigortasız araçlarla trafiğe çıkmak yasaktır. Bu bağlamda, 30 Nisan 1992 tarihli 285 sayılı Karayolları Kanunu’nun (Codice della Strada) 193. maddesi, sigortasız araç kullanımına ilişkin cezaları düzenlemektedir. Bu maddenin 1. fıkrasına göre, zorunlu trafik sigortası olmayan bir araçla trafiğe çıkan sürücüler için idari para cezası 866 ile 3.464 Euro arasında değişmektedir. İki yıl içinde aynı suçu tekrar işleyen sürücüler için ceza iki katına çıkarılır ve 1 ila 2 ay süreyle sürücü belgesine el konulur.

Ayrıca 193 maddenin 3.fıkrası sürücüye ceza tebliğinden itibaren on beş gün içinde sigorta yaptırılması durumunda para cezasının yarı oranında uygulanacağını söylüyor. Bununla birlikte, sürücünün belirtilen sürelerde cezayı ödememesi veya itirazda bulunmaması durumunda araç konfiskasyon yapılır.

İtalya’daki tüm bu yaptırımlara rağmen sigortasız trafiğe çıkan sürücüler mevcuttur ve bu sigorta sistemindeki önemli sorunlardan biridir. 2019–2023 yılları arasında İtalya’daki toplam motorlu araç sayısı, sigortasız araç sayısı ve sigortasızlık oranının değişimi Grafik 22’de verilmiştir. Grafiğe göre, araç sayısında yıllık bir artış olmuştur, 2019’da 45,1 milyon olan toplam araç sayısı 2023’te 46,8 milyona ulaşmış. Bununla birlikte, bu genel trende rağmen, 2020 yılında toplam araç sayısı hafif bir şekilde düşmüş ve 44,8 milyon olmuştur, bu durum COVID-19 salgını ile açıklanıyor.

¹¹⁶ Umberto GUIDONİ, “Verso una revisione del sistema bonus-malus nel settore RCA”, Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici, 2022, https://www.ivass.it/pubblicazioni-e-statistiche/pubblicazioni/att-sem-conv/2022/16-12-workshop-rcauto/Guidoni_Workshop_IVASS_16_12_2022.pdf , (20.03.2025).

2019 ve 2020 yıllarında sigortasız araç sayısı önemli ölçüde sabit kalmış olsa da, sonraki yıllarda bir artış eğilimi göstermiştir. 2021 yılında sigortasızlık oranı %5,2 olmuştur. Pandemi sonrası artan denetimlerin ve vatandaşların sigortaya duyarlılığının bu düşüşe katkıda bulunduğu düşünülüyor. Bununla birlikte, 2022 ve 2023 yıllarında sigortasız araç sayısı 2,6 milyona ve 2,8 milyona yükselmiştir.



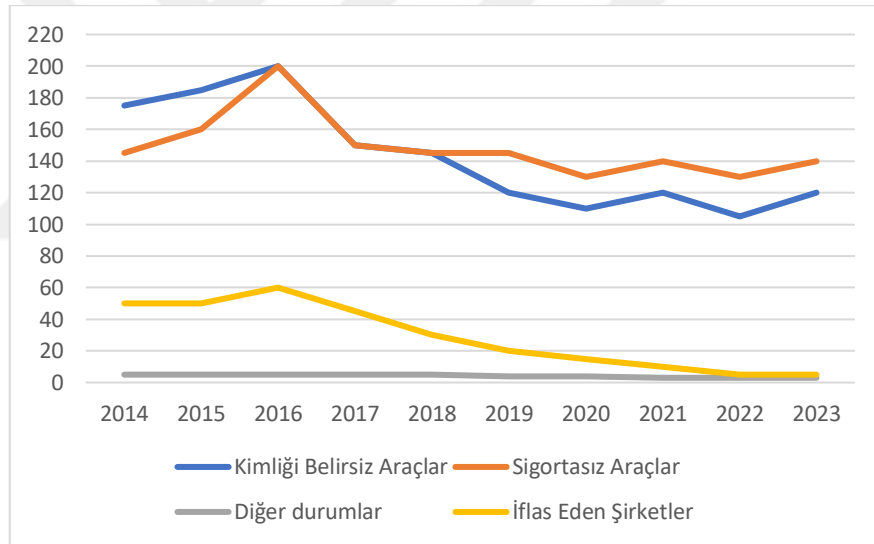
Grafik 23 İtalya’da Sigortasız Araç Sayısı ve Sigortasızlık Oranı (2019-2023)

Kaynak: ANIA, L’assicurazione Italiana rapporto annuale, 2023 , <https://www.ania.it/> , (21.04.2025).

ANIA'nın 2024 raporuna göre, sigortasızlık oranı bölgesel düzeyde önemli bir farklılığa sahiptir. 2023 yılına kadar Kuzey İtalya'da sigortasızlık oranı %4,6 olmuşken, Güney İtalya'da bu oran %8,4 olmuştur. ANIA raporlarında İtalya’daki sigortasızlık oranının artışının birkaç nedenleri açıklanmıştır. Bulardan ilki, İtalya'da plaka üzerinden otomatik sigorta kontrolünü mümkün kılan elektronik denetim sistemlerinin henüz tam olarak kullanılmamasıdır. İkinci olarak, ekonomik durumun kötüleşmesi sigorta yaptırmaya eğilimini azaltmıştır. Enflasyon, artan yakıt fiyatları ve genel yaşam maliyeti düşük gelirli insanların sigorta yaptıramaması ve primlerini ödemesini güçleştirmektedir. Bir başka neden ise ezonluk kullanılan motosikletler gibi araçlarda geçici poliçelerin yaygın olmasının bir sonucu olarak, bu araçların belirli dönemlerde sigortasız olarak istatistiklere kaydedilmesi mümkündür. Son olarak da özellikle Güney İtalya’daki vatandaşların

sigorta sistemine duyduğu düşük güven sigortasızlık oranını artıran ek faktörler arasında yer almaktadır.

İtalya’da sigortasız araçların neden olduğu zararların tazmininden sorumlu kurum, Yol Mağdurları için Garanti Fonu (Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada – FGVS)’dur. 1969 yılında kabul edilen 990 sayılı Kanun ile kurulan bu fon, şu anda yürürlükte olan Özel Sigortalar Kanunu çerçevesinde çalışmaktadır. FGVS’nin hem idari, hem operasyonel yönetimi, Consap S.p.A. adlı kamu kontrolündeki bir şirket tarafından yürütülmektedir. Fonun temel amacı, sigortasız veya tanınamayan araçlardan kaynaklanan zararların mağdurlara tazmin edilmesidir. Bu tazminatlar, ilgili kişiler adına ödendikten sonra, mevzuat çerçevesinde sorumlu sürücü veya araç sahibinden geri tahsil edilmektedir.¹¹⁷



Grafik 24 İtalya’da FGVS’nin 2014–2023 Arası Risk Türlerine Göre Tazminat Ödemeleri (milyon Euro)

Kaynak: Consap, Bilancio di sostenibilità 2023, <https://www.consap.it/fondo-di-garanzia-per-le-vittime-della-strada/> , (25.04.2025).

İtalya Garanti Fonu, 2014–2023 yılları arasında farklı risk türlerine göre tazminat ödemelerini Grafik 23’te göstermektedir. Grafik, sigortasız araçlar ve kimliği belirsiz araçlar için en yüksek tazminat ödemelerinin yapıldığını göstermektedir.

¹¹⁷ Consap, “Bilancio di sostenibilità 2023.”, **Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada**, 2024, s.43.

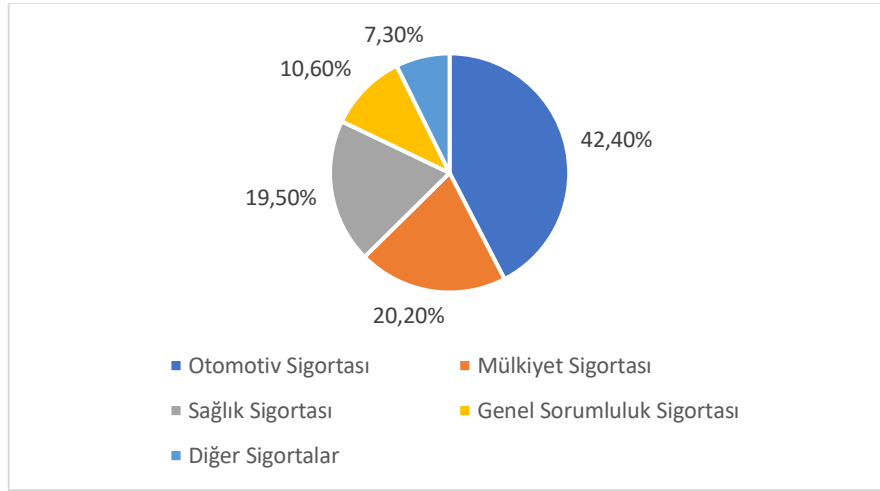
Sigortasız araçlardan kaynaklanan zararlara ilişkin ödemeler son yıllarda önemli ölçüde artmıştır. 2023 yılında yaklaşık 58.000 dosyada toplam 266,8 milyon avro tazminat ödemesi yapıldı. Garanti Fonunun finansal yükünün önemli bir kısmı, sigortasız araçlardan kaynaklanan zararlardan kaynaklanmaktadır. Fonun finansmanı, büyük ölçüde trafik sigortası poliçeleri üzerinden tahsil edilen %2,5 oranındaki katkı payı ile sağlanmaktadır. Bununla birlikte, IVASS tarafından sigorta şirketlerine uygulanan idari para cezaları ve çeşitli yasal tahsilat kalemleri de fonun gelir kaynaklarıdır. Bu veriler, Garanti Fonunun hem sosyal hem de mali açıdan sigortasızlıkla mücadelede önemli bir rol oynadığını göstermektedir.

İtalya Özel Sigortalar Kanunu'nun 135. maddesi, IVASS tarafından sahtecilikle mücadele etmek için oluşturulan veri tabanlarını düzenlemektedir. Bu maddenin amacı, zorunlu trafik sigortası sisteminde dolandırıcılığı önlemek için IVASS tarafından üç veri tabanı kurulmuştur: kaza veri tabanı, tanık kayıt veri tabanı ve zarar görenler veri tabanı.

Zorunlu trafik sigortası sunan tüm sigorta şirketleri, yönettikleri her kazayla ilgili bilgileri bu veri tabanlarına bildirmekle yükümlüdür. Tanıkların kimlik bilgileri, sahte tanık beyanlarını önlemek için ilk kaza bildirimini sırasında belirtilmelidir. Bu, yalnızca maddi zarara neden olan kazalarda geçerlidir. Sigorta şirketi, tanık bilgilerini sigortalıdan yazılı olarak ister. 60 gün içinde sigortalı bu talebe yanıt vermelidir. Aksi takdirde, ilgili tanıkların mahkemede tanıklık etmesi mümkün olmayacaktır. Ek olarak, aynı kişinin beş yıl içinde üçten fazla kazada tanık olarak yer alması, kişinin güvenilirliğini sorgulanabilir hale getirir ve dolandırıcılık şüphesiyle savcılığa bildirilmesi gerekir.

3.6.6. İtalya Zorunlu Trafik Sigortasının Güncel Durumu

İtalya da diğer ülkeler gibi hayat dışı sigortanın en önemli bileşenlerinden biri otomobil sigortasıdır. 2023 yılı itibarıyla İtalya'daki hayat dışı sigorta branşlarına ait prim dağılımı Grafik 24'te gösterilmiştir. Buna göre, otomobil sigortaları branştaki toplam primlerin %42,4'ünü oluşturuyor. Bu yüksek oran, zorunlu trafik sigortasının sektördeki önemli rolünü göstermektedir. Bu nedenle, sektörde meydana gelen herhangi bir gelişme bu sektörü ve hayat dışı sigorta piyasasını önemli ölçüde etkilemektedir.

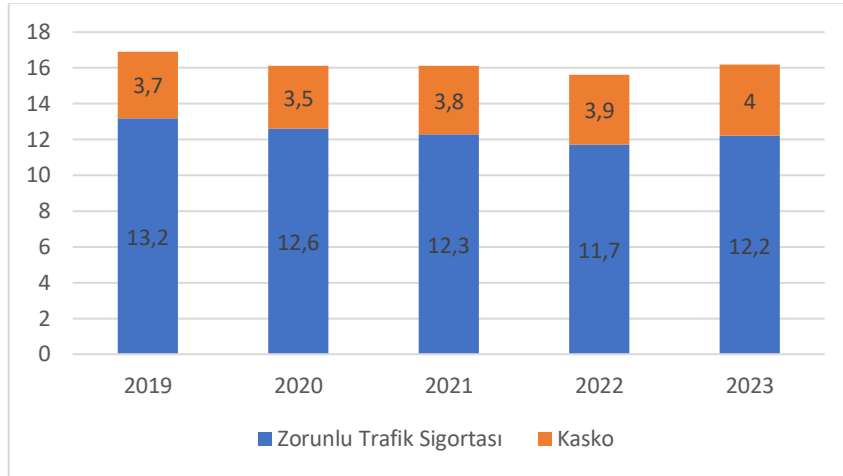


Grafik 25. İtalya Hayat Dışı Branşında Primlerin Dağılımı (2023)

Kaynak: İVASS, Faaliyet Raporu 2023, <https://www.ivass.it/> , (25.04.2025).

Bir sonraki grafik, otomobil sigortasının branşlara göre dağılımını göstermektedir ve zorunlu trafik sigortasının hayat dışı sigorta branşları içindeki önemini göstermektedir. Grafik 25, İtalya'da son beş yılda otomotiv sigortası kapsamında toplanan primlerin branşlara göre dağılımını göstermektedir. 2023 yılı itibarıyla zorunlu trafik sigortası prim üretimi %4,3 artarak 12,2 milyar Euro olmuş. Bununla birlikte, kasko şirketleri %12,1 oranında büyüyerek 4 milyar Euro prim üretmiştir.

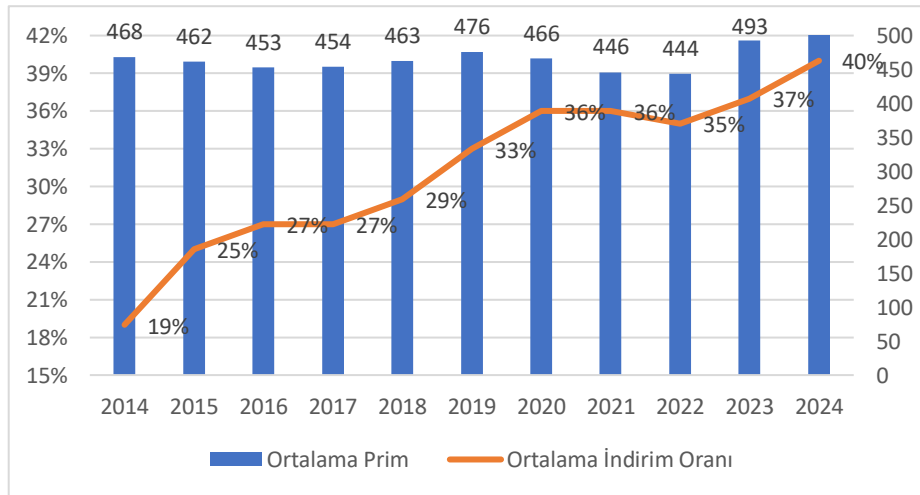
Toplam otomotiv sigortası primlerinin %75,4'ünü zorunlu trafik sigorta bileşeni oluşturuyor, ancak bu oran 2014 yılında %86,4 seviyesine kıyasla 11 puanlık bir düşüş gösteriyor. Kasko sigortasının payı ise yıllar içinde arttığını da görebiliriz.



Grafik 26. İtalya'da 2019-2023 Yıllara Ait Otomotiv Sigortası Primleri (Milyar Euro)

Kaynak: IVASS, Faaliyet Raporu 2023, <https://www.ivass.it/> , (25.04.2025).

İtalya'da zorunlu trafik sigortası sözleşmeleri için ortalama primler ve bu primlere ilişkin ortalama indirim oranları Grafik 25'te gösterilmektedir. 2014–2018 yılları arasında ortalama primler istikrarlı bir şekilde yükselmiş ve 468 Euro seviyelerinden 454 Euro seviyesine çıkmıştır. 2019 yılında primler arttı ve 476 Euro seviyesine ulaşmıştır. 2020–2022 yılları arasında primlerde yeniden bir düşüş eğilimi görüldü, ancak son yıllarda primler yükselerek önemli bir artış olmuştur.



Grafik 27. İtalya'da Zorunlu Trafik Sigortası İçin Ortalama Prim ve Uygulanan Ortalama İndirim Oranı (2014–2024)

Kaynak: IVASS, İstatistiksel Bülten 2024 Yılı'n Dördüncü Çeyreğinde Zorunlu Trafik Sigortası Teminatına İlişkin Gerçekleşen Fiyatların Gelişimi, 2025.

Daha önce de belirtildiği gibi, İtalya'da sigorta şirketlerinin bazı durumlarda indirim yapması mevzuat gereği zorunludur. Şirketler, özellikle sigortalının rızasıyla araca kara kutu (scatola nera) veya alkol kilidi (dispositivo alco-lock) gibi cihazların takılması durumunda zorunlu prim indirimi uygularlar. Bu bağlamda, ortalama indirim oranlarının da zaman içinde arttığı görülmektedir. 2014 yılında %18 olan ortalama indirim oranı, 2020 ve 2021 yıllarında %36 seviyesine ulaşmış ve 2024 yılında incelenen dönemin en yüksek seviyesi olan %40'a yükselmiştir. Bu eğilim, sigorta şirketleri arasındaki rekabetin yanı sıra artan prim maliyetlerini dengelemek için müşterilere daha cazip fiyatlandırmalar sunulmaya çalışıldığını göstermektedir.

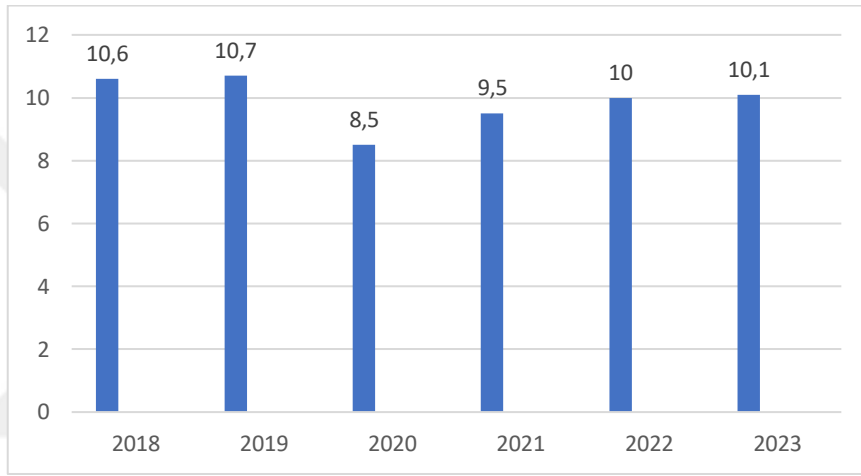
Tablo 26, İtalyadaki zorunlu trafik kapsamında 2019-2023 yıllar arasında gerçekleşen kaza sıklığı ve ortalama hasar maliyetini göstermektedir. Tabloyu incelediğimizde kaza sıklığı bir artış eğiliminde olduğunu ancak 2020 yılında bir düşüş gerçekleşmiştir. 2020 yılında COVID-19 pandemisinin etkisiyle kaza sıklığı %4,2 ile en düşük seviyeye inmiş, ancak buna rağmen ortalama hasar maliyeti 4906 Euro'ya yükselmiştir. Sonraki dönemlerde ise kaza sıklığı yeniden artış göstermiş, hasar maliyeti ise artmaya devam etmiştir. 2023 yılı itibarıyla kaza sıklığı %5,03, ortalama hasar maliyeti ise 5219 Euro seviyesine ulaşmıştır. Sigorta şirketlerinin prim belirleme süreçlerinde karşılaştıkları risk ve maliyet baskısını gösteren bu veriler sistemin sürdürülebilirliği açısından önemlidir.

Tablo 25: 2019–2023 Yılları Arasında İtalya'da Zorunlu Trafik Sigortasına İlişkin Kaza Sıklığı ve Ortalama Hasar Maliyeti

Yıllar	Kaza Sıklığı	Ortalama Hasar Maliyeti(Euro)
2019	5,91%	4637
2020	4,2%	4906
2021	4,9%	4797
2022	5,12%	5115
2023	5,03%	5219

Kaynak: ANIA, İtalya Sigorta Sektörü Raporu 2023, <https://www.ania.it/> , (27.04.2025).

İtalya'da kaza sıklığı verilerinin ardından, sigorta şirketlerinin yıllar içinde ödedikleri toplam tazminat tutarlarına bakıldığında, bu gelişimin genel eğilimi görülebilir. 2018–2023 yılları arasında İtalya'daki sigorta şirketleri tarafından ödenen tazminat tutarları Grafik 27'de gösterilmiştir. Grafikte görüldüğü üzere, 2018 ve 2019 yıllarında ödenen tazminatlarda artış yaşanmıştır. Ancak COVID-19 pandemisi 2020'de trafik yoğunluğunu ve kaza sıklığını azaltmıştır, bu da toplam tazminat tutarında önemli bir azalmaya yol açmış. 2021 yılı itibarıyla yeniden artış gözlemlenmiş, 2023 yılına gelindiğinde ise ödenen toplam tazminat tutarı 10,1 milyar Euro olarak gerçekleşmiştir.



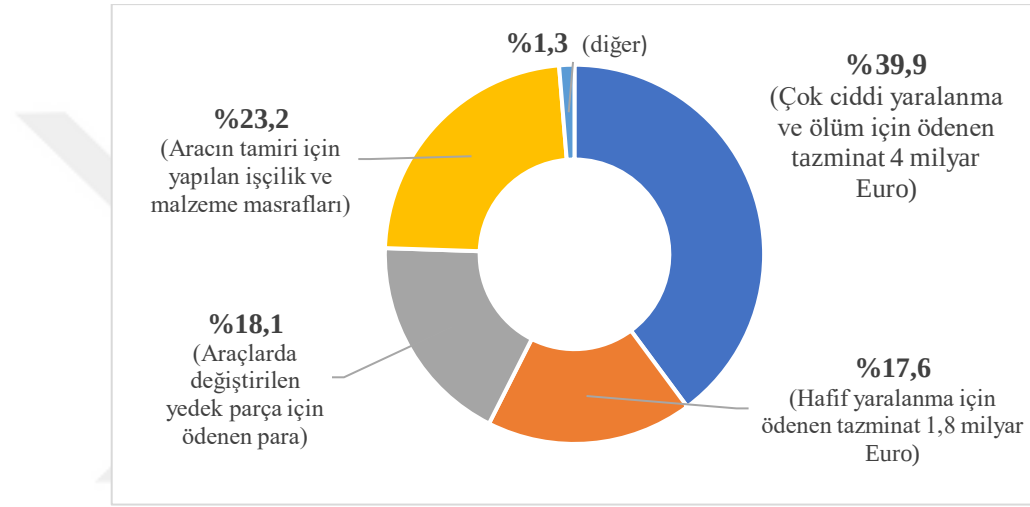
Grafik 28. 2018-2023 Yıllar Arasında Zorunlu Trafik Sigortasında Toplam Ödenen Tazminatlar (milyar Euro)

Kaynak: ANİA, İtalya Sigorta Sektörü Raporu 2023, <https://www.ania.it/> , (27.04.2025).

2023 yılında ödenen toplam 10,1 milyar Euro'luk tazminatın türlerine göre dağılımı Şekil 28'de gösterilmektedir. Buna göre, toplam tazminatın %39,9'unu oluşturan yaklaşık 4 milyar Euro, %9'un üzerindeki kalıcı sakatlıklar ve ölümle sonuçlanan ciddi bedensel zararlar için ödenmiştir. Buradaki %9 oranı, vücutta meydana gelen kalıcı hasarın düzeyini gösteren tıbbi bir değerlendirme ölçütüdür. Ayrıca, %9'un altındaki hafif yaralanmalar için ödenen tazminatlar %17,6 oranında olup yaklaşık 1,8 milyar Euro'ya tekabül etmektedir. Bu iki kalem birlikte değerlendirildiğinde, toplam tazminatların %57,5'inin bedensel zararlar nedeniyle ödenmiş olduğu görülmektedir.

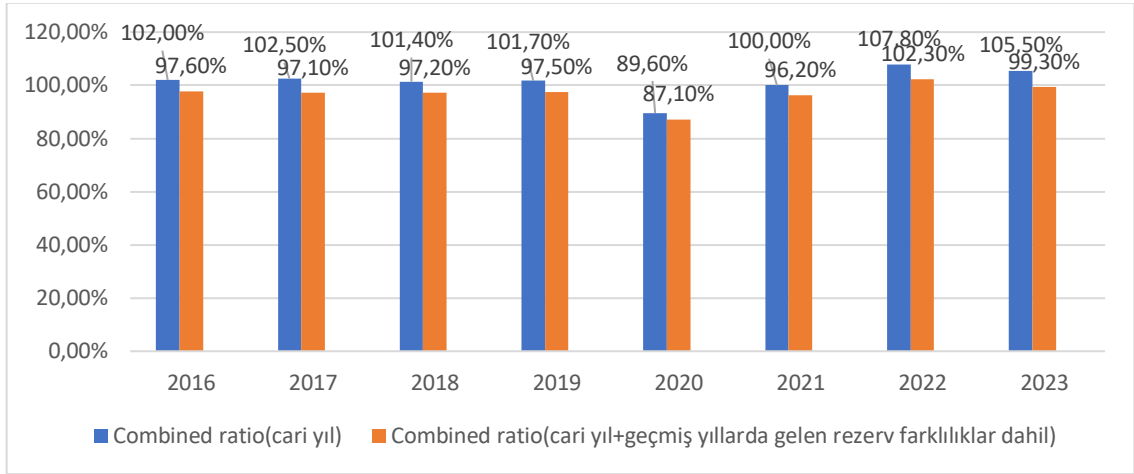
Kalan %42,5'lik bölüm ise maddi hasarlara yöneliktir. Bu kapsamda, %23,2 oranındaki (yaklaşık 2,3 milyar Euro) tazminat araçların tamirine yönelik işçilik ve sarf

malzemesi giderlerini, %18,1 oranındaki (yaklaşık 1,8 milyar Euro) kısım ise araçlarda değiştirilen yedek parça maliyetlerini kapsamaktadır. Bu veriler, ödenen tazminatların büyük bir bölümünün bedensel zararlar için yapıldığını ve bu tür zararların sigorta sisteminde önemli bir mali yük oluşturduğunu ortaya koymaktadır.



Grafik 29. 2023 Yılında İtalya’da Zorunlu Trafik Sigortası Kapsamında Ödenen Tazminatların Türlerine Göre Dağılımı

Kaynak: ANIA, İtalya Sigorta Sektörü Raporu 2023, <https://www.ania.it/> , (27.04.2025).



Grafik 30. 2016–2023 Yılları Arasında İtalya’da Combined Ratio Değerlerinin Cari ve Revize Edilmiş Hâlleri

Kaynak: ANİA, İtalya Sigorta Sektörü Raporu 2023, <https://www.ania.it/> , (27.04.2025).

Grafik 29, İtalya’da 2016–2023 yılları arasında zorunlu trafik sigortası branşına ilişkin bileşik oran değerlerinin cari yıl ve önceki yıllardan gelen rezerv farklarını içeren revize edilmiş hâlleri karşılaştırmalı olarak gösterilmektedir.

Yıllar itibarıyla değerlendirildiğinde, birleşik oranın tipik olarak yüzde yüze yakın olduğu ve bazı yıllarda bu eşiğin üzerinde olduğu görülmektedir. Özellikle 2022 ve 2023 yıllarında cari yıl birleşik oran değerleri sırasıyla %107,8 ve %105,5 seviyelerinde gerçekleşmiş, bu da sigorta şirketlerinin teknik olarak zarar gördüğü anlamına gelir. Bununla birlikte, geçmiş rezervlerin revize oranlara katkıları, aynı yıllarda toplam oranı sırasıyla %102,3 ve %99,3 seviyelerine düşürdü. Bu, sigorta şirketleri için önceki yıllarda ayrılan rezervlerin 2023 yılında yeterli olduğunu göstermektedir. Genel olarak, revize edilmiş birleşik oran değerlerinin çoğu yılda cari yıl oranlarının altında gerçekleşiyor, bu da sigorta şirketlerinin geçmiş yıllarda sıklıkla yeterli rezerv ayırdığını gösteriyor. Bununla birlikte, son yıllarda bu farkın azalması, özellikle 2022 ve 2023 yıllarında, rezerv yönetiminin yeniden değerlendirilmesi gerektiğine işaret edebilir.

3.7 Polonya’da Zorunlu Trafik Sigorta Uygulaması

3.7.1 Polonya Zorunlu Trafik Sigortasının Hukuki Çerçevesi

Polonya, diğer Avrupa ülkelerinden daha yeni bir zorunlu trafik sigortası sistemine sahiptir. Bu durumun başlıca nedeni, incelenen ülkeler arasında Avrupa Birliği'ne en geç katılan ve ekonomik olarak hala gelişmekte olan bir ülke olması. Polonya'da zorunlu trafik sigortasının düzeneleyen yasa 22 Mayıs 2003 tarihinde yürürlüğe giren "Zorunlu Sigortalar, Sigorta Garanti Fonu ve Polonya Motorlu Taşıt Sigortacıları Bürosu Hakkındaki Kanun", adlı yasadır. Bu yasa, yalnızca motorlu taşıt sahiplerinin üçüncü şahıslara karşı sorumluluğunu kapsayan sigorta (OC) yükümlülüğünü değil aynı zamanda çiftçilere yönelik zorunlu sorumluluk sigortalarını ve tarımsal yapıların yangın ile diğer doğal afetlere karşı sigortalanmasını da kapsamaktadır.¹¹⁸ Bu düzenleme, Polonya'nın Avrupa Birliği'ne üye olmasıyla birlikte yürürlüğe girmiştir ve Avrupa Birliği direktiflerine uyum sürecinin bir parçası olarak tasarlanmıştır.

İlgili yasa, zorunlu trafik sigortasının hangi durumlarda geçerli olduğunu, kimler için zorunlu tutulduğunu, teminat kapsamını ve sınırlarını ve sigorta süresini ayrıntılı olarak düzenlemektedir. Bununla birlikte, zorunlu trafik sigortası sisteminin işleyişi, bu düzenlemenin tek başına yeterli değildir. Ayrıca, sistemi tamamlayan ek yasal düzenlemeler mevcuttur. Polonya Medeni Kanunu'nun 805–834. maddeleri, tüm sigorta sözleşmelerinin temelini oluşturur ve zorunlu trafik sigortası da dahil olmak üzere tüm sigorta sözleşmelerinin temelini oluşturur. Ayrıca 11 Eylül 2015 tarihli "Sigorta ve Reasürans Faaliyetleri Hakkında Kanun", sigorta şirketlerinin yapısı, denetimi ve mali yeterliliğini düzenleyerek sistemin kurumsal yönünü belirlemektedir. Bu yasal düzenlemeler, Polonya'da zorunlu trafik sigortası sisteminin hukuki temelini oluşturur.

3.7.2 Polonya Zorunlu Trafik Sigortasının Kapsamı ve Teminat Limitleri

Polonya Zorunlu Trafik Sigortası Kanunu'nun 23. maddesi, Polonya topraklarında bulunan araçlar için üçüncü kişilere verilen bedensel ve maddi zararlara karşı zorunlu trafik sigortası yapılması gerektiğini belirtmektedir. Bu yükümlülük yalnızca Polonya'da tescil edilmiş araçları değil, aynı zamanda Polonya topraklarında bulunan ve yabancı plakalı araçları da kapsar. Söz konusu yasanın 25.maddesi sigortanın

¹¹⁸ Marcin ORLICKI, "Insurance law in Poland", *Pravovedenie*, vol.65, No 3, s.255

coğrafi kapsamı belirlenmiş olup, bu kapsam, sadece Polonya ile sınırlı değildir, aynı zamanda Avrupa Birliği üye ülkelerinde meydana gelen kazalara da dahildir. Sigorta kapsamındaki zararlar ise yasanın 34.maddesinde açıklanmıştır ve madde uyarınca ölüm, yaralanma, hastalık gibi bedensel zararlar ile üçüncü kişilerin mallarına verilen zararları içermektedir. Ayrıca, kaza sonrasında zorunlu olarak yapılması gereken teknik muayene masrafları da sigorta kapsamında değerlendirilmiştir. Bununla birlikte, 38. madde, zorunlu trafik sigortasının kapsamı dışında kalan durumların listesini içerir. Buna göre, aracı kullanan kişinin araç sahibine ait mallara zarar vermesi, ücret karşılığında taşınan eşyalar, nakit para, değerli eşyalar, belgeler ve koleksiyonlara zarar vermesi ve çevre kirliliğinden kaynaklanan zararlar sigorta kapsamı dışında tutulur. Sigortanın teminat limitleri ise 36. maddeye göre belirlenmiş olup, Polonya’da kişisel zararlar için teminat limiti 29.876.400 Polonya Zlotisi, maddi zararlar için ise 6.021.600 Zlotidir. Polonya dışındaki ülkelerde meydana gelen kazalarda, ilgili ülkenin yasal teminat sınırları uygulanır, ancak bu sınırlar, Polonya'daki en düşük teminat tutarının altında değildir. Bu düzenlemeler, Polonya'nın zorunlu trafik sigortası sisteminin mağdurları ulusal ve uluslararası düzeyde koruduğunu göstermektedir.

3.7.3 Polonya'da Zorunlu Trafik Sigortasında Prim Hesaplama ve Tarifelendirme Süreci

Polonya'da faaliyet gösteren sigorta şirketleri, zorunlu trafik sigortası primlerini serbest tarife yöntemiyle belirlemektedir. Prim hesaplarken sigorta şirketleri iki aşamalı bir yapıyla yapıyorlar. Birinci aşamada sigorta ettiren ve aracının özelliklerine göre a priori tarifelendirme gerçekleştirilir. Bu kapsamda, sürücünün yaşadığı yer, sürücünün yaşı, sürüş deneyimi, aracın modeli, tipi, motor hacmi ve başka bunu gibi risk faktörlerini dikkate alıyorlar. Sonraki aşamada ise sigortalının geçmiş hasar kayıtlarına bakarak a posteriori tarifelendirme uygulanmakta ve bu süreçte bonus-malus sistemi devreye girmektedir.¹¹⁹ Bu sistem ile sigorta şirketleri sürücünün geçmişteki hasar kayıtlarına göre primde indirim ya da artış uygulamaktadırlar. Sigorta şirketleri, prim hesaplama sürecinin ilk aşamasında her bir sigortalının taşıdığı risk faktörlerine bağlı olarak “baz

¹¹⁹ Anna SZYMAŃSKA, “Szacowanie współczynników bonus-malus w ubezpieczeniach komunikacyjnych OC za pomocą estymatorów bayesowskich.” *Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu*, 2007, s. 441.

prim” hesaplamaktadır. Bu aşamada sürücünün yaşı, sürüş geçmişi ve aracın teknik özellikleri gibi a priori risk değişkenleri dikkate alınmaktadır. İkinci aşamada ise, bu baz prim üzerine sigortalının geçmiş hasar deneyimine dayalı olarak uygulanan bonus-malus sistemi aracılığıyla primde indirim veya artış gerçekleştirilmektedir.

Polonya sigorta piyasasında, uygulanan bonus-malus sistemleri sınıf sayısı, prim oranları ve sınıflar arası geçiş kuralları açısından çeşitlilik göstermektedir. Başka bir ifadeyle, bu sistemlerin yapısı sigorta şirketinden sigorta şirketine farklılık arz etmektedir. Uygulamada sınıf sayısı 11 ila 13 arasında değişmektedir ve hasarsız geçen bir sigorta dönemi sonrası indirim oranı ortalama %10'dur. Bu indirim tipik olarak %60'a ulaşabilir. Bununla birlikte, hasar bildirimi yapıldığı durumlarda bir sonraki döneme ilişkin prim artış oranı %10'un üzerine çıkmaktadır. Şirketin tarifelendirme politikasına bağlı olarak bazı durumlarda bu artış oranı %260'a kadar ulaşabilir.¹²⁰ Örneğin, Polonya'nın en büyük sigorta şirketlerinden biri olan PZU, bonus-malus sistemini on bir sınıftan oluşan on bir kategoriye ayırıyor. Sistem, hasarsız sürücülere maksimum %60 oranında prim indirimi ve yüksek riskli sürücülere maksimum %200 oranında prim artışı sağlar. Diğer bir büyük şirket olan AXA ise, %60'a kadar indirim sağlayan on üç sınıflı bir sistem kullanıyor. Bununla birlikte, sistemde herhangi bir hasar bildirildiğinde sürücüler iki sınıf aşağıya düşürülmekte ve en riskli sürücüler için prim oranı yüzde yüz artırılmakta.

3.7.4 Polonya Zorunlu Trafik Sigortası Sisteminde Sigortasızlık Sorunu ve Sigorta Garanti Fonunun Rolü

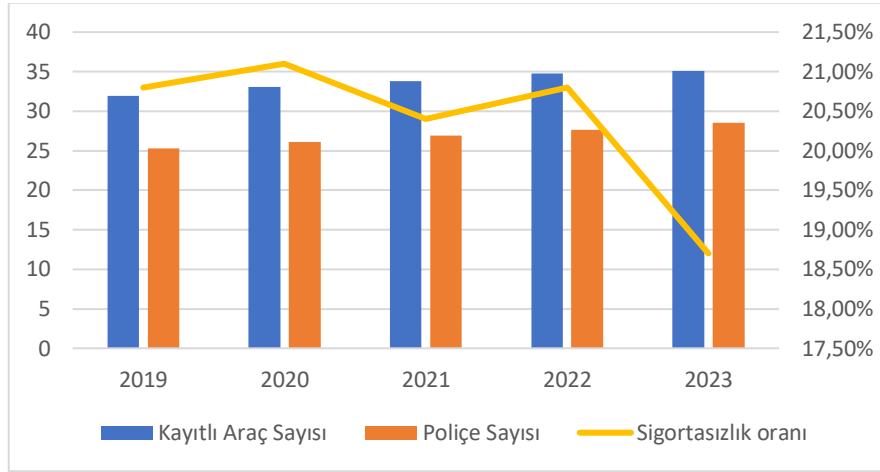
Polonya'da, üçüncü kişilere verilen zararların karşılanmasına yönelik motorlu taşıt sorumluluk sigortası , mevzuat gereği zorunludur. Sigorta yaptırılmaksızın trafiğe çıkan araç sahipleri para cezasına tabi tutulmaktadır. Bu ceza, yıllık asgari ücret tutarı, aracın türü ve sigortasız kalınan sürenin uzunluğu esas alınarak hesaplanmaktadır. Binek otomobiller için ceza, yıllık asgari ücretin iki katı olarak belirlenirken, kamyon, otobüs ve tır gibi ağır taşıtlar için bu oran üç katına çıkarılmaktadır. Motosiklet gibi araçlar için ise ceza, asgari ücretin üçte biri oranındadır. Süreye bağlı olarak, sigortasız kalınan gün

¹²⁰ Anna SZYMAŃSKA, “Functions of the Bonus-Malus System in the Motor Third Party Liability Insurance of Motor Vehicle Owners”, **Economic and Environmental Studies**, Vol.8, No. 2, 2018, s.929.

sayısına göre cezanın uygulanma oranı değişmektedir. Bir ila üç gün arasında sigortasız olunması hâlinde cezanın yüzde yirmisi, dört ila on dört gün arasında yüzde ellisi, on beş günden fazla süreler için ise cezanın tamamı uygulanmaktadır. 2025 yılı itibarıyla Polonya’da geçerli olan yıllık asgari ücret 4.666 PLN olup, bu durumda bir binek aracın 15 günden uzun süreyle sigortasız trafiğe çıkması hâlinde uygulanacak ceza 9.332 PLN'dir. Bu tutar, 6 Mayıs 2025 tarihli kura göre yaklaşık 2.180 Euro karşılık gelmektedir.

Polonya Sigorta Garanti Fonu (Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny - UFG), faaliyet raporunda işlevlerini şöyle açıklıyor: zorunlu motorlu taşıt sigortasının olmadığı durumlarda mağdurların zararlarını karşılamaktır. Bu kapsamda, sigortasız araçların veya kimliği belirsiz araçların karıştığı kazalarda yaralananlara tazminat ödemektedir. Ayrıca, bir sigorta şirketinin iflas etmesi durumunda, mağdurlar UFG tarafından tazmin edilir. Fon, Polonya'da bulunan herhangi bir aracın zorunlu trafik sigortasına sahip olup olmadığını kontrol etmekle sorumludur. Bu denetimler sonucunda sigortası olmayan araç sahiplerine para cezaları uygulanır. UFG'nin bir diğer önemli görevi ise sigortasız araç kullanımını azaltmak ve bu sorunla etkili bir şekilde mücadele etmektir. Polonya'daki her sigorta şirketinin UFG'ye üye olması gerekiyor. Sigorta şirketlerinden alınan katkı payları, sigortasız araç kullanımına ilişkin para cezalarından elde edilen gelirler, fon tarafından mağdurlara yapılan ödemelerin geri alınması sonucunda sağlanan tutarlar ve fon tarafından yapılan yatırımlardan elde edilen getiriler, fonun mali kaynaklarıdır.

Polonya'da sigortasız araçlar ve bu araçların neden olduğu zararlar hala önemli bir sorundur. Sigortasızlık oranında son yıllarda bir düşüş eğilimi gözlemlense de, Grafik 31'de gösterildiği gibi, sigortasız araçların yol açtığı zararların boyutu dikkate değerdir. 2023 yılı faaliyet raporuna göre, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (UFG), sadece bu yıl içerisinde sigortasız araç kazalarında mağdur olanlara 83,5 milyon PLN tazminat ödedi. Bunun yanı sıra, kimliği belirlenemeyen araçların karıştığı kazalarda mağdurlara 11,7 milyon PLN ödeme yapılmıştır.



Grafik 31 Polonya'da 2019–2023 Yılları Arasında Zorunlu Trafik Sigortası Kapsamında Tahmini Sigortasızlık Oranı

Kaynak: UFG, Information Bulletin 2024, <https://www.ufg.pl/infoportal> , (01.05.2025).

Damian Frej and Marek Hupka, The Vehicle Insurance and the Risk of Road Accidents in Poland, 2025 <https://doi.org/10.14669/AM/196605> (01.05.2025).

* Sigortasızlık oranı, kayıtlı araç sayısı ile aktif zorunlu trafik sigortası poliçesi sayısı karşılaştırılarak yazar tarafından hesaplanmıştır.

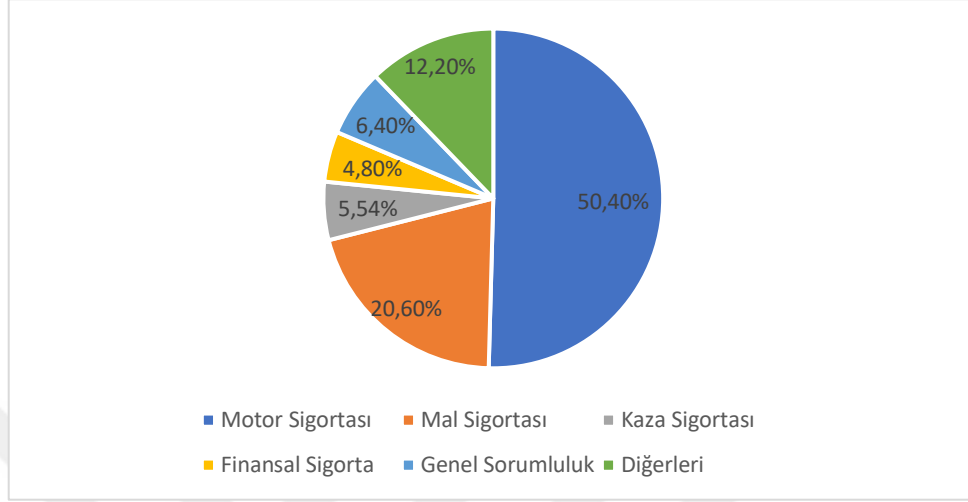
UFG, fonun görevlerinden biri olan sigortasız araçların tespiti kapsamında 2023 yılında 348.795 sigortasız araç sahibi tespit etti. Bu rakam, sorunun ciddiyetini açıkça gösteriyor. Aynı yıl, sigortasız sürücülerden regres yoluyla geri alınması gereken toplam 358,5 milyon PLN ödenmiştir. Bu veriler, sigortasız araç kullanımının yalnızca sigorta sisteminin sürdürülebilirliğini değil, aynı zamanda mağdur haklarının korunmasını da doğrudan etkileyen yapısal bir sorun olduğunu ortaya koymaktadır.

3.7.5 Polonya Zorunlu Trafik Sisteminin Güncel Durumu

Polonya'daki zorunlu trafik sigortası sistemi, Avrupa'daki birçok ülkeye kıyasla daha geç oluşmuş bir yapıya sahiptir ve ülke, ekonomik olarak hâlen gelişmekte olan bir konumda yer almaktadır. Bu bağlamda, sistemin güncel işleyişinin ve sigorta piyasasına yansıyan istatistiki göstergelerin detaylı biçimde incelenmesi, hem yapısal hem de karşılaştırmalı analiz açısından önem taşımaktadır.

Diğer birçok Avrupa ülkesi gibi Polonya da motorlu araç sigortaları sektöründe önemli bir yere sahiptir. 2023 yılında , motorlu araç sigortaları hayat dışı sigorta

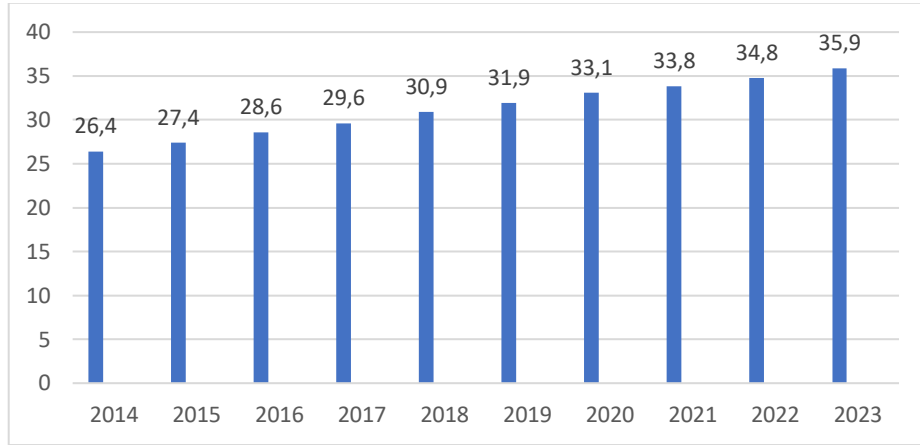
sektörünün toplam primlerinin yaklaşık yarısını oluşturdu. Bu, söz konusu sektörün hayat dışı sigorta pazarı içindeki önemli rolünü göstermektedir.



Grafik 32. 2023 Yılı Polonya Hayat Dışı Sigorta Branşlarına Göre Prim Üretimi

Kaynak: PIU, Faaliyet Raporu 2023, <https://piu.org.pl/> , (01.05.2025)

Motorlu araç sigortalarının öneminin artmasındaki bir diğer etken ise, Polonya'daki araç sayısında yaşanan sürekli artıştır. Ülkede motorlu araç sahiplerine üçüncü şahıslara karşı sigorta yaptırma yükümlülüğünün getirilmiş olması da bu artışın sigorta sektörüne yansımaları güçlendiren temel unsurlardandır. Grafik 33'te görüldüğü üzere, Polonya'daki kayıtlı motorlu araç sayısı 2014–2023 yılları arasında istikrarlı bir şekilde artarak 26,4 milyon seviyesinden 35,9 milyona ulaşmış ve bu dönemde yaklaşık %35 oranında bir artış kaydedilmiştir. Araç sayısındaki bu artış, yıllık ortalama yaklaşık bir milyonluk bir büyümeye işaret etmektedir.



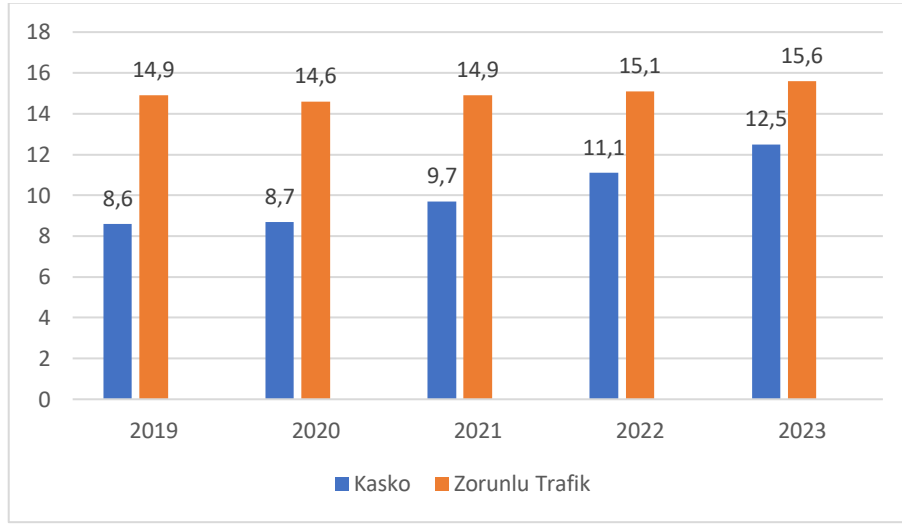
Grafik 33. Polonya’da 2014–2023 Yılları Arasında Kayıtlı Motorlu Araç Sayısının Gelişimi (milyon adet)

Kaynak: Damian Frej and Marek Hupka, The Vehicle Insurance and the Risk of Road Accidents in Poland, 2025, <https://doi.org/10.14669/AM/196605> , (03.05.2025).

2019-2023 yılları arasındaki kasko ve zorunlu trafik sigortasına ait brüt yazılan primlerin gelişimi Grafik 34’te gösterilmiştir. Bu grafiğe göre zorunlu trafik sigortasında bir artış olduğunu görebiliriz ancak sınırlı bir artış gerçekleşmiştir. 2019 yılında 14,9 milyar PLN olan brüt prim üretimi, 2023 yılında yaklaşık %4,7’lik bir artışla 15,6 milyar PLN’ye ulaşmıştır. Bu durum, zorunlu trafik sigortası piyasasının stabil ancak düşük büyüme hızına sahip olduğunu göstermektedir.

Kasko sigortası ise zorunlu trafik sigortasına kıyasla daha belirgin ve istikrarlı artış gerçekleşmiştir. 2019 yılında 8,6 milyar PLN olan prim üretimi, 2023 yılına gelindiğinde yaklaşık %45’lik önemli bir artış göstererek 12,5 milyar PLN seviyesine ulaşmıştır. Bu hızlı büyüme, Polonya’da araç sahiplerinin kasko sigortasına artan ilgisini ve kasko pazarının genişlediğini ortaya koymaktadır.

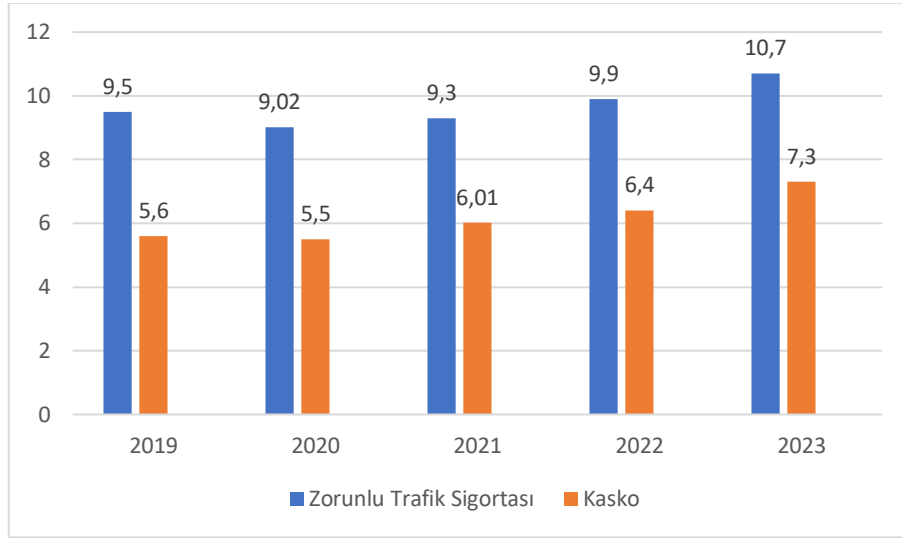
Bu verilere göre, son beş yılda kasko sigortasının yazılan brüt primleri zorunlu trafik sigortasına göre daha çok arttığını söyleyebiliriz. Bu durum, Polonya’daki sigorta piyasasında kasko sigortasının öneminin arttığını göstermektedir ve sigortalıların kasko sigortasını trafik sigortasına da ekleme eğiliminde olduğunu göstermektedir.



Grafik 34. Polonya'da Zorunlu Trafik ve Kasko Sigortalarının Brüt Yazılan Primlerinin Gelişimi 2019-2023 (milyar PLN)

Kaynak: PIU, Faaliyet Raporu 2023, <https://piu.org.pl/> , (03.05.2025).

Grafik 35, Polonya'daki zorunlu trafik sigortasının ve kasko sigortasının 2019-2023 yılları arasında ödenen brüt tazminat tutarları verilmiştir. Grafik incelendiğinde, hem zorunlu trafik sigortası hem de kasko sigortası kapsamında ödenen brüt tazminat tutarlarının 2019–2023 yılları arasında artış gösterdiği görülmektedir. Zorunlu trafik sigortasında 2019 yılında yaklaşık 9,5 milyar PLN olan ödenen tazminat tutarı, 2023 yılında 10,7 milyar PLN'ye yükselmiştir. Benzer şekilde, kasko sigortasında da 2019 yılında 5,6 milyar PLN olan tazminat ödemesi, 2023 yılında 7,3 milyar PLN'ye çıkarak kayda değer bir artış sergilemiştir. Yüzdesel artış açısından değerlendirildiğinde, kasko sigortasında ödenen tazminatların artış oranı zorunlu trafik sigortasına kıyasla daha yüksektir. Bu durum, yalnızca ödenen tazminatlar bakımından değil, aynı zamanda brüt prim üretimi açısından da gözlemlenmektedir. Son beş yıllık dönemde, kasko sigortasının büyüme hızı hem prim toplama hem de tazminat ödeme açısından zorunlu trafik sigortasına göre daha fazla olmuştur.



Grafik 35. Polonya’da Zorunlu Trafik Sigortası ve Kasko Sigortasında Ödenen Brüt Tazminat Tutarları 2019–2023 (milyar PLN)

Kaynak: PIU, Faaliyet Raporu 2023, <https://piu.org.pl/>, (04.05.2025).

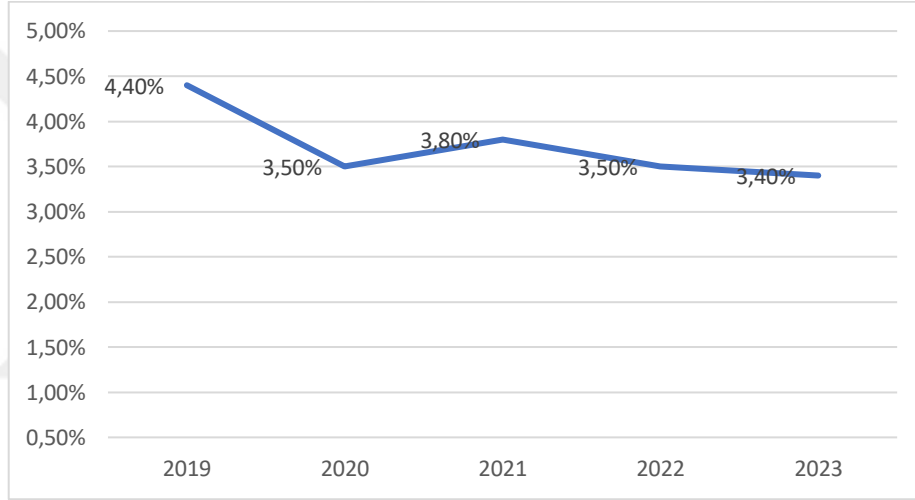
Zorunlu trafik sigortasında brüt tazminatlar yıllar boyunca artıyor. Bununla birlikte, tazminat düzeyindeki bu değişimin daha sağlıklı bir şekilde değerlendirilebilmesi için, aynı dönemde meydana gelen hasar sayısı da incelenmelidir. 2019–2023 yılları arasında zorunlu trafik sigortası kapsamında meydana gelen hasarlar, maddi ve bedensel hasar kategorilerine göre aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Tablo 26: Polonya’da Zorunlu Trafik Sigortasında Hasar Türlerine Göre Gerçekleşen Hasar Sayısı (2019–2023, adet)

Yıllar	Zorunlu Trafik Maddi zarar	Zorunlu Trafik Bedensel zarar
2019	1 042 600	66 800
2020	865 700	49 500
2021	970 700	50 100
2022	908 900	43 100
2023	927 400	41 000

Kaynak: UFG, Information Bulletin 2024, <https://www.ufg.pl/infoportal> , (04.05.2025).

Tablodaki verilere göre, Polonya’da zorunlu trafik sigortası kapsamında gerçekleşen maddi hasar sayısı 2019 yılında 1 milyonun üzerine çıkarak 1.042.600 seviyesine ulaşmıştır. Bu yıldan itibaren hasar sayılarında azalma eğilimi gözlemlenmiş ve takip eden yıllarda maddi hasar sayıları ortalama 900 bin civarında seyretmiştir. Bedensel zararlar açısından değerlendirildiğinde ise daha belirgin bir düşüş eğilimi söz konusudur. 2019 yılında 66.800 olan bedensel hasar sayısı, 2023 yılı itibarıyla 41.000’e gerilemiştir. Bu düşüş, trafik kazalarının şiddetinin azalması, güvenlik önlemlerinin artması veya hafif bedensel zararların daha az raporlanması gibi çeşitli faktörlere bağlanabilir.

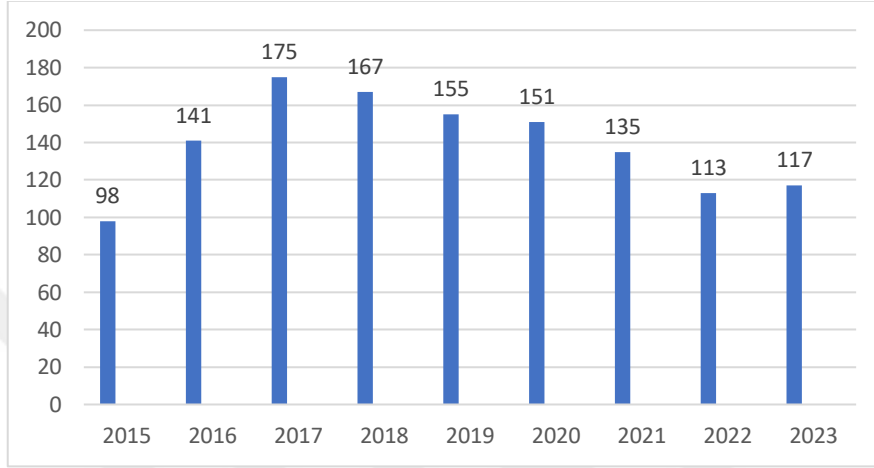


Grafik 36. 2019–2023 Yılları Arasında Polonya’da Zorunlu Trafik Sigortasında Hasar Sıklığı (%)

Kaynak: UFG, İnformation Bulletin 2024, <https://www.ufg.pl/infoportal> , (04.05.2025).

Grafik 36, 2019–2023 yılları arasında Polonya’da zorunlu trafik sigortası kapsamında meydana gelen hasarın yüzdesini göstermektedir. Verilere göre, 2019 yılında %4,4 seviyesinde olan hasar sıklığı 2020 yılında önemli ölçüde düşerek %3,5 seviyesine gerilemiştir. COVID-19 pandemisi nedeniyle sokağa çıkma kısıtlamaları ve araç kullanımındaki genel azalma bu düşüşte önemli ölçüde rol oynadı. 2021 yılında kısıtlamaların gevşemesiyle oran %3,8’e yükseldi, ancak sonraki yıllarda tekrar düşüşe geçti ve 2023 yılında %3,4’e düştü.

Bu genel düşüş trendi, Polonya sigorta sisteminin zaman içinde karşılaştığı risklerin azaldığını göstermektedir. Sıklık oranlarındaki azalma, trafik güvenliği önlemlerinin ve sürücü davranışlarına yönelik farkındalık çalışmalarının başarılı olduğunu gösterebilir. Bununla birlikte, daha az hasar bildirimi yapılmasının arkasında yatan sigortalı davranışları da olabilir.



Grafik 37. 2015–2023 Yılları Arasında Polonya’da Zorunlu Trafik Sigortası için Ortalama Prim Tutarlarının Gelişimi (Euro)

Kaynak: Damian Frej and Marek Hupka, The Vehicle Insurance and the Risk of Road Accidents in Poland, 2025 <https://doi.org/10.14669/AM/196605> , (04.05.2025).

Polonya’da zorunlu trafik sigortası (OC) primlerinin 2015–2023 yılları arasında ortalama yıllık değişimi Grafik 37’de gösterilmektedir. 2015 yılında ortalama zorunlu trafik primi 98 Euro olmuş, ancak 2016 yılında %45 oranında artarak 141 Euro oldu. 2017 yılında da artış eğilimi devam etti ve primler %24 artarak 175 Euro seviyesine ulaşarak yılın en yüksek seviyesine ulaştı.

2018 yılından itibaren artış eğilimi sona erdi ve primlerde bir düşüş gözlemlendi. Bu yıl primler %5 azalarak 167 Euro’ya gerilemiştir. Bu düşüş trendi daha sonraki yıllarda da devam etti. 2021 yılında zorunlu trafik sigortasının ortalama primi bir önceki yıla göre %10 azalarak 135 Euro olmuştur, bu da en dikkat çekici düşüşe neden oldu. 2022 yılında, %16 oranında bir düşüşle analiz edilen dönem içindeki en düşük seviye olan 113 Euro’ya inen bu azalma daha da belirginleşmiş. Ortalama zorunlu trafik sigorta primi, 2023 yılında %3 oranında artışla 117 Euro’ya yükseldi ve bu düşüş eğilimi sona erdi.

Bu Polonya'daki zorunlu trafik sigortası primlerindeki düşüş, sigorta sektöründe artan rekabet, sigorta şirketlerinin maliyetleri düşürmeye yönelik stratejileri ve COVID-19 pandemisi sırasında azalan trafik yoğunluğuna bağlı olarak tazminat maliyetlerinin azalmasıdır. Bununla birlikte, 2023 yılında meydana gelen artış, enflasyonist baskılar, sigorta şirketlerinin işletme maliyetleri ve tazminat ödemelerinde meydana gelen artışlar doğrultusunda şekillenmiştir. Polonya'da zorunlu trafik sigortası primleri, sürücülerin yaş gruplarına göre büyük ölçüde değişmektedir. Araştırmalar, OC primlerinin genç sürücülerde çok yüksek olduğunu ve yaş ilerledikçe azaldığını, ancak belirli bir yaştan sonra yeniden artma eğiliminde olduğunu göstermektedir. Örneğin, 2023 yılında en yüksek risk grubunda yer alan 18 ila 24 yaş aralığındaki sürücüler için genel ortalama OC primi 117 Euro olmuştur. Özellikle 18 yaşındaki bir sürücü için prim 453 Euro seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu tutar, 25 yaşında 294 Euro'ya, 30 yaşında 213 Euro'ya, ve 50 yaşında ise 97 Euro'ya kadar gerilemiştir. Bu düşüş, yaşla birlikte artan sürüş tecrübesi ve azalan kaza riski ile açıklanabilir. Ancak 70 yaşında primlerin tekrar artış gösterdiği ve 110 Euro seviyesine yükseldiği gözlemlenmiştir. Bu durum, ileri yaşlardaki sürücüler için sağlık durumuna ve reaksiyon süresine ilişkin risk algısının arttığını göstermektedir.¹²¹

Tablo 27: 2019–2023 Yılları Arasında Polonya Zorunlu Trafik Sigortasının Teknik Sonuçları

Yıllar	Zorunlu Trafik Sigortası Teknik Sonuçlar(milyon PLN)	Zorunlu Trafik Sigortası Teknik Sonuçları(milyon Euro)
2019	-334	-76,8
2020	-383	-83,8
2021	+63	+13,6
2022	-406	-86,8
2023	-342	-78,6

Kaynak: PIU, Faaliyet Raporları 2019-2023, <https://piu.org.pl/> , (05.05.2025).

¹²¹ Damian FREJ and Marek HUPKA, “The Vehicle Insurance and The Risk of Road Accidents in Poland”, **The Archives of Automotive Engineering – Archiwum Motoryzacji**, Vol. 107, No 1, 2025, s.65.

* Euro karşılıkları, Avrupa Merkez Bankası tarafından açıklanan yıl sonu EUR/PLN kurlarına göre hesaplanmıştır

Polonya’da zorunlu trafik sigortasına ilişkin yıllık bileşik oran verileri kamuya açık kaynaklarda ayrı bir şekilde sunulmamaktadır. Ancak Polonya Sigorta Odası tarafından yayımlanan yıllık faaliyet raporlarında, Grupa 10 olarak sınıflandırılan bu sigorta dalına ait teknik sonuçlar açıklanmaktadır. Tablo 28’de yer alan verilere göre, 2019–2023 döneminde Polonya zorunlu trafik sigortası sistemi yalnızca 2021 yılında teknik olarak kâr elde edebilmiş, diğer tüm yıllarda zarar açıklamıştır. 2019 yılında teknik zarar 334 milyon PLN olarak gerçekleşmiş ve Avrupa Merkez Bankası yıl sonu kuru esas alındığında bu tutar yaklaşık 76,8 milyon Euro’ya karşılık gelmektedir. 2020 yılında zarar 383 milyon PLN’ye yükselmiş, 2021 yılında ise sistem istisnai olarak 63 milyon PLN teknik kâr üretmiştir. Ancak 2022 yılı, incelenen dönem içerisindeki en yüksek teknik zararın yaşandığı yıl olmuş ve 406 milyon PLN düzeyinde zarar kaydedilmiştir. 2023 yılında ise zarar 342 milyon PLN olarak gerçekleşmiştir. Bu teknik sonuçlar, Polonya’da zorunlu trafik sigortasının prim gelirlerinin ödenen tazminatlar ve teknik giderleri karşılamada yetersiz kaldığını ortaya koymaktadır. Bileşik oran verilerinin bulunmaması nedeniyle sistemin performansı oran bazında analiz edilememekle birlikte, teknik zararların sürekliliği söz konusu sigorta dalının finansal sürdürülebilirliği açısından önemli bir yapısal sorun teşkil ettiğini göstermektedir.

4. BÖLÜM

ZORUNLU TRAFİK SİGORTASI SİSTEMLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI VE TÜRKİYE İÇİN MODEL GELİŞTİRME ÖNERİSİ

4.1.Literatür Taraması

Süleyman Eren¹²², 2010 yılında yaptığı çalışmasında Avrupa ülkeleri ve Türkiye'deki Garanti Fonlarını karşılaştırmalı olarak incelemiştir. Türkiye'de zorunlu trafik sigortasından alınan katkı paylarının fon gelirlerinin önemli bir kısmını oluşturduğunu ve en fazla ödemenin sigortasız araçların neden olduğu kazalarda yapıldığını belirtmiştir. Avrupa fonları sadece tazminat ödemekle kalmayıp, trafik kazalarını önleyici projeler oluşturuyor ve sigortasızlıkla mücadele ediyor. Örneğin, İspanya kaza nedeni analizine dayalı projeler yürütürken, Fransa ve Slovakya prim gelirlerinin bir kısmını trafik güvenliği fonlarına aktarıyor. Türkiye'de fonun bunun gibi önleyici faaliyetlerin olmadığını ve finansal destek sağlamadığını belirtmiş ve Avrupa ülkelerindeki gibi uygulamaların Türkiye'de hayata geçirilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

Goliazade¹²³, 2019 yılında Asya, Avrupa, Güney ve Latin Amerika ülkelerinde zorunlu trafik sigortalarını karşılaştırmalı bir yaklaşımla incelemiştir. Avrupa kısmında ise Belçika, Fransa, Almanya, Polonya, İtalya gibi ülkelerde zorunlu trafik sigortasının kapsamını, hukuki çerçevesini, fiyatlandırma rejimini karşılaştırmıştır. Araştırmacıya göre Avrupa ülkelerindeki zorunlu trafik sigortası sistemlerinin bazı güçlü yönleri vardır. Örneğin, çoğu Avrupa ülkesinde bonus-malus sistemi ve bazı ülkelerde "Pay-As-You-Drive" modeli, fiyatlandırma açısından etkili modeller olarak görülmektedir. Sonuç olarak araştırmacı Avrupa'daki MTPL sistemlerinin uzun süredir var olan güçlü bir

¹²² Süleyman EREN, "Kaza Sigortaları Kapsamında Güvence Hesabının İncelenmesi ve Avrupa Ülkeleriyle Karşılaştırmalı Olarak Geliştirilmesine Yönelik Uygulamalar", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi , Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, 2010), ss.1-156.

¹²³ Natia GOLIADZE, "International Practice Related to Compulsory MTPL Insurance", *Caucasus Journal of Social Sciences*, Vol. 12, No 1, ss. 1-24.

hukuki ve teknik altyapıya sahip olduğunu ve geliştirmekte olan ülkeler için bir örnek olduğunu vurgulamıştır.

2016 yılında Laas, Schmeiser ve Wagner¹²⁴ tarafında yapılan araştırmada İsviçre, Almanya ve Avusturya motorlu taşıt sigortalarında fiyatlandırma uygulamaları karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Araştırmanın sonuçlarına göre, tarifede kullanılan kriterler ülkeden ülkeye değişmekte olup, Almanya en fazla kriter kullanan ülkedir. Şirketlerin ortalama 24 müşteri verisi topladığı, ancak bunların yalnızca 19'unun aktif olarak fiyatlandırmada kullanıldığı belirtildi. Sigorta şirketlerinde müşteri odaklı fiyatlandırma sisteminin yeterince gelişmediğini bulmuşlar ve fiyat güncellemesi yılda bir kez yapıldığı tespit edilmiştir. Büyük ölçekli işletmelerin müşteri değeri analizi için daha gelişmiş araçlara sahip olduğu görülmüştür, ancak küçük ölçekli işletmeler daha geleneksel yaklaşımları tercih etmektedir. Araştırmanın sonucunda, müşteri odaklı fiyatlandırma yaklaşımlarının geliştirilmesi ve prim güncellemelerinin daha sık ve hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Porrini, Fusco ve Magazzino¹²⁵ 2020 yılında yaptığı araştırmada İtalya zorunlu trafik sigorta kapsamında kara kutu kullanımının sigorta primleri üzerinde etkisini araştırmışlar. Çalışma 2014 ile 2017 yılları arasında İtalya'da toplanan verileri kullanarak analiz yapılmıştır. Araştırma sonucunda kara kutu kullanımı sonucunda sigortalının risk profili ile ilgili daha ayrıntılı bilgiler elde edildiğini ve primlerin düşmesine yardım ettiğini bulmuşlar. Araştırmacılar, bu kara kutu sistemi karmaşık bir sistem olsa da sigorta şirketleri bu sistem yardımıyla daha detaylı sürücü profiline ulaşarak, sahte hasar talebini azaltabileceğini vurgulamışlar.

Browne, Chung ve Frees'in¹²⁶ 2000 yılında yürüttüğü araştırma, OECD üyeleri arasında mal ve sorumluluk sigortası özellikle motorlu taşıt sigortası ile genel sorumluluk

¹²⁴ Daniela LAAS, Hato SCHMEISER and Joël WAGNER, "Empirical Findings on Motor Insurance Pricing in Germany, Austria and Switzerland", **The Geneva Papers on Risk and Insurance-Issues and Practice**, Vol. 41, No 3, ss.398-431.

¹²⁵ Donatella PORRINI, Giulio FUSCO and Cosimo MAGAZZINO, "Black Boxes and Market Efficiency: the Effect on Premiums in the Italian Motor-Vehicle Insurance Market", **European Journal of Law and Economics**, Vol.49, No 3, 2020, ss.455-472.

¹²⁶ Mark BROWNE and JaeWook CHUNG "International Property-Liability Insurance Consumption", **The Journal of Risk and Insurance**, Vol.67, No. 1, 2000, ss. 79-90.

sigortalarını ele almıştır. Araştırmacılar, söz konusu ülkelerin sigorta prim üretimi ve penetrasyonu düzeylerini karşılaştırmalı olarak incelediğinde, Türkiye'nin OECD ortalamasının oldukça altında kaldığını buldular. Ayrıca yazarlara göre ekonomik koşulların çeşitli sigorta türleri üzerinde farklı bir şekilde etkisi olduğunu göstermektedir. Örneğin kişi başı gelir düzeyinin özellikle motorlu taşıt sigortası satın alma üzerinde olumlu ve güçlü bir etkisi olduğunu belirttiler. Buna karşılık, sigorta piyasasında yabancı şirketlerin payının motorlu taşıt sigortası tüketimini negatif yönde etkilediği tespit edilmiştir.

Umut Öztürk¹²⁷ tarafından 2008 yılında yayınlanan bir çalışmada, Türkiye ve Avrupa'daki motorlu taşıt sigortası sistemleri kapsamlı bir şekilde incelenmiştir. Türkiye'de motorlu taşıt sigortası, toplam prim üretiminin yaklaşık yarısını oluşturmalarına rağmen, son yıllarda bu sektörde kârlılık görülmemiştir. Çalışmada, sahte hasar bildirimlerinin artması, hasar maliyetlerinin artması, hasarsızlık indirim sistemlerinin etkin bir şekilde uygulanamaması, primlerin hasar maliyetlerine dayalı olarak belirlenmemesi ve enflasyon ve döviz kuru etkisiyle artan araç yedek parça fiyatlarının artması bu durumun ana nedenleri arasında yer almaktadır. Avrupa ülkelerinde ise benzer sorunların büyük ölçüde minimize edildiği ve bunun temel nedeninin risk odaklı prim belirleme sistemlerinin etkinliği, bonus-malus uygulamalarının yaygın kullanımı ile sigortalı davranışlarının prim düzeyine doğrudan yansıtılması olduğu ifade edilmiştir. Avrupa'daki bu tür uygulamaların, Türkiye'de bazı sigorta şirketleri tarafından benimsenmeye başlandığı belirtilmekle birlikte, sektörde hâlen önemli yapısal eksikliklerin bulunduğu ve gelişim sürecinin devam ettiği sonucuna ulaşılmıştır.

2021 yılında Peleckienė tarafından yapılan araştırmada AB zorunlu trafik sigortası sisteminde yaşanan sorunları incelenmiştir.¹²⁸ Araştırmaya göre, AB ülkelerinde hayat dışı sigorta branşında zorunlu trafik sigortası en fazla paya sahiptir. Sigorta şirketlerinin yüksek prim teklifleri sunarak sigorta yapmaktan kaçınmaları, sigortasız sürüş oranlarının yüksekliği ve sektörün mali zararları önde gelen sorunlardır.

¹²⁷ Umut ÖZTÜRK “Avrupa Ve Türkiye’de Motorlu Taşıt Sigortalarının Durumu”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008), ss.1-217.

¹²⁸ Valentina PELECKIENĖ, “Problems and Directions For Improvement Regulation of Motor Third Party Liability Insurance”, **International Innovation Research**, ss. 127-130.

Mevcut direktiflerin genel yapısı Avrupa Komisyonu tarafından uygun görülse de, bazı alanlarda düzenlemeler yapılmalması gerektiğini açıklamışlar. Özellikle sigortacının iflası, farklı teminat limitleri ve sigortasızlıkla mücadele en önemli konulardır.

Serap Gönülal'ın¹²⁹ 2009 yılında yürüttüğü araştırma, gelişmekte olan ülkelerin zorunlu trafik sigortasını inceledi.Çalışmada, Türkiye'nin uzun süren düzenlemelerin sektör paydaşları arasında işbirliği oluşturduğunu ve TRAMER sisteminin sigortasızlık, sahte poliçeler ve veri eksikliğinde önemli ölçüde iyileştirdiğini gösterilmiştir.Ayrıca, sigorta şirketlerinin prim seviyelerini piyasa ve yasal koşullara göre daha dikkatli belirlemeleri gerektiği belirtildi. Türkiye'deki kaza oranları hala yüksek olduğunu belirtmiştir. Çalışma, Türkiye'nin zorunlu trafik sigortasında önemli bir ilerleme kaydettiğini ancak sürdürülebilirlik için daha etkin fiyatlandırma sistemleri, yüksek veri kalitesi ve kurumsal denetim sistemlerinin güçlendirilmesi gerektiğini ortaya koydu.

2004 yılında Scalera ve Zazzaro¹³⁰ tarafından yapılan araştırmada Avrupa ülkelerindeki motorlu taşı sigortası piyasasında fiyat serbestleşmesinin etkilerini incelemişler. Avrupa ülkelerinin serbestleşme düzeyine göre az serbestleşen, önceden serbest yapıya sahip olan ve hızla serbestleşen ülkeler olarak sınıflandırılmış. Çalışmanın bulgularına göre, Avrupa'da serbest piyasa koşullarına geçiş birçok ülkede beklenenin aksine prim artışına ve tüketici memnuniyetsizliğine yol açmıştır. Bunun nedeni olarak da araştırmacılar sigorta şirketlerinin maliyet kontrolüne yönelik yatırımlarını azaltmasını ve buna bağlı olarak sahtekârlık vakalarının artmasını göstermektedir. Sonuç olarak, çalışma, kontrol mekanizmaları olmaksızın serbestleşme uygulamalarının kötü sonuçlar doğurabileceğine inanıyor.

Engin ve Karakuş¹³¹ tarafından 2020 yılında yayınlanan çalışmada, Avrupa, Türkiye ve dünya çapında sigorta sektörünün durumunu karşılaştırmalı olarak incelemişler.Avrupa Birliği'nde uygulanan "Tek Sigorta Pazarı" sistemi, sektörün birleşik

¹²⁹ Serap O. GÖNÜLAL, “Motor Third-Party Liability Insurance in Developing Countries raising awareness and improving safety”, **World Bank Washington**, 2009, ss. 165-205.

¹³⁰ Domenico SCALERA and Alberto ZAZZARO, “From regulation to free market: the experience of the European motor insurance market”, Università degli studi di Ancona, **Dipartimento di economia**, 2004, ss.1-24.

¹³¹ Cem ENGİN ve Burak KARAKUŞ “Dünya, Avrupa Birliği Ve Türkiye’de Sigorta Sektörü”, **Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Sayı 10, No 2, 2020, ss.173-189.

ve rekabetçi bir yapıya kavuştuğunu belirtmişler. Türkiye’de ise yüksek sigortalanabilir pazar kapasitesi nedeniyle yabancı sermayeli şirketlerin baskın olduğu vurgulanmıştır. Ayrıca Türkiye’de zorunlu sigortalar devlet tarafından zorunlu olduğu için yaygınlaştığını ancak sigortacılık devlet değil, özel sektör ile yönetilen ve bireylerin tercihlerine bağlı bir sektör olması gerektiğini belirtmişler. Çalışma, Türkiye'nin sigorta sektöründe önemli bir gelişim potansiyeline sahip olduğu, ancak küresel pazar payının halen düşük olduğu sonucuna varmıştır.

Trafik sigortasının teknik mali yapısını inceleyen Özcan¹³², özellikle muallak hasarlar ve IBNR (gerçekleşmiş ancak raporlanmamış tazminatlar) kalemlerinin bilanço üzerindeki etkisini vurgulamaktadır. Çalışmada, 2011–2017 yılları arasındaki veriler doğrultusunda IBNR karşılıklarında önemli artışlar gözlemlenmiş ve bu artışın, özellikle bedeni zarar dosyalarındaki geç bildirimler ve hukuki süreçlerden kaynaklandığı belirtilmiştir. 2019 yılı sonunda %100 oranında bilançoya yansıtılacak IBNR karşılıklarının, sigorta şirketlerinin mali yapısında ciddi bozulmalara yol açabileceği ifade edilmiştir. Bu bulgular, Türkiye’de zorunlu trafik sigortasının neden zarar eden bir branş haline geldiğini açıklamada önemli bir yer tutmaktadır.

Karaoğlu¹³³ 2007 yılında yaptığı çalışmada, prim üretimi, yatırım düzeyi, çalışan sayısı, şirket sayısı ve nüfus gibi değişkenleri temel alarak Türkiye ile Avrupa ülkelerinin sigorta sektörlerini karşılaştırmalı olarak analiz etmiştir. Bu çalışmada Kruskal-Wallis testi, ANOVA, kümeleme analizi ve çoklu regresyon analizi gibi istatistiksel teknikler kullanılmıştır. Sonuçlara göre Türkiye sigorta penetrasyonu, %1,8 düzeyinde olup Avrupa ülkelerine kıyasla oldukça düşük bir seviyededir. Ayrıca düşük penetrasyon oranı, Avrupa Birliği adaylık süreci ve artan yabancı yatırımcı ilgisi, Türkiye sigorta piyasasını cazip kılmaktadır. Çalışmada, özellikle gelişmekte olan ülkelerde sigortacılığın ekonomik büyümeye önemli bir katkı sağladığı vurgulanmıştır. Türkiye, bu

¹³² Hakan ÖZCAN “Sigortacılık Teknik Karşılıklarındaki Değişen Faktörlerin Trafik Muallak Hasar ve İbnr Etkisi Üzerine Bir Araştırma”, **Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi**, Cilt 10, Sayı 19, 2018, ss. 330-341.

¹³³ Senem KARAOĞLU “Comparative Statistical Analysis of Turkish and European Insurance Sectors (Based on The Importance of Insurance Sectors in Turkish and European Economies), (**Master’s Thesis**, Marmara University Institute of Social Sciences, 2007), ss. 1-131.

potansiyeli kullanabilmesi için sigorta bilincini artırmalı ve sektörün kurumsal yapısını güçlendirme gerektiği sonucuna varmıştır.

2011 yılında Acar¹³⁴ tarafından yapılan bir araştırmada, Türk sigorta sektörünün Avrupa sigorta piyasasına entegrasyon sürecindeki uyum düzeyi incelenmiştir. Çalışma, 2009/103/EC sayılı AB Direktifi olarak da bilinen Motorlu Taşıtlar Sigortaları Direktifi ile Türkiye'deki zorunlu trafik sigortası uygulamalarını karşılaştırdı. Bu Türkiye'nin asgari teminat limitlerinin Avrupa Birliği ortalamasına kıyasla oldukça düşük olduğunu gösterdi. Bu ayrım, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne üyelik sürecinde aşamalı bir geçiş ve geçici istisnalarla aşılması gerektiği belirtildi. Ek olarak, Türkiye'deki Güvence Hesabı sisteminin yalnızca bedensel zararları kapsadığı, oysa AB müktesebatına tam uyum sağlamak için mal varlığı zararlarını da kapsamı gerektiği vurgulanmıştır. Türk sigorta şirketlerinin Avrupa sigorta piyasalarına entegrasyon için büyük bir potansiyele sahip olmasına rağmen, AB ülkelerinde serbest hizmet sunumu ve yerleşme özgürlüğü gibi fırsatlardan tam olarak yararlanamadıkları dikkat çekilmiştir. Sonuç olarak, Türkiye ve Avrupa Birliği'nin sigorta piyasaları arasında tam entegrasyonun gerçekleşmesi için hem mevzuat uyumu hem de piyasa yapılarının birbirine yaklaşması gerekiyor.

2021 yılında Aydın¹³⁵, Schengen Bölgesi üyeleri arasında geçerli olan paket sigorta modelinin Türkiye için uygunluğunu ve bu modele geçişin olası etkilerini araştırdı. Çalışma, Avrupa ülkelerinde zorunlu trafik sigortası, kasko ve çeşitli ek teminatların tek bir poliçe altında birleştirildiği ve müşteri odaklı ve esnek bir yapı sunan sigorta paketlerinin yaygın olduğunu göstermiştir. Bununla birlikte, bu tür sigortalar Türkiye'de farklı poliçelerle düzenlenmektedir, bu da şirketlere operasyonel sorumluluklar getirmekte ve ek teminatların eklenmesini zorlaştırmaktadır. Bazı şirketler benzer modeller denese de, yetersiz tanıtım ve yapısal sorunlar nedeniyle başarıya ulaşamamıştır. Aydın, paket sigorta sisteminin sigorta bilincini ve müşteri memnuniyetini

¹³⁴ Onur ACAR “Integration of the Turkish Insurance Market with the European Single Insurance Market”, (**Doctoral dissertation**, Marmara University Institute of European Union Studies, 2011), ss. 1-268.

¹³⁵ Murat AYDIN “Türkiye’de Paket Sigorta Uygulamalarının Schengen Ülkeleri İle Karşılaştırılması: Otomobil Sigortaları Örneği”, (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2021), ss.1-124.

artırabileceğini, ancak geçişin kademeli ve yasal düzenlemelere uyumlu şekilde yapılması gerektiğini belirtmiştir.

Yüksel¹³⁶, çalışmasında Türkiye ile Avrupa ülkelerinde uygulanan zorunlu trafik sigortası teminatlarını karşılaştırmalı olarak incelemiştir. Çalışmada, Türkiye ile karşılaştırıldığında, Avrupa ülkelerinde zorunlu trafik sigortası teminat limitleri oldukça yüksektir, bazı zarar türleri için limitsiz teminat mevcuttur. Bununla karşılık, Türkiye'deki teminat limitlerinin hem düşük seviyelerde kaldığı hem de enflasyon karşısında hızlı bir şekilde değer kaybettiği belirtildi. Avrupa'da ise bu limitlerin düzenli olarak güncellendiği vurgulanmaktadır. Ayrıca, sigorta şirketleri tarafından talep edilen belgelerin temininde yaşanan zorluklarla birlikte, Türkiye'de riskin meydana gelmesi durumunda sigortalının karşılaştığı bürokratik süreçlerin uzunluğu göz önüne alındığında, bu durumun zarar gören taraf için ayrı bir sorun oluşturduğu ve bürokrasinin azaltılması gerektiği belirtildi.

Kwiecień ve Poprawska¹³⁷ 2011 yılında yaptıkları çalışmalarında Polonya zorunlu trafik sigortası sistemini Avrupa'daki gelişmelerle karşılaştırmalı olarak incelemişlerdir. Çalışmada özellikle artan tazminat talepleri, yol güvenliği, hasar sıklığı, prim seviyesi ve yasal değişimlerin sigorta sistemine etkisi ele alınmıştır. Çalışma, Polonya'nın AB üyeliği sonrası sigorta sisteminin, özellikle garanti limitleri ve tazminat düzenlemeleri açısından AB standartlarına uyduğunu göstermiştir. Ayrıca, Polonya'daki prim seviyelerinin hâlâ Batı Avrupa ortalamasının oldukça altında olduğunu açıklamışlar.

2007 yılında Demirbilek¹³⁸ tarafından yürütülen çalışmada, Türkiye ve Avrupa'daki sigorta sektörleri karşılaştırmalı olarak incelenmiştir, özellikle sorumluluk sigortaları ele alınmıştır. Çalışmada, Türkiye'de sigorta bilincinin henüz istenilen düzeye ulaşmamış olmasının da etkisiyle, zorunlu trafik sigortasının yasa ile zorunlu

¹³⁶ Sadık YÜKSEL “Türk ve Avrupa Topluluğu Hukukunda Motorlu Kara Nakil Araçları Zorunlu Mali Mesuliyet (Trafik) Sigortası Teminatlarının Karşılaştırılması”, (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, 1991), ss. 1-93.

¹³⁷ Ilona Kwiecień and Ewa Poprawska, “Motor Third Party Liability Insurance – Polish Market In Connections To European Trends”, **International Journal Of Economics And Finance Studies**, Vol.3, No 2, 2011, ss. 117-126.

¹³⁸ İskender DEMİRBİLEK “Avrupa Birliği Sigorta Sektörü ve Türk Sigorta Sektörünün Sorumluluk Sigortaları Açısından İncelenmesi ve Karşılaştırmalı Analizi”, (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, 2007), ss. 1-126.

tutulmasının, sorumluluk sigortalarının toplam sigorta branşları içindeki payını yaklaşık %80 gibi yüksek bir orana çıkardığı ifade edilmiştir. Ek olarak, Türkiye'nin Avrupa Tek Sigorta Pazarı'na katılmasıyla, sorumluluk sigortaları alanında yeni sigorta türlerinin ortaya çıkacağı ve bazı mevcut sigorta türlerinin zorunlu hale geleceği tahmin ediliyor. Bu bağlamda, söz konusu entegrasyonun Türkiye sigorta sektörü için yeni bir dönemin başlangıcı olacağı vurgulanmıştır.

Taşkın ve Şener¹³⁹ tarafından 2005 yılında yapılan çalışmada, Avrupa, ABD ve Türkiye'deki sigorta pazarlarının karşılaştırmalı bir analizi yapılmıştır. Çalışma, Türkiye'nin hayat dışı sigorta sektöründeki prim üretimi açısından Amerika Birleşik Devletleri ve birçok Avrupa ülkesinin gerisinde kaldığı ve toplam prim üretiminin GSYİH içindeki payının oldukça düşük olduğunu belirtti. Türkiye'nin sigorta sektöründe büyük bir potansiyel olduğu, ancak bu potansiyelin yeterince kullanılmadığını belirtmişler. Bu durumun temel nedenleri arasında halkın dini inançları, sigorta sistemine güvensizlik ve sigorta bilincinin eksikliği gösterildi. Çalışmada, birçok Avrupa ülkesinde olduğu gibi Türkiye'de de sigortacılığa yönelik eğitimlerin yaygınlaştırılması ve acenteler ve sigorta şirketleri tarafından halkın sigorta ürünleri hakkında yeterli şekilde bilgilendirilmesi gerektiği belirtildi.

4.2. Araştırma Yöntemi

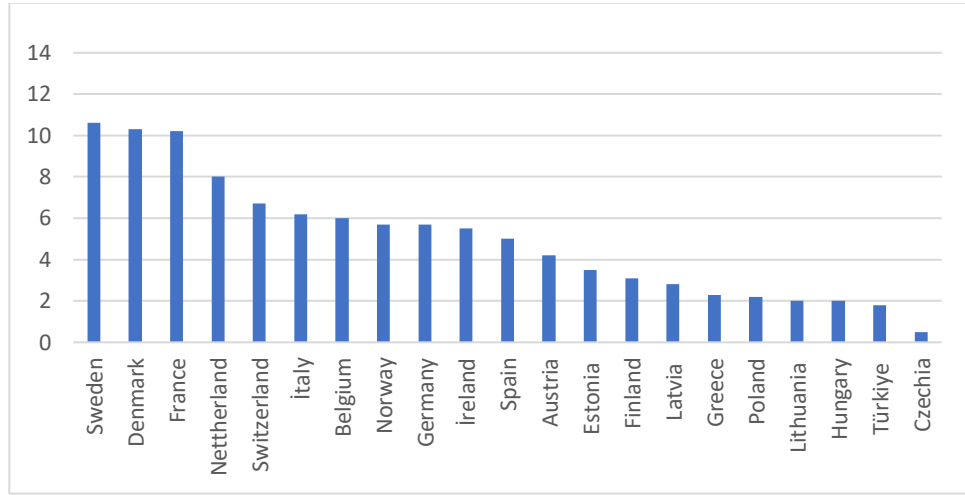
Bu araştırmanın ikinci bölümünde, Türkiye'deki zorunlu trafik sigortası sistemi ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Bu araştırma kapsamında, Türkiye'de uygulanan zorunlu trafik sigortasının mevzuatı, sigorta kapsamı, teminatları, teminat limitleri, sistemde yer alan fonlar ve uygulamada karşılaşılan sorunlar ele alınmıştır. Yapılan analizlere göre, Türkiye'deki zorunlu trafik sigortası sistemi, yüksek hasar oranları, sürdürülebilir olmayan prim düzeyleri ve yaygın sigortasızlık sorunları gibi yapısal sorunlarla karşı karşıyadır. Çalışmanın üçüncü bölümünde ise AB üyesi olan Almanya, Fransa, Hollanda, İtalya ve Polonya ülkelerinde uygulanan zorunlu trafik sigortası sistemleri kapsamlı şekilde incelenmiştir. Söz konusu ülkelerin seçilmesinin birkaç

¹³⁹ Ercan TAŞKIN ve Yelda ŞENER “Türkiye sigorta pazarının Avrupa ve ABD sigorta pazarları ile karşılaştırılması”, Istanbul University, *In Journal of Social Policy Conferences*, No 49, 2005, ss. 995-1020.

nedeni vardır: Avrupa sigorta piyasasında önemli bir paya sahip olmaları, Avrupa'nın çeşitli bölgelerini temsil etmeleri ve zorunlu trafik sigortası sistemlerinin yapısal ve ölçeksel olarak farklı olmaları. İlgili ülkelerin zorunlu trafik sigorta sistemleri, yasal düzenlemeler, prim hesaplama mekanizmaları, sigortasızlıkla mücadele stratejileri, garanti fonlarının işleyişi ve sistemlerin finansal performansı gibi kriterlere göre incelenmiştir. Bu yapılan araştırmalar sonucunda, bu bölümde karşılaştırmalı analiz yöntemi kullanılarak Türkiye ve Avrupa ülkelerinin zorunlu trafik sigortası sistemleri karşılaştırılacaktır. Söz konusu ülkelerin sistemine ait zayıf ve güçlü tarafları ortaya konarak, Türkiye'deki mevcut sorunlara çözüm sağlayabilecek yapısal ve işlevsel öneriler geliştirilmeye çalışılacaktır. Karşılaştırma yapılırken, hem yasal düzenlemelere hem de istatistiksel verilere dayalı bir analiz yöntemi izlenecektir. Bu bağlamda, söz konusu ülkelerin mevzuatları, ulusal sigorta birliklerinin yayımladığı raporlar, uluslararası kurumların raporları, istatistikleri ve konu ile ilgili akademik çalışmalar kaynak olarak kullanılacaktır.

4.3 Karşılaştırmalı Değerlendirme ve Model Önerisi

Bir ülkede sigorta sektörünün geliştiğini ya da gelişmediğini değerlendirmek amacıyla kullanılan çeşitli göstergeler bulunmaktadır. Sigorta penetrasyon oranı da bu göstergelerden biridir. Sigorta penetrasyonu, toplam sigorta primlerinin gayrisafi yurtiçi hasılaya (GSYİH) oranı olarak hesaplanan orandır ve sigorta sektörün ekonomideki büyüklüğünü ve etkinliğini ölçen temel bir ölçümdür. Bu oran yüksek olması gerekmektedir ve yüksek olması sigorta sektörünün ekonomide önemli bir rol oynadığını, toplumda sigortalılık bilincinin yerleştiğini, ürün çeşitliliğinin arttığını ve sektörün finansal derinliğini göstermektedir. Bununla birlikte, düşük penetrasyon oranı, sigorta sektörünün gelişme potansiyeline sahip olsa da henüz yeterince yaygınlaşmadığını göstermektedir.

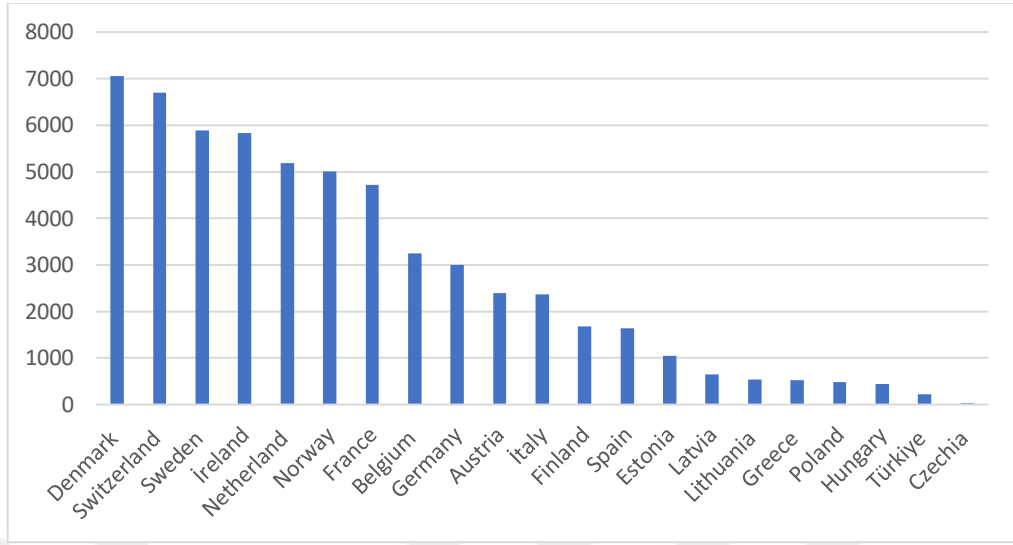


Grafik 38. OECD Ülkelerinde Sigorta Penetrasyonu Oranları (%) (2023)

Kaynak: OECD, Sigorta İstatistikleri, 2023, <https://data-explorer.oecd.org/> , (05.05.2025).

2023 yılı itibarıyla bazı OECD üyesi ülkelerde sigorta penetrasyon oranları Grafik 38'de gösterilmektedir. Grafiğe göre bir çok Avrupa ülkelerinin özellikle bu çalışmada yer alan Fransa, Hollanda, Polonya ve İtalya'nın penetrasyon oranı Türkiye'ye göre daha yüksek olduğu görülmektedir. Fransa %10,2, Hollanda %8,0, İtalya %6,2 ve Polonya %2,2 oranlarına sahipken, Türkiye %1,8 ile en düşük penetrasyona sahip ülkeler arasında yer almaktadır. Ek olarak, Avrupa Birliği'ne yeni katılan ve ekonomik olarak gelişmekte olan ülkelerde de Türkiye'den daha yüksek penetrasyon oranları kaydedilmiştir. Bu durum, Türkiye'de sigorta sektörünün hem sigortalılık bilinci hem de sektörel gelişmişlik açısından potansiyelinin gerisinde kaldığını göstermektedir. Bu oran, gayrisafi yurtiçi hasılaya dayalı olarak hesaplandığından, ülkenin genel ekonomik büyüklüğü, penetrasyon değerini doğrudan etkileyebilmektedir. Dolayısıyla, sigorta sektörünün gelişmişlik düzeyini daha doğru bir şekilde değerlendirmek için hem penetrasyon oranını hem de kişi başına düşen sigorta primini (sigorta yoğunluğu) analiz etmek gerekmektedir.

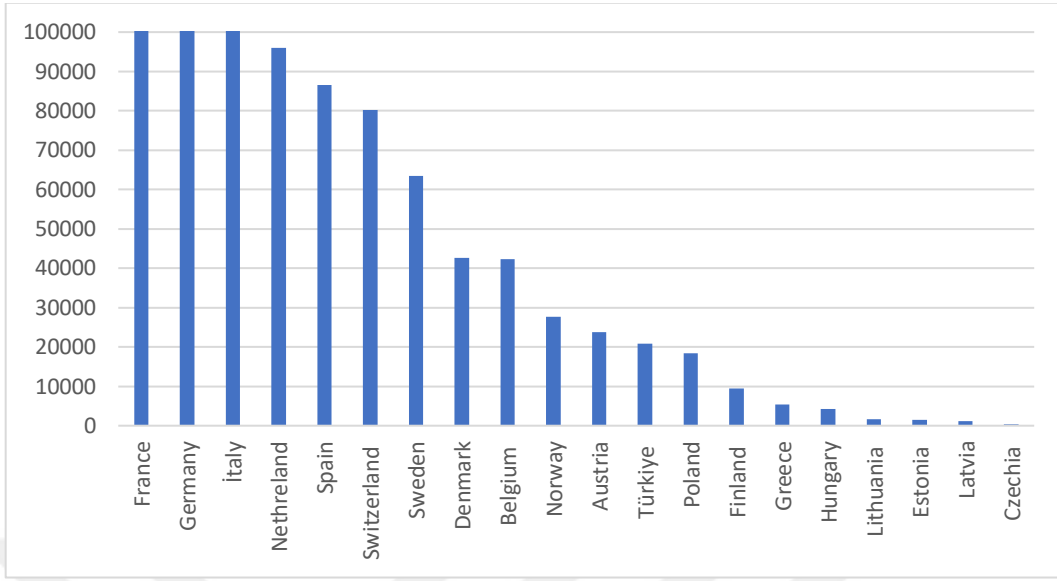
Sigorta yoğunluğu, kişi başına düşen yıllık sigorta primini ifade etmektedir. Bu gösterge, sigorta sektörünün toplumda nasıl yaygın olduğunu, halkın ne kadarının sigortalı olduğunu ve ne kadar para harcadığını göstermektedir. Ekonomik büyüklükten bağımsız olarak, doğrudan bireysel düzeyi ölçtüğü için sektörel gelişmişliğin değerlendirilmesinde penetrasyon oranını tamamlamaktadır.



Grafik 39. 2023 Yılına Ait OECD Ülkelerinde Sigorta Yoğunluğu (Insurance Density, ABD Doları)

Kaynak: OECD, Sigorta İstatistikleri, 2023, <https://data-explorer.oecd.org/> , (05.05.2025).

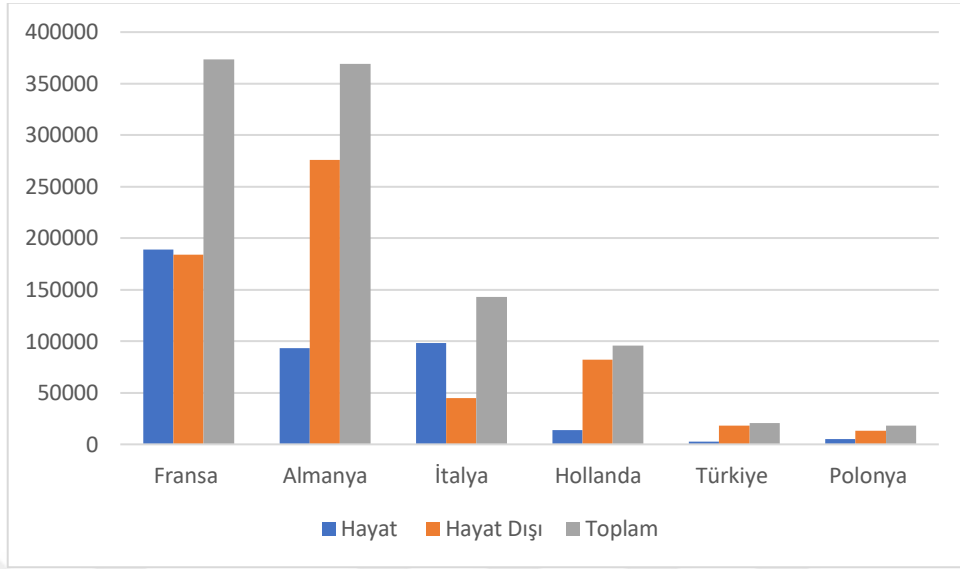
2023 yılına ait OECD ülkelerinin sigorta yoğunluğu verileri Grafik 39'da gösterilmektedir. Grafik, Danimarka, İsviçre ve Hollanda gibi ülkelerin kişi başına yıllık 5.000 ila 7.000 ABD doları arasında prim ödemesiyle en yüksek sigorta yoğunluğunu göstermektedir. Almanya, İtalya ve İspanya gibi ülkeler, kişi başına 2.000 ila 3.000 ABD doları arasında prim ödemesiyle orta düzeyde sigorta yoğunluğuna sahiptir. Türkiye ise listenin son sıralarında yer alıyor ve yaklaşık 226 ABD doları ile OECD ortalamasının çok gerisinde kalıyor. Bu, Türkiye'de sigorta bilincinin ve ürün çeşitliliğine dayalı kullanım oranlarının Avrupa ülkelerine kıyasla düşük olduğunu göstermektedir. Kişi başına düşen prim miktarının bu kadar düşük olması, toplam prim üretiminde bir artış olsa bile sigorta sektörünün birey düzeyinde yeterince yaygınlaşmadığını gösteriyor.



Grafik 40. 2023 Yılına Ait Seçili OECD Ülkelerinde Sigorta Prim Üretimi (Milyon ABD Doları)

Kaynak: OECD, Sigorta İstatistikleri, 2023, <https://data-explorer.oecd.org/> , (06.05.2025).

Grafik 40, 2023 yılı itibarıyla seçili OECD üyesi ülkelerin toplam sigorta prim üretimlerini göstermektedir. Grafiğe göre, 2023 yılında en yüksek toplam prim üretimine sahip ülke Fransa olmuştur ve onu Almanya, İtalya ve diğer büyük Avrupa ekonomileri takip etmiştir. Grafik incelendiğinde, Türkiye'nin önceki grafiklerde olduğu gibi son sıralarda yer almadığı, aksine nispeten daha üst sıralarda konumlandığı görülmektedir. Türkiye, toplam prim üretimi bakımından bazı Avrupa ülkelerinin önünde yer almaktadır. Bu durum, Türkiye sigorta sektörünün hacimsel olarak belirli bir büyüklüğe ulaştığını ortaya koymaktadır. Ancak söz konusu büyüklük, önceki grafiklerde sunulan kişi başına düşen prim ve GSYİH'ye oranla sektörel pay göstergeleriyle birlikte değerlendirildiğinde, sigorta ürünlerinin toplumun geniş kesimlerine yeterince yaygınlaştırılmadığı ve sektörün ekonomideki ağırlığının sınırlı kaldığı anlaşılmaktadır.

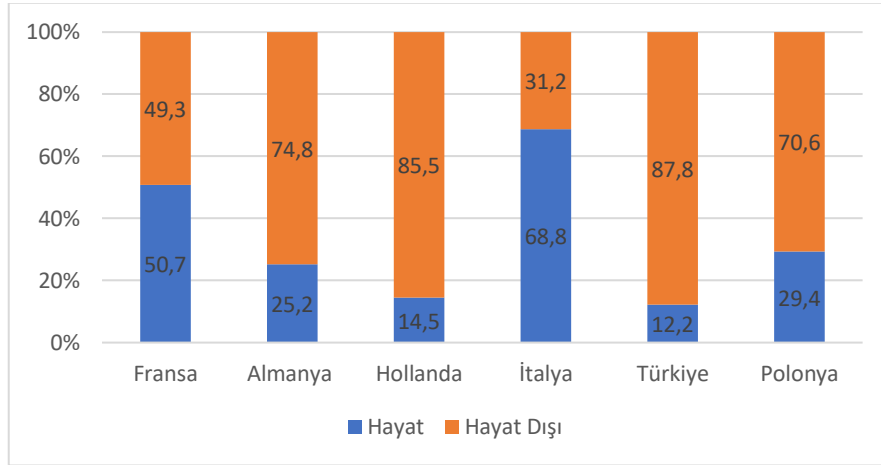


Grafik 41. Araştırma Kapsamındaki Ülkelerde 2023 Yılı Hayat, Hayat Dışı ve Toplam Sigorta Prim Üretimi (Milyon ABD Doları)

Kaynak: OECD, Sigorta İstatistikleri, 2023, <https://data-explorer.oecd.org/> , (06.05.2025).

2023 yılına ait Türkiye ve Avrupa ülkelerinin toplam prim üretimi ve hayat ve hayat dışı branşlarına göre miktar bazında dağılımı verilmiştir. Grafiğe göre, 2023 yılında Fransa toplam 373.431 milyon ABD doları tutarında prim üretimiyle en yüksek sigorta üretimini gerçekleştiren ülke olmuştur. Almanya ise toplam 369.322 milyon ABD doları prim üretimi ile Fransayı takip ediyor. Türkiye, toplam prim üretimi açısından Polonya'yı geride bırakarak 20.853 milyon ABD Doları seviyesine ulaştı.

Bu prim üretiminin hayat ve hayat dışı branşlara göre yüzdesel dağılımı Grafik 42'de verilmiştir. Veriler göre, büyük Avrupa ülkeleri prim üretimini hem hayat hem hayat dışı branşları arasında görece dengeli bir yapı kurabilmiştir. Örneğin, Fransa 2023 yılında toplam prim üretiminin %50,7 kısmı hayat sigortalarından, %49,3 kısmı ise hayat dışı branşlarından sağlanmıştır. Almanya'da ise primlerin %74,8'i hayat dışı, %25'i hayat branşından sağlanmıştır. İtalya'da ise tam tersine bir yapı görülmekte olup, primlerin %68,8 kısmı hayat, %31,2 kısmı ise hayat dışı branşlardan oluşmaktadır.



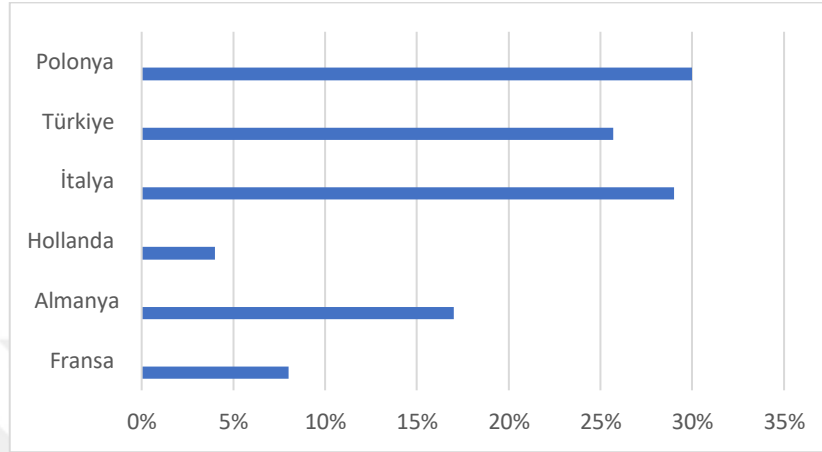
Grafik 42. Araştırmaya Konu Edilen Ülkelerde Hayat ve Hayat Dışı Sigorta Primlerinin 2023 Yılı Yüzdesel Dağılımı

Kaynak: OECD, Sigorta İstatistikleri, 2023, <https://data-explorer.oecd.org/> , (06.05.2025).

Bununla birlikte, Polonya ve Türkiye gibi ülkelerde hayat dışı branşları daha baskın bir yapıdadır. Türkiye’de prim üretiminin %87,8’i hayat dışı, yalnızca %12,2’si hayat branşına aittir. Polonya’da ise bu oranlar görece daha dengelidir: %70,6 hayat dışı, %29,4 hayat sigortası üretimi şeklindedir. Sonuç olarak, gelişmiş ülkelerde hayat ve hayat dışı branşları arasında daha dengeli bir yapı söz konusuyken, gelişmekte olan ülkelerde ise hayat dışı branşı daha baskın haldedir. Türkiye ve Polonya gibi gelişmekte olan ülkelerde hayat dışı sigortanın daha yaygın olması, ekonomik yapı, zorunlu sigorta uygulamaları, sigorta bilinci ve gelir düzeyi gibi bir dizi nedenden kaynaklanmaktadır. Bu, söz konusu ülkelerde hayat sigortacılığı alanında büyüme potansiyelinin şu anda büyük ölçüde kullanılmadığını göstermektedir. Hayat sigortalarının yaygınlaştırılması, bireysel tasarrufların artması ve sektörün büyümesi için stratejik önem taşımaktadır.

Avrupa ülkelerinde ve Türkiye’de 2023 yılına ait zorunlu trafik sigortası primlerinin toplam sigorta prim üretimi içindeki yüzdesel payı Grafik 43’te gösterilmektedir. Grafiğe göre, Hollanda ve Fransa’da zorunlu trafik sigorta primleri toplam prim üretiminin %4 ve %8 oluşturmaktadır. Bu ülkeleri Almanya takip ederek, toplam primin %17 kısmı zorunlu trafik sigortası oluşturmaktadır. Söz konusu ülkelerde sigorta sektörü daha gelişmiş ve çeşitlendirilmiş bir yapıya sahiptir ve bireysel emeklilik, sağlık ve konut gibi gönüllü branşlarda geniş bir ürün yelpazesi sunar. Türkiye’de ve Polonya’da zorunlu trafik sigortasının toplam prim içindeki payı %25-%30 arasında

değişmektedir. Bu durum, söz konusu ülkelerin sigorta sektörünü halen büyük ölçüde zorunlu poliçelere dayalı olduğunu haber vermektedir. Ayrıca bu hayat ve hayat dışı branşlarda başka sigorta türlerinin yaygınlığın sınırlı olduğunu göstermektedir.



Grafik 43. Araştırmaya Konu Edilen Ülkelerde Zorunlu Trafik Sigortası Primlerinin Toplam Prim Üretimi İçindeki Payı (2023, %)

Kaynak: EIOPA, Avrupa Sigorta Sektörüne İlişkin Genel İstatistikler 2023, https://www.eiopa.europa.eu/tools-and-data/insurance-statistics_en (06.05.2025) , TSB, Genel Sigorta Verileri 2023, <https://www.tsb.org.tr/tr> (06.05.2025).

Tablo 29’da, çalışmaya konu olan ülkelerdeki 2022 ve 2023 yıllarına ait motorlu taşıt sayıları yer almaktadır. Bu veriler, ülkelerin zorunlu trafik sigortası sistemlerinin kapsayıcılığı ve büyüklüğü hakkında önemli bilgiler sağlar. 2023 yılında Almanya yaklaşık 53,5 milyon motorlu taşıt sayısı ile en büyük araç parkına sahip ülkedir. Fransa ve İtalya’da motorlu taşıt sayıları birbirine oldukça yakın olup, her iki ülkede de yaklaşık 46 milyon araç bulunmaktadır. Türkiye’de ise 2023 yılında 28,7 milyon araç sayısı ile 2022 yılına kıyasla %8,5 oranında artış göstermiştir. Araç sayısındaki bu yükseliş, zorunlu trafik sigortasının sigorta sektörü içerisindeki önemini ve toplam prim üretimi içindeki ağırlığını açıklayan temel etkenlerden biridir. Polonya’da ise motorlu taşıt sayısı 23,3 milyon civarındadır ve Türkiye’nin bir miktar gerisinde kalmaktadır. Motorlu taşıt sayısının artması, trafik güvenliğini, zarar tazminatını ve prim dengesini etkiler. Bu nedenle, zorunlu trafik sigortası sistemlerinin işleyiş performansını değerlendirmek için en önemli kriterden biri taşıt yoğunluğudur.

Tablo 28: 2022 ve 2023 Yıllarında Avrupa Ülkelerinde ve Türkiye’de Toplam Motorlu Taşıt Sayıları

Ülkeler	2022	2023
Almanya	53.042.106	53.499.908
Fransa	46.114.885	46.459.233
Hollanda	10.486.788	10.694.220
İtalya	45.685.993	46.526.932
Türkiye	26.482.847	28.740.492
Polonya	22.724.437	23.326.828

Kaynak: ACEA, Avrupa’da Trafığe Kayıtlı Araçlar Raporu 2024, <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/> (07.05.2025), TUIK, Motorlu Kara Taşıtlar İstatistiği, 2023, <https://www.tuik.gov.tr/> , (07.05.2025).

Bir ülkedeki araç sayısındaki artışın doğrudan sonuçlarından biri de kaza sıklığında ve hasar taleplerinde yaşanan artıştır. Bu bağlamda, trafik kazalarına ilişkin ölüm, yaralanma ve yaralanmalı kaza verileri sistemin risk düzeyini değerlendirmek açısından önemlidir ve araştırmaya konu olan ülkelerdeki verilere bakmakta fayda vardır. Grafik 30’da Avrupa ülkelerinde ve Türkiye’de 2023 yılına ait trafik kazalarına bağlı yaralıları, ölümleri ve kaza sayısı verilmiştir. Verilere göre, 2023 yılında yaralanmalı kaza en çok ülke 291.890 sayı ile Almanya olmuştur. Ancak ölen kişi sayısı açısından bakarsak 2023 yılında 6.548 kişi sayısı ile Türkiye birinci sırada yer alıyor. Bu durum, Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarının görece olarak daha yüksek ciddiyete ve şiddete sahip olduğuna işaret etmektedir. Ayrıca ülkelerdeki araç sayısı ile kaza sayısı açısından ülkeleri karşılaştıracak olursak, 2023 yılı itibarıyla yaklaşık 53,5 milyon araca sahip olan Almanya’da trafik kazalarına bağlı ölüm sayısı 2.839, yaralanma sayısı ise 366.557 olarak gerçekleşmiştir. Buna karşılık Türkiye’de araç sayısı 28,7 milyon olmasına rağmen ölü sayısı 6.548 ve yaralanma sayısı 350.855’tir. Bu, Türkiye’de Almanya’ya kıyasla araç başına düşen ölüm ve yaralanma oranlarının oldukça yüksek olduğunu göstermektedir. Benzer şekilde, diğer Avrupa ülkelerindeki araç sayısı Türkiye’deki araç sayısından oldukça çok olmasına rağmen Türkiyeden daha az yaralı ve kaza sayısına sahiptir. Bu

durum, sadece kaza sayısı değil, aynı zamanda ülkedeki altyapı kalitesi, sürücü davranışları, trafik denetimi ve sigorta sistemlerinin etkinliğinin durumunu ifade etmektedir.

Tablo 29: 2023 Yılında Ülkelerde ve Türkiye’de Trafik Kazalarına Bağlı Ölüm, Yaralanma ve Yaralanmalı Kaza Sayıları

Ülkeler	Ölümler(kişi)	Yaralananlar (kişi)	Yaralanmalı kazalar(adet)
Almanya	2.839	366.557	291.890
Fransa	3.167	64.674	51.641
İtalya	3.039	224.634	166.525
Hollanda	684	-	-
Türkiye	6.548	350.855	235.071
Polonya	1.893	24.125	20.936

Kaynak: OECD, Yıllık Karayolu Trafik Kazaları: Ölümler, Yaralananlar ve Yaralanmalı Kaza Veritabanı, 2023, <https://data-explorer.oecd.org/> , (07.05.2025).

* Hollanda’ya ilişkin 2023 yılına ait yaralanan kişi sayısı ve yaralanmalı kaza verileri OECD veri setinde yer almamaktadır

Dünya çapında motorlu taşıtların sayısındaki artış ve buna bağlı olarak trafik kazalarının sayısındaki artış nedeniyle, zorunlu trafik sigortasının önemi giderek artmaktadır. Avrupa ülkeleri ile Türkiye’de zorunlu trafik sigortası hukuken zorunlu olup, kapsam itibarıyla üçüncü şahıslara verilen kişisel ve maddi zararların tazminini güvence altına almaktadır. Ancak söz konusu ülkelerde zorunlu trafik sigortasının teminat limitleri farklılık göstermektedir. Tablo 31’de çalışmaya konu olan ülkelerin zorunlu trafik sigorta verileri verilmiştir.

Tablo 30: Avrupa Ülkelerinde ve Türkiye’de Zorunlu Trafik Sigortasına İlişkin Veriler

	Türkiye	Almanya	Fransa	İtalya	Hollanda	Polonya
Kapsam	Maddi ve Kişisel Zara	Maddi ve Kişisel Zara	Maddi ve Kişisel Zara	Maddi ve Kişisel Zara	Maddi ve Kişisel Zara	Maddi ve Kişisel Zara
Teminat Limitleri	300 bin TL 2,7 milyon TL	1,3 milyon € 7,5 milyon €	1,3 milyon € Sınırsız	1,3 milyon € 6,4 milyon €	1,3 milyon € 6,4 milyon €	1,4 milyon € 6,4 milyon €
Sigortasızlık Oranı	%20	%1 altında	%2,4	%6	%1,5	%18
Sigortasızlık Ceza	992 TL Trafik Men	Gelire Göre Trafik Men Hapis	3750 € Kamu Çalışması Trafikten Men	886-3464 € Trafik Men	460-500 € Trafikten Men	2190 € Trafikten Men
Prim Belirleme	Azami Prim	Serbest	Serbest	Serbest İndirimler Muafiyet	Serbest	Serbest
Bonus-Malus	8 basamak	SF sistem 54+basamaklı	Oransal sistem	18 basamak	Şirket bazlı 20-22 basamak	Şirket bazlı 11-13 basamak
Sistem dengesi	Zarar	Dengeli	Dengeli	Zarar	Zarar	Zarar

Kaynak: Yazarın kendi çalışmasıdır. İlgili ülkelerin sigorta sektörlerine ait kurum raporları, resmi istatistikler ve akademik yayınlardan elde edilen veriler ışığında hazırlanmıştır.

Avrupa Birliği yasalarına göre, üye ülkelerin teminatları AB Direktifleriyle belirlenen minimum sınırların üzerindedir. Almanya, kişisel zararlar için 7,5 milyon Euro ve maddi zararlar için 1,3 milyon Euro teminat sağlar. Benzer şekilde, İtalya ve Hollanda’da kişisel zararlar için 6,45 milyon Euro ve maddi zararlar için 1,3 milyon Euro teminat verilmektedir. Fransa’da ise kişisel zararlar için sınırsız tezmiat, maddi zarar için

ise 1,3 milyon Eurodur. Türkiye'de ise kişisel zararlar için 2.700.000 TL ve maddi zararlar için 400.000 TL teminat limiti uygulanmaktadır. Mağdur haklarının korunması için Türkiye'de her yıl teminat limitlerinin artırılması ve kapsamının genişletilmesi önemli bir çabadır. Türkiye'de teminat limitlerinin yıllık olarak artırılması önemli bir uygulamadır ve sistemin ihtiyaçlara göre esnek biçimde yönetilmesini sağlar. Ancak bu artışlar idari karara dayalı olduğu için ekonomik göstergelerle bire bir ilişkilendirilememekte, bu da sistemin uzun vadeli öngörülebilirliğini azaltabilmektedir. Bu nedenle, İtalya'da olduğu gibi endeksleme esaslı otomatik güncelleme mekanizmasının benimsenmesi, mağdur korumasını daha sürdürülebilir ve şeffaf hale getirebilir.

Teminat limitleriyle mağdurların haklarının korunması hedeflenirken, sistemin iyi çalışması için sigorta oranının yüksek olması çok önemlidir. Bu nedenle, ülkelerdeki sigortasız araç oranları ve bu sorunla mücadelede kullanılan yöntemler ayrıca değerlendirilmelidir. Türkiye'de sigortasızlık oranı son yıllarda %19,48 ile %20,63 arasında değişmiş, 2023 yılında bu oran %20,17 ulaşmıştır. Bu durum, Türkiye'deki her beş araçtan biri sigortasız trafik dolaştığını ve bu sigorta sisteminde önemli sorunlarda biri olduğunu ifade etmektedir. İtalya'da sigortasızlık oranı 1 %5,2 ile %5,8 arasında dalgalanmış ve 2023 yılı itibarıyla %6 seviyesine ulaşmıştır. 2023 yılında Fransa'da sigortasız araçların karıştığı kazalarda yaklaşık 7.687 kişi öldü ve aynı yıl mağdurlara sigortasızlık nedeniyle 137,4 milyon Euro tazminat ödendi. Bu durum Fransa'da da sigortasız araçların ciddi bir zarara neden olduğunu ve ciddi bir sorun olduğunu açıklamaktadır. Benzer şekilde, Hollanda'da sigortasız araçlardan kaynaklanan hasar ödemelerinin %3 ila %15'lik kısmı garanti fonundan karşılandı. 2023 yılında bu oran %11 olmuş ve yaklaşık 8,7 milyon Euro ödeme yapılmıştır.

Tablo 31'de de görüldüğü üzere, Türkiye'de sigortasız araç kullanan sürücülere 992 TL idari para cezası uygulanmakta ve mevzuatta trafikten men cezası öngörülmesine rağmen bu yaptırım fiilen uygulanmamaktadır. Buna karşılık Avrupa ülkelerinde sigortasız araç kullanımına yönelik cezalar oldukça yüksek düzeydedir. Örneğin Fransa'da bu fiil için öngörülen idari para cezası 3.750 avroya, İtalya'da ise 3.464 avroya kadar çıkabilmektedir. Bu durum, Türkiye'de sigortasız araç kullanımına yönelik cezaların hem miktar hem de uygulama bakımından yeterince caydırıcı olmadığını

göstermektedir. Etkin bir denetim sistemiyle birlikte, ceza miktarlarının artırılması ve Avrupa ülkelerinde olduğu gibi sigortasız araçların anlık tespiti için teknolojik çözümlerin devreye alınması, sigorta yaptırma oranını artırmada önemli bir rol oynayacaktır.

Avrupa ortalamasının oldukça altında olan Almanya'da sigortasız araç sayısı neredeyse ihmal edilebilir düzeydedir. Bu durum, güçlü bir yasal altyapıya ve etkili denetim sistemlerine bağlıdır. Almanya'da zorunlu trafik sigortası olmayan araçlar ciddi yaptırımlarla karşı karşıyadır. Sigortasız bir araç kullanmak, bu kapsamda hem idari para cezası hem de hapis cezası ile sonuçlanabilir. Trafik Sigortası Kanunu'nun (PflVG) ilgili hükümleri ve Alman Ceza Kanunu'nun (StGB) 6(1) maddesi, sürücüye ve araç sahibine aynı şekilde sorumludur. Ayrıca, sigortası olmayan araçların ruhsatları iptal edilmekte ve araçlar trafikten men edilmektedir. Ruhsatlandırma ve muayene işlemleri sırasında, sigorta bilgileri merkezi veri sistemine kayıtlı olduğundan sigorta kontrolü otomatik olarak yapılmaktadır. Almanya'da sigorta poliçeleri, Federal Motorlu Taşıtlar Dairesi (Kraftfahrt-Bundesamt) ile entegre bir veri tabanına kaydedilir. Ek olarak, trafikte seyir eden araçlar plaka tanıma sistemleri (Kennzeichenerkennungssysteme) kullanılarak kontrol edilmektedir. Sigortasız olduğu belirlenen araçlar hemen durdurulup gerekli işlemler yapılmaktadır.

Zorunlu trafik sigortası fiyatlandırma sistemleri ülkeden ülkeye değişmektedir. Türkiye'de belirli araç grupları için azami prim uygulaması yürürlükte olup, sigorta şirketleri belirlenen sınırların dışına çıkamamaktadır. Bununla birlikte, Avrupa Birliği ülkelerinin çoğunluğunda serbest tarife sistemi uygulanmaktadır ve piyasa koşullarına göre primler sürücünün risk profiline göre belirlenmektedir. Türkiye'de de, Avrupa ülkelerinde de prim belirlerken bonus-malus sistemi kullanılmaktadır. Türkiye'deki bonus-malus sistemi oldukça basittir ve sürücülerin risk düzeylerini sınıflandırmak için çok fazla seçenek yoktur. Bu nedenle, sistem geçmiş sürüş davranışlarını yeterince yansıtamamaktadır. Almanya'da bonus-malus sistemi daha ayrıntılı sınıflandırmalara sahiptir ve bu sayede her sürücüye geçmiş performansına göre daha adil primler verilmektedir. Risk temelli fiyatlandırma için Türkiye'ye Almanya'daki gibi daha geniş kapsamlı bir sınıflandırma sistemi uygulanması önerilir. Ek olarak, Türkiye, İtalya'da

uygulanan ve sürücülerin gerçek sürüş verileri üzerinden primlendirilmesini sağlayan telematik sistemleri (kara kutu uygulamaları) devreye alabilir. Bununla birlikte, kaza anlarında sıklıkla ortaya çıkan sahte tanıklık gibi suiistimallerin önüne geçmek için Türkiye'de de benzer bir merkezi veri tabanı sistemi kurulması gerekmektedir. Bu yapısal ve teknolojik gelişmeler, sigorta sektöründe dolandırıcılık ve adil fiyatlama ile mücadeleyi güçlendirecektir.

Türkiye'de dini nedenlerle zorunlu trafik sigortası yaptırmak istemeyenler için Hollanda'da uygulanan muafiyet belgesi modeline benzer bir sistemin oluşturulması mümkündür. Bu kapsamda, ilgili bireyler belirli bir teminat bedelini kamuya ödemeleri koşuluyla sigorta yükümlülüğünden muaf tutulabilirler. Böyle bir sistem, hukuki güvenliğin yanı sıra kişinin inanç özgürlüklerine saygı gösterilmesini sağlayacaktır.

Bununla birlikte, birçok Avrupa ülkesinde garanti fonları yalnızca mağdurlara tazminat ödemekle kalmaz, aynı zamanda sigortasızlığa karşı önleyici ve bilinçlendirici çalışmalar yürütmektedir. Fransa'da faaliyet gösteren FGAO bu amaçla iletişim kampanyaları ve sosyal medya çalışmaları için 2023 yılı itibarıyla yaklaşık 1 milyon Euro ayırmıştır. FGAO, özellikle genç sürücüler ve sigorta bilincinin düşük olduğu kırsal alanlarda çalışmalarını yoğunlaştırmıştır. Benzer şekilde, Türkiye'de Güvence Hesabı'nın yalnızca tazminat ödemekle kalmayıp, risk analizi temelli araştırmalar, kamuoyu bilgilendirme kampanyaları ve dijital denetim sistemlerinin geliştirilmesini teşvik eden daha aktif bir kurumsal yapıya dönüştürülmesi önerilmektedir. Ayrıca, Vereende N.V. adlı özel bir şirket, Hollanda'da yüksek riskli sürücülerin sigorta kapsamı dışında kalmasını önlemek için bu kişilere teminat sağlar. Bu uygulama, yüksek risk grubundaki sürücüler için sigorta sağlarken, sigorta şirketlerinin riskten kaçınma eğiliminin de önüne geçmektedir. Türkiye'de benzer bir sistemin kurulması, sistem dışına itilme riski taşıyan sürücülerini koruyacaktır.

Avrupa ve Türkiye'deki teknik veriler, zorunlu trafik sigortasının birçok ülkede yüksek kârlılık sağlayan bir sektör olmadığını göstermektedir. Örneğin, Polonya'da zorunlu trafik sigortası, 2023 yılında 342 milyon Polonya Zlotisi tutarında teknik zararla kapanmıştır. Aynı yıl, İtalya'nın cari yıl birleşik oranı %105,5 olmuştur, ancak rezerv farkları nedeniyle %99,3'e gerilemiştir. Bu, İtalya'da teknik zarar sınırında bir yapı

olmasına rağmen sistemin genel olarak iyi çalıştığını göstermektedir. Hollanda'da, sistemin uzun süredir teknik zarar verdiği ve 2023 yılı itibarıyla birleşik oran yaklaşık %125 seviyesinde gerçekleşti. 2023 yılında Almanya'nın birleşik oranı %101,5 olmuş, bu da sınırlı bir teknik zarara işaret ediyor; ancak Almanya, önceki yıllarda genel olarak dengeli ve zaman zaman kârlı sonuçlar elde etti. Türkiye'de zorunlu trafik sigortası sektöründeki teknik zarar 2023 yılında 13,8 milyar TL'ye ve hasar/prim oranı %134,2'ye ulaştı. Bu tablo, Türkiye'de sistemin son yıllarda sürekli zarar veren bir yapıya dönüştüğünü ve Avrupa ülkelerine kıyasla daha kırılgan olduğunu göstermektedir. Avrupa ülkelerindeki farklı regülasyonlar ve piyasa içi değişkenlerle sistemi dengede tutmaya çalışıyor.

Bu çalışmanın sonucunda, Türkiye'deki zorunlu trafik sigortası sisteminin daha etkin, adil ve sürdürülebilir bir yapıya kavuşturulabilmesi için bazı politika önerileri sunulmuştur. Öncelikle, Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, sigorta primlerinin belirlenmesinde daha fazla risk faktörü dikkate alınması gerekmektedir. Mevcut bonus-malus sistemi, sürücü davranışını yeterince ayırtıramamaktadır. Sürücünün trafik cezası puanı, kaza geçmişi, yaşı ve yıllık kullanım mesafesi gibi parametreler yeni modelde sınıflandırılmalıdır. Hollanda ve Almanya gibi gelişmiş bonus-malus sistemleri, sürücülerin davranışlarına göre daha hassas primlendirmeler sağlar.

Türkiye'de uygulanan azami prim sistemi ise tüm sürücüler için üst sınır belirleyerek tüketiciyi koruma amacını taşımaktadır. Ancak bu yapı, düşük riskli sürücüler için yeterli prim farklılaştırmasına olanak tanımamaktadır. Zira sigorta şirketleri yüksek hasar maliyetleri ve kârlılık baskısı nedeniyle azami prime yakın tutarları tercih etmekte; bu da düşük risk grubundaki sürücülere anlamlı indirim sunulamamasına yol açmaktadır. Bu nedenle, önerilen model kapsamında azami prim sadece yüksek riskli sürücüler için uygulanmalı; düşük riskli sürücüler için ise serbest tarife alanı tanınarak hem rekabet ortamı güçlendirilmeli hem de adil fiyatlama teşvik edilmelidir.

Bunun yanı sıra, sigortasızlık oranlarının yüksek olması sistemin önemli sorunlarından biridir. Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, sigorta, trafik, vergi ve araç

muayene sistemlerinin entegre çalıştığı dijital bir denetim altyapısı oluşturulmalı ve sigortasız araçlar için caydırıcı nitelikte yaptırımlar etkin şekilde uygulanmalıdır.

Sonuç olarak, Türkiye’de sigorta bilinci istenilen düzeyde değildir. Bu sorunun uzun vadeli çözümü için Milli Eğitim Bakanlığı ile iş birliği yapılarak lise düzeyinde trafik sigortası ve risk bilinci eğitimlerinin müfredata dahil edilmesi önerilmektedir. Ayrıca, Güvence Hesabı’nın da sigortasızlıkla mücadele kapsamında kamuoyuna yönelik bilgilendirme kampanyaları yürütmesi ve sigortasızlık oranının yüksek olduğu araç gruplarına yönelik özel çalışmalar gerçekleştirmesi, sistemin kapsayıcılığı ve etkinliği açısından faydalı olacaktır.



SONUÇ

Bu araştırma, Türkiye ve seçilmiş Avrupa ülkelerinin zorunlu trafik sigortası sistemlerini karşılaştırmak amacıyla yapılmıştır. İlk olarak, zorunlu trafik sigortasının Türkiye'deki mevcut uygulaması ve karşılaşılan temel sorunlar incelenmiştir. Ardından, Avrupa ülkelerindeki sistemlerle karşılaştırmalar yapılarak, bu ülkelerdeki başarılı uygulamaların Türkiye için nasıl uygulanabileceğini göstermek amaçlanmıştır. Çalışmanın temel amacı, Türkiye'deki mevcut sistemin iyileştirilmesine katkıda bulunabilecek örnek uygulamaları bulmak ve bu doğrultuda öneriler üretmektir.

Türkiye'de son yıllarda araç sayısı önemli ölçüde artmıştır. Dolayısıyla bu artışa bağlı olarak trafik kazalarında da benzer bir artış durumu söz konusudur. Bu bağlamda, üçüncü şahıslara verilen zararların tazminini sağlayan ve kanunen zorunlu olan trafik sigortası büyük önem arz etmektedir. Her yıl SEDDK tarafından, zorunlu trafik sigortası kapsamındaki teminat limitleri belirlenir. Bu sınırlar, ülkenin koşulları dikkate alındığında makul seviyelerde olmakla birlikte, diğer Avrupa ülkeleriyle karşılaştırıldığında daha düşük düzeyde kalmaktadır.

Ülke genelinde kaza sayıları da son yıllarda araç sayısına bağlı olarak artmıştır. Trafik kazalarına karışan araç türlerine bakıldığında, otomobiller ve motosikletler en yüksek oranı oluşturmaktadır. Bununla birlikte, sigortasızlık oranını araç türleri dağılımına baktığımızda motosikletler ve traktörler birinci sırada yer almaktadırlar. Bu araçlar hem kazaya en çok araçlar olması hem sigortasızlık oranının yüksek olması çok ciddi bir sorundur. Türkiye'de zorunlu trafik sigortasının kanunen zorunlu olmasına rağmen trafiğe araçların sigortasız çıkması denetimin zayıf olduğunu ve insanların sigorta bilincinin yeterince iyi olmadığı haber vermektedir.

Türkiye'de zorunlu trafik sigortasında prim belirleme süreci zaman içinde çeşitli değişikliklere uğramış olup, 2017 yılından itibaren azami prim uygulaması yürürlüğe girmiştir. Prim hesaplamasında bonus-malus sistemi kullanılmakla birlikte, sınıflandırma yapısı yeterince ayrıntılı değildir. Bu durum, sürücülerin hasar geçmişine göre risk bazlı ayırımının etkin bir şekilde yapılamamasına neden olmaktadır. Buna karşılık Avrupa ülkelerinde uygulanan bonus-malus sistemlerinde daha çok sınıflandırma var ve bu

sürücülerin geçmiş hasarlarına göre daha iyi sınıflandırma yapmasına yardım etmektedir. Ayrıca Avrupa ülkelerinde prim belirlerken daha çok sürücünün davranışlarına dayalı prim belirleme sistemi vardır. Bunun dışında prim belirlemede çeşitli telamatik sistemlerin kullanılması daha iyi prim belirlemede yardım etmektedir.

Prim üretimi açısından bakıldığında, Türkiye’de motorlu taşıt sigortaları her yıl artış göstermektedir. 2023 yılında zorunlu trafik sigortası kapsamında toplam 483 milyar TL tutarında prim üretimi gerçekleştirilmiş, bu rakam 2022 yılına kıyasla (235 milyar TL) yaklaşık %105,5 oranında bir artışa işaret etmektedir. Toplam hayat dışı sigorta prim üretimi içinde motorlu araç sigortalarının payı yaklaşık %50 olup, bu durum zorunlu trafik sigortasının sektördeki önemini açıkça ortaya koymaktadır. Zorunlu trafik sigortasının teknik sonuçlarına bakıldığında ise son yıllarda bu branşın sürekli zarar ettiği görülmektedir. 2022 yılında 11 milyon TL, 2023 yılında ise 13 milyon TL teknik zarar kaydedilmiştir. Bu durum, sistemin mali açıdan sürdürülebilirliğinin sorgulanmasına neden olmakta ve yapısal reform ihtiyacını gündeme getirmektedir.

Avrupa ülkelerinde zorunlu trafik sigortası kapsamında belirlenen teminat limitleri, AB direktiflerinde öngörülen asgari sınırların üzerinde olup, sigortalılara daha yüksek düzeyde koruma sağlamaktadır. Mesela, Fransa’da trafik kazalarında zarar gören üçüncü kişilere yönelik kişisel zararlar için herhangi bir üst sınırın bulunmaması, mağdurlar için önemli bir güvence sunmaktadır. Teminat sınırlamaları diğer Avrupa ülkelerinde de oldukça yüksek düzeylerde.

Avrupa’da zorunlu trafik sigortası, hem AB Motorlu Taşıt Sigortası Direktifleri hem de ülkelerin kendi ulusal yasaları tarafından düzenlenir. Bu iki sistem, sigortanın yalnızca ülke içinde değil, tüm AB üyesi ülkelerde geçerli olmasını sağlar ve araçların Birlik içinde serbest dolaşımını kolaylaştırır. Avrupa’nın gelişmiş ülkelerinde toplam prim üretimi, hayat ve hayat dışı sigorta branşları arasında dengeli bir biçimde dağılmaktadır. Hayat dışı branşlar çok çeşitli olduğundan, zorunlu trafik sigortası her zaman en büyük paya sahip değildir. Ancak Polonya gibi gelişmekte olan ülkelerde hayat dışı sektörlerin sigorta sektörü içindeki payı daha yüksektir ve zorunlu trafik sigortası en önemli sektörlerden biridir.

Avrupa ülkelerinde sigortasızlık oranları Türkiye'ye kıyasla oldukça düşüktür. Bu durumun temel nedenleri arasında etkin kontrol mekanizmalarının bulunması, farklı veri sistemlerinin birbirine entegre çalışması ve yaptırımların ciddi şekilde uygulanması yer almaktadır. Ayrıca prim belirleme süreçlerinde sürücü profiline dayalı birçok faktörün dikkate alınması ve bonus-malus sisteminin etkin bir şekilde uygulanması sigortalılık oranlarını artıran unsurlar arasında yer almaktadır. Örneğin, İtalya'da uygulanan "Kara Kutu (Scatola Nera)" sistemi, sürücü davranışlarını doğrudan ölçerek daha adil ve risk odaklı bir primlendirme yapısına olanak tanımaktadır. Teknik sonuçlar açısından değerlendirildiğinde, Avrupa ülkelerinde zorunlu trafik sigortası branşı zaman zaman zarar görse de, bu zararlar Türkiye ile karşılaştırıldığında daha sınırlı ve çeşitli önlemlerle azaltılmaya çalışılmaktadır.

Çalışmanın sonunda, Türkiye'nin zorunlu trafik sigortası sisteminin geliştirilmesine yönelik bir dizi öneri sunuldu. Mevcut literatürde Avrupa ülkelerindeki zorunlu trafik sigortası sistemlerine ilişkin çok az kaynak olduğu için bu tez çalışması ileride yapılacak araştırmalara yardımcı olabilir. Ek olarak, 2019–2023 yılları arasındaki güncel istatistiksel verilerin kullanılması, bu alanda yapılacak daha sonraki akademik çalışmalara referans teşkil edebilecek önemli bir veri seti sağlar.

KAYNAKÇA

ACAR Onur “Integration of the Turkish Insurance Market with the European Single Insurance Market”, (**Doctoral dissertation**, Marmara University Institute of European Union Studies, 2011), ss. 1-268.

AKIN , Faruk . **Sigortacılığa giriş**, Ankara, Ekin Basım Yayın , 2018.

ARSEVEN Haydar, “Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, Cilt 43, Sayı 4, 1987 s. 425

ASLAN DÜZGÜN Ülgen “Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartları İle Getirilen Yenilikler Ve Değişiklikler”, **Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi**, Cilt 7, Sayı 14, 2019, s. 154.

ASMUS Werner and SONNENBURG Volker, “System der Pflichtversicherung Kraftfahrtversicherung” Ein Leitfaden für Praktiker **Gabler Verlag** , 1998, s. 51.

AYDIN Murat “Türkiye’de Paket Sigorta Uygulamalarının Schengen Ülkeleri İle Karşılaştırılması:Otomobil Sigortaları Örneği”, (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2021), ss.1-124.

AYGÜL Musa “Yabancı Plakalı Motorlu Kara Taşıtlarının Karışıkları Kazalardan Dolayı Yeşil Kart Sigortası Kapsamında Türkiye Motorlu Taşıt Bürosuna Dava Açılması”, **İstanbul Hukuk Mecmuası** Cilt 79, Sayı 2, 2020, s.524.

BALKI Ali ve GÖKSU Serkan “Otomobil Sigorta Sektöründeki Regülasyonların Sektöre Etkisi”, **Turkuaz Uluslararası Sosyo-Ekonomik Stratejik Araştırmalar Dergisi**, Cilt 4, Sayı 1, 2022, s. 33.

BAYKAL Kemal Burak ve BÜLBÜL Serpil Ergün “Türkiye’de Trafik Sigortalarında Optimal Ödül-Ceza Sistemi Tasarımı: İyi Risk/Kötü Risk Modeli”, **Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi** , Cilt 8, Sayı 14, 2016, s.21.

BERRY-STOLZLE Thomas R and BORN Patricia The Effect Of Regulation On Insurance Pricing: The Case Of Germany, **The Journal of Risk and Insurance** Vol.79, No 1, 2012, s.132.

BISCO Jill and GRADISHER Suzanne “Life Insurance Beneficiaries - Per Capita vs. Per Stirpes: Is It Really That Clear?” , **Journal of Insurance Regulation**, Vol 42, 2023, s 6.

BROWNE Mark and CHUNG JaeWook “International Property-Liability Insurance Consumption”, **The Journal of Risk and Insurance**, Vol.67, No. 1, 2000, ss. 79-90.

Consap, “Bilancio di sostenibilità 2023.”, **Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada**, 2024, s.43.

ÇELİK Ümmü Gülsüm “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Kapsamında Sigorta Şirketlerinin Sorumluluğu”, **Dicle Akademi Dergisi**, Cilt 1, Sayı 2, 2021, s. 7.

De Nederlandsche Bank, De stand van de schadeverzekeringsbranche, 2024, <https://www.dnb.nl/nieuws-voor-de-sector/toezicht-2024/de-stand-van-de-schadeverzekeringsbranche/> , (11.03.2025).

DEMİRBİLEK İskender “Avrupa Birliği Sigorta Sektörü ve Türk Sigorta Sektörünün Sorumluluk Sigortaları Açısından İncelenmesi ve Karşılaştırmalı Analizi”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, 2007), ss. 1-126.

DURIC Olja “Economics and Regulation of Motor Third Party Liability Insurance”, **(Master’s Thesis**, University of Ljubljana School of Economics and Business, 2022), s.6.

ENGİN Cem ve KARAKUŞ Burak, “Dünya , Avrupa Birliği ve Türkiye’de Sigorta Sektörü”, **Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 10, Sayı 2 , 2020, s.173-189.

ERDAL, Fuat. **Sigortacılığın Temel İlkeleri ve Yapısı**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi, Açık Öğretim Fakültesi, 2012.

ERDOĞAN Elif “Türkiye’de Faaliyet Gösteren Hayat Dışı Sigorta Şirketlerinin Çok Kriterli Karar Verme Yöntemleri İle Performans Değerlemesi”(Yayınlanmamış **Doktora Tezi**, Hitit Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2021), s. 29.

EREN Süleyman, “Kaza Sigortaları Kapsamında Güvence Hesabının İncelenmesi ve Avrupa Ülkeleriyle Karşılaştırmalı Olarak Geliştirilmesine Yönelik Uygulamalar”, (Yayınlanmamış **Yüksek Lisans Tezi** , Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, 2010), ss.1-156.

European Economic Community, First Council Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (72/166/EEC). Official Journal of the European Communities, 1972, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31972L0166> , (15.02.2025).

European Economic Community, Second Council Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (84/5/EEC). Official Journal of the European Communities 1984, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31984L0005> , (15.02.2025).

European Economic Community, Third Council Directive 90/232/EEC of 14 May 1990 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles. Official Journal of the European Communities, 1990, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31990L0232> , (16.02.2025).

European Parliament and Council. Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (2000/26/EC). Official Journal of the European Communities, 2000,

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32000L0026>,
(16.02.2025).

European Parliament and Council. Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (2005/14/EC). Official Journal of the European Union, 2005, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32005L0014>, (20.02.2025).

FİLİZ Esra, “Özel Destekleyici Grup Sağlık ve Tamamlayıcı Grup Sağlık Sigortalarında Sigorta Ettiren Profillerinin Karşılaştırılması”, (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, 2021), s.11.

Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de Dommages, Baromètre De La Non-Assurance Routière, 2023 https://www.fondsdegarantie.fr/wp-content/uploads/2024/08/2023_Barometre_NNAssurance-VF2_compressed.pdf,
(03.03.2025).

FREJ Damian and HUPKA Marek, “The Vehicle Insurance and The Risk of Road Accidents in Poland”, **The Archives of Automotive Engineering – Archiwum Motoryzacji**, Vol. 107, No 1, 2025, s.65.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. So setzt sich der Versicherungsbeitrag für einen Pkw zusammen, 2024, www.gdv.de/gdv/themen/mobilitaet/so-setzt-sich-der-versicherungsbeitrag-fuer-einen-pkw-zusammen-11804, (22.02.2025).

GOLIADZE Natia, “International Practice Related to Compulsory MTPL Insurance”, **Caucasus Journal of Social Sciences**, Vol. 12, No 1, ss. 1-24.

GÖNÜLAL Serap O., “Motor Third-Party Liability Insurance in Developing Countries raising awareness and improving safety”, **World Bank Washington**, 2009, ss. 165-205.

GÖRGÜLÜ Fatma “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortalarında (Trafik Sigortası) Enflasyon Sebebiyle Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm

Önerileri”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 14, Sayı 1, 2024, s.643.

GUIDONİ Umberto, “Verso una revisione del sistema bonus-malus nel settore RCA”, Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici, 2022, https://www.ivass.it/pubblicazioni-e-statistiche/pubblicazioni/att-sem-conv/2022/16-12-workshop-rcauto/Guidoni_Workshop_IVASS_16_12_2022.pdf , (20.03.2025).

GÜVEL, Enver Alper ve GÜVEL Afitap Öndaş . **Sigortacılık**, 2.baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2004.

GYETVAI Márton, “Optimization of Bonus-Malus Systems”, (**Doctoral thesis** Corvinus University of Budapest, Doctoral School of Economics, Business and Informatics, 2021), s. 18.

HASAN Alissa, “The Compatibility of Motor Vehicle Insurance Law between the UK and EU” (**Doctoral dissertation**, Sheffield Hallam University, 2019) s.61.

Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni, “La responsabilità civile auto” Vol. 3, 2022, <https://www.ivass.it/pubblicazioni-e-statistiche/altre-pubblicazioni/La-responsabilita-civile-auto/> , (18.03.2025).

Journal Officiel de la République Française, Loi n° 58-208 du 27 février 1958 instituant une obligation d’assurance des véhicules terrestres à moteur. 28 February 1958, <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT0000000878373> , (01.03.2025).

KAHRAMAN Eren Deniz, “Kara Araçları Branşında Sigorta Eksperlerinin İş Yükü Analizi” (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2021) s.16.

KARABEY Uğur ve ATA Nihal “Sigortacılık Sektöründe Yaşam Çözümlemesi: Birikimli Hayat Sigortaları ile İlgili Bir Uygulama”, **İstatistikçiler Dergisi**, Sayı 2, 2008, s.81.

KARAÇAY Şükran, “Borsa İstanbul’da İşlem Gören Hayat Dışı Sigorta Şirketinin 2015-2019 Dönemine Ait Verilerinin Finansal Oran Analizleri”, (**Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul Okan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2021), s.13.

KARAKÖY TAŞ Merve, “Dünya Sigorta Pazarında Türkiye’nin Yeri” , **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimleri Dergisi**, Cilt 1, Sayı 27, 2015, s. 137.

KARAOĞLU Senem “Comparative Statistical Analysis of Turkish and European Insurance Sectors (Based on The Importance of Insurance Sectors in Turkish and European Economies)”, (**Master’s Thesis**, Marmara University Institute of Social Sciences, 2007), ss. 1-131.

KAYA, Farudin. **Sigortacılık**, 4. Basım , İstanbul, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., 2014.

KILIÇOĞLU Ahmet “ Manevi Tazminatın Hukuki Niteliği”, **Ankara Barosu Dergisi**, sayı 1,1984, s.21.

KILINÇ Fatma Esin, “Türk Sigortacılık Sektörünün Veri Zarflama Analizi Yöntemi İle Etkinliğinin Araştırılması ”,(**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, 2009), s.24.

KIMBALL Spencer L. ve DAVIS Don A., “Extension of insurance subrogation”, **The Michigan Law Review**, No 7, Vol 60 , s. 841-872.

KING Cecil G. “Subrogation under contracts insuring property” , Texas : **Texas Law Review**, No 1, November 30, s 1.

KWIECIEŃ Ilona and POPRAWSKA Ewa, “Motor Third Party Liability Insurance – Polish Market In Connections To European Trends”, **International Journal Of Economics And Finance Studies**, Vol.3, No 2, 2011, ss. 117-126.

LEMAIRE Jean, “A Comparative Analysis of Most European and Japanese Bonus-malus Systems”, **The Journal of Risk and Insurance**, Vol. 55, No 4, 1988, s. 661.

LI Donghui and MOSHIRIAN Fariborz “The Demand For Life Insurance in OECD Countries”, **The Journal Risk and Insurance**, Vol. 74, No. 3, 2007, s 640.

LIEDTKE, Partict M. What’s insurance to a modern economy, Switzerland, **The Geneva Papers**, 2007, s.217.

MANES Alfred. “Outlines of a General Economic History of Insurance”, **The Journal of Business of the University of Chicago**, Vol. 15, No.1, 1942 , p. 30-48.

MARCHETTI Michael, “RCA: dagli ultimi sviluppi normativi al calcolo del premio e della riserva sinistri” (**Master’s thesis**, Università Politecnica delle Marche, 2022), s.164

MARTINELLI Fransa, “L'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile automobilistica. Criticità e prospettive di riforma.”, (**Master’s Thesis** , Università Di Pisa, 2016), s. 6.

MAURER Raimond and SOMOVA Barbara, “German Insurance Industry: Market Overview and Trends”, **Working Paper Series: Finance & Accounting**, Förderverein für die Versicherungswissenschaft Frankfurt and DBV-Winterthur Insurance No 156, 2005, s. 4.

MET Önder ve BEYSHENOVA Aysuluu “Kırgızistan’da Sigorta Sektörünün Durumu Ve Gelişimi”, **Kırgızistan Türkiye Manas Üniversitesi Reforma**, No 92, 2022, s. 65.

MORNET Alexandre and LEVEILLARD Patrick et al. “Comment Répondre Aux Évolutions Techniques Et Réglementaires De La Tarification En Assurance Automobile?”, **Bulletin Français D’actuariat**, Vol. 15, No. 29, 2015, s.76.

MOT Jef de and FAURE Michael , “Special insurance systems for motor vehicle liability”, **The Geneva papers**, No 39, 2014, s.574.

MOWBRAY, Albert H. **Insurance its Theory and Practice in the United States**, 1st Edition, London, McGraw Hill Book Company, 1930.

MÜLLER Helmut “Legal bases of the internal insurance market in Europe.” **Hamburger Gesellschaft zur Förderung des Versicherungswesens mbH**, 2007, s.5

NOMER, Cahit . **Sigortanın Temel Prensipleri** , İstanbul , Ceyma Matbaacılık, 2000.

ORHANER, Emine. **Sigortacılık**, Ankara, Siyasal Kitapevi, 2014.

ORLICKI Marcin, “Insurance law in Poland”, **Pravovedenie**, vol. 65, No 3, s.255

ÖKSÜZ Muharrem “Trafik Ve Kasko Sigortalarının Sigorta Sektöründeki Uygulamaları, Sorunları ve Çözüm Arayışları”,(**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Türk Hava Kurumu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2016), s. 32.

ÖZ Büşra “Türk Hukukunda Güvence Hesabı”, (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2022), s. 1.

ÖZBERK Sinem “Sigorta Şirketlerinin Etkinliğinin Veri Zarflama Analizi İle İncelenmesi”, (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü), 2007, s.7.

ÖZBOLAT, Murat. **Temel Sigortacılık**, 2.baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2007.

ÖZCAN Hakan “Sigortacılık Teknik Karşılıklarındaki Değişen Faktörlerin Trafik Muallak Hasar ve İbnir Etkisi Üzerine Bir Araştırma” , **Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi**, Cilt 10, Sayı 19, 2018, ss. 330-341.

ÖZTÜRK Umut “Avrupa Ve Türkiye’de Motorlu Taşıt Sigortalarının Durumu”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008), ss.1-217.

PAÇACI İbrahim “Hayat Sigortaları ve Bireysel Emeklilik Sistemi”, **Aksaray Üniversitesi İslami İlimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 4, Sayı 8, 2017, s. 322.

PELECKIENÉ Valentina, “Problems and Directions For Improvement Regulation of Motor Third Party Liability Insurance”, **International Innovation Research**, ss. 127-130.

PETEK Hasan “Kamu Tüzel Kişilerinin Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukuki Sorumluluğu”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 16, Özel Sayı, 2014, s. 3287.

PITREBOIS Sandra and DENUIT Michel et al. “An actuarial analysis of the French bonus-malus system”, **Scandinavian Actuarial Journal**, No 5, 2006, s. 248.

POLAT Alp ve AKIN Faruk , “Hayat Sigortası Talebinin Belirleyicileri: Türkiye Örneği”, **Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, Cilt 35, Sayı 2, 2021 s. 409.

PORRINI Donatella, FUSCO Giulio and MAGAZZINO Cosimo, “Black Boxes and Market Efficiency: the Effect on Premiums in the Italian Motor-Vehicle Insurance Market”, **European Journal of Law and Economics**, Vol.49, No 3, 2020, ss.455-472.

REIL Jens, “Beyond Generalized Linear Models: Advancing Insurance Pricing through Interpretable and Explainable Machine Learning”, (**Master's thesis**, University of Twente, 2024), p. 8.

REIMUND Schwarze and THOMAS Wein Is the market classification of risk always efficient? Evidence from German third party motor insurance, **German Risk and Insurance Review** Vol.4, No 1, 2005,s. 181.

RICHAUDEAU Didier, “Le Marché De L’assurance Automobile En France”, **Assurances**, Vol.66, No.3, 1998, s.433.

SALLITEPE Oktay “The Assessment of Deregulations on MTPL Market Which Put on at Risk The Future Of the Insurance Sector in Turkey”, (**Master's Thesis** , Institute Of Social Sciences Yeditepe University, 2019), s. 19.

SCALERA Domenico and ZAZZARO Alberto, “From regulation to free market: the experience of the European motor insurance market”, Università degli studi di Ancona, **Dipartimento di economia**, 2004, ss.1-24.

SÖNMEZ Mehmet Furkan “Karayolları Motorlu Taşıtlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Teminatın Kapsamı Dışında Kalan Haller”, (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019), s. 56.

SPINDLER Martin and WINTER Joachim and Steffen HAGMAYER Asymmetric Information in the Market for Automobile Insurance: Evidence From Germany, **The Journal of Risk and Insurance**, Vol.81, No 4, 2023, s. 785.

SZYMAŃSKA Anna, “Functions of the Bonus-Malus System in the Motor Third Party Liability Insurance of Motor Vehicle Owners”, **Economic and Environmental Studies**, Vol.8, No. 2, 2018, s.929.

SZYMAŃSKA Anna, “Szacowanie współczynników bonus-malus w ubezpieczeniach komunikacyjnych OC za pomocą estymatorów bayesowskich.” **Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu**, 2007, s. 441.

TAŞKIN Ercan ve ŞENER Yelda “Türkiye sigorta pazarının Avrupa ve ABD sigorta pazarları ile karşılaştırılması”, Istanbul University, **In Journal of Social Policy Conferences**, No 49, 2005, ss. 995-1020.

TEMUR Abdülhaim “Türkiye’de Trafik Sigortalarının Branş Karlılığını Etkileyen Faktörler ve Bu Faktörlerin Sigorta Sektörü Karlılığına Etkisi”, **Akademik Hassasiyetler**, Cilt 5, Sayı 10, 2018, s. 309.

TEPEDELEN Zekeriya “Zorunlu Sigortalarda Güvence Hesabı”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2016), s. 50.

TOMESKİ Boban “Development of Motor Third Party Liability Insurance Market in Terms of Changing Regulation”, **Procedia - Social and Behavioral Sciences**, No 44, 2012, s. 203.

TUFAN Yasemin “Uluslararası Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Yeşil Kart Sistemi”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008), s.76.

TUNÇ Cüneyt ve AKPINAR Özgür “Zorunlu Trafik Sigortasındaki Mevzuat Kaynaklı Değişikliklerin Prim Üretimine Etkisinin Analizi”, **Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 11, No 3, 2018, s.226.

TÜZÜNER Özlem ve ERZİK Perihan Ece “Çalınan veya Gasp Edilen Araçta İşletenin Sorumluluğu”, **Ankara Barosu Dergisi**, Sayı 80, No 4, 2022, s. 7.

UMUT Muhhareem “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Fiyatlandırma Rejimi ve Riskli Sigortalılar Havuzuna İlişkin Değerlendirme” , **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi**, Cilt 23, sayı 1, 2020, s. 365.

VENARD Bertrand , L’histoire du marché de l’assurance en France, **Assurances et gestion des risques**, Vol. 8, No 1-2, 2013. s.87.

Verbond van Verzekeraars, Bedrijfsregeling no. 11: Roy Data, 2022, s. 9. <https://www.verzekeraars.nl/> , (08.03.2025).

Waarborgfonds Motorverkeer, Jaarverslag 2023, s. 11. <https://waarborgfonds.verende.nl/> , (09.03.2025).

WATCHER B, “Het ontwerp wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen”, **Rechtsgeleerd Magazijn Themis**, 1962, s.15.

YAYLA Şerafettin Okan. “Sigortacılık ve Türkiye’de Sigorta Sektörünün Durumu”, **Liberal Düşünce Dergisi**, Sayı 94, Yıl 2019, s. 107-125.

YENER Merve İrem , “Birden Çok Sigortaya İlişkin Bir Değerlendirme”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt 1, Sayı 3, Yıl 2022 s.535.

YÖRDEM Yılmaz “Güncel Yargı Kararları Işığında Sorumluluk Sigortası”, **Dicle Üniversitesi Adalet Meslek Yüksekokulu Dicle Adalet Dergisi**, Cilt 7, Sayı 2, 2023, s.1.

YÜKSEL Sadık “Türk Ve Avrupa Topluluğu Hukukunda Motorlu Kara Nakil Araçları Zorunlu Malı Mesuliyet (Trafik) Sigortası Teminatlarının Karsılaştırılması”, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, 1991), s. 5.**