

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT
ANABİLİM DALI**

**TRAFİK SİGORTASI BİLGİ MERKEZİNİN TRAFİK
SİGORTASINA ETKİSİ ÜZERİNE EKONOMETRİK
İNCELEME**

Yüksek Lisans Tezi

Fatma Ebru Gençosmanoğlu

Ankara – 2006

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT
ANABİLİM DALI**

**TRAFİK SİGORTASI BİLGİ MERKEZİNİN TRAFİK
SİGORTASINA ETKİSİ ÜZERİNE EKONOMETRİK
İNCELEME**

Yüksek Lisans Tezi

Fatma Ebru Gençosmanoğlu

Tez Danışmanı
Prof.Dr.Ercan Uygur

Ankara – 2006

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT
ANABİLİM DALI

**TRAFİK SİGORTASI BİLGİ MERKEZİNİN TRAFİK
SİGORTASINA ETKİSİ ÜZERİNE EKONOMETRİK
İNCELEME**

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Ercan UYGUR

Tez Jurisi Üyeleri

Adı ve Soyadı

Prof. Dr. Ercan UYGUR

Prof. Dr. Lale DAVUT

Doç. Dr. Güven SAYILGAN

İmzası

Tez Sınavı Tarihi 19 / 9 / 2006

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
İÇİNDEKİLER.....	i
TABLO LİSTESİ.....	v
GRAFİK LİSTESİ.....	vi
EK LİSTESİ.....	vii
ÖZET.....	viii
ABSTRACT.....	ix

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ.....	1
------------	---

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK SİGORTACILIK SEKTÖRÜ.....	4
2.1. Sigorta Nedir?.....	4
2.2. Özel Sigorta Türleri.....	5
2.2.1. Zarar Sigortaları.....	5
2.2.2. Can Sigortaları.....	6
2.3. Türkiye’de Sigorta Branşları.....	6
2.4. Sigortacılık Sektöründe Prim Üretimi.....	7
2.4.1. Prim Üretiminin GSYİH İçindeki Payı ve Kişi Başına Düşen Prim Üretimi.....	7
2.4.2. Branşlar İtibariyle Prim Üretimi.....	9

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MOTORLU ARAÇLARA İLİŞKİN SİGORTALAR.....	11
3.1. Motorlu Araçlara İlişkin Sigortaların Gelişimine Genel Bir Bakış.....	11
3.2. Motorlu Araçlara İlişkin Zorunlu Sigortalar.....	13
3.2.1. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası).....	13

3.2.1.1. Teminatın Kapsamı.....	13
3.2.1.2. Sigortaya İlişkin Yükümlüler.....	15
3.2.1.3. Teminat ve Primler.....	15
3.2.1.4. Ceza ve Denetim Mekanizmaları.....	17
3.2.2. Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası (Taşımacılık Sigortası).....	18
3.2.2.1. Teminat.....	18
3.2.2.2. Sigortaya İlişkin Yükümlüler.....	20
3.2.2.3. Teminat ve Primler.....	20
3.2.2.4. Ceza ve Denetim Mekanizmaları.....	21
3.2.3. Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortası (Zorunlu Ferdî Kaza Sigortası).....	22
3.2.3.1. Teminat.....	22
3.2.3.2. Sigortaya İlişkin Yükümlüler.....	23
3.2.3.3. Teminat ve Primler.....	23
3.2.3.4. Ceza ve Denetim Mekanizmaları.....	24
3.3. Motorlu Araçlara İlişkin İsteğe Bağlı (İhtiyari) Sigortalar.....	24
3.3.1. Motorlu Kara Taşıt Araçları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası (İhtiyari Trafik Sigortası).....	25
3.3.2. Kara Taşıtları Kasko Sigortası (Kasko Sigortası).....	26
3.4. Motorlu Araçların Neden Olduğu Zararların Tazmininde Kullanılan Diğer Sigorta Yöntemleri.....	27
3.4.1. Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı.....	29
3.4.2. Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası (Yeşil Kart Sigortası).....	33
3.4.2.1. Yeşil Kart Sisteminin Doğuşu.....	33
3.4.2.2. Yeşil Kart Sisteminin İşleyişi.....	34
3.4.2.3. Yeşil Kart Sisteminin Türkiye Uygulaması.....	36

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TRAFİK SİGORTASINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE TRAFİK SİGORTASI BİLGİ MERKEZİ (TRAMER).....	38
4.1. Trafik Sigortasında Karşılaşılan Sorunlar.....	39

4.1.1. Yapısal Sorunlar.....	39
4.1.1.1. Sigortalanma Oranları.....	40
4.1.1.2. İstatistiklerin Güvenilirliği.....	41
4.1.1.3. Kamusal Denetim Yetersizliği	41
4.1.1.4. Sigorta Dolandırıcılığı.....	43
4.1.1.5. Hasar / Prim (H/P) Oranları.....	44
4.1.1.6. Hasar Ödemelerinde Yaşanan Şikayetler.....	46
4.1.1.7. Garanti Hesabı ve Genel Bütçenin Gelir Kayıpları.....	47
4.1.2. Mevzuat Yazımından Kaynaklanan Sorunlar ve Getirilen Çözümler.....	48
4.2. Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER).....	52
4.2.1. Yasal Dayanak.....	52
4.2.2. Kuruluş Amacı	53
4.2.3. Faaliyet Tarihi.....	58
4.2.4. İdari Yönetim.....	59
4.2.5. Mali Kaynak.....	60
4.2.6. Yaptırımlar.....	61
4.2.7. TRAMER Kullanıcılarının Sistemden Sağladıkları Faydalar.....	61
4.2.8. Teknik Altyapı.....	63

BEŞİNCİ BÖLÜM

TRAFİK SİGORTASI SEKTÖRÜNDE PRİM ÜRETİMİ MODELİ.....	65
5.1. Sigorta Sektöründe Poliçe Talebini Etkileyen Faktörler.....	65
5.1.1. Risk Altında Farklı Tüketici Davranışları.....	66
5.1.1. Poliçe Fiyatı.....	67
5.1.1. Kişi Başına Gelir ve Refah.....	67
5.1.1. Enflasyon Beklentisi.....	68
5.1.1. (Reel) Faiz Oranları.....	68
5.1.1. Diğer Faktörler.....	69
5.1. Ekonometrik Model.....	70

5.2.1. Veri Setindeki Serilerin Özellikleri.....	71
5.2.2. Birim Kök Testleri ve Durağanlık.....	73
5.2.3. (Johansen) Eş Bütünleşme Analizi.....	75
5.2.4. Model Tahmin Sonuçları.....	76
5.2.5. İçsel Bağlantı (Otokorelasyon) ve Sabit Varyans Testleri.....	80
5.2.6. Tahmin Edilen Katsayıların Yorumu.....	82
5.1. Yapısal Değişiklik Testleri	84
5.1.1. Chow Testi.....	84
5.1.2. Kukla Değişkenler Yöntemi.....	85

ALTINCI BÖLÜM

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	88
KAYNAKÇA.....	92
EKLER.....	94

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 2.1. Sigorta Sektöründe Direkt Prim Üretimi ve Kişi Başına Direkt Prim Üretimi (1990 – 2005).....	94
Tablo 2.2. Ülkeler İtibariyle Prim Üretimi (2003, milyon ABD Doları).....	95
Tablo 2.3. Ülkeler İtibariyle Kişi Başına Prim Üretimi (2003, ABD Doları).....	96
Tablo 2.4. Sigorta Dalları İtibariyle Direkt Prim Artışları (1990 – 2005, milyon YTL).....	97
Tablo 4.1. Araç Cinsleri İtibariyle Sigortalanma Oranları (1998 – 2005).....	98
Tablo 4.2. Trafik Sigortası Hasar / Prim Oranları (1998 – 2004).....	100
Tablo 4.3. Toplam Maliyet (H/P + Genel Gider + Komisyon) (1998 – 2004).....	101
Tablo 5.1. Veri Seti.....	104
Tablo 5.2. Birim Kök Test Sonuçları.....	106
Tablo 5.3. (Johansen) Eş Bütünleşme Test Sonuçları.....	107
Tablo 5.4. Model 1.....	108
Tablo 5.5. Model 2.....	109
Tablo 5.6. Model 3.....	110
Tablo 5.7. Yapısal Değişiklik Testi Sonuçları – Chow Testi.....	111
Tablo 5.8. Yapısal Değişiklik Testi Sonuçları – Kukla Değişkenleri.....	112
Tablo 5.9. Wald Test.....	113

GRAFİK LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Grafik 2.1. Prim Üretiminin Branşlar İtibariyle Dağılımı (2005).....	10
Grafik 12.1. Değişkenlerin Zaman İçindeki Seyirleri.....	74
Grafik 4.1. TRAMER'in Çalışma Şeması - I.....	102
Grafik 4.2. TRAMER'in Çalışma Şeması - II.....	103

EK LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
EK-1:	Tablo 2.1. Sigorta Sektöründe Direkt Prim Üretimi ve Kişi Başına Direkt Prim Üretimi (1990 – 2005).....94
EK-2:	Tablo 2.2. Ülkeler İtibariyle Prim Üretimi (2003, milyon ABD Doları).....95
EK-3:	Tablo 2.3. Ülkeler İtibariyle Kişi Başına Prim Üretimi (2003, ABD Doları).....96
EK-4:	Tablo 2.4. Sigorta Dalları İtibariyle Direkt Prim Artışları (1990 – 2005, milyon YTL).....97
EK-5:	Tablo 4.1. Araç Cinsleri İtibariyle Sigortalanma Oranları (1998 – 2005).....98
EK-6:	Tablo 4.2. Trafik Sigortası Hasar / Prim Oranları (1998 – 2004).....100
EK-7:	Tablo 4.3. Toplam Maliyet (H/P + Genel Gider + Komisyon) (1998 – 2004).....101
EK-8:	Grafik 4.1. TRAMER’in Çalışma Şeması – I.....102
EK-9:	Grafik 4.2. TRAMER’in Çalışma Şeması – II.....103
EK-10:	Tablo 5.1. Veri Seti.....104
EK-11:	Tablo 5.2. Birim Kök Test Sonuçları.....106
EK-12:	Tablo 5.3. (Johansen) Eş Bütünleşme Test Sonuçları.....107
EK-13:	Tablo 5.4. Model 1.....108
EK-14:	Tablo 5.5. Model 2.....109
EK-15:	Tablo 5.6. Model 3.....110
EK-16:	Tablo 5.7. Yapısal Değişiklik Testi Sonuçları – Chow Testi.....111
EK-17:	Tablo 5.8. Yapısal Değişiklik Testi Sonuçları – Kukla Değişkenleri.....112
EK-18:	Tablo 5.9. Wald Test.....113

ÖZET

Türk sigortacılık sektörü son yıllarda büyük gelişmeler göstermekle birlikte, denetim faaliyetlerinin yetersizliği ve kayıtdışılık sektörün bilinen sorunları arasında olagelmıştır. Bu durum, hukuken zorunlu ve sektörde önemli bir paya sahip olan motorlu taşıtlara ilişkin trafik sigortası için farklı değildir. Trafik sigortası branşında bu sorunları çözmek ve sektörün gelişimine katkıda bulunmak üzere, Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER) adı altında 2004 yılında yeni bir yapılanmaya gidilmiştir. TRAMER'in sigortacılık sektöründe prim üretimini ve trafikte kayıtlı araçların sigortalanma oranını artırması beklenmektedir.

Bu çalışmada, 1995 yılının ilk çeyreği ile 2005 yılının son çeyreği arasındaki dönem için zaman serileri yöntemleri kullanılarak reel prim üretimini belirleyen etkenler incelenmiştir. Ekonometrik bulgular, beklentilere uygun olarak, trafikteki sigortalı araç sayısı ve enflasyon oranının reel prim üretimini belirleyen etkenler olduğunu ortaya koymuştur. Ancak, modele ilişkin yapılan yapısal değişiklik testleri sonucunda, TRAMER'in faaliyete geçmesinin reel prim üretimini açıklayan değişkenlerin katsayılarında herhangi bir değişikliğe neden olduğuna dair kesin bulgular elde edilememiştir.

Anahtar Kelimeler: Sigorta, Motorlu Araçlara İlişkin Sigortalar, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, Trafik Sigortası, Trafik Sigortası Bilgi Merkezi, TRAMER.

ABSTRACT

Although there have been significant developments in Turkish insurance market recently, insufficient audit of the insurance companies and unregistered activities are well-known bottlenecks in the sector. Third party motor liability (traffic) insurance, which is legally mandatory and one of the main leading branches of the sector, also suffers from these shortcomings. In order to find a way to remedy these problems and to make contribution to the sector, a new organization, namely Traffic Insurance Information Center (TIIC), was established in 2004. It was expected that establishment of TIIC would cause to increase both in premium production of traffic insurance sector and number of insured cars.

In this study, the determinants of real premium production in national insurance sector are examined by using time-series methods for the period from first quarter of 1995 to last quarter of 2005. The econometrics findings are in line with our initial expectations, and they reveal that number of insured cars and inflation rate are the variables in determining real premium production function. On the other hand, according to structural tests applied to the model, there are no clear findings that TIIC would cause any change in the parameters of the determinant variables.

Keywords: Insurance, Third Party Motor Liability Insurance, Traffic Insurance, Traffic Insurance Information Center, TIIC.

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

İnsanoğlu, hayatta kalma mücadelesi verirken sahip olduğu gücü başkası ile birleştirerek üstesinden tek başına gelemeyeceği tehlikelere karşı korunmayı öğrenmiştir. Diğer taraftan, kentleşme sürecinin hız kazanması “bireyi” önemli kılarken “toplumsal dayanışma”nın şekil değiştirdiği görülmektedir. Kent yaşamının karmaşasında yalnız kalan birey, karşı karşıya olduğu risklere karşı duyduğu yardım ihtiyacı için risk yönetimini meslek edinen kurumlara başvurmaya karar vermiştir. Böylece sigortacılık, günlük hayatımızın vazgeçilmezleri arasındaki yerini almıştır.

Sigortacılığın, 23 Ekim 1347 tarihli ilk sigorta sözleşmesinden günümüze hayatta kalmasının temelinde “güven” anlayışının geçen zamana karşın önemini asla kaybetmemesinde aramak gerekir. Birey, yaşadığı karmaşık dünyada korktuğu risk için belli bir ücret mukabilinde aldığı korumanın, zorda kaldığında yardıma geleceğinden emindir. Çünkü kamu, kurduğu denetim mekanizması sayesinde sözleşme hükümlerinin gereği gibi yerine getirilmesini sağlayacak ve usulsüz uygulamaların önüne geçecektir.

Ülkemizde sigortacılık sektörüne baktığımızda karşılaşılan tablonun, yukarıda bahsedilen güvene dayalı yapılanmadan oldukça farklı olduğu görülmektedir. Risk yönetimi için ihtiyaç duyulan istatistiklerin teminindeki yetersizlik sonucunda doğru fiyatlandırma yapamayan ve bu nedenle mali yapıları zayıflayan sigorta şirketleri, sigortalılarına karşı yükümlülüklerini yerine getirmekte zorlanmaktadırlar. Sigortalıların sektör nezdindeki güvenini zedeleyen bu durum, 2001 yılındaki ekonomik krizde daha da derinleşmiştir. Bu güvensizlik ortamına “sigorta dolandırıcılığı” faaliyetleri de eklendiğinde, Türk sigortacılık sektörünün çalışma anlayışının bir çok ülkede uygulanan sistemlerden daha değişik olduğu kanısına varmak yanlış olmayacaktır.

Yukarıdaki koşullar altında karar alıcılar ve sigortacılık sektörü hangi tedbirleri almalıdır? Bu sorunun bir çok cevabı olmakla birlikte, bahsi geçen sorunların birçoğunu çözümleyeceğine inanılan yöntemlerden sadece bir tanesi çalışmamızın konusunu oluşturmaktadır.

Öncelikle ikinci bölümde, Türk sigortacılık sektörünün genel özellikleri hakkında bilgi verildikten sonra, bu bölümde özellikle motorlu araçlara ilişkin sigortaların sektör içindeki önemi irdelenecektir. Bu bölümde ayrıca, ulusal sektörün diğer ülkelerle karşılaştırmasına kısaca değinilecektir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde motorlu araçlara ilişkin sigortalara dair ülkemizde uygulanan ulusal ve uluslararası mevzuat hakkında detaylı bilgiler

verilerek, motorlu araçların neden olduğu zararların özel sigortacılık sistemi dahilinde tazmin yöntemleri açıklanacaktır.

Dördüncü bölüm, geniş bir tüketici yelpazesini etkileyen karayolları motorlu araçlar zorunlu mali mesuliyet sigortasında (trafik sigortası) yaşanan ve Türk sigortacılık sektöründeki “güven” ilkesini zedeleyen sorunlar hakkında bilgi verilecektir. Bu bölümde, “güven” ilkesinin güçlendirilmesine yardımcı olmak üzere kurulan ve 2004 yılında faaliyete geçen Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER) tanıtılacaktır.

Beşinci bölümde, trafik sigortası sektöründe prim üretimi modelini oluşturmak üzere, bu sektörde prim üretimini belirleyen etkenler zaman serisi yöntemleri ile analiz edilecektir. TRAMER’in faaliyete girmesi sonrasında modelde yapısal değişiklikler olup olmadığının tespiti için ekonometrik testlere başvurulacaktır.

Son olan altıncı bölüm çalışmanın bir bütün olarak değerlendirilmesine ayrılmıştır. Diğer bölümlerden elde edilen bilgiler ışığında ulaşılan sonuç ile tez son bulacaktır.

Çalışmada çok sayıda istatistiki veri incelendiğinden, bu verileri içeren tablolar Ekler bölümünde verilmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK SİGORTACILIK SEKTÖRÜ

2.1. Sigorta Nedir?

Toplumsal hayatta sürekli tehlikelerle karşı karşıya kalan insanoğlu, bu tehlikelerden tek başlarına korunamayacaklarını anladığında diğer insanlardan yardım istemiş ve böylece karşılıklı yardım inancına dayanan sigorta fikri ortaya çıkmıştır. Tek bir kişinin karşılaştığı riziko nedeniyle uğradığı zarar, aynı rizikoya maruz bulunup henüz zarar görmemiş kişiler topluluğunun katılımı ile katlanması daha kolay hale gelmiştir (Kender, 1979). En geniş anlamı ile sigorta, özel ve sosyal sigortaları ifade etmekte ve her iki durumda da kişilerin gelecekleri güvence altına alınarak kötü tesadüfler karşısında bu kişilerin sefaletе düşmesi engellenmektedir.

Risklerin kişiler arasında paylaştırılarak kayıpların etkisini yok etme veya azaltma isteğiyle ortaya çıkan sigorta kavramı, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda (Madde 1263), "Sigorta bir akittir ki bununla sigortacı bir prim karşılığında diğer bir kimsenin para ile ölçülebilir bir menfaatini halele uğratan bir tehlikenin (bir rizikonun) meydana gelmesi halinde tazminat vermeyi yahut bir veya bir kaç kimsenin hayat müddetleri sebebiyle veya hayatlarında meydana gelen belli bir takım

hadiseler dolayısıyla bir para ödemeyi veya sair edalarda bulunmayı üzerine alır.” şeklinde tanımlanmaktadır.

Kanun, herhangi bir sigorta kavramında bulunması gereken özellikleri tanımlanmaktadır. Öncelikle, rizikoya maruz kişi ve kurumların oluşturduğu bir topluluk ile bu riski satın almayı öneren bir kurumun varlığı bulunmalıdır. Ayrıca, sigortanın kumardan ayırıcı özelliğini veren olası bir risk söz konusu olmalı ve topluluğu oluşturan kişi ve kurumların karşı karşıya bulundukları bu risk benzerlik göstermelidir. Yine, sigorta talebinde bulunanların bir sözleşme ile satın aldığı sigorta himayesi için prim ödeme yükümlülüğü ortaya çıkmalı ve rizikonun gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan para ile ölçülebilir hasar sözleşme hükümlerine göre giderilmelidir.

2.2. Özel Sigorta Türleri

Özel sigortalar, zarar sigortaları ve can (meblağ) sigortaları olmak üzere iki ana başlık altında ele alınmaktadır (Ulaş, 1997).

2.2.1. Zarar Sigortaları

Para ile ölçülebilir somut bir menfaatin sigortalanması zarar sigortası olarak tanımlanmaktadır. Örneğin, yangın sigortasıyla bir apartman dairesinin ya da kasko sigortasıyla bir arabanın sigortalanması bu sigortasının konusunu oluşturur. Sigortacı, riskin ortaya çıkması durumunda sigortalının gerçek hasarını öder. Hak ve

alacak niteliğinde olan menfaatlerin sigortaları da zarar sigortası olarak adlandırılır. Zarar sigortalarında maddi bir varlık sigortalanıyorsa mal sigortası, bir hak ve menfaat sigortalanıyorsa mal varlığı sigortası olarak adlandırılır.

2.2.2. Can Sigortaları

İnsan hayatıyla ilgili ve esas itibariyle para ile ölçülemeyen risklere ilişkin sigortalardır. Rizikonun gerçekleşmesi durumunda sigortacı, sigorta bedelini ödemekle mükelleftir. Bu yüzden meblağ sigortası olarak da adlandırılmaktadır. Hayat sigortası, ferdi kaza sigortası ve hastalık sigortası can sigortasının en belirgin örnekleridir. Diğer taraftan, tedavi giderlerinde gerçek zararın ödenmesi ilkesi geçerlidir.

2.3. Türkiye’de Sigorta Branşları

Türkiye’de faaliyet göstermek isteyen sigorta şirketleri hayat ya da hayat-dışı sigortalardan birinde uzmanlaşmak zorundadır. Hayat-dışı sigortalar konusunda çalışan bir şirket on temel branş kapsamında ürün satabilmektedir. Bu branşlar; yangın, kaza, nakliyat, makina-montaj, tarım, ferdi kaza, sağlık, karayolu motorlu araçlar mali sorumluluk, hukuksal koruma ve kredi sigortasıdır. Hayat sigortaları konusunda çalışan bir şirket ise hayat, ferdi kaza ve sağlık olmak üzere üç temel branş kapsamında ürün satışı gerçekleştirebilmektedir.

2.4. Sigortacılık Sektöründe Prim Üretimi

Sigortacılık sektörünün temel göstergeleri niteliğinde olan prim üretimi, kişi başına prim üretimi ve prim üretiminin Gayri Safi Yurt İçi Hasılaya (GSYİH) oranı ulusal sektör açısından aşağıda incelenmiştir.

2.4.1. Prim Üretiminin GSYİH İçindeki Payı ve Kişi Başına Düşen Prim Üretimi

Son yıllara ilişkin ekonomik verilere (Ek-1: Tablo 2.1.) göre Türk sigortacılık sektörü hızlı bir gelişme göstermiştir. 1990 yılında 2.2 milyon YTL olan prim üretimi, 2005 yılında 7,815.7 milyon YTL'ye ulaşarak son 15 yıl içinde ortalama %75 oranında artmıştır. Prim üretimindeki sabit fiyatlarla artış hızı, 1994 ve 2001 yıllarındaki ekonomik krizler sonucu gerilediyse de, ortalama %15 civarında gerçekleşmiştir. Bu gelişmelere paralel olarak, 1990 yılındaki 0.04 YTL'lik kişi başına düşen prim üretimi, 2000 ve 2005 yıllarında sırasıyla 27.17 YTL ve 160.91 YTL'ye yükselmiştir (HMSGM, 2005).

Türk sigortacılık sektörünün gelişimine dair diğer önemli bir gösterge prim üretiminin GSYİH'ye oranıdır. 1990 yılında %0.56 ve 2000 yılında %1.42 olan bu oran, 2005 yılı itibariyle %1.60'a yükselerek aynı dönem içinde yaklaşık üç kat artmıştır.

Sigortacılık sektöründe ülkeler itibariyle gerçekleşen toplam prim üretimi ve kişi başına prim üretimi verileri (Ek-2: Tablo 2.2.) Swiss Reasürans Şirketi tarafından Sigma Dergisinde periyodik olarak yayımlanmaktadır. Bu çalışmaya göre, 2004 yılında toplam prim üretiminde en yüksek başarıyı gösteren beş ülke sırasıyla 1,058,208 milyon ABD Doları ile Amerika Birleşik Devletleri, 472,820 milyon ABD Doları ile Japonya, 254,363 milyon ABD Doları ile İngiltere, 170,137 milyon ABD Doları ile Almanya ve 161,483 milyon ABD Doları ile Fransa'dır. Bu ülkeleri İtalya, Güney Kore, Kanada, Avustralya ve Hollanda izlemektedir.

Anılan istatistiğe göre, dünya prim üretiminin %35'ini elinde tutan ABD'den sonra Japonya dünya prim üretiminin %16'sını gerçekleştirmekte ve diğer ülkelerin geri kalan piyasayı paylaştıkları görülmektedir. Toplam 84 ülkenin yer aldığı bu sıralamada Türkiye, 3,311 milyon ABD Dolarıyla dünya prim üretiminde 39 uncu sırada yer almakta ve %0.11 piyasa payına sahip bulunmaktadır.

Ek-3'de yer alan Tablo 2.3.'de verilen kişi başına prim üretimlerine bakıldığında, toplam prim üretiminde 12 nci sırayı alan İsviçre'nin 5,484 ABD Doları ile liderliğe yerleştiği görülmektedir. İsviçre'yi sırasıyla 3,723 ABD Doları ile Japonya, 3,887 ABD Doları ile İngiltere, 3,651 ABD Doları ile Amerika Birleşik Devletleri ve 3,378 ABD Doları ile İrlanda takip etmektedir. Bu sıralamada Türkiye, 47 ABD Doları ile 57 nci sırada yer almaktadır.

2.4.2. Branşlar İtibariyle Prim Üretimi

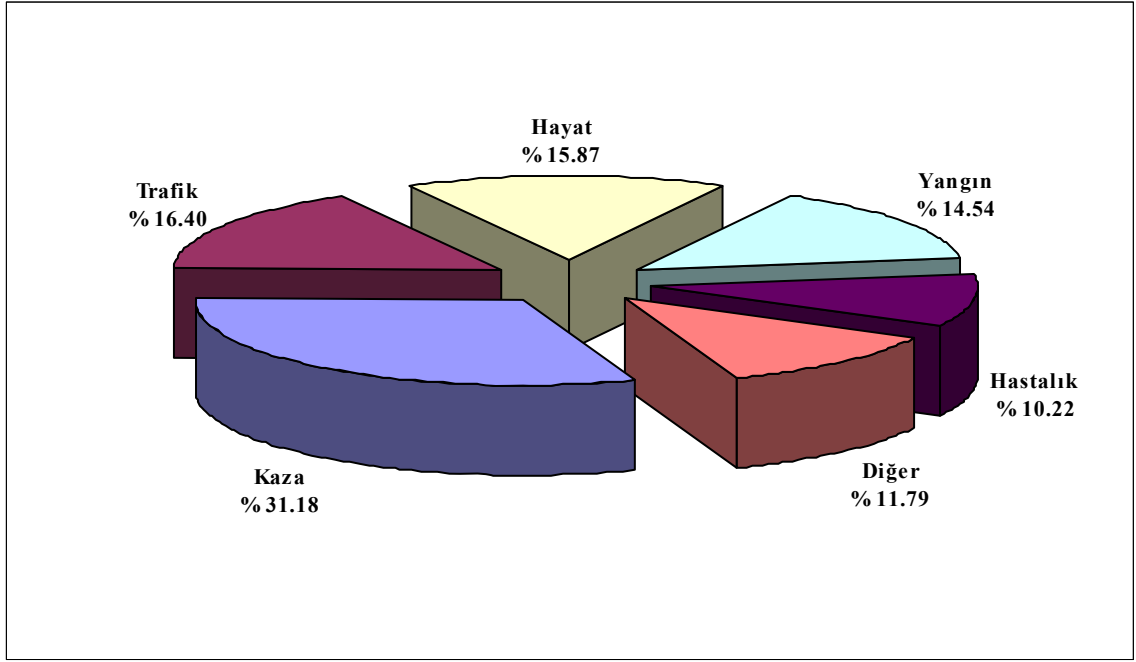
Ek-4'deki Tablo 2.4.'de yer alan Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğünün açıkladığı prim üretiminin son on yıllık gelişimi, toplam prim üretiminin ortalama %83'ünün hayat-dışı sigortalardan kaynaklandığını ortaya koymaktadır. 2005 yılı itibariyle prim üretiminin, hayat-dışı sigortalarda %22'lik büyüme ile 6.6 milyar YTL ve hayat sigortalarında %1.4'lük büyüme ile 1.2 milyar YTL olması beklenmektedir.

Aynı tabloda verilen branşlar itibariyle prim üretimi bilgilerine göre, sektörün ağırlıklı olarak hayat-dışı sigortalarda faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. Hayat-dışı sigortalarda piyasaya hakim branşın ise motorlu araçlara ilişkin sigortaların yer aldığı kaza branşı olduğu görülmektedir. 2004 yılına kadar karayolları motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası (trafik sigortası) ve karayolları motorlu araçlar ihtiyari mali sorumluluk sigortası (ihtiyari trafik sigortası) kaza branşı altında yer almıştır. 2004 yılından itibaren bahsi geçen iki sigorta, yeni bir branş olarak ihdas edilen karayolu motorlu araçlar sorumluluk sigortası branşının altında değerlendirilmeye başlamıştır. Diğer taraftan, kasko sigortası kaza branşı altında yer almaya devam etmektedir.

Karayolu motorlu araçlar sorumluluk sigortası branşı dışında kalan sigortalar içinde zaman zaman yeni branşların ihdas edildiği ya da iki farklı branşın tek bir çatı altında birleştirildiği görülmektedir. Örneğin, ferdi kaza sigortası yine kaza branşı sınıflandırmasından çıkarılarak ayrı bir branş olmuştur. Kredi sigortası da yeni bir

branş olarak yerini alırken hayvan hayat sigortası ve dolu sigortası branşları tarım sigortası branşı adı altında birleştirilmiştir.

Grafik 2.1. Prim Üretiminin Branşlar İtibariyle Dağılımı (2005)



Kaynak: HMSGM, 2005

2005 yılı itibariyle prim üretiminin branşlar itibariyle dağılımı incelendiğinde (Grafik 2.1.), prim üretiminde; sırasıyla %31.18 ve %16.40'lık payları olan kaza sigortası branşı ve karayolu motorlu araçlar sorumluluk (trafik) sigortası branşından sonra %15.87 pay ile hayat sigortası branşının geldiği görülmektedir. Sektörden yangın sigortası %14.54'lık, hastalık sigortası %10.22'luk ve diğer branşlar %11.79'luk pay almaktadır. Bu sonuçlara göre, Türk insanının arabasını kendi hayatından ya da sağlığından daha fazla sevdiği sonucuna varmak yanlış olmayacaktır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MOTORLU ARAÇLARA İLİŞKİN SİGORTALAR

Otomobillerin hayatımızın vazgeçilmezleri haline gelmesiyle birlikte sigortacılık sektörünün bu pahalı oyuncaklara yönelik geliştirdiği değişik ürünler piyasadaki yerini almıştır. Bu nedenle, genel anlamda motorlu araçlara ilişkin sigortaların gelişimine kısaca değindikten sonra, bu alanda üretilen sigorta ürünleri incelenecektir.

3.1. Motorlu Araçlara İlişkin Sigortaların Gelişimine Genel Bir Bakış

Sanayileşme dönemindeki yoğun otomobil kullanımı, trafik kazalarının ciddi boyutlara ulaşmasına neden olmuştur. Nitekim, 1888 yılında Almanya'nın Mannheim şehrinde Karl Benz tarafından ticari ilk otomobilin üretilmesini seyreden kısa bir dönem içerisinde otomobil kullanıcılarının sayısı büyük bir hızla artmaya başlamıştır. Sonuçta, gerek teknolojinin gelişmesi, gerek giderek daha makul fiyatlarla satılmaları sonucunda otomobiller ve türevleri en önemli kara ulaşım aracı haline gelmiştir. “Amerika Birleşik Devletleri’nde sadece Ford T modelinin 1930 yılı itibari ile 15 milyonluk satış rakamına ulaşmış olması, otomobil kullanımının hızla yayılmasını göstermesi açısından önemli bir örnektir.” (Çipil, 2003: 13)

Ancak, otomotiv sektöründeki hızlı gelişmelere bağlı olarak ortaya çıkan kazalar neticesinde otomobil sahiplerinin ve kazaya uğrayan üçüncü şahısların maddi ve manevi kayıplara uğramaları, motorlu araçlara yönelik sigorta mekanizmalarının geliştirilmesi için çalışmaların başlamasına neden olmuştur.

Artan trafik kazaları ile birlikte üçüncü şahıslar, uğradıkları zararları tazmin etme sürecinde ciddi sorunlar yaşamışlardır. Kazada kusurlu olan tarafın zararı tazmin etmeye yanaşmaması ya da böyle bir niyeti olsa dahi ödeme gücünden yoksun olması gibi olumsuzluklara karşı toplum genelinin yarattığı tepki, kanun koyucunun bu zararların telafisine yönelik bazı yasal düzenlemeleri kabul etmesine neden olmuştur. Böylece, motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortaları, trafik kazası sonucunda zarar gören üçüncü şahısların korunması gereğine duyulan ihtiyaç nedeniyle zorunlu hale getirilmeye başlanmıştır.

İlk olarak 20 Mart 1918 tarihinde Danimarka’da uygulamaya konulan motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortası, I. Dünya Savaşı’nın ardından diğer ülkelerde yayılmaya başlamıştır. 1920’li yıllara gelindiğinde Danimarka’daki uygulamayı diğer İskandinav ülkeleri takip etmiştir. Aynı yıllarda, Avrupa’ya çok uzak ülkelerde de benzer uygulamalar görülmeye başlamıştır. Nitekim, 1927 yılına gelindiğinde Yeni Zelanda’da ve ABD eyaletlerinden Massachusetts’de motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortası uygulaması zorunlu olmuştur (Insurance Information Institute, Şubat 2006).

Böylece, araçlara ilişkin sigortalar ve hatta sorumluluk sigortaları motorlu araçlara ilişkin zorunlu sigortalarla birlikte ivme kazanmaya başlamıştır.

Tarihsel süreçte taşıdığı önem nedeniyle çalışmanın bundan sonraki bölümünde zorunlu sigortalar ele alınacak ve daha sonra isteğe bağlı motorlu araç sigortalarına değinilecektir. Ayrıca, motorlu araçların neden olabilecekleri risklere karşı geliştirilen özel nitelikli diğer korunma mekanizmaları hakkında bilgi verilecektir.

3.2. Motorlu Araçlara İlişkin Zorunlu Sigortalar

Türkiye’de motorlu araçlara ilişkin üç temel zorunlu sigorta bulunmaktadır. Bunlardan iki tanesi sorumluluk sigortası niteliğini taşıırken, diğeri ferdi kaza sigortasıdır.

3.2.1. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası)

3.2.1.1. Teminatın Kapsamı

Trafik sigortası ile sigortacı, poliçede tanımlanan motorlu aracın işletilmesi sırasında, bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına sebebiyet vermiş olmasından dolayı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na göre işletene düşen hukuki sorumluluğu, sigorta sözleşmesinde yer alan

zorunlu sigorta limitlerine kadar temin eder. Sağlamış olduğu bu teminat kapsamında herhangi bir hasarın vuku bulması durumunda, eksiksiz bir dosya ile yapılan başvuru sonrasında sekiz iş günü içinde tazminat ödemesi yapılması gerekmektedir.

Teminat dışında kalan birçok durum mevzuatta açıklanmıştır. İşletilme halinde olmayan araçların sebep olacağı zararlar, işleten tarafından ileri sürülecek tazminat talepleri ve işletenin eşinin, usul ve fûruunun, kendisine evlat edinme ilişkisi ile bağı olanların ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin mallarına gelen zararlar nedeniyle ileri sürebilecekleri talepler teminat dışında sayılmaktadır.

Yine, zarar görenlerin beraberinde bulunan bagaj ve benzeri eşya dışında taşınan eşyanın uğrayacağı zararlar; manevi tazminat talepleri; işletenin 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere karşı yöneltebileceği talepler; işletenin aracına veya bu araç vasıtasıyla çekilen römorklara ve yarı römorklara veya çekilen araçlara gelecek zararlar; motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyetlerde bulunan teşebbüslere, gözetim, onarım, bakım, alım-satım, araçta değişiklik yapılması amacı gibi bir amaçla bırakılan aracın sebep olacağı zararlar; aracın yetkili makamların izniyle düzenlenen yarışlara katılması veya yarışlara katılan araçlara eşlik etmesi ile gösteride kullanılması sonucunda meydana gelecek zararlar; çalınan veya gasp edilen araçların sebep oldukları ve mevzuata göre işletenin sorumlu olmadığı zararlar; çalınma veya gasp durumunu bilerek araca binen kişiler ve aracı çalan ve gasp eden kişilerin zararı ile motorlu bisikletlerin kullanılmasından ileri gelen zararlar kapsam dışındadır.

3.2.1.2. Sigortaya İlişkin Yükümlüler

Kamu otoritesi, hem sigorta şirketleri hem de sigortalılar için trafik sigortası yapma yükümlülüğü getirmiştir. Diğer bir deyişle, araç sahibi olan herkes trafiğe çıkabilmek için bu sigortayı yaptırmakla mükellef iken, ilgili branşda faaliyet gösteren sigorta şirketleri de kendilerine başvuranlara bir sigorta sözleşmesi temin etme yükümlülüğü altındadır.

3.2.1.3. Teminat ve Primler

Trafik sigortasına ilişkin teminat ve primler, Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Devlet Bakanı tarafından bir tarife ve talimat ile tespit edilmektedir. Tarife ve talimatta yer alan teminatlar iki ana grupta sınıflandırılmaktadır. Trafik sigortasıyla kazada zarar gören üçüncü şahısların maddi ve bedeni zararları giderilmeye çalışılmaktadır. Bahse konu teminat tutarları, sigorta şirketlerinin kaza nedeniyle zarar gören üçüncü şahıslara ödeyecekleri “azami tazminat” tutarını göstermektedir. Teminat tutarları, günün değişen ekonomik şartları kapsamında her yıl revize edilmektedir.

Maddi zararlara ilişkin teminat ile araç işleteninin neden olduğu bir kaza nedeniyle üçüncü şahısların mal varlıklarında meydana gelen azalma, “kaza tarihinde geçerli olan tarife ve talimatta belirlenen maddi teminat tutarı” kapsamında tazmin edilmektedir. 1 Ocak 2006 yılından itibaren geçerli olan tarife ve talimatta araç

başına teminat tutarı 5,750 YTL ve kaza başına teminat tutarı 11,500 YTL olarak tespit edilmiştir.

İkinci grupta yer alan bedeni zararlara ilişkin teminat ise tedavi giderlerinin tazmini, vefat ve daimi sakatlık olmak üzere üç farklı teminatı düzenlemektedir. 2006 yılı tarife ve talimatında kişi başına ödenecek tazminat tutarı 57,500 YTL olarak maktu bir tutar halinde tespit edilmiştir. Öte yandan, kaza başına teminat tutarları 12 araç grubu için ayrı ayrı sınıflandırılmıştır.

Hasarın gerçekleşmesi durumunda, kıymet kazanma tenzili gerekçesi ile tazminattan indirim yapılmamaktadır.

Primler, değişen teminat tutarları, günün ekonomik koşulları ve sigortacılık sektörünün teknik sonuçları doğrultusunda revize edilmektedir. 12 farklı risk sınıfını gösteren değişik araç gruplarının herbiri için maktu primler belirlenmektedir. Bununla birlikte, tespit edilen primlere uygulanan çeşitli indirim ve artırımlar yoluyla her bir araç işleteninin kendi riski ile orantılı bir fiyatlandırmanın yapılması hedeflenmiştir. Araç türleri itibariyle tespit edilen primler üzerinden araç işletenlerine uygulanan üç temel indirim ya da prim artırımı uygulaması söz konusudur:

- a) İl trafik hasar yoğunluğu indirimi,
- b) Hasar durumu indirimi ya da artırımı,

c) Zorunlu karayolu taşımacılık mali sorumluluk sigortası (taşımacılık sigortası) indirimi.

İl trafik hasar yoğunluğu indiriminin amacı, trafikteki araç sayısının az olmasına bağlı olarak düşen kaza riski nedeniyle iller arasında fiyat farklılaştırılmasına gidilmesidir. Ayrıca, her bir ilde meydana gelen hasar istatistikleri de kullanılmaktadır.

Prim farklılaşmasına neden olan diğer uygulama hasar durumu nedeniyle uygulanan prim indirimi ya da prim artırımındır. İyi ile kötü şoförler arasında bir ayrıma gidilerek trafik kurallarına uymayan ve dolayısıyla kaza riski daha yüksek olan kişilere prim artırımını uygulanırken, trafik kurallarına saygılı olanlar ödüllendirilmektedir. Bunun için basamaklı bir sistem kullanılmakta ve uygulanan tarife ve talimat kapsamında sigortalılar, hasar geçmişlerine bağlı olarak %20'ye varan indirim veya %40'a varan prim artırımına konu olabilmektedirler.

Tarife ve talimatta yer alan son indirim ise özellikleri aşağıda açıklanan taşımacılık sigortasına ilişkin indirim olup, bu indirimden yararlananlar il trafik hasar yoğunluğu indiriminden faydalanamazlar.

3.2.1.4. Ceza ve Denetim Mekanizmaları

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre trafik sigortası yaptırmaksızın trafiğe çıkanlar hem para cezası almakta hem de trafikten men edilmektedirler.

Ancak, bu cezai işlemlerin uygulanabilmesi için trafik sigortası olmayan araç işleteninin öncelikle Emniyet Teşkilatı tarafından rastgele seçim (random selection) yöntemiyle yapılan trafik kontrollerinde yakalanması gerekmektedir. Trafikten men cezasının yanısıra uygulanan para cezasının miktarına bakıldığında caydırıcı gücünün yeterli olmadığı görülmektedir.

Bunun sonucunda, sigortasız araç kullanımını engellemeye yönelik başka yöntemlerin geliştirilmesi ihtiyacı ortaya çıkmakta ve başka denetim araçlarına başvurulmaktadır. Örneğin; trafik tescil işlemleri ya da araç muayenesinin yaptırılabilmesi için trafik sigortasının ilgili merciye ibrazı aranmaktadır.

Ayrıca, mevzuat gereğince uygulanan para cezasının caydırıcı gücünün zayıflığı dikkate alınarak, tarife ve talimatta trafik sigortasını zamanında yenilemeyen araç işletenlerine müteakip sigorta sözleşmesi döneminde prim artırımını uygulanmaktadır.

3.2.2. Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası (Taşımacılık Sigortası)

3.2.2.1. Teminat

Taşımacılık sigortası ile sigortacı, poliçede belirtilen motorlu taşıtta seyahat eden yolcuların, duraklamalar da dahil olmak üzere, kalkış noktasından varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza sonucu bedeni zarara

uğraması halinde, sigortalının 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'ndan doğan sorumluluğunu poliçede yazılı sigorta tutarlarına kadar temin eder. Tazminat gerektiren bir olayın gerçekleşmesi durumunda, hak sahiplerinin başvuruları gerekli evraklar temin edildikten sonra sekiz iş günüdür.

Taşımacılık sigortasıyla sağlanan teminat kapsamı dışında kalan haller yine mevzuatta sıralanmış olup, bunlar arasında sigortalı tarafından ileri sürülecek tazminat talepleri; sürücü, hizmetliler ve sigortalının eylemlerinden sorumlu tutulduğu diğer kişiler ile yolcu bileti olmayan kişilerin talepleri; yolcuların, beraberinde bulunan bagaj v.b. eşya ve taşınan diğer eşyanın uğrayacağı zararlar dahil olmak üzere, her türlü maddi zararlara ilişkin talepleri ile manevi tazminat talepleri; çalınma veya gaspedilme olayında bu durumu bilerek taşıta binen kişilerin zararları ve çalan veya gaspeden kişilerin talepleri yer almaktadır.

Diğer taraftan, teminat kapsamı dışında sayılan bazı olağanüstü durumlar da bulunmaktadır. Savaş, her türlü savaş olayları, istila, yabancı düşman hareketleri, çarpışma, (savaş ilan edilmiş olsun, olmasın) iç savaş, ihtilal, isyan, ayaklanma ve bunların gerektirdiği inzibati ve askeri hareketler; nükleer, biyolojik ve kimyasal rizikoların ve bunların gerektirdiği askeri ve inzibati tedbirler; grevlere, lokavt edilmiş işçi hareketlerine, halk hareketlerine ve kavgalara katılma; terörist eylemler ve bu eylemlerden doğan sabotajlar; cürüm ve cinayet işlemek veya bunlara teşebbüs; tehlikede bulunan şahıs ve malları kurtarmak hali hariç, yolcunun kendisini bile bile ağır tehlikeye maruz bırakacak hareketlerde bulunması ve deprem, yanardağ

püskürmesi, kar ağırlığı, sel ve su baskını, yer kayması ve fırtına gibi doğal afetler teminat dışında tutulmuştur.

3.2.2.2. Sigortaya İlişkin Yükümlüler

Bu sigortayı yaptırmakla yükümlü olanlar, şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılığı yapanlardır. Trafik sigortasında olduğu gibi, ilgili branşda faaliyet gösteren tüm sigorta şirketleri de kendilerine başvuran kişilere bu sigorta teminatını sunma yükümlülüğü altındadırlar.

3.2.2.3. Teminat ve Primler

Taşımacılık sigortasına ilişkin teminat ve primler trafik sigortasında olduğu gibi Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Devlet Bakanı tarafından bir tarife ve talimat ile tespit edilmektedir.

Tarife ve talimatta yer alan taşımacılık sigortası teminatları, trafik sigortasından farklı olarak sadece bedeni rizikolar (tedavi teminatı, sakatlanma ve ölüm riski) için teminat sunmaktadır. 1 Ocak 2006 tarihi itibarıyla geçerli olan tarife ve talimatta, bahsi geçen teminat türleri için kişi başına ödenecek tazminat tutarı 57,500 YTL şeklinde maktu bir tutar olarak tespit edilmiştir. Diğer taraftan, kaza başına teminat tutarları tarife ve talimatta sınıflandırılan dört ayrı araç grubu için farklılık göstermektedir.

Sigortanın kapsamına bakıldığında, trafik sigortasıyla sağlanan teminatın taşımacılık sigortasıyla beraber belli özelliği taşıyan vatandaşlar için (şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacıları) bir kez daha verildiği görülmektedir. Bu yüzden, taşımacılık sigortası aslında ihdası “gerekli olmayan” bir sigorta ürünü niteliğini taşımaktadır.

Trafik sigortası ile iç içe geçmişliği nedeniyle vatandaşın aynı teminat için iki kez bedel ödemesini engellemek üzere taşımacılık sigortası yaptırdığını ispatlayanlar için trafik sigortası primlerinden %20 indirim yapılması öngörülmüştür. Herhangi bir hasar durumunda, taşımacılık sigortası öncelikli olarak devreye girmekte ve hasarın bu sigortadan verilen teminat tutarını aşması durumunda trafik sigortası işleme alınmaktadır.

Sigortayı yaptırmakla yükümlü olan kişilerin icra ettikleri meslekleri gereğince, taşımacılık sigortasında il trafik yoğunluğu indirimi geçerli değildir. Ancak, bu sigorta için trafik kurallarına saygılı olan ve olmayan sigortalılar arasında ayrıma gidilerek, araç işletenlerine %20’ye varan indirim ya da %40’a varan prim artırımını uygulanabilmektedir.

3.2.2.4. Ceza ve Denetim Mekanizmaları

Bu sigortayı yaptırmayan kişilere, 1,000 YTL para cezası uygulanması gerekmektedir. Ayrıca, trafik sigortası için öngörülen denetim mekanizmaları bu sigorta için de aynen geçerlidir. Şehirlerarası ya da uluslararası yolcu taşımacılığının

yapılabilmesi için Ulaştırma Bakanlığından bir yetki belgesi alınması zorunluluğu olup, bu yetki belgesinin ön şartlarından birisi taşımacılık sigortasının yapılmış olmasıdır.

3.2.3. Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası (Zorunlu Ferdi Kaza Sigortası)

3.2.3.1 Teminat

Zorunlu ferdi kaza sigortası, şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılığı kapsamında seyahat eden yolcuları, sürücülerini ve yardımcılarını, taşımacılık hizmetinin başlangıcından bitimine kadar geçen seyahat süresi içinde, duraklamalar da dahil olmak üzere, maruz kalacakları her türlü kazaların neticelerine karşı teminat altına alır.

Genel şartlara göre, kaza terimi, ani ve harici etkisi tespit edilen doğal afetler de dahil olmak üzere, sigortalının iradesi dışında meydana gelen ve sigortalının bedensel bir sakatlığa maruz kalmasına veya ölmesine sebebiyet veren ani ve harici olayı ifade eder. Birdenbire ve beklenmeyen bir şekilde ortaya çıkan gazların solunması, yanık ve ani bir hareket neticesinde adale ve sinirlerin incinmesi, burkulması ve kopması da kaza sayılır.

Ancak, her türlü hastalıklı hal, sigortanın kapsamına giren bir kaza neticesinde meydana gelmediğı takdirde, sıcaklık, donma, güneş çarpması ve

tıkanıklık gibi tesirler, akıl ve ruh durumuna bakılmaksızın intihar veya intihara teşebbüs, belirgin sarhoşluk, uyuşturucu ve zararlı madde kullanımı, sigortanın kapsamına giren bir kazanın gerektirmediği cerrahi müdahale ve her türlü ıfın tedavisi ile ilaç kullanımı neticesinde meydana gelen ve sigortalının bedensel bir sakatlığa maruz kalmasına veya ölmesine sebebiyet veren olaylar kaza sayılmaz.

Herhangi bir hasarın vuku bulması durumunda, eksiksiz bir dosya ile yapılan başvuru sonrasında, sekiz iş günü içerisinde tazminat ödemesi yapılması gerekmektedir.

3.2.3.2. Sigortaya İlişkin Yükümlüler

Yolcu taşımacıları bu sigortayı yaptırmakla yükümlüdür. Trafik ve taşımacılık sigortalarında olduğu gibi, ilgili branşda faaliyet gösteren tüm sigorta şirketleri de kendilerine başvuran kişilere bu sigorta teminatını sunma yükümlölüğü altındadırlar.

3.2.3.3. Teminat ve Primler

Ferdi kaza sigortasına ilişkin teminat ve primler, Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Devlet Bakanı tarafından bir tarife ve talimat ile tespit edilmektedir.

Tarife ve talimatta yer alan teminatlar, taşımacılık sigortasında olduğu gibi sadece bedeni rizikolara (tedavi teminatı, sakatlanma ve ölüm riski) yöneliktir. 1

Ocak 2006 tarihi itibariyle geçerli olan teminat tutarları, kişi başına 57,500 YTL olarak tespit edilmiştir.

Bu sigortayı yukarıda sayılan iki zorunlu motor sigortası ile karşılaştıracak olursak, isminden de anlaşılacağı üzere, bu bir “meblağ” sigortasıdır. Ölüm ya da sakatlanma riskinin ortaya çıkması durumunda, destekten yoksun kalma tazminatı gibi herhangi bir hesaplama gidilmeksizin tarife ve talimatta öngörülen tutar, hak sahibine ödenmektedir.

3.2.3.4. Ceza ve Denetim Mekanizmaları

Ferdi kaza sigortasının ihdası bir Bakanlar Kurulu Kararına dayanmaktadır. Oysa, para cezalarının uygulanabilmesi için dayanağının Kanun olması gerekmektedir. Bu nedenle, para cezası bulunmamaktadır. Para cezası olmayan bir sigortanın uygulanabilirliği için denetim mekanizmalarının önemi daha da artmaktadır. Nitekim, yolcu taşımacılığının yapılabilmesi için Ulaştırma Bakanlığından alınması gereken yetki belgesinin ön şartlarından birisi bu sigortanın satın alınmış olmasıdır.

3.3. Motorlu Araçlara İlişkin İsteğe Bağlı (İhtiyari) Sigortalar

Sigortacılık sektöründen motorlu araçlara ilişkin isteğe bağlı (ihtiyari) olarak satın alabileceğimiz iki sigorta ürünü bulunmaktadır. Bunlar, motorlu kara taşıt

araçları ihtiyari mali sorumluluk sigortası (ihtiyari trafik) ve kara taşıtları kasko sigortasıdır (kasko sigortası).

3.3.1. Motorlu Kara Taşıt Araçları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası (İhtiyari Trafik Sigortası)

İhtiyari trafik sigortası ile kişiler, trafik sigortası ile sunulan teminat tutarının üzerindeki risklere ilişkin sorumluluklarını sigortalamaktadırlar.

Sigortalının kendisinin uğrayacağı zararlar, aracı sevk ve idare edenin, aracı sevk ve idare ederken uğrayacağı zararlar, işletenin veya aracı sevkedenin eşinin, usul ve fûruunun (kendisi ile evlat edinme ilişkisi ile bağlı olanların) ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin uğrayacağı zararlar, araç sahibi ile işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlar, poliçede gösterilen aracın ve bu araç ile taşınan malların (yolcu bagajı ve benzeri eşya teminat dahilindedir) veya çekilen şeylerin bozulması zarar ve ziyana uğraması yüzünden ileri sürülen talepler, çalınan veya gaspedilen aracın sebep olduğu ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre işletenin sorumlu olmadığı zararlar ile aracın çalındığını ve/veya gaspedildiğini bilerek binen yolcuların zararı, sürat yarışlarına iştirak ve yarış güzergahında yapılan antremanlar sırasında meydana gelebilecek zarar ve ziyan, aracın gözetim, onarım, bakım, alım-satım, araçta değişiklik yapılması amacı ile veya benzeri bir amaçla faaliyette bulunan teşebbüslere bırakılmasından sonra aracın sebep olduğu zararlar ve patlayıcı ve parlayıcı maddeler taşınması (yedek akaryakıt hariç) sebebiyle meydana gelen zarar ve ziyanlardan dolayı ileri sürülen talepler sigorta teminatının dışındadır.

Hasarın gerçekleşmesi durumunda, kıymet kazanma tenzili gerekçesi ile tazminattan indirim yapılmamaktadır.

3.3.2. Kara Taşıtları Kasko Sigortası (Kasko Sigortası)

Kasko sigortası ile sigortacı, sigortalının, karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz taşıtlardan, romörk veya karavanlar ile iş makinelerinden ve lastik tekerlekli traktörlerden doğan menfaatinin belirli tehlikeler dolayısıyla ihlali sonucu uğrayacağı maddi zararları temin eder.

Bu tehlikeler, gerek hareket gerek durma halinde iken sigortalının veya aracı kullananın iradesi dışında araca ani ve harici etkiler neticesinde sabit veya hareketli bir cismin çarpması veya aracın böyle bir cisme çarpması, müsademesi, devrilmesi, düşmesi, yuvarlanması gibi kazalar ile üçüncü kişilerin kötü niyet veya muziplikle yaptıkları hareketler, aracın yanması ve aracın alınması veya alınmaya teşebbüstür.

Teminat poliçede belirtmek şartıyla yukarıda sıralanan riziko gruplarından sadece biri veya birkaçı için verilebilir. Kaskoya ilave olarak alınabilecek teminatlar ve kapsam dışında tutulan hallerde sigortaya ilişkin genel şartlarda yer almaktadır.

Kaskoya ilişkin bir hasarın meydana gelmesi durumunda sigortacının ne kadar kıymet kazanma tenzili uygulayacağına ilişkin yüzdelerin sözleşme yapıldığı

esnada taraflar arasında kararlaştırılması ve sigortalının dikkatinin özellikle bu konuda dikkatinin çekilmesi gerekmektedir.

Yukarıda anlatılan her iki sigorta ürününe ilişkin prim hesabı serbest piyasa koşullarında belirlenmektedir. Sigorta şirketleri, poliçenin fiyatlandırılması esnasında sigortalının cinsiyetine, eğitim durumuna, ehliyet süresine, hasar geçmişine, plakasına bakarak doğru fiyat tespiti yapmaya çalışmaktadır.

Piyasada yer alan çoğu ihtiyari poliçenin paket poliçeler olarak düzenlendiği görölmektedir. Paket poliçe kapsamında kasko ve ihtiyari sorumluluk sigortası teminatının yanı sıra sürücünün kendisine gelebilecek zararlardan dolayı ferdi kaza sigortası teminatının da sunulduğu görölmektedir.

3.4. Motorlu Araçların Neden Olduğu Zararların Tazmininde Kullanılan Diğer Sigorta Yöntemleri

Motorlu araçlara ilişkin sigortalar arasında araç işleteninin neden olduğu bir kaza sonrasında üçüncü şahısların can ve mallarında meydana gelebilecek zararların telafisine, diğer bir anlatımla sorumluluk sigortasına verilen önem, bu amaca ilişkin sigortaların kamu otoritesi tarafından “zorunlu sigorta” olarak ihdası ile bir kez daha gözler önüne serilmektedir. Böylece, zarar gören üçüncü şahısların mağduriyeti, kazaya neden olan araç işleteninin mali gücüne bağlı olmaksızın özel sigortacılık sistemi yoluyla hızla giderilebilecektir. Nitekim, dünya uygulamasına bakıldığında

da motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortalarının zorunlu sigorta olarak uygulandığı görülmektedir. Bu durumda iki temel soru akıllara gelmektedir:

a) Kamu otoritesi, trafik sigortası olmayan araçların neden olabilecek zararlar için herhangi bir tedbir almış mıdır? Yoksa, trafik kazasının sonuçlarını zarar gören açısından “şansa mı” bırakmaktadır? Diğer bir anlatımla, sigortası olan bir araç işleteninin zarar verdiği üçüncü şahıslar özel sigortacılık sisteminin sunduğu hizmetten yararlanarak mağduriyetlerini kolayca giderirken sigortası olmayan araç işleteninin zarar verdiği üçüncü şahısların, mağduriyetlerinin giderilmesi için kazaya neden olan araç işleteninin hali vaktinin yerinde olması için dua etmekten başka şansları bulunmamakta mıdır?

b) Motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortaları hemen hemen tüm dünyada zorunlu sigorta kimliği ile ortaya çıkıyorsa uluslararası seyahat eden sigortalılara ve bunların zarar verdikleri tazminat alacaklılarına işlem kolaylığı sağlamak üzere uluslararası kabul gören bir uygulama birlikteliği sağlanabilir mi?

Yukarıda bahsi geçen her iki soru tüm ülkelerde tartışılmış ve çözüm için çeşitli yöntemler üretilmiştir. Ülkemizde ise aşağıda yer alan uygulamalar ihdas edilmiştir.

3.4.1. Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı

Kanun koyucu, araç işletenlerine trafik sigortası yaptırma zorunluluğunu getirirken kendisine de önemli bir görev yüklemektedir. Koyduğu bu kurala herkes tarafından uyulmasını temin etmek! Bunun için trafik sigortası olmayanlara yönelik cezai müeyyedeler oluşturulmuş, ayrıca ilave denetim mekanizmaları ile kamu kontrolü güçlendirilmeye çalışılmıştır.

Kamu otoritesi, bütün aldığı tedbirlere rağmen hala bazı araç işletenlerinin geçerli bir trafik sigortasının olmaması nedeniyle “en azından bedeni zarar gören” kaza mağdurlarının daha fazla zarar görmelerini engellemek üzere bir telafi mekanizması yaratması gerektiğinin de farkındadır. Kamu otoritesinin cevaplaması gereken bir soru daha bulunmaktadır. Araç işleteninin trafik sigortası yaptırdığı sigorta şirketinin yükümlülüklerini yerine getiremeyecek duruma düşmesi halinde hem sigortalıların (araç işletenlerinin) hem de trafik kazası nedeniyle zarar gören üçüncü şahısların mağduriyeti nasıl giderilecektir?

Böylece, yukarıda değinilen soruların cevabı olarak Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı (Garanti Hesabı) oluşturulmuştur. Garanti Hesabının görevleri, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 108 inci maddesi ile düzenlenmiştir. Bu madde uyarınca;

a) Kazayı yapan motorlu aracın saptanamaması durumunda kazanın meydana geldiği tarihte geçerli trafik sigortasına göre bedeni zararlar nedeniyle ödenecek tazminat tutarları,

b) Trafik sigortası yaptırmaksızın trafiğe çıkarılan motorlu aracın kişilere verdiği bedeni zararlar nedeniyle kazanın meydana geldiği tarihte geçerli trafik sigortasına göre ödenecek tazminat tutarları,

c) Trafik sigortası sözleşmesinin vadesi içerisinde Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Devlet Bakanının asgari teminat tutarlarını artırmasına rağmen ücreti mukabilinde ek sözleşme (zeyilname) düzenlenmemesi nedeniyle eksik teminatlı kalan motorlu araçların kişilere verdiği zararlarda kazanın meydana geldiği tarihte yürürlükte olan zorunlu mali sorumluluk sigortası tarifesindeki teminatlar ile sigorta sözleşmesinde belirtilen teminatlar arasındaki farka kadar ödenecek tazminat tutarları¹,

d) Araç işletenin sorumluluğunun olmadığı hallerde, çalınmış veya gaspedilmiş motorlu aracın kişilere verdiği zararlar için kazanın meydana geldiği tarihte geçerli trafik sigortasına göre bedeni zararlar nedeniyle ödenecek tazminat tutarları,

¹ 1 Ocak 2004 tarihinden itibaren geçerli olan Trafik Sigortası Tarife ve Talimatlarıyla teminat artışlarının sigorta sözleşmelerine otomatik olarak yansıtılmasının sağlanması nedeniyle, Garanti Hesabının bu madde kapsamında herhangi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.

e) Mali bünye zaafiyeti nedeniyle ruhsatları iptal edilen ya da iflas eden sigorta şirketinin akdetmiş oldukları sigorta sözleşmeleri nedeniyle ödemekle yükümlü olduğu maddi ve bedeni zararlar,

Garanti Hesabı tarafından karşılanmaktadır.

1996 yılında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda yapılan bir değişiklik ile Kanun'un 8 inci maddesi kapsamında Garanti Hesabının görev tanımına ilave olarak yeni bir görevin daha verildiği görülmektedir. Buna göre, trafik kazası nedeniyle hastanelerde tedavi gören kişilerin Sağlık Bakanlığı tarifesi üzerinden hesaplanan hastane giderleri, trafik sigortasını yapan sigorta şirketi tarafından karşılanması öngörülmektedir. Şirket, sigorta sözleşmesindeki teminat tutarını aşan miktar için, diğer bir anlatımla kendi yükümlülüğünde olmayan tutar için Garanti Hesabına başvurabilecek ve sigorta şirketine gerekli ödemenin Garanti Hesabı tarafından yapılması sonrasında, doğal olarak, yapılan bu ödeme için kazaya neden olan araç işletenine rücu edilecektir.

Mevzuatta yapılan değişiklikle hastane masraflarının Garanti Hesabından karşılanması amaçlanmış, ancak sigortacılık anlayışıyla uyuşmayan bu yeni görev uygulamada bir çok sorunu beraberinde getirmiştir. Öncelikle sigorta şirketlerine, akdetmiş oldukları sözleşmede bahsi geçen teminattan daha fazla bir harcama yapma yükümlülüğünü getirmek hakkaniyet ilkesi ile bağdaşmamaktadır.

Üstelik, Kanun “trafik kazasında zarar görenlerden” bahsetmekte, diğer bir deyişle kazaya neden olan araç işleteninin ve bu araç işleteninin zarar verdiği üçüncü şahısların hastane masraflarının trafik sigortasını yapan şirket tarafından karşılanması beklenmektedir. Oysa, trafik sigortasının kapsamı konusunda verilen bilgilerde de bahsedildiği üzere, bu sigorta bir sorumluluk sigortası olup, verdiği teminatın kapsamında trafik kazasında zarar gören üçüncü şahısların zararlarının tazminidir. Kısaca, sigorta şirketinden sözleşme kapsamında olmayan bir kişinin hastane masraflarının karşılanması da beklenmektedir.

Diğer bir sorun ise ödemenin nasıl yapılacağı hususudur. Sigorta sözleşmesi kapsamında hak sahibi olan kişi (tazminat alacaklısı) kazada zarar gören üçüncü şahıstır. Bu kapsamda, sigorta şirketlerinin hak sahibinin onayı olmaksızın doğrudan hastanelere ödemedede bulunması imkan dahilinde değildir. Nitekim, Kanunun getirmiş olduğu bu yeni düzenleme nedeniyle uygulamada sıkıntılar yaşanmıştır.

Garanti Hesabının görevini yerine getirebilmesi için gerekli gelir kaynağı Kanunun 108 inci maddesinde açıklanmıştır. Buna göre, sigorta şirketlerinin yıllık prim üretimlerinin %1’i oranında Garanti Hesabına kaynak aktarımında bulunma zorunluluğu getirilmiştir. Böylece, mali bünye zaafiyeti nedeniyle ya da iflas nedeniyle herhangi bir şirketin sigorta sözleşmesi kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirememesi sonucunda sigortacılık sistemine karşı kamuoyu nezdinde doğabilecek bir güvensizliğin, sigorta şirketlerinin katılımı ile oluşturulan bir fon üzerinden yapılan tazminat ödemeleri yoluyla engellenmesi hedeflenmiştir.

Garanti Hesabına sigortalılar da trafik sigortası sözleşmesi için ödedikleri sigorta primi üzerinden katkıda bulunmaktadır. Primin %2'si oranındaki katkı payı poliçelere yansıtılması sonucunda araç işletenlerinin, mali bünye zaafiyeti nedeniyle ya da iflas nedeniyle sigorta şirketlerinin sözleşme kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirememesi sonucunda teminatsız kalmamaları sağlanmaktadır. Ayrıca, sigortasız araçların ya da gaspedilmiş veya çalınmış araçların neden olduğu kazalara karşı en azından bedeni zararların tazminine ilişkin bir kaynak yaratılarak sosyal dayanışma sağlanmaktadır.

3.4.2. Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası (Yeşil Kart Sigortası)

3.4.2.1. Yeşil Kart Sisteminin Doğuşu

1917-1942 yılları arasında yabancı ülkelere gelen araçların neden olduğu kazalar sonucunda üçüncü şahısların uğradıkları maddi ve bedeni zararların artması sonucunda kaza nedeniyle ortaya çıkan tazminat sorumluluğunun hızla yerine getirilmesinin temini ve bu sayede üçüncü şahısların mağduriyetinin giderilmesini teminen motorlu araçlara ilişkin uluslararası bir sorumluluk sigortası ihdas edilebilir mi sorusu akıllara gelmiştir.

Nitekim, İskandinav ülkeleri aralarında yaptıkları anlaşma kapsamında Birinci Dünya Savaşı sonrasında bu amaca ilişkin bir sistemi devreye sokmuşlardır. 1947 yılında Uluslararası Çalışma Bürosu, yabancı plakalı araçların zararlarının

tazminine ilişkin kuralların yaratılmasını teminen tavsiye kararı almıştır. Bunu Birleşmiş Milletler Ekonomik Komisyonunun konuya ilişkin uluslararası bir anlaşma imzalama imkanını araştırması izlemiştir. Ülkelerin konuya sıcak bakmaları sonucunda Avrupa Ekonomik Komisyonu Nakliyat Alt Komitesi tarafından yayımlanan Tavsiye Kararı ile İskandinav Ülkeleri arasındaki sistemin Avrupa geneline yaygınlaştırılması amacıyla motorlu araçlara ilişkin zorunlu sorumluluk sigortası uygulaması olan ülkelere giriş yapan araçlar için tek tip sigorta sözleşmesi akdedilmesi, bu amaç için ise tek tip sigorta kartı yaratılması, sisteme dahil olan sigorta şirketlerinin katılımı ve ülkelerin onayı ile merkezi büroların kurulması, bu büroların tazminat ödeme sürecini hızla çözümlemelerini teminen karşılıklı anlaşma yapmaları istenilmiştir. Tavsiye Kararı izleyen 1949 yılında Londra’da bir uluslararası konferans düzenlenerek motorlu araçlara ilişkin uluslararası mali sorumluluk sigortası sisteminin kapsamına karar verilmiş, Bürolar Konseyi adı altında devamlı bir kurul atanmış, yönetimi İngiltere Motorlu Taşıt Bürosuna verilmiştir. Böylece, sistemin yürütme organları kurulmuştur.

3.4.2.2. Yeşil Kart Sisteminin İşleyişi

Yeşil Kart Sistemine giriş için öncelikle Ulusal Yeşil Kart Bürolarının kurulması ön şartı bulunmaktadır. Büro kuruluşuna ilişkin ulusal mevzuat kapsamında gerekli işlemler tamamlandıktan sonra Bürolar Konseyine sisteme giriş için başvuru yapılmaktadır. Yeşil Kart sistemi her bir ülkedeki Büronun karşılıklı anlaşma imzalaması ile çalışmaktadır. Ülkeler nezdinde kurulan Büroların tazminat

ödemelerinin yerine getirilmesini temin etmek ve şirketlere garantör olmak üzere iki temel işlevi bulunmaktadır:

a) Büro, üyesi olan sigorta şirketlerinin ödeme güçlüğüne düşmesi durumunda garantör olarak görev yapmaktadır. Bu görev için “Ödeme Bürosu” (The Paying Bureau) tanımlaması yapılmaktadır.

b) Kazanın vuku bulduğu ülkedeki Büro, tazminat başvurularını kabul etmekte, ülke dışındaki asli sigortacı ile temasa geçmekte ve tazminatı yurt dışından getirterek kazada zarar gören üçüncü tarafa gerekli ödemeyi yapmaktadır. Bu işlevi nedeniyle “Tedvir Bürosu” (The Handling Bureau) tanımlaması yapılmaktadır.

Sistemin işleyişi, Tedvir Bürolarının iki önemli kuralı uygulamasına bağlıdır. Büro, zarar görenlerin haklarını ülke mevzuatı kapsamında en iyi şekilde korunmasını sağlamalı ve aynı zamanda Ödeme Bürosunun haklarını da en iyi şekilde korumalıdır. Bu yüzden Tedvir Bürosu, asli sigortacının izni ile zarar gören ile anlaşma yapabilmekte ya da tazminat talebi hakkında mahkemeye başvuru yapabilmektedir. Hasar incelemesi, her ne kadar kazanın gerçekleştiği ülke mevzuatı (Tedvir Bürosunun bulunduğu ülke mevzuatı) kapsamında yapılsa bile, Tedvir Bürosu, Ödeme Bürosunun hasar araştırmasına ilişkin taleplerini de karşılamakla yükümlüdür. Tedvir Bürosu, yaptığı işlemlerden dolayı kurulu olduğu ülkenin resmi makamlarına karşı sorumludur.

Kurulan sistem sayesinde trafik kazası nedeniyle zarar görenler, yabancı bir sigorta şirketine başvuru yapmak yerine kendi ülkelerindeki tedvir bürosuna yine kendi dillerinde başvuru yapmaktadırlar. Sigorta şirketleri açısından konuya bakıldığında sigorta sözleşmesini akdeden şirket, kazanın olduğu ülkedeki mevzuatı öğrenmek zorundadır. Oysa bu görevin ödeme bürosu tarafından üstlenilmesi farklı ülke mevzuatlarını öğrenme karmaşasından şirketleri kurtarmaktadır.

3.4.2.3. Yeşil Kart Sisteminin Türkiye Uygulaması

Yeşil Kart Sistemine giriş için 19 Ekim 1963'de Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde Motorlu Taşıt Bürosu, ödeme ve tedvir bürosu olarak kurulmuştur. Yeşil Kart Sistemi kapsamında üstlenilen risk için güçlü bir kapasite yaratılmasını temin etmek ve reasürans işlemlerinin tek elden yürütülmesini temin etmek üzere adi ortaklık şeklinde Yeşil Kart Reasürans Havuzu kurulmuştur. Motorlu Taşıt Bürosunun, sisteme dahil olması durumunda üstleneceği garantörlük görevi nedeniyle Reasürans Havuzuna ilişkin şirketlerarası anlaşmada şirketlerin birbirine müteselsil kefil oldukları kabul edilmiştir. Büro, 1 Ocak 1964'de Bürolar Konseyine üyelik başvurusunda bulunmuştur. 6 Ocak 1964'de üyelik talebi kabul edilmiştir. Büronun, sisteme dahil olacak şirketlerle ve diğer ülkelerdeki bürolarla anlaşma yapma süreci tamamlandıktan sonra 1 Nisan 1964'den itibaren ülkemizde de yeşil kart poliçesi düzenlenmeye başlanmıştır.

Ülkemizin Yeşil Kart Sistemine girişi ile birlikte, yabancı plakalı araçların ülkeye girişinde yapılan sınır kontrollerinde yeşil kart poliçesinin ibrazı istenilmeye

başlanmıştır. Anılan belgenin bulunmaması durumunda yabancı plakalı araç ülkeye giriş öncesinde trafik sigortası satın almak zorundadır.

Ülkemizdeki bir sigorta şirketi tarafından düzenlenen yeşil kart sigortası kapsamında yurt dışına tazminat ödemesi yapılması gerektiğinde ödeme bürosu olarak Motorlu Taşıt Bürosu, kazanın olduğu ülkedeki tedvir bürosunun incelemesi kapsamında gerekli tazminat ödemesini aktarmak üzere Yeşil Kart Reasürans Havuzuna başvurarak Havuz üyesi şirketlerden tazminat ödemesi için katılım istemektedir. Aynı zamanda, Tedvir Bürosuna da tazminat ödemesinin gerçekleşeceği konusunda garantörlük de yapmaktadır. Motorlu Taşıt Bürosu, Reasürans Havuzunun haklarını korumak amacıyla, kendisine yapılan başvuruya ilişkin olarak “kontrol” mahiyetinde bir inceleme sürecini de yürütmektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TRAFİK SİGORTASINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE TRAFİK SİGORTASI BİLGİ MERKEZİ

Birinci bölümde sigortacılık sektörünün branşlar itibariyle prim üretim kapasitesi değerlendirilirken motorlu araçlara ilişkin sigortaların lider sigorta ürünü olduğu belirtilmiş ve trafik sigortasının bu sıralamanın oluşmasında önemli bir payı olduğu tespit edilmişti. Bu itibarla, trafik sigortasına ilişkin gelişmeler sigortacılık sektörünün prim üretim kapasitesini etkileme gücünü haiz olması nedeniyle her zaman dikkatleri çekmiştir.

Yine, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca trafik sigortasının zorunlu olması, trafik siciline kayıtlı yaklaşık 11 milyon araç işleteninin de bu alandaki gelişmeleri takip etmesine sebep olmaktadır.

Üstelik, anılan sigortanın bir “sorumluluk” sigortası olması nedeniyle, söz konusu gelişmeler 11 milyon aracın trafikte neden olduğu riske maruz olan üçüncü şahıslar için de önemlidir. Diğer bir anlatımla, trafik sigortasında yaşanan gelişmeler gerek sigortacılık sektörünü, gerekse geniş bir halk kitlesini etkilemektedir.

Çalışmanın bu bölümünde, trafik sigortasında yaşanan sorunlar ve bu sorunların çözümüne yönelik kurulan ve Temmuz 2004 tarihi itibariyle fiilen çalışmaya başlayan Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER) açıklanacaktır.

4.1. Trafik Sigortasında Karşılaşılan Sorunlar

Trafik sigortasına ilişkin sorunları iki ana başlık altında değerlendirilmesi mümkündür. Bunlardan ilki, trafik sigortasına ilişkin mevzuatın lafzının uygulamada yarattığı sorunlar olup, bunlar mevzuatta gerekli değişikliklerin yapılmasıyla nispeten kolayca çözümlenebilecek niteliktedir. Trafik sigortasında karşılaşılan asıl önemli sorun, başta kamusal ve sektörel disiplindeki zaaflar nedeniyle yıllar boyunca gittikçe ağırlaşan yapısal nitelikli sıkıntılardır.

Bu nedenle, öncelikle yapısal nitelikli sorunlar ele alınacak olup, mevzuatın yazımından kaynaklanan sorunlara ek bilgi mahiyetinde kısaca değinilecektir.

4.1.1. Yapısal Sorunlar

Sigortacılık sektörünün gerek kamu gerekse sektör tarafından bilinen, ancak henüz bir yol haritası tespit edilmemesi nedeniyle gittikçe müzminleşen sorunları bulunmaktadır. Bu sorunların başında hala bazı araç işletenlerinin zorunlu trafik sigortası yaptırmaması nedeniyle trafik güvenliği üzerinde yarattıkları tehdit, risk değerlendirmesi ve doğru fiyatlandırmanın yapılması için gerekli istatistiklerin yetersiz olması, kamusal ve sektörel disiplin yetersizliği sonucunda gittikçe artan

dolandırıcılık faaliyetleri, sigorta şirketlerinin yıllar boyunca kötü seyreden hasar/prim oranları ile sigortalılara ya da tazminat alacaklılarına kaliteli hizmet sunulamaması sayılabilir.

Anlatılan sorunlar birbiriyle yakından ilgili olup, birinde devam eden çözümsüzlük diğer sorunun gittikçe ağırlaşmasına neden olmaktadır. Bunlar aşağıda daha ayrıntılı bir şekilde ele alınacaktır.

4.1.1.1. Sigortalanma Oranları

Kanunen yaptırılması zorunlu bir sigortadan bahsedildiğinde sigortalanma oranlarına ilişkin bir başlığın ele alınması şaşırtıcı gelebilir. Bununla birlikte, 1995-2004 yılları arasında 31 Aralık itibariyle toplam poliçe adeti ile trafik siciline kayıtlı toplam araç sayısı kontrol edildiğinde sigortalanma oranının ortalama %66 olduğu görülmektedir (Ek-5: Tablo 4.1).

Diğer bir anlatımla, trafik siciline kayıtlı araçların %34'ü trafik sigortası teminatı olmaksızın kullanılmaktadır. Araç cinsleri itibariyle bakıldığında, otomobiller için 1995-2004 tarihleri arasında ortalama %87'lik bir sigortalanma oranının sağlanırken, özellikle motorsiklet ve traktör sınıfındaki araçlarda sigortalanma oranlarının %20'lere kadar düştüğü görülmektedir.

Ancak, sigortalanma oranları araç sahibinin geçici bir süre için sigorta yaptırmadığı durumları yansıtmamakta ve bunun sonucunda yıl içinde sigorta

teminatı olmayan bir araç ile karşı karşıya gelme olasılığı %34'den daha yüksek olmaktadır.

4.1.1.2. İstatistiklerin Güvenilirliği

Tüketiciye sunulacak bir sigorta ürününün hangi fiyattan piyasaya arz edileceği tespit edilirken esas alınan faktörlerden en önemlisi geçmiş dönemlere ait istatistiksel sonuçlardır.

Sigorta şirketleri, trafik sigortasına ilişkin teknik sonuçları kendi bünyelerinde oluşturdukları bilgi işlem sistemlerinde saklamaktadır. Ancak, bu bilgileri sisteme işleyen kişilerin standart bir veri deseni üzerinden hareket etmemesi nedeniyle, 2004 yılına kadar şirketlerin kendi kullanımları için oluşturdukları istatistiklerin ne kadar sağlıklı olduğu tartışmalıdır. Dolayısıyla, bilgiyi bir araya getirme yönteminin kişiden kişiye farklılık gösterdiği bir ortamda sektör rakamlarına ulaşmak için yapılan konsolidasyon işleminde de sorunlar yaşanmıştır (Gençosmanoğlu, 2004). Bu durum, trafik sigortası primlerinin doğruluğu konusunda endişelere neden olmaktadır.

4.1.1.3. Kamusal Denetim Yetersizliği

Trafik sigortasına ilişkin denetimler iki ayrı amaç için farklı kamu kurumları tarafından gerçekleştirilmektedir. Bunlardan ilki, trafik sigortası olmayan araçların tespit edilmesi amacıyla Emniyet Teşkilatı tarafından yapılmaktadır. 2918 sayılı

Karayolları Trafik Kanunu uyarınca, sigortasız trafiğe çıkan araçlara trafikten men cezası ve 40 YTL para cezası uygulanması gerekmektedir. Trafikten men cezası her zaman uygulanamayacak kadar ağır bir ceza olurken, para cezası yeterince caydırıcı güce sahip değildir. Sonuç olarak, trafikte seyreden araçlar nezdinde yapılan denetimlerin sigortasız araç kullanımını engelleme yönündeki başarısı sınırlıdır.

İkinci denetimin konusu, Hazine Müsteşarlığı tarafından tespit edilen trafik sigortası primleri ile uygulama esaslarının ya da 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereğince tazminat ödemelerine ilişkin kuralların sektör tarafından uygulanmasının sağlanmasına ilişkindir. Söz konusu denetim çoğunlukla Hazine Müsteşarlığına intikal eden şikayetler kapsamında gerçekleştirilmekle birlikte, trafik sigortası tarife ve talimatının uygulanmasını sağlamak ya da hasar ödemelerini takip etmek için gerekli denetimler istenen seviyede değildir.

Sigortasız araç kullanımının engellenmesine ilişkin yaptırımların zayıflığı, tarife ve talimat vesilesiyle getirilecek ilave müeyyidelerin uygulanmasını gündeme getirmiştir. Tarife ve talimat hükümleri, sigorta sözleşmesini vade bitim tarihinde yenilemeyenlerin bir sonraki sözleşme döneminde hasarsızlık indiriminden yararlanmamalarını öngörmüştür. Ancak, bu düzenleme hasarsızlık indirimine hak kazanan iyi şoförlerin sigorta sözleşmelerini zamanında yenilememeleri nedeniyle cezalandırılmalarına neden olurken, trafik kurallarına saygı göstermeyen kötü şoförler için herhangi bir müeyyide içermemiştir.

Bu durumu düzeltmek üzere, 1 Ocak 2003 tarihinden itibaren trafik sigortasını zamanında yenilemeyen araç işletenlerine, bir sonraki sözleşme döneminde gecikme süresine bağlı olarak, sözleşme fiyatında %50'ye varan prim artırımını uygulaması getirilmiştir. Öte yandan, tarife ve talimatın uygulanmasına yönelik genel denetim yetersizliği bu yeni müeyyidenin uygulanmasını engellemiştir.

Bundan da öte, sigortasız araçların tespitine ilişkin olarak trafikte yapılan sistematik kontroller AB müktesebatı uyarınca yasaklanmıştır. Bu husus, AB ile katılım müzakereleri yürütmekte olan ülkemiz açısından uyum gerektiren konular arasında yer almaktadır. AB'nin Motor Sigortaları Direktiflerine göre, üye devletler, trafik sigortasının araç işletenleri tarafından yapılmasını sağlamakla yükümlü bulunmakta, ancak bu görevi ifa ederken serbest dolaşım ilkesine zarar verecek uygulamalardan kaçınmaları ve gümrük kapılarında ya da trafikte yapılan kontrolleri ortadan kaldırılmaları gerekmektedir. Bu durum, trafik sigortasında ülkemizde farklı bir denetim anlayışının getirilmesi gerektiğini bir kez daha gözler önüne sermektedir.

4.1.1.4. Sigorta Dolandırıcılığı

Sigorta sektöründeki kamusal denetim yetersizliği, sigortalanma oranlarının %100'e ulaşmasını ve trafik sigortası tarife ve talimatının uygulanmasında sorunlar yaşanmasına neden olmaktadır. Diğer taraftan, sektörel disiplin eksikliği sigorta dolandırıcılıklarına mahal vermektedir.

Kazaya karıştıktan sonra bir çok araç işleteni, poliçeye ilişkin kayıtların sigorta şirketine aktarılmaması nedeniyle sigorta sözleşmesine ilişkin yükümlülüklerini yerine getirdiklerini ispatlamak zorunda kalmışlar ya da yetkisi olmayan kişiler tarafından düzenlenen sahte sözleşmeler nedeniyle ellerindeki poliçelerin değerinin sadece A4 kağıt maliyetine eşit olduğunu öğrenmişlerdir. Kötü niyetli müşterilerin sicilini tutacak bir mekanizmanın olmaması nedeniyle, sigorta şirketleri de kimi zaman sahte hasar ödemesi yapmak zorunda kalmışlardır. Bu gibi olaylar, müşterinin sigortacıya, sigortacının ise müşteriye karşı güven duygusunu zedelemektedir. Oysa sigortacılık sektörünün başarısı, tarafların karşılıklı güveni esasına bağlıdır (Gençosmanoğlu, 2004).

4.1.1.5. Hasar / Prim (H/P) Oranları

H/P oranı, alınan bir YTL’lik primin ne kadarının hasarlar için kullanıldığını göstermektedir. Dolayısıyla, H/P oranının seyri, sözleşme fiyatının tespitinde önem taşımaktadır. H/P oranının hesaplanmasında uygulanan formül şöyledir:

$$\frac{H}{P} = \frac{\text{Ödenen Hasar (t)} + \text{Muallak Hasar (t)} - \text{Muallak Hasar (t - 1)}}{\text{Toplam Prim (t)} - \text{Cari Riziko Karşılığı (t)} + \text{Cari Riziko Karşılığı (t - 1)}}$$

Bu çalışmada, cari riziko karşılığının hesaplanması için aşağıdaki formül kullanılmıştır:

$$\text{Cari Riziko Karşılığı (t)} = \text{Toplam Prim (t)} \times 0.335.$$

Yıllar itibariyle trafik sigortasına ilişkin H/P oranları Ek-6'da verilen Tablo 4.2.'de yer almaktadır. Tablodan da anlaşılabacağı üzere toplanan primin % 50'den fazlası hasar ödemeleri için kullanılmaktadır.

Şirket karı; hasar ödemeleri, genel gider harcamaları ve acente komisyonu sonrasında kalan tutar olarak tanımlandığında Ek-7'deki Tablo 4.3.'de yer alan sonuçlara ulaşılır. Tablodan görüleceği üzere, trafik sigortası sigorta şirketleri için poliçe başına %8 kâr getiren bir sigortadır. Bu hesap yapılırken H/P oranının pay bölümünde bir önceki dönem itibariyle ayrılan muallak hasar tutarı, ödenen hasar ve cari dönem muallak hasar tutarı oranından çıkarılmaktadır. Özetle, muallak hasarların bir yıl içinde sonuçlandırıldığı varsayılmaktadır. Oysa, ülkemizdeki mahkeme süreçlerinin uzunluğu dikkate alındığında H/P'nin hesaplanmasında payın çok daha büyük bir tutara tekabül edeceği açıktır. Bu da şirket kârlılığının poliçe başına %8'den daha düşük olacağı anlamına gelmektedir.

H/P oranlarının bulunduğu seviyenin temel nedeni tarife ve talimatta tespit edilen primler midir? Sektörün genelinde yaklaşım, tarife ve talimatın tam olarak uygulanmaması yönünde olduğundan dolayı bu sonuca ulaşılması haksızlık olur. Tarife ve talimatta sigortalıların hasar geçmişlerine bağlı olarak kullandıkları indirim

ya da artırım oranlarını gösteren basamaklara ilişkin poliçe adetlerinin dağılımına bakıldığında, çoğu sigortalının en yüksek basamaktan indirim kullandığı görülmüştür. Oysa, hasar geçmişlerine ilişkin kayıtlar incelendiğinde bir çok poliçe için uygulanan prim basamağının hatalı olduğu kolayca ispatlanabilecektir. Keza, TRAMER tarafından Samsun’da yapılan İlk Adım Projesi sunumunda, 2003 yılı için araç işletenlerine herhangi bir indirim ya da artırım uygulanmadan önce ödenmesi gereken primin 988 milyon YTL olduğu, bununla birlikte, anılan dönem için prim üretiminin 525 milyon YTL olduğu belirtilmiştir. Bu durumda, sektörün H/P oranı % 4.5’lere gerilemektedir.

Sigorta sahtekarlıkları nedeniyle H/P oranının payında yaşanan olumsuz gelişim göz ardı edilse bile, tarife ve talimatın gereği gibi uygulanmaması trafik sigortası sektörünün kârlılığını düşürmektedir. Bunun doğal sonucu, tarife ve talimatı uygulamayan şirketlerin sektörün H/P oranları üzerindeki olumsuz etkisi nedeniyle bir sonraki dönemin primlerinin olması gerekenden çok daha yüksek olarak tespit edilmesidir.

4.1.1.6. Hasar Ödemelerinde Yaşanan Şikayetler

Toplanan primlerin neredeyse tamamının giderler için kullanıldığı bir ortamda prim gelirlerinden elde edilen mali kârın önemi artmaktadır. Mali kâr elde etmek için kullanılabilecek kaynak ise açıktır. Genel gider harcamaları ya da acentelere olan borçlar ertelenemeyeceğine göre mali kâr için kullanılacak kaynak, hasar ödemeleri için ayrılan fonların mümkün olduğunca şirket uhdesinde tutulması

yoluyla temin edilecektir. Özellikle faiz oranlarının yüksek olduğu dönemlerde mali kâr önemini artırmış ve bu yüzden tazminat ödemelerinde 5-8 aylık bir süreci içeren ciddi gecikmeler yaşanmıştır. Oysa, Trafik Kanunu gereğince sigorta şirketlerine yapılan hasar başvurularının gerekli evrakların tamamlanmasını müteakip 8 iş günü içinde sonuçlandırılması gerekmektedir.

Zorunlu sigortalar, sigortacılık sektörünün kamuoyu nezdindeki vitrinidir. Sigorta şirketine kanunların amir hükümleri kullanılarak “hazır müşteri” temin edilmektedir. Bu müşterinin memnuniyeti, sigorta şirketinin diğer sigorta ürünleri için pazarlama yapma olasılığını artırmaktadır. Dolayısıyla, trafik sigortasında sigortalıların ya da tazminat alacaklılarının haklarının zamanında ve gereği gibi yerine getirilmemesi, sektörün imajını kötü etkileyeceği için uzun vadede tüm sigorta ürünleri için prim kaybına neden olabilecektir.

4.1.1.7. Garanti Hesabı ve Genel Bütçenin Gelir Kayıpları

Sigortalı, trafik sigortası priminin %5’i oranında gider vergisi ödemekle mükelleftir. Ayrıca, münhasıran trafik hizmetlerinde kullanılmak üzere sigorta şirketleri tarafından İçişleri Bakanlığı Merkez Saymanlığı hesabına yatırılan %5’i oranındaki pay, sigorta ettirenden alınmaktadır. Fonların Genel Bütçeye devredildiği düşünüldüğünde, araç sahiplerinin trafik sigortası için yaptıkları harcama sonucunda prim tutarının %10’u tutarında vergiye tabi tutuldukları söylenebilir. Dolayısıyla, denetim yetersizliği nedeniyle trafikte sigortasız araçların kullanılması ya da Trafik Sigortası Tarife ve Talimatının gereği gibi uygulanmaması sonucunda poliçede ifade

edilen primin gerçek primi yansıtmaması devletin vergi kaybına uğramasına neden olmaktadır.

Sigortalı ayrıca, Karayolları Trafik Kanununa göre trafik sigortası priminin %2'si oranındaki Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabına katılım gerçekleştirmektedirler. Ayrıca, sigorta şirketleri de yıllık prim üretimlerinin %1'i oranında anılan hesaba katılım gerçekleştirmektedir. Dolayısıyla, herhangi bir nedenle prim tahsilatında sorun yaşanması devletin vergi kaybının yanısıra Garanti Hesabının da gelir kaybıyla sonuçlanmaktadır.

4.1.2. Mevzuat Yazımından Kaynaklanan Sorunlar ve Getirilen Çözümler

Son yıllarda trafik sigortası için getirilen yeniliklerin, mevzuatın yazımı nedeniyle uygulamada ortaya çıkan sorunların giderilmesi amacıyla yapıldığı görülmektedir.

İlk yenilik, maddi teminat tutarlarının tespitinde araç başı ve kaza başı teminat tutarlarının tespitidir. Daha önceki yıllarda bu ikili ayrıma gidilmemesi nedeniyle zincirleme kazalarda zarar gören üçüncü şahısların tazminat ödemelerinde sorunlar yaşandığı gözlemlenmiştir. Şöyle ki; trafik sigortası tarife ve talimatında belirlenen teminat tutarları azami sınırları göstermektedir. Toplam zarar miktarının, bahse konu azami tutarı aşması durumunda ise tazminat alacaklılarına oransal ödeme yapılmaktadır. Bunun için tek bir maddi teminat tutarının belirlendiği yıllarda sigorta

şirketi, kazaya karışan tarafların tamamının başvurusu yapılmadan herhangi bir tazminat ödemesi gerçekleştirmemekteydi. Oysa araç başına ve kaza başına ayırımının getirilmesiyle birlikte kaza mağdurunun zararı, diğer mağdurların başvuru yapmaları beklenmeksizin ödenebilir hale gelmiştir.

Diğer bir yenilik, tarife ve talimatların belirli bir tarih aralığında güncellenmesinin sağlanmasıdır. Hazine Müsteşarlığı, yaklaşık beş yıldır tarife ve talimat çalışmasını her yıl Aralık ayı içerisinde tamamlanmakta ve yeni yıllarla birlikte güncellenmiş teminatlar ve primler üzerinden sigorta yapılması konusunda bir uygulama standardı oluşturmuştur. Böylece, sigorta şirketleri müşterilerine yönelik olarak hazırladıkları pazarlama politikalarını Ocak ayı itibarıyla fiyatların değişeceğini bilerek belirlemektedirler. Bu uygulama düzenli bir zaman serisi yaratılmasını da sağlamış olup, trafik sigortası teminat ve prim değişikliklerinin yaratacağı sonuçların daha doğru analiz edilmesine yardımcı olmaktadır.

Trafik sigortasında getirilen başka bir yenilik ise sigortacılık sektöründe “kıymet kazanma tenzili” olarak anılan uygulamanın bu sigortadan istisna tutulmasıdır. Sigorta kavramının temelinde “bir şeyi eski haline getirme” ilkesi yatmaktadır. Örneğin, 2000 model bir araç tamir edilebilir şekilde zarar görmüş ise tamir esnasında kullanılacak malzemeler yine bu arabanın üretiminde kullanılan 2000 model malzemeler olmalıdır. Ancak bu malzemenin bulunamaması nedeniyle bugüne ait malzeme kullanılıyor ve bu malzeme arabanın piyasa değerini olumlu yönde etkiliyor ise tazminat ödemesinde “sebepsiz zenginleşmeye neden olunmaması için” indirim yapılmaktadır. Bununla birlikte, konu trafik sigortası olduğunda bu

genel yaklaşımın uygulanması sorunlar yaratmıştır. Kendi iradesi dışında kazaya karışan kişinin aracı tamir edilmekte ve üstelik kıymet kazanma tenzili gerekçesiyle tazminatın tamamı da ödenmemektedir. Bu durum zarar gören üçüncü şahsın mağduriyetinin daha da arttırmıştır. Üstelik motorlu araçlara ilişkin piyasa koşullarına bakıldığında tamir gören araçların piyasa değeri, genel olarak, yeni malzeme kullanılsın ya da kullanılsın düşmektedir. Bu nedenle, trafik sigortasından yapılan tazminat ödemelerinde kıymet kazanma tenzili uygulanması 2002 yılından itibaren yasaklanmıştır.

Diğer taraftan, yukarıda değinilen yeni uygulama başka bir sorunun doğmasına neden olmuştur. Şöyle ki; tazminat için trafik sigortasını yapan şirkete başvuranlara kıymet kazanma tenzili uygulanmazken, kasko şirketine başvuranlara sözleşme hükümleri gereği “aynı olay ve aynı araç” için indirim uygulanabilmektedir.

Trafik sigortasında getirilen son değişikliklerden birisi tarife ve talimat kapsamında teminat artışı yapılması durumunda herhangi bir ek ücret ödenmeksizin söz konusu teminat tutarlarının vadesi henüz bitmeyen sigorta sözleşmesi için de geçerli olmasıdır. 2002 yılı öncesindeki uygulamaya bakıldığında teminat tutarlarının artırılması ile birlikte araç işletenlerinin vadesi henüz dolmayan sigorta sözleşmesine bedeli karşılığında ek bir sözleşme (zeyilname) düzenletmeleri gerekmekteydi. Oysa bu zorunluluk çoğu zaman ihmal edildiği için bir kaza durumunda zarar gören üçüncü şahıslara ödenecek tazminat tutarı eski Tarife ve Talimatta bahsi geçen teminat tutarlarına denk gelmekteydi. Üçüncü şahıslar, bahse konu eksik tazminat

ödemesi için ayrıca Garanti Hesabına başvuru yapmak zorunda kalmaktaydı. Ancak, 2002 yılında kabul edilen tarife ve talimat kapsamında teminat artışlarının sigorta sözleşmelerine kendiliğinden (otomatik) yansıtılması sağlanmıştır. Böylece kaza mağdurları, kazayı yapan kişinin ihmali nedeniyle eksik teminat üzerinden tazminat olarak yeniden mağdur edilmemektedirler. Ayrıca, zeyil düzenlenmemesi nedeniyle Garanti Hesabına başvuru yapıldığı için otomatik teminat artışı uygulaması Garanti Hesabının mali bünyesi üzerinde de olumlu etki yaratmıştır. Sigorta sözleşmesinin vade tarihi içinde meydana gelecek teminat artışının maliyeti, primin tespiti sırasında hesaba katılmaktadır.

Diğer taraftan, 2918 sayılı karayolları Trafik Kanunu'nun 8 inci maddesinin yazımından kaynaklanan bir sorun gün geçtikçe ağırlaşan sonuçları ile hala yürürlüktedir. Buna göre, trafik kazası geçiren kişilerin acil yardım harcamaları, Trafik Sigortasını akdeden şirket tarafından karşılanmaktadır. Trafik Sigortası teminat limitlerini aşan bir tutar söz konusu ise sigorta şirketi yaptığı fazla ödeme için Garanti Hesabına başvurur. Garanti Hesabı gerekli aktarımı sigorta şirketine gerçekleştirdikten sonra yapmış olduğu ödeme için ilgililere rücu etmektedir.

Bahse konu madde nedeniyle, sigorta şirketlerine vermedikleri teminat üzerinden tazminat ödeme sorumluluğu getirilmektedir. Öncelikle, trafik sigortası bir sorumluluk sigortasıdır. Diğer bir deyişle, tazminat alacaklıları trafik kazasında zarar gören üçüncü şahıslardır. Bununla birlikte sosyal güvenlik kuruluşları, kanunun lafzında "trafik kazası nedeniyle yapılan masraflardan" bahsedildiği için araç

işletenlerinin hastane masraflarında trafik sigortasını yapan şirketçe ödenebileceğine hükmederek bu kişilerin faturalarını ödemeyi reddetmiştir. Ayrıca kanun maddesi, trafik sigortasının kapsamındaki kişilerin teminat tutarını aşan masrafları için trafik sigortasını düzenleyen şirkete yükümlülük getirerek sigortacılık anlayışı ile bağdaşmayan bir işlemi kanun gücünü kullanarak uygulatmaktadır. Yine bu güç sayesinde Garanti Hesabına ek mali külfet getirilmektedir. Anılan maddede yaşanan sorunun çözümü için hazırlanan bir mevzuat çalışmasının başlatıldığı bilinmektedir.

4.2. Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER)

Trafik sigortasına ilişkin her türlü bilginin toplanacağı merkezi bir veri tabanı olan TRAMER, kuruluş çalışmalarının başladığı ilk günlerden itibaren sigortacılık sektöründe tüm dikkatleri üzerine toplamıştır. TRAMER’i sektörün gündeminde ilk sıralara taşıyan sebep neydi? Bankacılık sektörünün yıllar önce kredi kartı müşterilerine yönelik yaptığı çalışma bilindiğinden, bilgi merkezi kurma düşüncesi bir yenilik sayılmayabilir. Öyleyse, TRAMER’i özel yapan hususlar nelerdi? Çalışmanın bundan sonraki bölümünde bu sorular yanıtlanmaya çalışılacaktır.

4.2.1. Yasal Dayanak

16 Aralık 2003 tarihli ve 25318 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Trafik Sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliği” gereğince trafik sigortasına ilişkin verilerin bir araya getirileceği bir Bilgi Merkezi kurulmuştur. Anılan Yönetmelik, 7397 sayılı

Sigorta Murakabe Kanunu’nun Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği’nin kuruluşuna ve çalışma esaslarına ilişkin konuların yer aldığı 36 ncı maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.

Kanun’un 36 ncı maddesinin sekizinci fıkrası uyarınca “Birlik, sigortacılık mesleğinin geliştirilmesi maksadıyla sigortacılık alanında araştırma amacına yönelik kuruluşlar kurabilir, kurslar açabilir, seminer, konferans gibi eğitim faaliyetlerinde bulunabilir, Hazine Müsteşarlığının izni ile tüzel kişiliği haiz sigortacılıkla ilgili bürolar oluşturabilir. Memleket içinde ve dışında sigortacılıkla ilgili meslek kuruluşlarına üye olabilir.” hükmünü amirdir.

Bu kapsamda TRAMER, trafik sigortasına ilişkin sektörel verileri bir araya getirmek üzere Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde kurulmuştur.

4.2.2. Kuruluş Amacı

Sigortacılık mesleğinin temelinde riskin ölçümlenmesi yattığına göre, bu mesleğin icrasında güvenilir istatistiklere duyulan ihtiyaç tartışılmaz. Bu amaçla, bir bilgi merkezi kurulma düşüncesi TRAMER ile hayata geçirilmiştir.

Öte yandan, TRAMER Yönetim Kurulu Üyesi Çetin ALANYA, merkezin kuruluş amacını farklı bir açıdan ele almaktadır. ALANYA’nın 2004 yılında Provider dergisine yapmış olduğu açıklamada; “Trafik Sigortası Bilgi Merkezi'nin esas fikri, büyük yolsuzlukların çok yakın geçmişimizde yaşandığı bu branşta

Üretimin kayıt altına alınması olarak kısaca özetlenebilir. Bir anlamda kayıt dışı ekonomiyle mücadelenin bir parçası gibi de düşünülebilir. Türkiye genelinde üretilen tüm trafik sigortası poliçelerinin elektronik ortamda en geç 24 saat gecikme ile belli bir merkezde toplanması ana fikri oluşturuyor” denilmektedir.

Bilgi merkezi kurulmasına ilişkin önceliğin trafik sigortasına verilmesinin nedenlerinin başında motor sigortalarının Türk sigortacılık sektöründeki prim üretimi içinde oluşturduğu pay gelmektedir. Dolayısıyla, başlangıç noktasının motor sigortaları olarak belirlenmesi geniş bir kullanıcı sınıfını kapsadığı anlamına gelmektedir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereğince Hazine Müsteşarlığınca her yıl yürütülen tarife hazırlama çalışmalarında teminat ve primlerin tespiti için ihtiyaç duyulan trafik sigortasına ilişkin güvenilir istatistiki verilerin temini gerekmektedir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, araç işletenlerine zorunlu trafik sigortasını yaptırma ve ilgili branşta faaliyet gösteren sigorta şirketlerine ise sigorta talebinde bulunan herkese Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakan tarafından yayımlanan tarifeye uygun sigorta sözleşmesi düzenleme ykmllğ getirmiştir. Kanun koyucunun trafik sigortasını “zorunlu” uygulama olarak kabul etmesi sonrasında, bu uygulamanın tam olarak yerine getirilmesine ilişkin denetim mekanizmalarını oluşturulurken yardımcı yapılanmalara ihtiyaç duymaktadır.

Kamu otoritesinin, trafik sigortasına ilişkin verilerin bir araya getirilmesini temin edecek bir veri tabanını kurma yolundaki ilk denemesi 1996 yılında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda yapılan bir düzenlemeyle hayata geçirilmiştir. Böylece, trafik sigortasına ilişkin veriler Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde bir araya getirilmeye başlanmıştır. Ancak, verilerin konsolidasyonunda yaşanan sıkıntılar istatistiğin güvenilir bir şekilde kullanıma hazır hale gelmesinde sorun yaratmıştır. 1996 yılındaki denemenin en büyük eksikliği, Müsteşarlığın trafik sigortasına ilişkin yürüteceği denetim görevine yardımcı olamamasıdır.

Nitekim, çok sayıda sigorta şirketi haksız rekabete konu olmamak için trafik sigortasında fiyat rekabetine girişmiş ve 2004 yılı ortasına kadar bu şirketlerin Trafik Sigortası Tarife ve Talimatına uymadığı tespit edilmiştir. Bunun sonucunda, yine TRAMER'in İlk Adım Projesi kapsamındaki tespitlerine göre, sektör trafik sigortasındaki prim üretiminin neredeyse %68'ine tekabül eden 401 milyon YTL'lik prim kaybına uğramıştır. Yüksek risk grubuna giren kişilerin olması gerekenden düşük prim karşılığında sigortalanması ise hasar/prim oranlarını olumsuz yönde etkilemiştir.

Sigorta sahtekarlarının tespitine yardımcı bir veri tabanının olmaması hem vatandaşları hem de sigorta şirketlerini zor durumlara düşürmüştür. Daha önce de belirtildiği üzere, bir çok araç işleteni kazaya karıştıktan sonra poliçelerine ilişkin kayıtların sigorta şirketine aktarılmadığını öğrenerek sigorta sözleşmesinin hükümlerini yerine getirdiklerini ispatlamak zorunda kalmış ya da yetkisi olmayan

kişiler tarafından düzenlenen sahte poliçeler nedeniyle, ellerindeki poliçelerin değerinin sadece A4 kağıt maliyetine eşit olduğunu öğrenmiştir.

Kötü niyetli müşterilerin sicilini tutacak bir mekanizmanın olmaması nedeniyle, sigorta şirketleri de kimi zaman sahte hasar ödemesi yapmak zorunda kalmışlardır. Hazine Müsteşarlığı Müsteşar Yardımcısı Burhanettin AKTAŞ tarafından 2004 yılında TUSİD-Ankara Acenteler Toplantısında yapılan konuşmada, sigortacılık sektörünün 2000 yılı sonrasında yaşanan finansal krize bağlı olarak önemli bir sarsıntı geçirdiği, bu kapsamda 14 adet şirketin faaliyetinin durdurulduğu belirtilmiştir. AKTAŞ, sigortacılık sektörünün bu duruma gelmesindeki temel nedenin başında bankacılık sektöründeki krizin etkileri olduğunu, ancak bundan “daha az önemli olmamak üzere” bir diğer temel nedenin de özellikle zorunlu trafik sigortasındaki yanlış ve hatta suistimale uzanan uygulamalar olduğunu ifade etmiştir. Aynı konuşmada, Garanti Hesabına intikal eden 85 bin hasar dosyasından büyük bir çoğunluğunun bu yanlış uygulamalar içerisindeki şirketlerden kaynaklandığı bilgisi verilmiştir. AKTAŞ konuşmasında, TRAMER’i sigortacılık sektörünün finansal krizi aşması için kamu otoritesi tarafından alınan bir dizi tedbir arasında saymıştır.

Özetle, sigortacılık sektöründe sağlıklı istatistiklerin teminine yönelik merkezi veri tabanının kurulmasına örnek teşkil etmek ve trafik sigortasında etkin denetim mekanizmalarını kurabilmek amacıyla bilgi merkezi kurulmasına ilişkin yeni bir projeye ihtiyaç duyulmuştur. Çalışma, 2004 yılında TRAMER adıyla hayata geçirilmiştir. Fikir olarak bir ilk olmamakla birlikte, TRAMER’in idari ve teknik yapılanma şeklinin sigortacılık sektörü için bir yenilik olduğu tartışmasıdır. Sigorta

şirketlerinden alınan standardize edilmiş verileri bir araya getirme görevini üstlenen TRAMER'i böylesine özel yapan, kamu ve özel tüm ilgili tarafların sorunlarına çözüm üretecek alt yapıyı kurmasıdır (Gençosmanoğlu, 2004).

Trafik Sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliği'nin 5 inci maddesinde TRAMER'in görevleri belirlenmiştir. Bu maddeye göre TRAMER;

a) Üye sigorta şirketlerinin trafik sigortası sözleşmelerine ilişkin kayıtlarının tutulduğu ilişkisel bir veritabanı oluşturmak ve bu verilerin en çok bir günlük gecikme ile üye sigorta şirketleri tarafından sürekli güncellenmesini sağlamak,

b) Üye sigorta şirketlerinden trafik sigortasına ilişkin muallak ve ödenmiş hasar verilerini almak ve bu kayıtları sigorta kayıtları ile ilişkilendirmek,

c) Hasarsızlık indirimine veya prim artırımı uygulamasına esas teşkil etmek üzere hasar durum belgesi düzenlemek, bu belgeyi üye sigorta şirketinin, acentenin veya sigorta ettirenin talebi halinde vermek,

d) Trafik sigortasını yaptırmamış motorlu araç işletenlerinin tespiti amacıyla ilgili kurumlarla işbirliği yapmak, mümkün olduğu takdirde motorlu araçlara ait trafik tescil kayıtlarını elektronik ortamda almak, bu kayıtları sigorta kayıtları ile ilişkilendirmek ve sigortasız araçlara ait listeler oluşturmak,

e) Yetkili kullanıcıların, işlerini yapmak için ihtiyaç duyduğu bilgi taleplerini mümkün olduğu ölçüde karşılamak,

f) Toplu sigorta verilerini, sigortalılık oranlarını, kaza ve hasar verilerini ve benzeri istatistikleri hazırlanacak formatta bilgi raporlarına dönüştürmek ve ilgililerin bilgisine sunmak,

g) Üye sigorta şirketlerinin trafik sigortası ile ilgili uygulamalarını takip etmek,

h) Üye sigorta şirketlerinin trafik sigortasından doğan karşılıklı rücu alacaklarına ilişkin mahsuplaşma işlemlerini kolaylaştırmak,

ı) Trafik sigortası tarifiesi ile ilgili çalışmalar yapmak,

üzere görevlendirilmiştir. Merkezin yukarıda tanımlanan görevleri yerine getirmek üzere istenen yeteneklere sahip güvenli ve yedekli bir bilişim sistemi kurması öngörülmüştür.

4.2.3. Faaliyet Tarihi

Trafik Sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliğinin yayımı tarihinde kurulan TRAMER'e istenen verilerin 31 Mart 2004 tarihi itibarıyla sigorta şirketleri tarafından gönderilmesi zorunlu hale getirilmiştir. Konuyla ilgili olarak, Hazine

Müsteşarlığınca yayımlanan 4 Mayıs 2004 tarihli ve 25347 sayılı açıklama ile TRAMER tanıtılmış ve bu alanda yürütülen çalışmalar hakkında sektör bilgilendirilmiştir.

Veri aktarımı yükümlülüğü başlangıçta standart olmayan şirket verilerinin TRAMER'e aktarımı şeklinde gerçekleştirilmiştir. Bu arada trafik sigortasında sektörel veri deseni yaratılması amacıyla, trafik sigortası alanında faaliyet gösteren şirket temsilcilerinin katılımıyla çalışma grupları oluşturulmuştur. Yapılan çalışmalar sonucunda bir veri deseni hazırlanarak TRAMER tarafından ilan edilmiştir. Hazırlanan veri deseni, Hazine Müsteşarlığı tarafından yayımlanan 2 Haziran 2004 tarihli ve 33368 sayılı ikinci bir açıklama ile nihai halini almıştır. Buna göre, trafik sigortasına ilişkin poliçe üretim sürecinde “el ile poliçe üretimine” son verilmesi ve sigorta şirketlerinin ilan edilen veri desenine uygun bilgi aktarımını öngörülen zaman aralığında gerçekleştirmesi gerekmektedir.

Böylece, TRAMER ve şirketler nezdindeki altyapı çalışmalarının tamamlanmasıyla birlikte, TRAMER bugünkü idari ve teknik altyapısıyla fiilen faaliyete geçmiştir.

4.2.4. İdari Yönetim

TRAMER'in yönetimi çeşitli kamu kurumu temsilcileri ile sektör temsilcilerinin katılımı ile oluşturulan beş kişilik Yönetim Komitesi tarafından gerçekleştirilmektedir. Yönetim Komitesi Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel

Müdürlüğünden bir üye (başkan), İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğünden bir üye, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliğini (Birlik) temsilen bir üye, üye sigorta şirketlerinin teknik yöneticileri arasından Birlik Yönetim Kurulunca belirlenecek bir üye ve Merkez müdüründen oluşmaktadır.

4.2.5. Mali Kaynak

TRAMER'in kendisine verilen görevleri yerine getirebilmesi için ihtiyaç duyduğu mali kaynak trafik sigortası prim üretimi gerçekleştiren şirketlerin Merkeze yaptıkları katılım payı ile temin edilmiştir. Trafik Sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliği'nin 10 uncu maddesinde "Merkezin işlerini yürütebilmek için gereken, bilişim sistemi ve personel dahil tüm giderleri, üye sigorta şirketlerince, trafik sigortası dalındaki yıllık prim üretimlerine göre Yönetim Komitesince belirlenecek oranda müştereken karşılanır. Merkez giderlerinin karşılanmasında, Birlik bütçesinin ve Müsteşarlığın uygun görüşü alınarak Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabının katkısı da sağlanabilir. Üye sigorta şirketleri, Merkezin giderlerini karşılamak üzere kendilerinden yazı ile istenen katkı paylarını belirlenen sürelerde ödemek zorundadır." denilmektedir.

Diğer bir ifadeyle, TRAMER'in kurulumu için Genel Bütçeye hiçbir yük getirilmezken, Merkezin faaliyetlerinden faydalananlardan katılım payı alınması öngörülmektedir. Ancak, Garanti Hesabının mali kaynaklarını harcayabileceği yerler Trafik Kanunu'nun 108 inci maddesinde tazminat ödemeleri ve faaliyet giderleriyle sınırlandırıldığından, Garanti Hesabının mali katılımı bugüne kadar sağlanamamıştır.

4.2.6. Yaptırımlar

Trafik Sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliğinin 9 uncu maddesi, sigorta şirketlerinin TRAMER tarafından istenilen bilgileri belirlenen format ve zamanda göndermemeleri halinde, Hazine Müsteşarlığının müeyyide uygulaması için yetki vermektedir.

Hazine Müsteşarlığı yetkisi çerçevesinde bilgi verme yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmeyenlere uygulayacağı tedbirleri, 4 Mayıs 2004 tarihli ve 25347 sayılı ve 2 Haziran 2004 tarihli ve 33368 sayılı açıklamaları tespit etmiştir. Böyle bir durum, 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanununun 20 nci maddesinde ifade edilen “mali bünyenin sigortalıların hak ve menfaatlerini tehlikeye düşürecek şekilde zayıflamasına” yol açan hallerden sayılmış ve bunun sonucunda, TRAMER’e karşı yükümlülüklerini yerine getiremeyenler, yakın takibe alınan şiketler listesine alınarak rehabilitasyon önlemlerine konu olması kararlaştırılmıştır.

4.2.7. TRAMER Kullanıcılarının Sistemden Sağladıkları Faydalar

TRAMER bünyesinde bir araya getirilen bilgilerin vatandaşın ve sigortacılık sektörünün kullanımına nasıl açılacağı mevzuatta tanımlanmış ve trafik sigorta bilgilerine erişim için farklı düzeyde erişim yetkisi sağlanmıştır. Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdür Vekili Dr. Ahmet GENÇ, 2004 yılında TUSİD tarafından Ankara, Trabzon ve Samsun’da düzenlenen bir dizi konferansta bilgiye erişim sisteminin sunduğu faydaları vatandaş, sektör ve kamu için özetlemiştir.

Öncelikle, poliçelerin sistemden sorgulanma imkanı sayesinde vatandaş sahte poliçe alma riskinden kurtulacak ve poliçesinin vade tarihlerini istediği zaman görebildiği için sigorta sözleşmesini zamanında yenileyebilecektir. Ayrıca, tazminatı gerektiren bir durumda, takas merkezi uygulamasıyla kendisine rücu edilerek rahatsız edilmek ve icra takibi altında olmaktan kurtulacaktır. Dahası, sağlıklı işleyen trafik sigortası sisteminde tazminatların zamanında alınması ve kişiyi takip eden indirim/prim artırımını uygulamasında kazanılmış hakların korunması beklenmektedir.

Tarifenin gereğince uygulanması sonucunda kaçakların önlenmesi yoluyla sektörde ilave prim geliri elde edilecek, gerek sigorta şirketlerinin gerekse acentelerin gelirleri artacak ve sistem dışı poliçe yazımının engellenmesi suretiyle sektörün kontrol dışında taahhütlere girmesinin önüne geçilecektir. Yine, yanlış tarife uygulaması nedeniyle sektördeki haksız rekabet ortadan kalkacak, takas merkezi sayesinde şirketler en kısa sürede karşılıklı alacaklarını mahsuplaşma imkanına kavuşacak ve TRAMER tarafından sunulan hazır bilgi seti neticesinde poliçe üretim hızı artacaktır.

Kamu açısından, sektörün kayıt altına alınması vergi kaybını önleyecek ve sektörün gelirini artırarak vergi tahsilatının artmasıyla sonuçlanacaktır.

4.2.8. Teknik Altyapı

TRAMER, hizmet ağında yer alan tüm kullanıcılara www.tramer.org.tr internet adresinden hizmet vermektedir. Kullanıcılar, sigorta şirketlerinin poliçe ve hasar bilgilerini sorgulama ile hasar durum belgesi alımı işlemlerini günlük olarak gerçekleştirebilmektedir.

1 Ağustos 2005 tarihinden itibaren, Kimlik Paylaşım Sistemi (KPS) ve Vergi Kimlik Numarası ile poliçe bilgilerinin entegrasyonu gerçekleştirilerek sigorta şirketlerine on-line, real-time XML veri yapısında bilgi dönülmeye başlanmıştır.

TRAMER Müdürü Mehmet ÜST tarafından Oracle Açık Dünya Toplantısında yapılan sunuma göre, Kasım 2005 sonunda sigorta şirketleri tarafından gerçekleştirilen ortalama “günlük” sorgu adedinin 142 bini geçtiği ifade edilmiştir. Aynı tarih itibariyle, yeni poliçeler için vergi numarası sorgulaması 19,500 ve TC kimlik numarası sorgulaması 55,000 olarak gerçekleşmiştir. Yenilenecek poliçeler için bu sorgulamalar sırasıyla 9,200 ve 58,000 iken pasaport numarası sorgulaması 300’dür. Bu istatistikler, sorgulamanın ağırlıklı olarak TC kimlik numarası için yapıldığı göstermektedir.

TRAMER sisteminin çalışma şemaları, EK-8 ve Ek-9’da verilen Grafik 4.1. ve Grafik 4.2.’de yer almaktadır. Uygulama ve veri tabanı sunucularında, serverlar arası yük paylaşımı gerçekleştirilmiştir. Herhangi bir sorun durumunda yükün diğer server’a yönlendirilmesi sağlanarak, 7 gün 24 saat kesintisiz hizmet sağlanmaktadır.

Yük artışı durumunda kesintisiz ve yatay olarak her seviyede büyüebilme (kümeleme) imkanı bulunmaktadır. Internet girişinde yük dağıtıcı ve akıllı yedekleme vardır. Ayrıca, www.traport.org portal adresi, gerek sigortacılık sektöründe faaliyet gösteren aktörler gerekse vatandaşlar için geniş kapsamlı bilgilendirme hizmetleri vermektedir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

TRAFİK SİGORTASI SEKTÖRÜNDE PRİM ÜRETİMİ MODELİ

5.1. Sigorta Sektöründe Poliçe Talebini Etkileyen Faktörler

Tüketiciler sigorta satın alırken çeşitli sosyolojik, kültürel ve ekonomik nedenlerden etkilenmektedir. Bunların en önemlileri arasında risk altında tüketici davranışları, gelir ve servet, sigortanın fiyatı, toplumun eğitim seviyesi ve dini inançları, faiz oranları, nüfusun bağımlılık oranı, sosyal güvenlik programları, beklenen enflasyon oranı ve ortalama hayat beklentisi yer almaktadır (Kuşcu, 1996).

Ayrıca, Türk sigortacılık sektöründe talebi etkileyen diğer nedenlerin başında rekabet ortamı, pazarlama ve reklam teknikleri, sigortacılık sektörüne ilişkin kamu denetimi ve mevzuat düzenlemeleri gelmektedir (Eşdur, 1998).

Yukarıda açıklanan faktörlerden, sigorta sektörünün temel göstergesi niteliğindeki prim üretimini belirleyen muhtemel etkenler aşağıda incelenmiştir.

5.1.1. Risk Altında Farklı Tüketici Davranışları

Geleneksel ekonomi teorisinin en temel varsayımlarından birisi iktisadi kararların risksiz ve belirsizliğin olmadığı bir ortamda alındığıdır. Esasen bu varsayımın uygulanabilirliği gerçek dünyada çok kısıtlı olmakta, örneğin yapılan tercihlerde tüketiciler risk ve belirsizliklerle karşılaşmaktadır.

Gerçek hayatta karşılaşılan bu risk ve belirsizliklere karşı üç farklı davranış şekli tanımlanmaktadır. Birinci grupta yer alanlar, risk ve belirsizliğe karşı önlemler alarak riskten kaçınmayı tercih etmekte, bu davranışın tersine ikinci grup riski sevenlerden oluşmaktadır. Son gruptakiler ise risk ve belirsizliğe karşı tepkisiz ve tarafsız (nötr) bir özellik göstermektedir.

Bahsedilen gruplardan riski sevmeyenler, risk ve belirsizliği ortadan kaldırmak amacıyla bunların tazmin edilmesine yönelik bir bedel (prim) ödeme isteği sonucunda sigorta talebi yaratmaktadır. Böylece, sigorta prim ödemesi yöntemiyle sigorta satın alanlar, oluşturdukları gruba belirli bir riski transfer ederek bu riski asgari düzeye indirmekte ve muhtemel büyük bir zarara karşılık düşük bir ücret (prim) ödemeyi kabul etmektedir (Triesmann ve Gustavson, 1998).

5.1.2. Poliçe Fiyatı

Ekonomi teorisine göre, bir ürünün talebini belirleyen en önemli etken fiyattır. Sigorta fiyatları ile sigorta ürünlerine olan talep arasında ters yönlü bir ilişki olup, fiyatın yükselmesi halinde talep azalmaktadır. Diğer taraftan, poliçe fiyatlarının risk ile orantılı belirlenmemesi halinde tüketici talebinin olumsuz etkilenmesi mümkündür. Örneğin, riziko fiyatının üstünde poliçe satılmak istenmesi halinde, tüketicinin risk beklentileri karşılanmayacak ve poliçe talebi istenen düzeyde gerçekleşmeyecektir.

5.1.3. Kişi Başına Gelir ve Refah

Tüketicilerin gelir ve refah düzeyi, sigorta talebini etkileyen temel etkenler arasındadır. Kişi başına gelir ve refah arttıkça gerek sigortaya konu ürünlerin (araba, ev, eşya v.b.) miktarı artmakta, gerekse poliçe maliyetlerinin tüketiciler tarafından karşılanması mümkün olmaktadır. Başka bir ifadeyle sigorta talebi, gelirin doğrudan bir fonksiyonu olarak tanımlanmaktadır.

Özellikle gelişmekte olan ülkelerde, sigorta poliçelerinin gelir düzeyine göre pahalı olması talep yetersizliğine neden olmaktadır. Bunun sonucunda gelişme yolundaki ülkelerde sigorta sektörü yeterince güçlenememektedir. Diğer bir ifadeyle, ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ile sigorta sektörünün mali gücü arasında doğrusal bir ilişki bulunmaktadır.

5.1.4. Enflasyon Beklentisi

Enflasyonist ortamda faaliyet gösteren ekonomilerde yerli ve yabancı firmaların yatırım kararları olumsuz yönde etkilenmekte ve bu durum, hem sigortacılık sektörüne fon girişini azaltmakta hem de gelir düzeyi düşen firmaların sigorta taleplerini azaltmaktadır.

Özellikle hayat sigortası gibi uzun dönemli poliçelere ödenen primlerin enflasyon karşısında gerçek değerlerinin hızla erimesi, tüketicilerin bu alandaki sigorta ürünlerine olan ilgisini ve güvenini azaltmaktadır.

Sigortaya ödenecek bugünkü yüksek ücretin bir süre sonra değer kaybedeceği beklentisi nedeniyle, enflasyonun hayat-dışı sigorta (mal ve sorumluluk) ürünlerine olan talebi olumlu yönde etkileyebilmektedir (Kuşçu, 1996).

5.1.5. (Reel) Faiz Oranları

Bir ülkedeki reel faiz oranları sigorta poliçe primlerinin alternatif maliyeti olarak kabul edilmekte ve yüksek faiz getirilerinin elde edildiği ortamlarda tüketicilerin risk davranışlarını yönlendirmektedir. Hayat sigortalarında tam ikame etkisi olan faiz getirilerinin, mal ve sorumluluk sigortalarından doğacak hasarların karşılanmasında da bir alternatif olarak görülmesi mümkündür. Sonuç olarak, reel faiz oranları ile poliçe talebi arasında negatif bir bağın olduğu söylenebilmektedir.

5.1.6. Diğer Faktörler

Yukarıda değinilen etkenlerin yanı sıra, kamu tarafından uygulanan sosyal programlar, demografik yapı, ürünlerin kalitesi ve tüketicilerin eğitim düzeyi ile dini inançları gibi diğer faktörler, sigorta talebinin belirleyicisi olmaktadır.

Kamu tarafından uygulanan politikaların, sigorta talebi üzerindeki etkisi farklı olabilmektedir. Sağlık sigortalarının tamamıyla devlet tarafından karşılandığı alanlarda gelişme görülmezken, ödenen primlerin gelir vergisinden düşülmesi gibi teşvik uygulamaları poliçe talebinde önemli artışlara sebep olmaktadır.

Ortalama yaşam süresi veya ortalama hane-halkı sayısı ile ilişkili bağımlılık oranı gibi demografik yapıdaki farklılıklar, sigorta sektörünün büyüklüğünü belirlemektedir. Örneğin, ortalama yaşam süresi düşük olan ülkelerde hayat sigortalarına olan talep yüksek olurken, sigortalının bakmakla yükümlü olduğu nüfusun sayısı ile sigorta talebi arasında doğrusal bir ilişki görülmektedir.

Tüketicilerin eğitim düzeyi, satın alınacak mal ve hizmetin sağlayacağı faydanın bilinmesini sağlayarak, sigorta talebinin ortaya çıkması veya var olan talebin artırılmasında belirleyicidir.

Dini inançların özellikle gelişmekte olan ülkelerde kaderciliğe ve yanlış inanca dayalı anlayışların, sigorta ürünlerine olan talebi olumsuz etkilediğine dair çeşitli bulgular mevcuttur (Kuşcu, 1996). Bu anlamda, eğitimin söz konusu yanlış anlayışların ortadan kaldırılması ve dolayısıyla sigorta sektörünün gelişmesinde olumlu bir faktör olması beklenmelidir.

5.2. Ekonometrik Model

Trafik sigortası sektöründe poliçe alımının zorunlu olarak uygulanması, bir önceki başlık altında anlatılan ve sigorta sektöründe eğitim, din, ortalama hayat beklentisi, tüketicinin risk davranışı gibi poliçe talebini açıklayan faktörlerden bazılarını önemsiz kılmaktadır.

Örneğin, motorlu araç kullanan kişilerin belirli düzeyde eğitime sahip olmaları zorunludur. Yine, poliçe satın alımının hukuken gerektiği hemen herkes tarafından bilinmekte olup, tüketicinin risk davranışının (riskten kaçınma, risk alma ve risk karşısında tarafsız olma) poliçe talebini normal koşullar altında değiştirmesi beklenmemektedir.

Bu nedenle, trafik sigortası sektöründeki gelişmenin öncü göstergelerinden biri kabul edilen prim üretimini etkileyen temel faktörlerin kişi başına gelir, enflasyon oranı ve poliçe talebini oluşturan trafikteki sigortalı araç sayısı olduğu varsayılmıştır. Bu varsayımdan hareketle, trafik sigortası sektöründe prim üretimi fonksiyonu 5.1.'deki

denklem şeklinde tanımlanmakta ve reel prim üretimi (primr) ile kişi başına gelir (kgb), enflasyon oranı (tüfe) ve trafikteki sigortalı araç sayısı (sgli) arasında pozitif bir ilişki (5.2) olması beklenmektedir:

$$\text{primr} = \text{primr}(\text{kgb}, \text{tüfe}, \text{sgli}); \quad (5.1)$$

$$\frac{\partial \text{primr}}{\partial \text{kgb}} > 0; \frac{\partial \text{primr}}{\partial \text{tüfe}} > 0; \frac{\partial \text{primr}}{\partial \text{sgli}} > 0. \quad (5.2)$$

Tahmin edilen katsayıların daha anlamlı yorumlanabilmesi, verilerin ölçü birimlerinden bağımsız olarak çalışılabilmesi ve bağımlı değişkenin klasik doğrusal modellerin temel varsayımlarını çoğunlukla sağlaması gibi faydaları göz önünde bulundurularak, model çalışmalarında logaritmik kalıpların çoğunlukla tercih edildiği bilinmektedir (Wooldridge, 2000). Bu nedenle, prim üretimini açıklayan bağımlı ve bağımsız değişkenler arasındaki niceliksel ilişkinin tanımlanabilmesi için çalışmada serilerin logaritma değerleri kullanılmıştır.

5.2.1. Veri Setindeki Serilerin Özellikleri

Ekonometrik modelin oluşturulması için gerekli veriler, üçer aylık olmak üzere, 1995 ile 2005 yılları arasındaki dönemi kapsamakta olup, bu veriler Ek-10'da yer alan Tablo 5.1.'de verilmiştir.

Prim üretimi, sigorta şirketlerinin satmış olduğu motorlu araç poliçelerinden elde edilen gelirlerin Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği (Birlik) tarafından derlenmesi sonucunda hesaplanan YTL cinsinden toplam nominal prim üretimidir. Reel prim üretimi serisini elde etmek üzere, prim üretimi poliçe fiyatına oranlanmıştır.

Poliçe fiyatı, Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakan tarafından ülke şartları çerçevesinde belirli dönemlerde tespit edilen ve Resmi Gazete’de yayımlanan YTL cinsinden tarifedir. Tarifenin değişik araç cinsleri (otomobil, otobüs, kamyon, iş makinesi v.b.) için farklı belirlenmesi sebebiyle, poliçe fiyatı olarak ağırlıklı ortalama fiyat esas alınmıştır.

Kişi başına gelir, TÜİK tarafından 1987 fiyatlarıyla hesaplanan Gari Safi Yurt İçi Hasılanın yine TÜİK’in ülke nüfusu projeksiyonuna oranı olarak hesaplanmıştır. Enflasyon oranı, TÜİK tarafından hesaplanan 1994=100 temel yıllık Tüketici Fiyatları Endeksidir.

Trafikte dolaşımda bulunan sigortalı motorlu araç sayısı olarak, yine Birlik tarafından sigorta şirketlerinin poliçe satışlarından derlenen üçer aylık kümülatif poliçe miktarları alınmıştır.

Diğer taraftan, kullanılmak istenilen veri setinin temininde bazı zorluklar yaşanmıştır. Öncelikle, değişik kuruluşlarca derlenen veriler arasında farklılıklar bulunmaktadır. Örneğin, trafiğe kayıtlı araç sayısında TÜİK’in hem yıllık ve üçer aylık

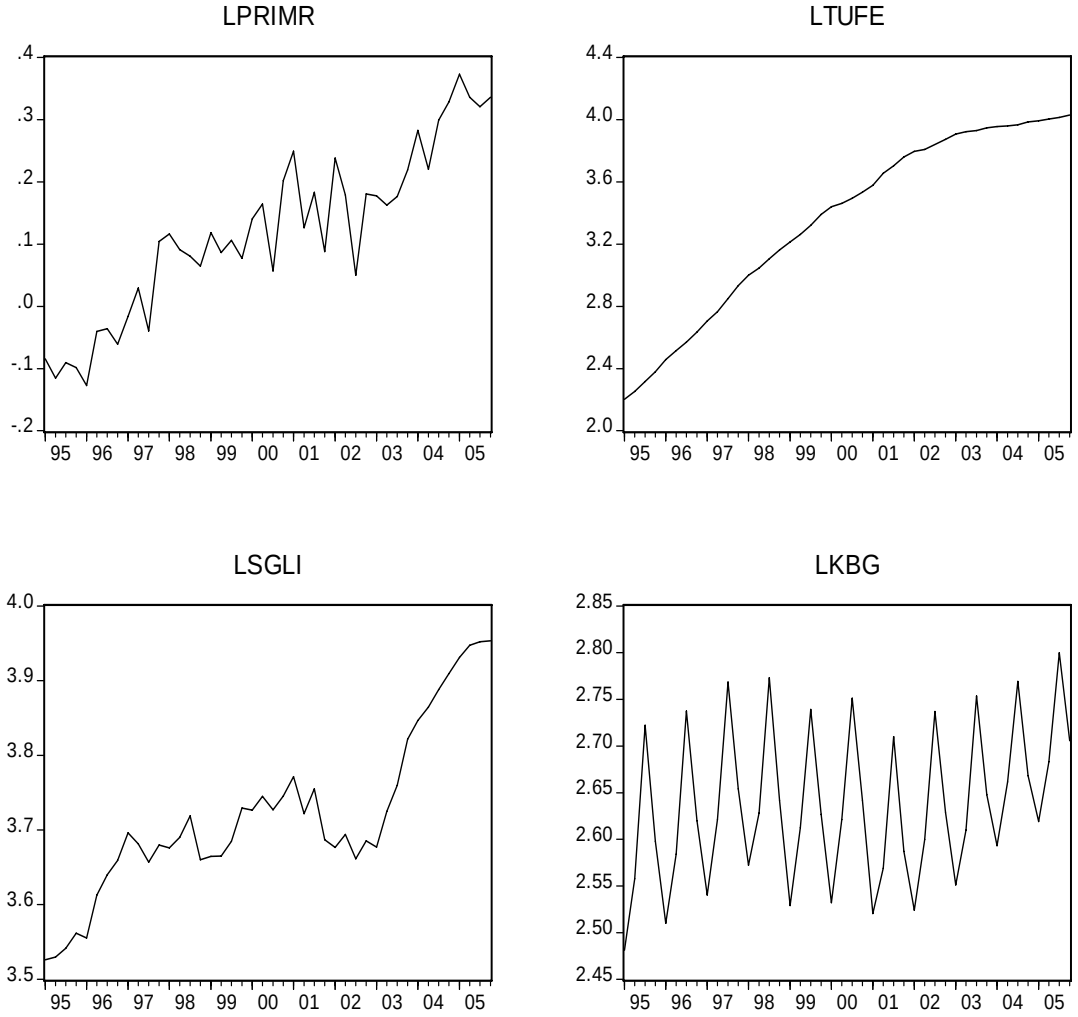
verileri arasında hem de Emniyet Genel Müdürlüğü kayıtlarıyla tutarsızlıklar görülmüştür. Bu yüzden çalışmada trafiğe kayıtlı araç sayısı kullanılamamış, bunun yerine sigortalı araç sayısının kullanımı tercih edilmiştir.

Prim üretimine ilişkin verilerde de benzer sorunların bulunduğu tespit edilmiş ve Birliğin geçmiş yıllara ait veri setinde 1996 yılının üçüncü ve dördüncü çeyreği için prim üretimlerinin kayıtlarda saklanmadığı öğrenilmiştir. Yayımlanan verilerde ise bazı şirketlerin veri gönderimini tamamlamadığına ilişkin açıklayıcı notlar kullanılmış olup, Birlik ile TRAMER verileri arasında farklılıklar tespit edilmiştir. Bununla birlikte, TRAMER kayıtlarına göre daha uzun bir veri seti sağlayan Birlik istatistikleri tercih edilmiş ve 1996 yılının üçüncü ve dördüncü dönemlerine ilişkin prim üretimi değerleri, 1995 ve 1997 yıllarının aynı dönemlerinde gerçekleşen prim üretimlerinin ortalamaları alınarak tahmin edilmiştir.

5.2.2. Birim Kök Testleri ve Durağanlık

Araştırmaya konu değişkenler arasında ekonometrik olarak anlamlı ilişkiler elde edilebilmesi için zaman serilerinin durağan olması gerekmektedir. Bu nedenle, ekonometrik model çalışmasına başlamadan önce, zaman serisi değişkenlerinin şekil olarak ve birim kök yönünden incelenmesi yerinde olacaktır. Şekil 12.1.'de $lprimr$, $ltüfe$, $lsqli$ ve $lkgb$ değişkenlerinin zaman içindeki seyirleri görülmektedir.

Grafik 12.1. Değişkenlerin Zaman İçindeki Seyirleri



Grafik 12.1.'den görüldüğü gibi, lprimr ve ltüfe'de artış yönünde belirgin trendler varken lsqli ve lkbg'de trendin olduğunu söylemek zordur. Gözlemlenen bu seyirler, Ek 11'de yer alan Tablo 5.2'deki Genişletilmiş Dickey-Fuller (ADF) birim kök testi sonuçlarına da yansımaktadır. En Küçük Kareler (EKK) yöntemi kullanılarak doğal logaritması alınan değişkenlerin bütünleşme sıraları, trend ve sabit terimin anlamlı olup olmadığına bakılarak, hem sabit terim hem trendin olduğu model, sabit terimli fakat

trendsiz model ile sabit terimsiz ve trendsiz model tahminleri çerçevesinde ADF birim kök testiyle tespit edilmeye çalışılmıştır. ADF test sonuçları elde edilirken gecikme sayısı en fazla 12 olmak üzere SIC (Schwarz Info Criterion) kriteri kullanılmıştır.

Ek 11’de yer alan Tablo 5.2.’nin ilk dört satırında görüldüğü gibi, incelenen tüm değişkenlerde birim kök vardır ve dolayısıyla bunlar durağan değildir. Durağan olmayan bu değişkenlerin Δ ile gösterilen birinci farklarının alınması durumunda ise bu değişkenlerin durağan hale geldiği aynı tablonun son dört satırında görülmektedir.

Değişkenlere ilişkin serilerin düzeyde ve aynı seviyede durağan olmadığına ortaya çıkması nedeniyle, çalışmanın bir sonraki aşamasında bu seriler arasında uzun dönemli bir ilişkinin olup olmadığını araştırmak ve sahte regresyon probleminden kaçınmak üzere eş bütünleşme analizinin yapılması uygun bulunmuştur.

5.2.3. (Johansen) Eş Bütünleşme Analizi

Eşbütünleşme yaklaşımı, iki veya daha fazla durağan olmayan serilerin doğrusal bileşiminden bir tane vektörün durağan olması halinde, aralarında eşbütünleşme ilişkisi bulunan bu tür serilerin uzun dönemde birlikte hareket ettiğini ve düzey değerleriyle yapılacak analizde sahte regresyon problemiyle karşılaşılmayacağını ortaya koymaktadır (Wooldridge, 2000).

Bu çalışmaya konu durağan olmayan seriler arasında uzun dönemli bir denge ilişkinin olup olmadığını analiz etmek üzere VAR modeline dayalı geliştirilen Johansen eş bütünleşme analizi kullanılmıştır. Johansen analizi sonuçları eş bütünleşme vektör sayısının iz ve maksimum özdeğer istatistikleri sonuçlarıyla birlikte Ek 12’de yer alan Tablo 5.3.’de verilmiştir.

Test sonuçlarına göre, her iki test istatistiğine göre, yüzde bir anlamlılık düzeyinde reel prim üretimi, kişi başına gelir, tüketici fiyat endeksi ve sigortalı araç sayısı serileri arasında bir adet iz ve maksimum özdeğer eş bütünleşme vektörü bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu durum, seriler arasında sadece bir uzun dönemli ilişki olduğunu göstermektedir. Kişi başına gelir, tüketici fiyat endeksi ve sigortalı araç sayısı serilerinin her biriyle yapılan analizler sonucunda, reel prim üretimi ile kişi başına gelir dışında diğer seriler arasında eş bütünleşme olduğu; yine, reel prim üretimi ile diğer serilerin ikili analizlerinde, serileri arasında bir adet eş bütünleşme vektörü bulunduğu tespit edilmiştir.

5.2.4. Model Tahmin Sonuçları

Trafik sigortası prim üretimini etkileyen faktörlerin tespit edilebilmesi amacıyla, 5.1.’deki eşitlikte tanımlanan model ve eş bütünleşme analizi sonuçları değerlendirilerek En Küçük Kareler (EKK) yöntemine başvurulmuştur.

Eş bütünleşme analizi sonucunda çalışmaya konu seriler arasında bir uzun dönemli ilişki olduğu tespit edildiğinden, modelde değişkenlerin farklarının gecikmeli değerleri veri setine ve Akaike ve Schwarz kriterleri de esas alınarak sınanmıştır. Bu farklar, bir önceki dönem itibariyle olduğu kadar, regresyon sonuçlarına bağlı olarak bir önceki yılın aynı dönemi, yani yıllık farklar olarak kullanılmıştır. Bu uygulamanın arkasındaki temel düşünce, serilerin birinci farklarında durağan olmasıdır.

Model tahmininde dikkat edilecek diğer bir konu mevsimsel hareketlerdir. Serilerin incelenmesinden birinci ve dördüncü döneme ilişkin kukla değişkenlerin kullanılabileceği sonucuna varılmıştır.

Bir önceki döneme göre farkları alınan bağımlı ve bağımsız değişkenlerin oluşturduğu ve üçüncü dereceye kadar gecikmeli değerlerin kullanıldığı regresyon tahminleri sonuçlara göre, aşağıdaki iki farklı modelin (5.3. ve 5.4. eşitlikleri) prim üretimini açıklamak için kullanılabileceği düşünülmüştür. İkisi arasındaki temel fark, kişi başına gelir değişkeninin modele dahil edilmesidir. Parantez içindeki değerler katsayıların p-değerleri olup, modellerin sırasıyla Ek 13'te ve Ek 14'de verilen Tablo 5.4. ve Tablo 5.5.'de yer alan regresyon tahmin sonuçları özetle şöyledir:

Model 1

$$\begin{aligned} \hat{d(lprimr)} = & -0.005769 + 0.792999 d(lsgli) - 0.543172 d(lsgli(-1)) \\ & (0.7749) \quad (0.0086) \quad (0.0606) \\ & - 1.012562 d(ltüfe) + 2.335143 d(ltüfe(-1)) - 1.492059 d(ltüfe(-2)) \\ & (0.1045) \quad (0.0061) \quad (0.0262) \\ & + 0.043783 dum1 + 2.335143 dum4 \\ & (0.0330) \quad (0.0519) \end{aligned} \quad (5.3)$$

$$n = 41, \quad R^2 = 0.630471, \quad \bar{R}^2 \text{ (adj)} = 0.630471, \quad F\text{-stat (p-değeri)} = 0.000011$$

$$DW = 2.458199, \quad LM\text{-test (p-değeri)} = 0.230254, \quad White\text{-test (p-değeri)} = 0.466939$$

Model 2

$$\begin{aligned} \hat{d(lprimr)} = & -0.048504 + 0.736108 d(lsgli) - 0.540682 d(lsgli(-1)) \\ & (0.1633) \quad (0.0132) \quad (0.0571) \\ & - 1.154341 d(ltüfe) + 2.576794 d(ltüfe(-1)) - 1.551895 d(ltüfe(-2)) \\ & (0.0639) \quad (0.0028) \quad (0.0192) \\ & + 0.408564 d(lkbg) + 0.117370 dum1 + 0.127963 dum4 \\ & (0.1336) \quad (0.0296) \quad (0.0423) \end{aligned} \quad (5.4)$$

$$n = 41, \quad R^2 = 0.655940, \quad \bar{R}^2 \text{ (adj)} = 0.569925, \quad F\text{-stat (p-değeri)} = 0.000012$$

$$DW = 2.454069, \quad LM\text{-test (p-değeri)} = 0.214109, \quad White\text{-test (p-değeri)} = 0.541922$$

EKK regresyon sonuçlarına göre hesaplanan F-istatistiklerine ve p-değerlerine bakıldığında, boş hipotezin yüzde bir önem düzeyinde reddedildiği, diğer bir ifadeyle, reel prim üretimi fonksiyonunun istatistiksel olarak anlamlı olarak kabul edilebileceği

görülmektedir. Modellerin R^2 değeri yüksek olup, bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkeni açıklama gücü bakımından yeterlidir.

Bağımsız değişkenlerin ayrı ayrı bağımlı değişkeni açıklama gücünü test etmek için t-istatistikleri ve p-değerleri eşik değerlerle karşılaştırılmıştır. Birinci modelde yer alan katsayılardan $d(lsgli)$ yüzde 1, $d(ltüfe(-1))$, $d(ltüfe(-2))$ ve $dum1$ yüzde 5 ve $d(lsgli(-1))$ ve $dum4$ yüzde 10 düzeyinde istatistiki bakımdan anlamlıdır. İkinci modeldeki katsayılardan ise, $d(ltüfe(-1))$ yüzde 1, $d(lsgli)$, $d(ltüfe(-2))$, $dum1$ ve $dum4$ yüzde 5 ve $d(ltüfe)$ ile $d(lsgli(-1))$ yüzde 10 düzeyinde istatistiki bakımdan anlamlı olup, $d(lkbg)$ katsayısı yüzde 10 önem düzeyinde istatistiki bakımdan anlamlı değildir.

Ayrıca, reel prim üretimi ile bağımsız değişkenler arasında beklenen ilişkilere paralel olarak, kişi başına gelir ve trafikteki sigortalı araç sayısı değişkenlerinin modele katkısı pozitif çıkarken, enflasyon oranının katkısı negatiftir.

Bir önceki yılın aynı dönemine göre, yani yıllık farkları alınan prim üretimi ile bağımsız değişkenlerin oluşturduğu ve üçüncü dereceye kadar gecikmeli değerlerin kullanıldığı modellerin EKK regresyon tahminleri sonucunda, yukarıdaki iki modele ilave olarak 5.5.'de tanımlanan modelin de istatistiksel değerlendirmeye alınması uygun bulunmuştur. Ek 15'de yer alan Tablo 5.6.'da verilen regresyon tahmin sonuçları özetle aşağıdaki gibidir:

Model 3

$$\begin{aligned} \hat{d(lprimr)} = & -0.005888 + 0.668165 d(lsgli) - 0.444726 d(lsgli(-1)) \\ & (0.8108) \quad (0.0043) \quad (0.1126) \\ & - 0.466861 d(lsgli(-2)) - 1.033002 d(ltüfe) + 2.754477 d(ltüfe(-1)) \\ & (0.0267) \quad (0.0599) \quad (0.0110) \\ & - 2.493264 d(ltüfe(-2)) + 0.903883 d(ltüfe(-3)) \\ & (0.0199) \quad (0.0972) \end{aligned} \quad (5.5)$$

$n = 37, \quad R^2 = 0.655169, \quad \bar{R}^2 (adj) = 0.571934, \quad F\text{-stat (p-değeri)} = 0.000024$
 $DW = 1.793659, \quad LM\text{-test (p-değeri)} = 0.295837, \quad White\text{-test (p-değeri)} = 0.083100$

Önceki modellerde olduğu gibi, 0.000024 p-değerine sahip F istatistiği bu model için de yüzde 1 önem düzeyinde istatistiki bakımdan anlamlıdır. Katsayılardan $d(lsgli)$ yüzde 1, $d(lsgli(-2))$, $d(tüfe(-1))$ ile $d(tüfe(-2))$ yüzde 5 ve $d(tüfe)$ ile $d(tüfe(-3))$ yüzde 10 düzeyinde istatistiki bakımdan anlamlı iken, sabit terim ve $d(lsgli(-2))$ yüzde 10 düzeyinde istatistiki olarak anlamlı değildir. R^2 değeri bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkeni açıklama gücü bakımından yeterlidir. Ancak, beklenenin aksine kişi başına gelir değişkeni modelde yer almamakta ve enflasyon oranı için tanımlanan katsayı pozitif çıkmaktadır.

5.2.5. İçsel Bağıntı (Otokorelasyon) ve Sabit Varyans Testleri

Zaman serileri kullanılarak oluşturulan modellere yönelik EKK yöntemiyle tahmin edilen parametrelere ait standart sapma, t- ve F- istatistiklerinden anlamlı

sonuçların çıkarılabilmesi için, hata terimlerinin birbirinden ve açıklayıcı değişkenlerden bağımsız olması, ayrıca hata teriminin varyansının zaman içerisinde sabit olması gerekmektedir (Wooldridge, 2002). Bir önceki bölümde oluşturulan modellerin bahsedilen varsayımları yerine getirip getirmediğini analiz etmek amacıyla uygulanan Durbin-Watson (DW) ve Breusch-Godfrey LM testi ile White Testine ilişkin ampirik bulgular aşağıda açıklanmıştır.

Genel kural olarak, DW istatistiğinin 2'den küçük olması modelde birinci sıra artı içsel bağıntı ve 2'den büyük olması birinci sıra eksi içsel bağıntı olduğunu işaret etmektedir (Eviews User Guide, 2004). 5.3. ve 5.4.'de tanımlanan modellerin DW istatistik değerleri (sırasıyla 2.458199 ve 2.454069) yüzde 1 ve 5 önem düzeyindeki D_L ve D_U kritik değerlerle¹ karşılaştırıldığında, her iki modelin birinci sıra eksi içsel bağıntıdan etkilenmiş olabileceğini göstermektedir. Yıllık farkları içeren üçüncü modelin (5.5.) 1.793659'lık DW istatistik değerinin yüzde 1 ve 5 önem düzeyinde D_L ve D_U kritik değerleri² arasında kalması nedeniyle, modelin birinci sıra artı veya eksi içsel bağıntıdan etkilendiğine ilişkin bir karara varılamamıştır.

¹ $n = 41$ ve $k = 8$ için DW kritik değerleri yüzde 1 önem düzeyinde $D_L = 0.895$ ve $D_U = 1.799$ iken yüzde 5 önem düzeyinde $D_L = 1.064$ ve $D_U = 1.997$ 'dir. $n = 41$ ve $k = 9$ için DW kritik değerleri yüzde 1 önem düzeyinde $D_L = 0.844$ ve $D_U = 1.876$ iken yüzde 5 önem düzeyinde $D_L = 1.008$ ve $D_U = 2.072$ 'dir.

² $n = 37$ ve $k = 8$ için DW kritik değerleri yüzde 1 önem düzeyinde $D_L = 0.841$ ve $D_U = 1.825$ iken yüzde 5 önem düzeyinde $D_L = 1.011$ ve $D_U = 2.029$ 'dur.

Hata terimleri arasında içsel bağıntı olup olmadığını araştırmak üzere Breusch-Godfrey LM testi de uygulanmıştır. Söz konusu test uygulandıktan sonra birinci model için 0.230254, ikinci model için 0.214109 ve üçüncü model için 0.295837 p-değerleri elde edilmiş ve bu değerler, yüzde 10 önem düzeyinde, dördüncü dereceye kadar içsel bağıntı olmadığına dair boş hipotezin reddedilmediğini göstermiştir. Bu durum, her üç modelin hata terimleri arasındaki içsel bağıntı sorunundan olumsuz etkilenmediğini ortaya koymaktadır.

EKK yöntemiyle tahmin edilen modellerin hata terimlerinin sabit varyansının olup olmadığını test etmek üzere oluşturulan boş hipotez (homoskedasticity) için White Test uygulanmıştır. Test sonuçları Ek 13, Ek 14 ve Ek 15'te yer alan Tablo 5.4., Tablo 5.5. ve Tablo 5.6.'da verilmiştir. Bu sonuçlara göre, birinci ve ikinci modeller için hata terimlerinin sabit varyansa sahip olduğu yüksek bir olasılıkla (p-değerleri sırasıyla 0.466939 ve 0.541922) kabul edilmekle birlikte, 0.083100'lik p-değerine sahip üçüncü modelin değişken varyans sorunundan yüzde 10 önem düzeyinde olumsuz etkilendiği anlaşılmaktadır.

5.2.6. Tahmin Edilen Katsayıların Yorumu

Yapılan ekonometrik analiz sonuçları, 5.4.'deki modelde $d(lkbg)$ değişkeninin ve 5.5.'deki modelde $d(lsgli(-1))$ değişkeninin katsayılarının istatistiki olarak anlamlı olmaması, ayrıca 5.5.'de tanımlanan modelin yüzde 10 önem düzeyinde değişken

varyans sorunundan olumsuz etkilenmesi nedenleriyle, trafik sigortasında reel prim üretimine yönelik tahmin yapmak için 5.3.'de tanımlanan modelin kullanılmasının uygun olduğunu göstermektedir.

Regresyon sonuçları, serilerin mevsimsel etkilerinin olduğunu göstermekte ve modelin sabit terimini birinci ve dördüncü dönemler için sırasıyla 0.038014 ve 0.033968 olarak tahmin etmektedir. Bu tahmin ikinci ve üçüncü dönemler için -0.005769'dir.

Modelde tahmin edilen katsayılara göre; diğer değişkenler aynı kalmak koşuluyla, trafikteki sigortalı araç sayısının bir önceki döneme göre artışındaki yüzde birlik artış reel prim üretiminin bir önceki döneme göre artışında yüzde 0.79 yükselişe neden olurken, geçen dönemdeki sigortalı araç sayısının bir önceki döneme göre artışı reel prim üretiminin bir önceki döneme göre artışında 0.54 oranında azalmaya sebep olmaktadır. Sigortalı adına farklı sigorta acenteleri tarafından aynı araç ve aynı zaman dilimi için birden fazla sigorta sözleşmesi akdedilmesi ve bu durumun anlaşılması sonucunda, sigortalının sigorta sözleşmelerinden bir tanesini iptal etmesi nedeniyle reel prim üretiminde düşüşler ortaya çıkabilmektedir.

Öte yandan, tüketici fiyatları endeksinin bir önceki döneme göre artışındaki yüzde birlik değişme ve bu endeksin bir önceki döneme göre artışının ikinci gecikme değerindeki yüzde birlik değişme, reel prim üretiminin bir önceki döneme göre artışında, ters yönde olmak üzere, sırasıyla yüzde 1.01 ve 1.49 oranlarında değişmeye neden olmaktadır. Endeksin bir önceki döneme göre artışının birinci gecikme değerinin yüzde

birlik artışı ise, reel prim üretiminin bir önceki döneme göre artışını yüzde 2.34 oranında artmasıyla sonuçlanmaktadır.

5.3. Yapısal Değişiklik Testleri

Bu çalışmanın temel amacına ulaşmak için, uygun modelin tespit edilmesinden sonraki aşama, 2004 yılının üçüncü çeyreğinde TRAMER'in uygulamaya geçmesiyle birlikte prim üretimini açıklayan değişkenlerin katsayılarında bir değişiklik olup olmadığına yönelik analizin gerçekleştirilmesidir.

5.3.1. Chow Testi

Modelin katsayılarında zaman içerisinde herhangi bir nedenle yapısal değişiklik olup olmadığına yönelik en sık başvurulanan testlerin başında F-istatistiğini kullanan Chow Testinin iki farklı versiyonu olan Kırılma Noktası Testi (Breakpoint Test) ve Tahmin Testi (Forecast Test) gelmektedir (Eviews User Guide, 2004).

Kırılma Noktası Testi, katsayıların değiştiği düşünülen zaman diliminin ayırdığı iki alt veri setinin ayrı ayrı tahmin edilmesi ve bu iki tahmin katsayılarının birbirinden farklı olup olmadığını sınamaktadır. Chow'ın Tahmin Testinde ise, öncelikle tüm veri setini ve sonrasında en uzun alt veri setinin esas alınarak tahmin sonuçlarının farklılığını test etmektedir. Ancak, TRAMER'in faaliyete geçtiği dönem sonrasındaki gözlem

sayısının Kırılma Noktası Testi için yeterli olmaması nedeniyle, sadece Chow'ın Tahmin Testine başvurulmuştur.

Ek 16'da yer alan Tablo 5.7.'de verilen test sonuçları, reel prim üretimi fonksiyonunda 2004 yılının üçüncü çeyreğinden önceki ve sonraki dönemlerde yapısal bir değişikliğin olmadığına dair boş hipotezin anlamlı olduğunu ortaya koymaktadır. Başka bir ifadeyle, TRAMER'in trafik sigortası sektöründeki prim üretimi üzerinde yapısal bir değişikliğin olmadığı söylenebilmektedir.

5.3.2. Kukla Değişkenler Yöntemi

2004 yılının üçüncü döneminden önceki ve sonraki dönemlerde tahmin edilen modeller arasında bir değişikliğin olduğunu ortaya koymasına rağmen, Chow Testi hangi katsayılar da –sabit terim, açıklayıcı değişkenler veya her ikisi- değişikliğin olduğuna dair bilgi verememektedir. Bu nedenle, iki dönem için farklı modelin farklı katsayılar a sahip olmasının yanı sıra, bu değişikliğin sabit terim veya açıklayıcı değişkenlerin katsayılarından ya da her ikisinden kaynaklandığını gösteren Kukla Değişkenler Yaklaşımının uygulanması prim üretimine yönelik daha anlamlı sonuçlar çıkarılmasını sağlayacaktır (Gujarati, 2003).

Prim üretimi ile sigortalı araç sayısı ve enflasyon oranı arasındaki ilişkide, 2004 yılının üçüncü çeyreğinde tüm açıklayıcı değişkenlerin katsayılarında bir değişiklik olup olmadığını anlamak üzere öncelikle 5.3.'de tanımlanan denkleme kukla değişkenler

eklenerek, 1995-2005 dönemleri için EKK yöntemi kullanılarak model yeniden tahmin edilmiştir. Bu yöntemle başvurulurken denklemin sağ tarafındaki bütün değişkenlerde bir farklılaşma olacağı varsayılmıştır.

EKK yöntemiyle elde edilen regresyon tahmin sonuçları (Ek 17’de yer alan Tablo 5.8.) ise şöyledir:

$$\begin{aligned}
 \hat{d(lprimr)} = & -0.007722 + 0.737594 \, d(lsgli) - 0.537625 \, d(lsgli(-1)) \\
 & (0.7739) \quad (0.0206) \quad (0.0782) \\
 & + 3.729716 \, Dd(lsgli) - 2.266180 \, Dd(lsgli(-1)) \\
 & (0.3567) \quad (0.6740) \\
 & -1.100550 \, d(ltüfe) + 2.513093 \, d(ltüfe(-1)) - 1.554570 \, d(ltüfe(-2)) \\
 & (0.0977) \quad (0.0061) \quad (0.0360) \\
 & + 0.476951 \, Dd(ltüfe) - 3.100678 \, Dd(ltüfe(-1)) + 1.382108 \, Dd(ltüfe(-2)) \\
 & (0.9086) \quad (0.4516) \quad (0.7134) \\
 & + 0.044834 \, dum1 + 0.040951 \, dum4 \quad (5.6) \\
 & (0.0448) \quad (0.0768)
 \end{aligned}$$

$n = 41$, $R^2 = 0.658023$, $\bar{R}^2 = 0.511462$, p-değeri (F-stat) = 0.000514, DW = 2.420567

$D = 1$ 2004:Q3’den başlayan dönem,

$D = 0$ 2004:Q3’den önceki dönem.

Regresyon sonuçları kukla değişkenlerin herbirinin katsayılarının sıfırdan farklı olmadığını gösterirken, bu değişkenleri grup halinde Wald-Test yardımıyla test

ettiğimizde %80'lik p-değeri ile istatistiksel olarak anlamlı olmadığı Tablo 5.9.'dan anlaşılmaktadır.

Kısacası, kukla değişkenler yaklaşımıyla yapılan yapısal test analizi, TRAMER'in faaliyete geçtiği 2004 yılında reel prim üretimini açıklayan değişkenlerin katsayılarında herhangi bir değişikliğe neden olmadığını ortaya koymaktadır.

ALTINCI BÖLÜM

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Türk sigortacılık sektöründe son yıllarda hızlı gelişmeler olmuş, sektörün öncü göstergelerinden olan prim üretimi ve kişi başına prim üretimi artmıştır. Ancak, branşlar itibariyle farklı oranlarda gerçekleşen bu gelişmeler, hayat ve sağlık gibi alanlarda yeterli olmamıştır. Yine, sigortacılık sektörüne ilişkin gelinen seviye dünya ortalamalarıyla karşılaştırıldığında, sektörün hala istenilen düzeyde olmadığı görülmektedir.

Sektörün gelişmesi için öncelikle mevzuat düzenlemelerinden ve kayıtdışılıktan kaynaklanan sorunların çözülmesi gerekmektedir. Kayıtdışılık sektörün fiyat tespitini ve rekabet ortamını olumsuz yönde etkilemekte ve şirketlerin prim üretimini ve kârlılığını düşürmektedir. Bu nedenle sektör, sigorta sistemine giren tüketicilerin beklediği faydaları ve hizmet kalitesini sunmakta zorlanmaktadır.

Mevzuata ilişkin sıkıntılar yapısal sorunlara nispeten daha kolay çözülebilir olanlardır. Keza, geçmişte özellikle mevzuatın uygulanmasıyla ortaya çıkan birçok sorun için gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Ancak, gerek sigortacılık sektöründeki gelişmeler ve tüketici beklentileri, gerekse uluslararası ilişkilerden kaynaklanan

yükümlölükler çerçevesinde sigortacılık mevzuatının sürekli güncellenmesi gerekmektedir. Avrupa Birliği'ne tam üyelik sürecinde sigortacılık mevzuatına yönelik uyum çalışmaları bu güncellemelerin temelini teşkil etmektedir.

Kayıtdışılığın en belirgin olduğu sektörlerin başında trafik sigortası gelmektedir. Motorlu araç sahiplerinin geçmişte trafik sigortasından kaçınması ve kaçınanların takibini ve denetimini sağlayacak hukuki ve teknik alt yapının yeterli olmaması kanunen zorunlu olan bu alanın en önde gelen sorunudur. Bahsedilen sorun sektörün yanı sıra vergi, istihdam ve trafikteki sigortasız araçların sebep olduğu ekonomik kayıplar ve riskler nedeniyle, kamunun ve tüketicilerin de sorunu olmuştur.

Kamu görevi niteliğindeki gözetim ve denetim faaliyetlerinin yeterli seviyede yapıl(a)maması ve bu faaliyetler sonucunda uygulanan müeyyidelerin caydırıcı olmaması mevcut sorunları derinleştiren diğer etkenlerdir. Bu alanda da yeni düzenlemelerin yapılması, hem trafikte hızla artan araç sayısı hem de uluslararası yükümlölüklerin bir gereğidir. Buna göre, gözetim ve denetim faaliyetlerinin etkinliğinin arttırılması trafik kontrolleri şeklinde değil, sektörü kayıt altına alacak yöntemlerle mümkün olacaktır.

Konuyla ilgili yakın zamanda alınan tedbirlerden bir tanesi sigortalıların, sigortalı araçların ve sigorta şirketlerinin kayıtlarını belirli bir standartta ve eşanlı olarak izlemeye yönelik TRAMER'in faaliyete geçirilmesidir. Tespit edilen sorunların çözümü ve izleme faaliyetlerinin etkin bir şekilde yapılabilmesi amacıyla

TRAMER'in teknik alt yapısı oluşturulurken son teknolojiler kullanılmıştır. Ancak, TRAMER'in başta Emniyet Teşkilatı ve Nüfus İdaresi olmak üzere ilgili kuruluşlarla hızlı ve güvenli bilgi akışını sağlaması, ayrıca bu kuruluşlarla işbirliğini güçlendirmesi gerekmektedir.

2004 yılında faaliyete geçmesinin ardından TRAMER'in, sektörün prim üretimi ve motorlu araçların sigortalanma oranında belirgin bir artışa neden olduğu düşünülmektedir. Örneğin, 2003 yılında %76 olan sigortalanma oranı 2005 yılında %81'e yükselmiştir. Öte yandan, prim üretimi ve sigortalanma oranındaki artışların nedenlerini araştırmak ve TRAMER'in bu değişkenler üzerindeki etkisini analiz etmek üzere ekonometrik bir model geliştirilmiştir. Geliştirilen modele göre, sektörde reel prim üretimini açıklayan değişkenler trafikteki sigortalı araç sayısı ve enflasyon oranıdır. Diğer taraftan, kişi başına gelirin beklendiği gibi reel prim üretimi üzerinde bir etkisinin olduğu belirlenememiştir. Trafik sigortası yaptıran mükelleflerinin araç işletenleri olduğu dikkate alındığında sigorta talebinin belli bir gelir düzeyine sahip tüketicilerden kaynaklandığı söylenebilir. Bahse konu sigortanın poliçe fiyatına bakıldığında ise trafikte sayı olarak ağırlığa sahip olan otomobiller için yıllık maliyetin vergi ve benzeri giderler öncesinde 2006 yılında 128 YTL olduğu görülmektedir. Sonuç olarak, araç sahibi olabilecek kadar gelir düzeyine haiz olanlar, sigorta maliyetinin çok düşük olması nedeniyle, gelirleri ile bağlı olmaksızın anılan sigortayı yaptırmaktadırlar.

Modele ilişkin gerçekleştirilen yapısal değişiklik testleri sonucunda, TRAMER'in faaliyete geçmesinin, reel prim üretimini açıklayan sigortalı araç sayısı

ve enflasyon oranı değişkenlerinin katsayılarında herhangi bir değişikliğe neden olduğuna dair kesin bulgular elde edilememiştir. Diğer yandan, TRAMER'in faaliyete geçtiği 2004 yılından bu yana gözlem sayısı göz önüne alındığında, benzer çalışmanın ileri bir tarihte yeniden yapılması neticesinde daha kesin sonuçlara ulaşılabileceği düşünölmektedir.

KAYNAKÇA

- Aktaş, Burhanettin, “TRAMER: İlk Adım Projesi”, **TÜSİD Ankara Acenteler Toplantısı**, 2004.
- Alanya, Çetin, “TRAMER”, **Provider Dergisi**, 2004.
- Benjamin, B., **General Insurance**, Melksham, Redwood Press Limited, 1991.
- Carter, R. L., **Economics and Insurance**, Cheshire, PH Press Ltd.
- Çipil, Mahir, **Dünyada Zorunlu Sigorta Uygulamaları ve Türkiye Örneklerinin İncelenmesi**, Ankara, Milli Reasürans T.A.Ş., 2004.
- Dorfman, Mark S., **Introduction to Risk Management and Insurance**, New Jersey, Prentice-Hall, 1991.
- Eşdur, Ebru, **Özel Sigortacılık Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri**, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Uzmanlık Tezi, 1998.
- Fergan, Oktay, **Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası (Yeşil Kart) Sisteminin Genel Yapısı ve Türkiye'deki Uygulamasının Ana Hatları**, İstanbul, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, 1998.
- Genç, Ahmet, “TRAMER: İlk Adım Projesi”, **TÜSİD Acenteler Konferansları**, 2004.
- Gençosmanoğlu, Ebru, “TRAMER Bir Yenilik mi?”, **TRAMER E-Bülten**, 2004.
- Gujarati, Damodar, **Basic Econometrics**, 6 th Edition, Columbus, McGraw-Hill Higher Education, 2003.
- Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü, **100 Soruda Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası**, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Matbaası, 1995.
- Hazine Müsteşarlığı, “Sigorta Genel Şartları”, www.sigortacilik.gov.tr, 2006.

Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu, **Türkiye’de Sigorta ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor**, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Matbaası, 2005.

Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü (HMSGM), **Türk Sigortacılık Sektörünün Temel Göstergeleri**, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Matbaası, 2005.

Insurance Information Institute, “Compulsory Auto Insurance”, <http://www.iii.org/media/hottopics/insurance/compulsory>, Şubat 2006.

İktisadi Araştırmalar Vakfı, **Türkiye’de Sigorta Kesminin Ekonomik Gücü ve Gelişmesi**, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1983.

Kender, Reyagan, **Türkiyede Hususi Sigorta Hukuku**, 2. Baskı, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1979.

Kuşcu, Sinan, **Sigorta Talep Teorisi ve Türkiye Uygulaması**, Erzurum, Mega Ofset, 1996.

Quantitative Micro Software, **EViews 5 User’s Guide**, Irvine CA, 2004.

Trieschmann, James S., Gustavson, Sandra G., **Risk Management&Insurance**, 10th Edition, Cincinnati, South-Western College Publishing, 1998.

Ulaş, Işıl, **Uygulamalı Can Sigortası Hukuku–Hayat ve Kişisel Kaza Sigortaları**, Ankara, Turhan Kitapevi, 1997.

Wooldridge, Jeffrey M., **Introductory Econometrics: A Modern Approach**, Michigan State University, South-Western College Publishing, 2000.

EKLER

EK-1 Tablo 2.1. Sigorta Sektöründe Direkt Prim Üretimi ve Kişi Başına Direkt Prim Üretimi (1990 – 2005)

Yıl	GSYİH (milyon YTL)	Nüfus (milyon)	1981=100 Temelli Endeks	Endeks Artışı (%)	Cari Fiyatlarla					Sabit Fiyatlarla			
					Direkt Prim Üretimi			Kişi Başına Prim		Direkt Prim Üretimi		Kişi Başına Prim	
					(milyon YTL)	Artış (%)	GSYİH'ya Oranı	(YTL)	Artış (%)	(YTL)	Artış (%)	(YTL)	Artış (%)
1990	393.1	56.1	2,667	53.1	2.2	112.7	0.56	0.0394	108.1	82,912	38.9	0.0015	35.9
1991	630.1	57.3	4,245	59.2	4.0	82.4	0.64	0.0704	78.6	95,005	14.6	0.0017	12.2
1992	1,093.4	58.6	6,852	61.4	8.2	102.6	0.75	0.1394	98.1	119,253	25.5	0.0020	22.7
1993	1,981.9	60.0	10,984	60.3	17.2	110.5	0.87	0.2867	105.6	156,627	31.3	0.0026	28.3
1994	3,868.4	61.4	27,449	149.9	31.7	84.4	0.82	0.5168	80.2	115,595	-26.2	0.0019	-27.9
1995	7,762.5	63.0	45,263	64.9	63.2	99.3	0.81	1.0040	94.3	139,739	20.9	0.0022	17.8
1996	14,772.1	64.6	83,692	84.9	128.2	102.6	0.87	1.9964	98.8	153,142	9.6	0.0024	6.9
1997	28,835.9	62.6	159,852	91.0	283.1	120.9	0.98	4.5221	126.5	177,091	15.6	0.0028	18.6
1998	52,224.9	64.8	246,651	54.3	549.7	94.2	1.05	8.4854	91.1	222,880	25.9	0.0034	23.8
1999	77,415.3	64.4	401,816	62.9	966.5	74.6	1.25	15.0106	72.1	240,094	7.0	0.0037	5.4
2000	124,583.5	65.4	533,048	32.7	1,774.6	83.6	1.42	27.1712	81.0	332,912	38.4	0.0051	36.4
2001	178,412.4	66.2	1,004,795	88.5	2,480.7	39.8	1.39	37.4570	37.9	246,890	-30.9	0.0037	-31.8
2002	277,574.1	67.1	1,314,697	30.8	3,650.7	47.2	1.32	54.3749	45.2	277,686	12.5	0.0041	11.0
2003	359,762.9	70.9	1,497,997	13.9	4,961.3	35.9	1.38	69.9913	33.7	331,198	19.3	0.0047	17.4
2004	430,511.5	72.0	1,705,323	13.8	6,621.0	33.5	1.54	91.9548	31.4	388,256	17.2	0.0054	15.4
2005	487,202.4	73.1	1,750,685	2.7	7,815.7	18.0	1.60	106.9183	16.3	446,438	15.0	0.0061	13.3

EK-2 Tablo 2.2. Ülkeler İtibariyle Prim Üretimi (2003, milyon ABD Doları)

Sıra	Ülkeler	Toplam Prim Üretimi			Hayat Dışı			Hayat Dalı		
		Prim Üretimi	Payı	Büyüme (%)	Prim Üretimi	Payı	Büyüme (%)	Prim Üretimi	Payı	Büyüme (%)
1	ABD	1,058,208	35.91	2.6	576,681	45.23	6.8	481,527	28.80	-2.0
2	Japonya	472,820	16.04	-1.5	100,989	7.92	2.0	371,831	22.24	-2.4
3	İngiltere	254,363	8.63	-4.0	93,143	7.31	8.0	161,220	9.64	-9.8
4	Almanya	170,137	5.77	2.9	93,891	7.36	2.9	76,246	4.56	3.0
5	Fransa	161,483	5.48	5.0	57,536	4.51	4.4	103,947	6.22	5.3
6	İtalya	110,575	3.75	7.8	38,881	3.05	2.9	71,694	4.29	10.7
7	Güney Kore	60,138	2.04	-0.6	17,614	1.38	-0.1	42,524	2.54	-0.8
8	Kanada	59,736	2.03	5.4	35,863	2.81	9.1	23,873	1.43	0.2
9	Avustralya	41,190	1.40	-0.4	20,346	1.60	20.6	20,845	1.25	-14.8
10	Hollanda	52,036	1.77	2.2	24,042	1.89	3.4	27,994	1.67	1.2
39	Türkiye	3,311	0.11	9.2	2,625	0.21	6.2	685	0.04	22.4
	Dünya Toplamı	2,947,071		2.1	1,274,890		6.3	1,672,181		-0.9
	OECD	1,182,385		5.9						
	G7 Ülkeleri	996,984		5.9						
	NAFTA	619,281		6.9						
	Avrupa Birliği	785,853		10.3						
	ASEAN	9,920		7.9						

EK-3 Tablo 2.3. Ülkeler İtibariyle Kişi Başına Prim Üretimi (2003)

Sıra	Ülke Adı	Kişi Başına Prim Üretimi (ABD Doları)		
		Toplam	Hayat Dışı	Hayat
1	İsviçre	5,483.9	2,193.3	3,290.6
2	Japonya	3,723.1	795.2	2,927.9
3	İngiltere	3,887.3	1,162.4	2,724.9
4	ABD	3,651.1	1,989.7	1,661.4
5	İrlanda	3,371.7	1,343.5	2,028.2
6	Hollanda	3,209.1	1,482.7	1,726.4
7	Finlandiya	2,650.6	580.8	2,069.8
8	Fransa	2,667.9	927.5	1,740.4
9	Danimarka	3,183.2	1,151.7	2,031.5
10	Avustralya	2,081.9	1,028.3	1,053.6
57	Türkiye	47.0	37.2	9.7
	G7	1,369.4		
	OECD	997.0		
	Avrupa Birliği	1,726.0		
	NAFTA	1,462.0		
	ASEAN	18.0		

EK-4 Tablo 2.4. Sigorta Dalları İtibariyle Direkt Prim Artışları (1990 – 2005, milyon YTL)

Yıl	Toplam Prim Üretimi	Hayat Dahı	Hayat Dışı Sigorta Dalları											
			Toplam	Yangın	Nakliyat	Kaza	Ferdi Kaza	Hastalık	Hukuksal Koruma	Kredi	Makine Montaj	Trafik	Dolu	Hayvan Ölümü
1990	2.2	0.4	1.7	0.4	0.2	0.9	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	0.0	n.a.	0.0	0.0
1991	4.0	0.8	3.1	0.6	0.4	1.9	n.a.	0.0	n.a.	n.a.	0.1	n.a.	0.0	0.0
1992	8.1	1.5	6.6	1.2	0.7	4.1	n.a.	0.1	n.a.	n.a.	0.2	n.a.	0.0	0.0
1993	17.2	2.4	14.7	2.7	1,5	9.3	n.a.	0.3	n.a.	n.a.	0.5	n.a.	0.1	0.1
1994	31.7	3.8	27.8	5.8	3.5	16.0	n.a.	0.9	n.a.	n.a.	1.3	n.a.	0.1	0.1
1995	63.2	8.1	55.1	10.9	6.9	31.0	n.a.	3.0	n.a.	n.a.	2.5	n.a.	0.1	0.4
1996	128.1	18.8	109.3	21.4	12.9	58.7	n.a.	8.3	n.a.	n.a.	6.0	n.a.	0.3	1.3
1997	283.0	44.7	238.3	42.5	22.0	133.3	n.a.	24.1	0.1	n.a.	13.9	n.a.	0.8	1.3
1998	549.7	93.1	456.5	76.1	32.6	255.9	9.8	53.5	0.3	n.a.	25.2	n.a.	1.9	0.9
1999	966.4	176.0	790.4	156.5	43.6	423.5	17.0	107.4	0.5	0.1	37.7	n.a.	2.4	1.4
2000	1,774.5	326.1	1,448.3	256.1	70.4	821.0	37.0	188.4	1.5	0.1	67.1	n.a.	4.1	2.3
2001	2,480.7	461.3	2,019.4	440.5	107.5	1,016.4	53.2	269.9	2.2	0.3	120.5	n.a.	4.4	4.1
2002	3,650.7	686.6	2,964.0	650.2	158.7	1,468.4	76.7	408.9	2.8	0.4	182.1	n.a.	9.7	5.5
2003	4,961.3	1,032.5	3,928.7	820.2	193.2	1,461.9	105.9	511.6	5.5	1.1	206.6	601.5	13.2	7.5
2004	6,621.0	1,223.9	5,397.0	1,016.3	258.3	1,987.0	163.4	650.9	14.9	2.6	257.1	1,017.1	17.2	11.7
2005	7,815.7	1,240.7	6,575.0	1,136.2	290.5	2,437.0	234.1	798.6	21.7	4.4	322.0	1,281.6	29.5	18.9

EK-5 Tablo 4.1. Araç Cinsleri İtibariyle Sigortalanma Oranları (1998 – 2005)

Araç Türü	1998			1999			2000			2001		
	Sigortalı Araç Sayısı	Trafiğe Kayıtlı Araç Sayısı	Sigortalanma Oranı (%)	Sigortalı Araç Sayısı	Trafiğe Kayıtlı Araç Sayısı	Sigortalanma Oranı (%)	Sigortalı Araç Sayısı	Trafiğe Kayıtlı Araç Sayısı	Sigortalanma Oranı (%)	Sigortalı Araç Sayısı	Trafiğe Kayıtlı Araç Sayısı	Sigortalanma Oranı (%)
Otomobil	3,145,860	3,838,288	82	3,724,744	4,072,326	91	3,832,260	4,422,180	87	3,457,885	4,534,803	76
Minibüs	146,431	211,495	69	177,991	221,683	80	188,165	235,885	80	159,728	239,381	67
Otobüs	83,489	108,361	77	90,773	112,186	81	101,072	118,454	85	85,078	119,306	71
Kamyonet	482,394	626,004	77	594,616	692,935	86	653,478	794,459	82	573,166	833,175	69
Kamyon	396,767	519,749	76	417,808	531,690	79	418,666	557,295	75	348,568	562,063	62
Traktör	207,919	1,107,457	19	243,797	1,131,626	22	254,292	1,159,070	22	162,102	1,179,068	14
Motosiklet	108,875	940,935	12	111,258	975,746	11	112,257	1,011,284	11	71,499	1,031,221	7
Özel Amaçlı Taşıt	n.a.	19,252	n.a.	n.a.	20,319	n.a.	n.a.	21,822	n.a.	n.a.	22,939	n.a.
Diğer Araçlar	2,092	n.a.	n.a.	2,312	n.a.	n.a.	3,627	n.a.	n.a.	5,955	n.a.	n.a.
Toplam	4,573,827	7,371,541	62	5,363,299	7,758,511	69	5,563,818	8,320,449	67	4,863,982	8,521,956	57

(1) 1998 – 2003 yılları için Birlik, 2004 ve 2005 yılları için TRAMER sigortalı araç (adet olarak) verileridir.

(2) TUIK, 2005.

EK-5 Tablo 4.1. Araç Cinsleri İtibariyle Sigortalanma Oranları (1998 – 2005) (devamı)

Araç Türü	2002			2003			2004			2005		
	Sigortalı Araç Sayısı	Trafiğe Kayıtlı Araç Sayısı	Sigortalanma Oranı (%)	Sigortalı Araç Sayısı	Trafiğe Kayıtlı Araç Sayısı	Sigortalanma Oranı (%)	Sigortalı Araç Sayısı	Trafiğe Kayıtlı Araç Sayısı	Sigortalanma Oranı (%)	Sigortalı Araç Sayısı	Trafiğe Kayıtlı Araç Sayısı	Sigortalanma Oranı (%)
Otomobil	3,367,064	4,600,140	73	4,615,773	4,700,343	98	5,354,977	5,400,440	99	5,738,964	5,772,745	99
Minibüs	170,699	241,700	71	244,591	245,394	100	292,112	318,954	92	312,915	338,539	92
Otobüs	89,705	120,097	75	120,235	123,500	97	142,688	152,712	93	146,936	163,390	90
Kamyonet	595,481	875,381	68	881,054	973,457	91	1,153,220	1,259,867	92	1,380,025	1,475,057	94
Kamyon	359,285	567,152	63	479,445	579,010	83	548,152	647,420	85	564,566	676,929	83
Traktör	181,321	1,180,127	15	286,750	1,184,256	24	375,443	1,210,283	31	415,380	1,247,767	33
Motosiklet	74,652	1,046,907	7	119,278	1,073,415	11	202,632	1,218,677	17	402,383	1,441,066	28
Özel Amaçlı Taşıt	n.a.	23,666	n.a.	n.a.	24,468	n.a.	n.a.	28,004	n.a.	3,945	30,333	13
Diğer Araçlar	8,055	n.a.	n.a.	9,466	n.a.	n.a.	45,910	n.a.	n.a.	16,704	n.a.	n.a.
Toplam	4,846,262	8,655,170	56	6,756,593	8,903,843	76	8,115,134	10,236,357	79	8,981,818	11,145,826	81

EK-6 Tablo 4.2. Trafik Sigortası Hasar / Prim Oranları (1998 – 2004)

Motorlu Araç Cinsi	Yıllar						
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Özel Oto	0.78	0.84	0.84	0.68	0.58	0.72	0.65
Taksi	0.89	0.99	1.02	0.85	0.85	0.96	0.47
Kamyonet	0.78	0.82	0.75	0.72	0.65	0.74	0.60
Minibüs	0.87	0.90	0.78	0.76	0.68	0.75	0.58
İş Makinesi	0.75	0.86	0.86	1.75	0.74	0.28	0.53
Kamyon	0.94	0.92	0.75	0.67	0.64	0.77	0.69
Otobüs (25 koltuğa kadar)	0.77	1.02	0.87	0.81	0.74	0.72	0.54
Otobüs (26 ve daha fazla koltuk)	0.75	0.81	0.79	0.61	0.66	0.84	0.54
Römork-Traktör	1.10	1.09	0.59	0.65	0.56	0.44	0.56
Motosiklet	1.34	0.75	0.65	0.91	0.93	0.89	0.39
Toplam	0.81	0.86	0.81	0.70	0.62	0.75	0.63

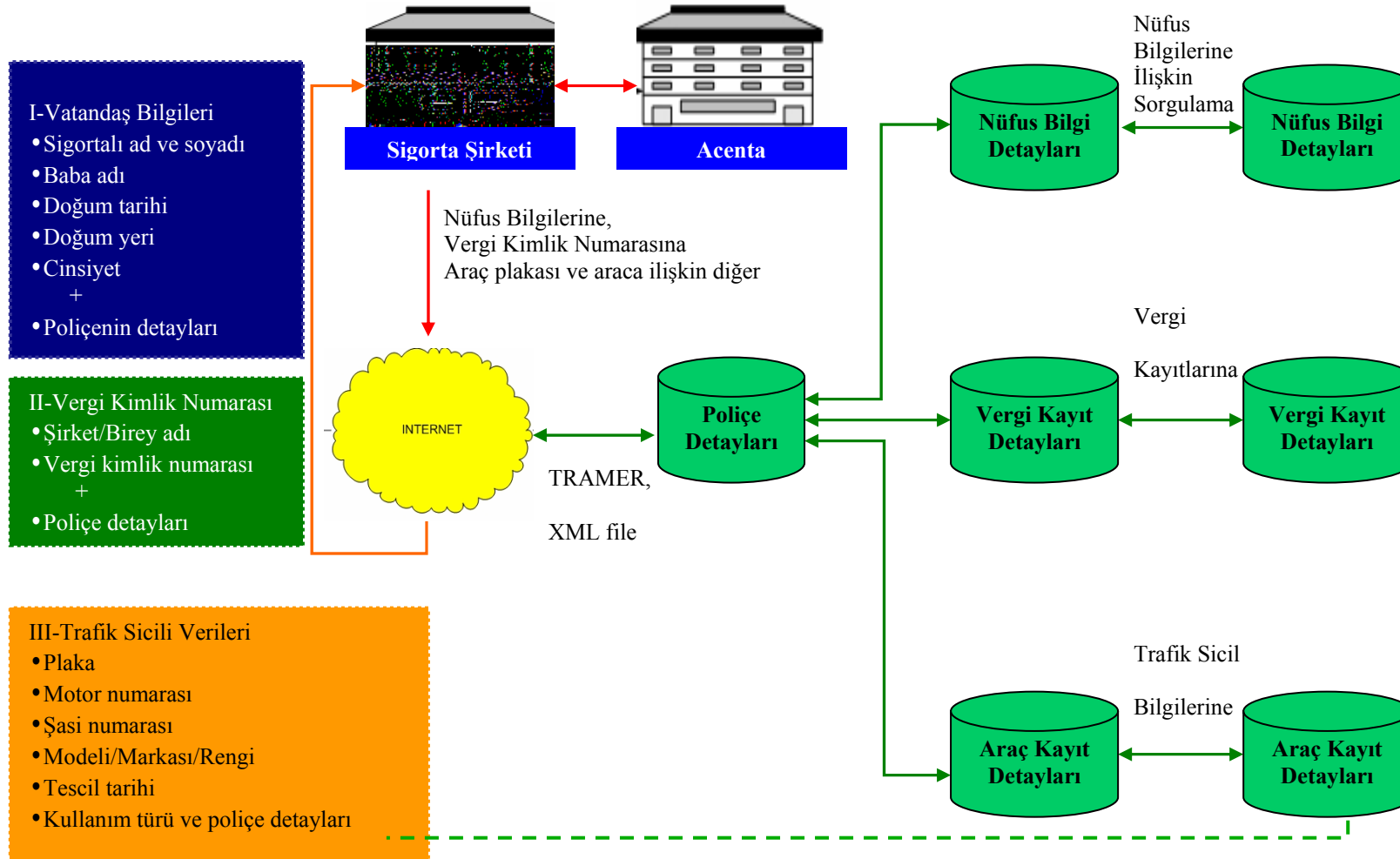
EK-7 Tablo 4.3. Toplam Maliyet (H/P + Genel Gider¹ + Komisyon²) (1998 - 2004)

Motorlu Araç Cinsi	Yıllar						
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Özel Oto	1.00	1.06	1.06	0.90	0.80	0.94	0.94
Taksi	1.11	1.21	1.24	1.07	1.07	1.18	0.76
Kamyonet	1.00	1.04	0.97	0.94	0.87	0.96	0.89
Minibüs	1.09	1.12	1.00	0.98	0.90	0.97	0.87
İş Makinesi	0.97	1.08	1.08	1.97	0.96	0.50	0.82
Kamyon	1.16	1.14	0.97	0.89	0.86	0.99	0.98
Otobüs (25 koltuğa kadar)	0.99	1.24	1.09	1.03	0.96	0.94	0.83
Otobüs (26 ve daha fazla koltuk)	0.97	1.03	1.01	0.83	0.88	1.06	0.83
Römork-Traktör	1.32	1.31	0.81	0.87	0.78	0.66	0.85
Motosiklet	1.56	0.97	0.87	1.13	1.15	1.11	0.68
Toplam	1.03	1.08	1.03	0.92	0.84	0.97	0.92

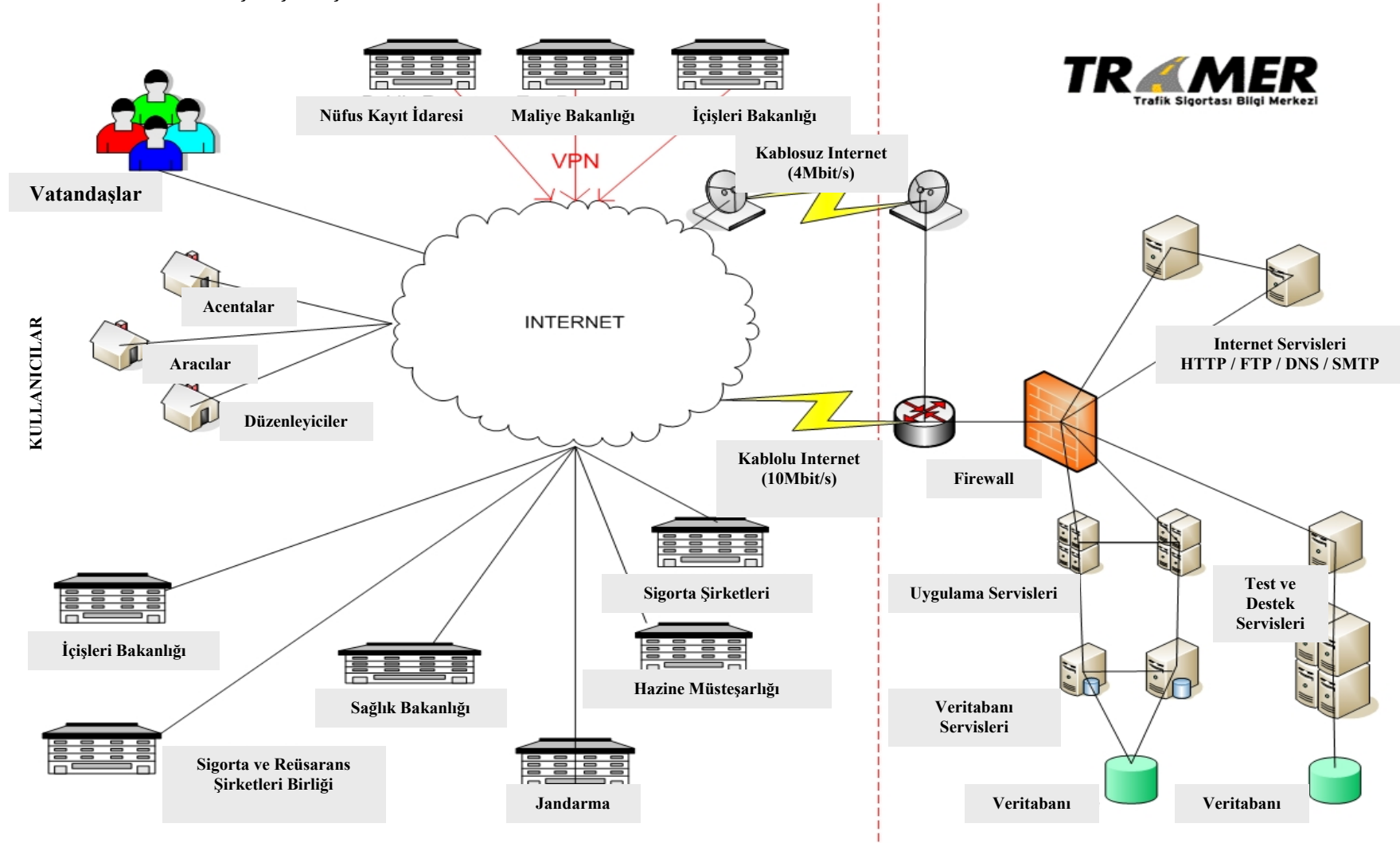
(1) Genel Gider, %12 olarak hesaplanmıştır.

(2) Acente Komisyonu; 2004'e kadar %10, 2004'de %17 olarak hesaplanmıştır.

EK-8 TRAMER'in Çalışma Şeması – I



EK-9 TRAMER'in Çalışma Şeması – II



EK-10 Tablo 5.1. Veri Seti

Dönem	Prim Üretimi¹ (bin YTL)	Police Fiyatı² (YTL)	Reel Prim Üretimi³	GSYİH⁴ (bin YTL)	Yıl Ortası Nüfus Tahmini⁵ (bin)	Kişi Başı Gelir⁶ (YTL)	Sigortalı Araç Sayısı⁷ (bin adet)	Tüketici Fiyat Endeksi⁸
1995:1	1,615	1.96	822.94	18,671.200	61,644	302.89	1,049.773	159.70
1995:2	1,504	1.96	766.72	22,272.400	61,644	361.31	797.706	179.10
1995:3	1,592	1.96	811.56	32,524.800	61,644	527.62	864.674	207.40
1995:4	1,564	1.96	797.19	24,419.400	61,644	396.14	934.991	239.60
1996:1	1,909	2.56	746.07	20,290.100	62,697	323.62	994.727	286.40
1996:2	2,332	2.56	911.48	24,071.500	62,697	383.93	1,304.833	327.50
1996:3	2,355	2.56	920.46	34,245.900	62,697	546.21	1,090.631	371.90
1996:4	2,223	2.56	868.96	26,137.600	62,697	416.89	952.971	430.70
1997:1	4,897	5.08	963.53	21,692.700	62,480	347.19	1,397.897	507.80
1997:2	5,439	5.08	1,070.13	26,110.700	62,480	417.90	1,137.534	583.10
1997:3	4,640	5.08	912.93	36,655.400	62,480	586.67	869.965	706.10
1997:4	6,460	5.08	1,270.89	28,172.400	62,480	450.90	1,378.455	857.50
1998:1	6,644	5.08	1,307.14	23,697.300	63,459	373.43	1,358.071	1,001.30
1998:2	18,265	14.82	1,232.84	26,959.600	63,459	424.83	1,293.629	1,111.10
1998:3	17,833	14.82	1,203.65	37,632.700	63,459	593.02	1,205.515	1,274.00
1998:4	17,194	14.82	1,160.49	27,824.000	63,459	438.46	716.612	1,455.40
1999:1	19,462	14.82	1,313.58	21,758.600	64,345	338.16	1,405.587	1,637.50
1999:2	18,070	14.82	1,219.67	26,368.800	64,345	409.80	1,296.566	1,825.20
1999:3	32,967	25.84	1,275.69	35,279.100	64,345	548.28	1,421.479	2,092.80
1999:4	30,856	25.84	1,194.01	27,239.500	64,345	423.34	1,239.667	2,456.60
2000:1	35,709	25.84	1,381.82	22,978.600	67,461	340.62	1,373.227	2,749.30
2000:2	37,709	25.84	1,459.18	28,195.400	67,461	417.95	1,525.872	2,895.10
2000:3	29,460	25.84	1,139.97	38,046.400	67,461	563.98	1,196.626	3,117.40
2000:4	41,136	25.84	1,591.82	29,568.700	67,461	438.31	1,468.093	3,415.50
2001:1	74,740	42.11	1,774.73	22,750.600	68,618	331.55	1,719.785	3,780.50
2001:2	56,302	42.11	1,336.90	25,435.800	68,618	370.69	887.267	4,519.30

EK-10 Tablo 5.1. Veri Seti (devamı)

Dönem	Prim Üretimi¹ (bin YTL)	Police Fiyatı² (YTL)	Reel Prim Üretimi³	GSYİH⁴ (bin YTL)	Yıl Ortası Nüfus Tahmini⁵ (bin)	Kişi Başı Gelir⁶ (YTL)	Sigortalı Araç Sayısı⁷ (bin adet)	Tüketici Fiyat Endeksi⁸
2001:3	64,205	42.11	1,524.58	35,186.900	68,618	512.79	1,617.540	5,044.00
2001:4	51,576	42.11	1,224.69	26,512.000	68,618	386.37	639.390	5,756.20
2002:1	119.014	68.77	1,730.72	23,273.500	69,626	334.26	1,604.864	6,242.10
2002:2	103.782	68.77	1,509.21	27,711.700	69,626	398.01	1,083.518	6,444.70
2002:3	77.136	68.77	1,121.72	38,000.000	69,626	545.77	1,259.121	6,912.70
2002:4	104.188	68.77	1,515.12	29,627.100	69,626	425.52	898.759	7,468.60
2003:1	129.607	86.15	1,504.38	25,155.800	70,712	355.75	1,488.295	8,077.80
2003:2	125.223	86.15	1,453.50	28,799.200	70,712	407.27	1,864.275	8,362.60
2003:3	129.285	86.15	1,500.64	40,085.800	70,712	566.89	1,715.091	8,502.60
2003:4	142.703	86.15	1,656.39	31,444.400	70,712	444.68	1,688.932	8,839.50
2004:1	224.414	117.02	1,917.78	28,130.700	71,789	391.85	1,874.072	9,033.30
2004:2	194.277	117.02	1,660.24	32,935.500	71,789	458.78	1,997.595	9,109.40
2004:3	233.013	117.02	1,991.27	42,196.300	71,789	587.78	1,952.110	9,268.20
2004:4	249.153	117.02	2,129.20	33,430.100	71,789	465.67	1,885.110	9,663.30
2005:1	294.078	124.66	2,358.98	29,983.000	72,065	416.05	2,227.755	9,820.72
2005:2	270.121	124.66	2,166.81	34,747.900	72,065	482.17	1,894.962	10,079.60
2005:3	260.997	124.66	2,093.62	45,450.900	72,065	630.69	3,139.744	10,308.92
2005:4	270.055	124.66	2,166.28	36,598.900	72,065	507.86	735.814	10,680.72

(1) ve (7) Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği.

(2) Trafik sigortası tarife ve talimatındaki farklı araç cinsleri için tespit edilen poliçe fiyatlarının, araç cinslerinin toplam araç sayısı içindeki paylarına göre ağırlıklı ortalamasıdır.

(3) Prim üretiminin poliçe fiyatına oranıdır.

(4) TÜİK, 1987 fiyatlarıyla, harcama yöntemi, istatistiki hatalar çıktıktan sonra.

(5) TÜİK.

(6) GSYİH'nın yıl ortası nüfus tahminine oranı olarak alınmıştır.

(8) 1994=100 temelli TÜİK tarafından hesaplanan Tüketici Fiyatları Endeksidir.

EK-11 Tablo 5.2. Birim Kök Test Sonuçları

Değişken, Veri Sayısı, Veri Dönemi	ADF İçin t-değeri	Sınama Sonucu ¹	Sabit, Trend	İçsel Bağını Gecikmesi
İprimr, 38, 1996Q3 – 2005Q4	-2.989018 p=0.1484	Birim Kök Var	Sabit ve Trend	5
İkbg, 39, 1996Q2 – 2005Q4	0.860477 p=0.8918	Birim Kök Var	Yok	4
İtüfe, 43, 1995Q2 – 2005Q4	1.645728 p=1.0000	Birim Kök Var	Sabit ve Trend	0
İsgli, 43, 1995Q2 – 2005Q4	2.329567 p=0.9945	Birim Kök Var	Yok	0
Δİprimr, 41, 1995Q4 – 2005Q4	-8.934177 p=0.0000	Birim Kök Yok	Sabit	1
Δİkbg, 39, 1996Q2 – 2005Q4	-1.926981 p=0.0525	Birim Kök Yok	Yok	3
Δİtüfe, 42, 1995Q3 – 2005Q4	-4.436363 p=0.0053	Birim Kök Yok	Sabit ve Trend	0
Δİsgli, 41, 1995Q4 – 2005Q4	-3.039638 p=0.0032	Birim Kök Yok	Yok	1

(1) ADF sınaması sonucunda p-değeri 0.10'dan büyük bulunmuşsa birim kök var, diğer durumda birim kök yok kararı verilmiştir. Sonuçlar MacKinnon (1996) tablosundan Eviews5 programı ile elde edilmiştir.

EK-12 Tablo 5.3. (Johansen) Eş Bütünleşme Test Sonuçları

Date: 10/28/06 Time: 14:45

Sample (adjusted): 1995Q3 2005Q4

Included observations: 42 after adjustments

Trend assumption: Quadratic deterministic trend

Series: LPRIMR LKBG LSGLI LTUFE

Lags interval (in first differences): 1 to 1

Unrestricted Cointegration Rank Test (Trace)

Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Trace Statistic	0.05 Critical Value	Prob.**
None *	0.905414	129.5542	55.24578	0.0000
At most 1	0.419527	30.50785	35.01090	0.1401
At most 2	0.157076	7.663565	18.39771	0.7171
At most 3	0.011521	0.486686	3.841466	0.4854

Trace test indicates 1 cointegrating eqn(s) at the 0.05 level

* denotes rejection of the hypothesis at the 0.05 level

**MacKinnon-Haug-Michelis (1999) p-values

Unrestricted Cointegration Rank Test (Maximum Eigenvalue)

Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Max-Eigen Statistic	0.05 Critical Value	Prob.**
None *	0.905414	99.04635	30.81507	0.0000
At most 1	0.419527	22.84429	24.25202	0.0759
At most 2	0.157076	7.176878	17.14769	0.6937
At most 3	0.011521	0.486686	3.841466	0.4854

Max-eigenvalue test indicates 1 cointegrating eqn(s) at the 0.05 level

* denotes rejection of the hypothesis at the 0.05 level

**MacKinnon-Haug-Michelis (1999) p-values

EK-13 Tablo 5.4. Model 1**EKK Regresyon Sonuçları**

Dependent Variable: D(LPRIMR)

Method: Least Squares

Date: 06/12/06 Time: 10:56

Sample (adjusted): 1995Q4 2005Q4

Included observations: 41 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.005769	0.020006	-0.288346	0.7749
D(LSGLI)	0.792999	0.283909	2.793150	0.0086
D(LSGLI(-1))	-0.543172	0.279618	-1.942550	0.0606
D(LTUFE)	-1.012562	0.606622	-1.669182	0.1045
D(LTUFE(-1))	2.335143	0.796320	2.932420	0.0061
D(LTUFE(-2))	-1.492059	0.641045	-2.327543	0.0262
DUM1	0.043783	0.019671	2.225745	0.0330
DUM4	0.039737	0.019699	2.017157	0.0519
R-squared	0.630471	Mean dependent var		0.010400
Adjusted R-squared	0.552086	S.D. dependent var		0.068571
S.E. of regression	0.045892	Akaike info criterion		-3.151877
Sum squared resid	0.069500	Schwarz criterion		-2.817522
Log likelihood	72.61348	F-statistic		8.043270
Durbin-Watson stat	2.458199	Prob(F-statistic)		0.000011

Seri Bağlantı (Otokorelasyon) Testi Sonuçları

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	1.492469	Probability	0.230254
Obs*R-squared	6.999306	Probability	0.135925

Sabit Varyans Testi Sonuçları

White Heteroskedasticity Test:

F-statistic	1.008639	Probability	0.466939
Obs*R-squared	12.37419	Probability	0.416115

EK-14 Tablo 5.5. Model 2**EKK Regresyon Sonuçları**

Dependent Variable: D(LPRIMR)

Method: Least Squares

Date: 10/28/06 Time: 14:59

Sample (adjusted): 1995Q4 2005Q4

Included observations: 41 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.048504	0.033989	-1.427029	0.1633
D(LSGLI)	0.736108	0.280643	2.622936	0.0132
D(LSGLI(-1))	-0.540682	0.273998	-1.973305	0.0571
D(LTUFE)	-1.154341	0.601515	-1.919056	0.0639
D(LTUFE(-1))	2.576794	0.795941	3.237417	0.0028
D(LTUFE(-2))	-1.551895	0.629352	-2.465862	0.0192
D(LKBG)	0.408564	0.265460	1.539080	0.1336
DUM1	0.117370	0.051551	2.276755	0.0296
DUM4	0.127963	0.060487	2.115550	0.0423
R-squared	0.655940	Mean dependent var		0.010400
Adjusted R-squared	0.569925	S.D. dependent var		0.068571
S.E. of regression	0.044969	Akaike info criterion		-3.174509
Sum squared resid	0.064710	Schwarz criterion		-2.798359
Log likelihood	74.07743	F-statistic		7.625872
Durbin-Watson stat	2.454069	Prob(F-statistic)		0.000012

Seri Bağlantı (Otokorelasyon) Testi Sonuçları

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	1.553606	Probability	0.214109
Obs*R-squared	7.446901	Probability	0.114074

Sabit Varyans Testi Sonuçları

White Heteroskedasticity Test:

F-statistic	0.929879	Probability	0.541922
Obs*R-squared	13.67949	Probability	0.473852

EK-15 Tablo 5.6. Model 3**EKK Regresyon Sonuçları**

Dependent Variable: DLPRIMR

Method: Least Squares

Date: 10/28/06 Time: 15:02

Sample (adjusted): 1996Q4 2005Q4

Included observations: 37 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.005888	0.024375	-0.241547	0.8108
DLTUFE	-1.033002	0.527595	-1.957945	0.0599
DLTUFE(-1)	2.754477	1.013426	2.717986	0.0110
DLTUFE(-2)	-2.493264	1.011568	-2.464751	0.0199
DLTUFE(-3)	0.903883	0.527330	1.714075	0.0972
DLSGLI	0.668165	0.215481	3.100813	0.0043
DLSGLI(-1)	-0.444726	0.271788	-1.636296	0.1126
DLSGLI(-2)	0.466861	0.200013	2.334158	0.0267
R-squared	0.655169	Mean dependent var		0.045056
Adjusted R-squared	0.571934	S.D. dependent var		0.072579
S.E. of regression	0.047486	Akaike info criterion		-3.067955
Sum squared resid	0.065393	Schwarz criterion		-2.719648
Log likelihood	64.75716	F-statistic		7.871306
Durbin-Watson stat	1.793659	Prob(F-statistic)		0.000024

Seri Bağlantı (Otokorelasyon) Testi Sonuçları

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	1.303284	Probability	0.295837
Obs*R-squared	6.384176	Probability	0.172236

Sabit Varyans Testi Sonuçları

White Heteroskedasticity Test:

F-statistic	1.917561	Probability	0.083100
Obs*R-squared	20.33533	Probability	0.119919

EK-16 Tablo 5.7. Yapısal Değişiklik Testi Sonuçları – Chow Testi

Chow Forecast Test: Forecast from 2004Q3 to 2005Q4

F-statistic	0.700314	Probability	0.651729
Log likelihood ratio	5.930310	Probability	0.431042

Test Equation:

Dependent Variable: D(LPRIMR)

Method: Least Squares

Date: 06/19/06 Time: 18:05

Sample (adjusted): 1995Q4 2004Q2

Included observations: 35 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.016527	0.026986	-0.612410	0.5454
D(LSGLI)	0.769797	0.296915	2.592647	0.0152
D(LSGLI(-1))	-0.534591	0.289594	-1.846003	0.0759
D(LTUFE)	-1.099418	0.632445	-1.738362	0.0935
D(LTUFE(-1))	2.454971	0.834497	2.941857	0.0066
D(LTUFE(-2))	-1.398054	0.704200	-1.985308	0.0574
DUM1	0.050395	0.021410	2.353844	0.0261
DUM4	0.046608	0.022334	2.086823	0.0465
R-squared	0.663803	Mean dependent var		0.008881
Adjusted R-squared	0.576641	S.D. dependent var		0.072535
S.E. of regression	0.047196	Akaike info criterion		-3.071396
Sum squared resid	0.060141	Schwarz criterion		-2.715888
Log likelihood	61.74943	F-statistic		7.615738
Durbin-Watson stat	2.345805	Prob(F-statistic)		0.000043

EK-17 Tablo 5.8. Yapısal Değişiklik Testi Sonuçları – Kukla Değişkenleri

Dependent Variable: D(LPRIMR)

Method: Least Squares

Date: 06/19/06 Time: 18:48

Sample (adjusted): 1995Q4 2005Q4

Included observations: 41 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.007722	0.026616	-0.290116	0.7739
D(LSGLI)	0.737594	0.300574	2.453949	0.0206
D(LSGLI(-1))	-0.537625	0.294078	-1.828174	0.0782
DUMLSGLI	3.729716	3.979738	0.937176	0.3567
DUMLSGLI1	-2.266180	5.329976	-0.425176	0.6740
D(LTUFE)	-1.100550	0.642255	-1.713571	0.0977
D(LTUFE(-1))	2.513093	0.846346	2.969344	0.0061
D(LTUFE(-2))	-1.554570	0.705643	-2.203054	0.0360
DUMLTUFE	0.476951	4.116060	0.115876	0.9086
DUMLTUFE1	-3.100678	4.061986	-0.763340	0.4516
DUMLTUFE2	1.382108	3.725363	0.370999	0.7134
DUM1	0.044834	0.021347	2.100233	0.0448
DUM4	0.040951	0.022289	1.837219	0.0768
R-squared	0.658023	Mean dependent var		0.010400
Adjusted R-squared	0.511462	S.D. dependent var		0.068571
S.E. of regression	0.047928	Akaike info criterion		-2.985461
Sum squared resid	0.064318	Schwarz criterion		-2.442133
Log likelihood	74.20194	F-statistic		4.489740
Durbin-Watson stat	2.420567	Prob(F-statistic)		0.000514

EK-18 Tablo 5.9. Wald Test

Wald Test:

Equation: EQ03

Test Statistic	Value	df	Probability
F-statistic	0.451175	(5, 28)	0.8088
Chi-square	2.255874	5	0.8127

Null Hypothesis Summary:

Normalized Restriction (= 0)	Value	Std. Err.
C(4)	3.729716	3.979738
C(5)	-2.266180	5.329976
C(9)	0.476951	4.116060
C(10)	-3.100678	4.061986
C(11)	1.382108	3.725363

Restrictions are linear in coefficients.