

Makale Gönderim Tarihi: 13/07/2018 - Makale Kabul Tarihi: 28/12/2018

## TÜRKİYE’DE TRAFİK SİGORTALARININ BRANŞ KARLILIĞINI ETKİLEYEN FAKTÖRLER VE BU FAKTÖRLERİN SİGORTA SEKTÖRÜ KARLILIĞINA ETKİSİ

Abdül'naim TEMUR \*

### Öz

*Türk sigorta sektörünün uzun zamandan beri üretimdeki lokomotifini şüphesiz Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortaları branşındır. Günümüz modern yaşamında insanların kendileri ve üçüncü kişiler için en çok tehlike yaratan iktisadi kıymetleri, karayolunda seyir halindeki araçlarıdır. Bu tehlikenin yaratacağı zararların yıkıcı etkilerinden korunmak için öncelikle risk, sigorta ve sorumluluk kavramlarının izahı icap etmektedir. Bu nedenle, makalemizde 2010-2017 yılları arasında Türkiye’de trafik sigortaları branşında yazılan prim, kazanılmış prim, hasar, hasar/prim oranı incelenmiştir. Bu dönemde oluşan branş zararlarının sektör karlılığına etkisi irdelenmiştir. Sektör karlılığına etkinin sebebi olarak çalışmamızın ilk bölümünde risk ve sigortacılık ile ilgili tanımlar ve genel bilgiler ele alınmış, ikinci bölümde trafik sigortacılığına ait veriler incelenmiştir. Trafik branşının 2010-2017 yılları arasında yıl bazında değişen performans değerleri veri kabul edilerek incelenmiş, sonuç bölümünde ise serbest tarife ve rekabet nedeniyle düşen primlere karşılık, artan yedek parça fiyatlarının hasar dosyası maliyetlerine kolayca yansıtılabilmesi nedeniyle branşın zarar yazmasından olumsuz etkilenen sektör karlılığının artırılması yönünde önerilerde bulunulmuştur.*

**Anahtar Kelimeler:** Zorunlu Trafik Sigortası, Prim, Tarife, Trafik Branşı Karlılığı ve Sigorta Sektör Karlılığı

## FACTORS AFFECTING THE PROFITABILITY OF BRANCHES AND INSURANCE SECTOR PROFITABILITY EFFECT OF THESE FACTORS ON TRAFFIC INSURANCE IN TURKEY

### Abstract

*The Turkish insurance sector has long been a locomotive in production and is undoubtedly the branch of the Motorways Compulsory Financial Accountability (Traffic) Insurance of Motor Vehicles. In today’s modern life, people’s economic assets which are the most dangerous for themselves and third parties are their vehicles on the road. In order to avoid the destructive effects of the damages that this danger will cause, first of all, risk, insurance and responsibility concepts must be explained. Therefore, in our article, between the years 2010-2017 traffic premiums written in the insurance industry in Turkey, earned premiums, claims, claims/premium ratio were examined. The effect of sectoral losses in this period on the profitability of the sector was analyzed. As a result*

\* Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Gelişim Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu, Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü. İstanbul, Türkiye. E-posta: atemur@gelisim.edu.tr.

*of the sector's profitability in the first part of our study, definitions and general information about risk and insurance are discussed and in the second part, traffic insurance data are examined. The performance values of the traffic branch varying from year to the year 2010-2017 were examined by accepting data in the conclusion section, and suggestions were made to increase the profitability of the sector which is negatively affected by the damages of the branch as the spare parts prices can be easily reflected to the cost of the damaged file, in spite of the decreasing prices due to free tariffs and competition.*

**Keywords:** *Compulsory Traffic Insurance, Premium, Tariff, Profitability of Traffic Branch, Profitability of Insurance Sector.*

## **Giriş**

Otomobilin icadından bu yana geçen 130 yılı aşkın süre içerisinde insanoğlu, kullanılan araçların yarattığı tehlikelerden korunmak için başta karayolu ve karayolunda seyir kuralları dâhil olmak üzere birçok yatırım ve yasal düzenlemeler yapmıştır. Tehlikenin zararlarından korunmak veya sebep olunan maddi hasarın uğratacağı yıkıma karşı insanlar her zaman güvence arayışı içinde olmuştur. Bu konuda önemli olan husus, araç kullanan kimselerin kendilerine verecekleri zararların yanı sıra karayolunu birlikte kullandıkları diğer kişilerin mal ve can emniyetlerine ika edecekleri zararların önlenmesi veya tazminidir. Risk unsuru taşıyan kişiler çoğu zaman üzerlerinde tuttıkları rizikoların sebebiyet vereceği zararların tazmini konusunu başkalarıyla paylaşma ihtiyacı içinde olmuşlardır. Kendilerine veya başkalarına ika edecekleri zararın özellikle maddi kısmını başka kişi veya kurumlar ile paylaşmaya başlamışlardır. İşte bu paylaşım ilişkisi günümüzdeki modern sigorta kavramının doğurmuştur.

İstanbul'daki Pera yangınından sonra 1870 yılında sigortacılık faaliyetlerinin başladığı ve 1983 yılında trafik sigortalarının yapılmasının zorunlu hale getirildiği Türkiye'de, sigorta sektörüyle ilgili verilere bakıldığında günümüzde 61 şirket faaliyet göstermekte, sektörün aktif büyüklüğü ise 150 Milyar TL'na yaklaşmaktadır. Türk sigorta sektörünün mali yapısına bakıldığında, yabancı sermaye girişlerinin arttığı görülmektedir. Türk sigorta sektöründe, özellikle Avrupa Birliği (AB) ülkelerine ait yabancı sermayeli şirketlerin payı ve rolü giderek artmaktadır (Özüdoğru, 2017:38). Günümüzde pazar payının yüzde 70'inden fazlasını yabancı sigorta şirketleri oluşturmaktadır. Sektör üretiminin yüzde 75'inden fazlası özel acenteler kanalıyla yapılırken geriye kalan üretim bankalar, kurumsal acenteler ve diğer dağıtım kanalları eliyle olmaktadır. Trafik sigortalarının prim üretiminde özel acentelerin payı yüzde 85'lerin üzerinde seyretmektedir. Üretim paylarına bakıldığında trafik branşı üretimi ortalama yüzde 20'lik pay ile sektörün üretim lideri konumundadır. İncelememiz konu olan zaman dilimi içerisinde üretimdeki sürekli büyümeye rağmen sürekli olarak da zarar veren bir branştır. TL bazında üretimi sürekli artan trafik branşı, sektörün üretimde büyümesine ciddi katkıda bulunmasına rağmen bu zararları nedeniyle de sektörün zarar yazmasına bir o kadar katkıda bulunmaktadır.

## **1. TANIMLAMALAR**

Literatürde pek çok tanımı olmakla birlikte sigortanın temel tanımlarını “Bir riskin belirli bir parasal değer karşılığında bir başkasına transfer edilmesidir.” (Çipil, 2013:23) veya “Sigorta riskten korunmayı sağlayan araçlardan biridir.” (Akyüz&Kaya, 2013:356-371). olarak kabul etmek mümkündür.

Tehlike ile eş anlamlı olarak kabul edilebilecek risk, “zarar verme özelliği olan olayların gerçekleşme olasılığıdır.” diye tanımlanabilir. Etimolojik kökenine bakıldığında, Fransızca “risque” ile İtalyanca “risco” sözcüklerinden diğer dillere geçen risk kavramının temel çıkış noktası, Antik Yunanca’daki “rhiza” sözcüğü olduğu literatürde yaygın bir şekilde kabul edilmektedir (Çipil, 2013:5). Söz gelimi trafikte seyreden bir aracın her zaman kaza yapma olasılığı risktir.

Risk kavramı birçok kaynakta riziko kavramıyla eş anlamda kullanılabilir. Ancak rizikoyu, “Ortaya çıkması muhtemel bir tehlike veya zarar verebilme ihtimali olan olaylar.” biçiminde tanımlamak daha doğru olacaktır. Bir başka ifadeyle riziko, sigorta sözleşmesinde hasar ödenmesine neden olabilecek tehlike veya olaylar şeklinde tanımlanırken; risk, bu tehlikelerin gerçekleşmesi sonucunda beklenen zarardan hangi oranda sapma gerçekleştiğini ifade eder (Kırkbeşoğlu, 2014:6).

Sigorta açısından bir olayın risk olarak nitelendirilebilmesi için en azından şu 3 özelliği taşıması gereklidir:

- Riziko olarak nitelendirilen olayın gerçekleşip gerçekleşmeyeceği şüpheli veya meydana geleceği tarih belirsiz olmalıdır.
- Riziko, kişinin kendisini veya malvarlığını tehdit eden bir olay olmalıdır.
- Riziko, ileride meydana gelecek bir olaya ilişkin olmalıdır (Çeker, 2014:67).

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu 6. kitabı sigorta konuları için ayrılmıştır. 1430. maddede sigorta teminatını satın alan taraf sigorta ettiren olarak ifade edilmiş ve sigorta ettirenin maruz kalabileceği tehlikeleri kurum veya kuruluşlarla paylaşırken, sigortacıya bir miktar ödeme yapmak durumunda olduğu yazılmıştır. Madde 1430’a göre ödenen bu miktar, prim olarak adlandırılmaktadır. Tehlikenin gerçekleşmesi halinde sigorta tazminatını veya bedelini karşılamak üzere sigorta şirketleri sigorta ettirenden bu primi, peşin veya taksitlerle tahsil edebilmektedir.

### **1.1. Trafik Kazalarında Sorumluluk**

Motorlu bir araçla seyir halindeyken trafik kazasına neden olan kişi, karşı aracın bu kazada bir kusuru yoksa kazaya neden olan araç sahibi karşı aracın ve üçüncü kişilerin ölüm, sakatlık ve yaralanma gibi bedensel ve maddi zararlarını karşılamak zorundadır. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 85. maddesinin 1. paragrafında “Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar.” denilmektedir.

Trafığe çıkan her aracın hareket halindeyken çeşitli kazalara karışması can kaybına ve/veya maddi hasara yol açması mümkündür. Ancak araç sürücüsünün veya işleteninin karşı tarafa vereceği zararı karşılayabilecek maddi imkânının olup olmadığı belirsizdir.

Karşı tarafa ika edeceği kayıpların maddi olarak telafisinin mümkün olmadığı durumlarda devlet güvencesi altında olan üçüncü şahısların mağduriyetinin önlenmesi gerekecektir. Araç işletenlerinin sorumluluklarını güvence altına almak için sigorta teminatı satın alacaklardır. Bu sigortanın tarafları arasında olan “Sigorta ettirenler, aktif malvarlıklarını değil; üçüncü kişilere karşı doğabilecek muhtemel tazminat ödeme sorumluluklarını sigorta poliçesi kapsamında sigorta güvencesi altına almayı amaçlarlar” (Kayıhan, 2016:253). Bir trafik kazasında hatalı araç sürücü ve işletenin ödeme aczine düşmesini ve bundan dolayı üçüncü kişilerin mağduriyetini ortadan kaldırmak için 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, trafiğe çıkacak her aracın sorumluluk sigortası yaptırmasını zorunlu kılmıştır. Yapılacak zorunlu trafik sigortası araçların karışıklıkları kazalarda karşı tarafa verdikleri zararı sürücünün kusuru nispetinde ve poliçede belirtilen orana kadar karşılar. Nitekim 2918 sayılı Trafik Kanununun 91. maddesinde; kanunun 85. maddesinin 1. paragrafında yazılı olan sorumlulukların sigortalanması zorunlu kılınmıştır. Kısaca Trafik Sigortası olarak bilinen bu sigorta “Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasıdır.”

Karayolları Trafik Kanununa göre karayollarında seyredecek bütün araçların sigortalı olma zorunluluğu vardır. Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) sigortası olmayan araçların trafiğe çıkması yasaktır. Karayolları ekiplerince yapılan denetimlerde sigortası olmayan araçlar görüldükleri yerlerde görevliler tarafından bağlanır ve trafiğe devam etmeleri engellenir. Bu nedenle araç sahiplerinin, trafik sigortalarını yaptırmak ve süresi bittiğinde yenilemek zorundadırlar.

Trafik sigortası, yalnızca karayolunda seyredilebilen motorlu araçlara tanzim edilebilmektedir. Karayollarında kullanılmayan forklift, paletli iş makineleri, römork/yarı römork veya dorsele trafik poliçesi tanzim edilmemektedir (Kırkbeşoğlu, 2014:587).

Hazine Müsteşarlığı, trafik sigortalarının içerdiği teminatların miktarını belirlemeye yetkili olup, Müsteşarlık, her yıl için bu miktarı bir genelge ile açıklar. Sigorta şirketlerince düzenlenecek poliçelerde bu teminatlara uyulmak zorunludur. Poliçe fiyatları da bu teminatlara göre hesaplanır. Teminat miktarı zarara uğrayan 3. şahısların bu poliçe gereği tahsil edebileceği azami tazminat miktarını ifade eder. Ancak, kazada mağdur olan 3. şahısların zararları trafik poliçesinde belirtilen limitleri aşıyorsa, aşan miktar için kusurlu araç işletenin hukuki sorumluluğu aşan miktar kadar devam eder.

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ya da kısaca Trafik Sigortası, Karayolları Trafik Kanunu'nun ilgili hükümleri gereğince araçlar için yapılması zorunlu olan bir sorumluluk sigortası poliçe türüdür. Karayolları Kanununa tabi olan her motorlu araç için düzenlenmesi zorunludur. Oluşabilecek kaza olaylarına karşı, zarar verenin kusur oranı uyarınca karşı tarafa verilebilecek maddi (malına) veya bedeni (canına) zararları teminat limitleri dâhilinde karşılar.

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, hem zorunlu olması hem de Türkiye'deki motorlu araçların sayısının da çok fazla olması nedeniyle en yaygın sigorta türlerinden biridir (Kırkbeşoğlu, 2014:536).

## **2. DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE KARAYOLU TRAFİK SİGORTACILIĞININ TARİHÇESİ**

1886 yılında Alman Gottlieb Daimler ve Karl Benz tarafından aynı dönemde ayrı ayrı dört zamanlı benzinli motorun icat edilmesi ve bu motorun 1887 yılında benzinle

çalışan ilk araca Daimler tarafından uygulanmasıyla birlikte bugünkü halini alan otomobil, karayolunda motorlu araç olarak yerini almaya başlamıştır. Otomobilin yaygın olarak kullanımı 1919 yılından sonra I. Dünya Savaşı’nın yaralarını sarmaya çalışan, yıkıntılar arasında tekrar imar edilen batılı şehirlerde başlamış, bu araçların yollarda o güne kadar alışılmamış hızda ve kurallardan uzak hareket etmeleri büyük bir tehlike yaratmaya başlamıştır. Bu nedenle kamu otoriteleri karayollarındaki seyir kurallarını ve seyreden araçların karıştığı kazalardaki kusurlu sürücülerin sorumluluklarını ve hasarın tazmini konusunu çeşitli kurallar koyarak düzenlemeye başlamıştır. İlk olarak 20 Mart 1918 tarihinde Danimarka’da uygulamaya konulan motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortası, I. Dünya Savaşı’nın ardından diğer ülkelerde yayılmaya başladı. 1920’li yıllara gelindiğinde Danimarka’daki uygulamayı diğer İskandinav ülkeleri takip etti. Aynı yıllarda, Avrupa’ya çok uzak ülkelerde de benzer uygulamalar görülmeye başlandı. Nitekim 1927 yılına gelindiğinde Yeni Zelanda’da ve ABD eyaletlerinden Massachusetts’te motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortası uygulaması zorunlu kılındı (Insurance Information Institute, 2018).

1930 yılında, Birleşik Krallık’ta Zorunlu Karayolu Trafik Yasası ile zorunlu araba sigortası planı tanıtıldı. Bu plan ile araç sahiplerinin ve sürücülerinin araçlarının bir kamu yolunda kullanılmasında üçüncü şahıslara zarar veya ölümle ilgili sorumlulukları için sigortalanması gerektiğini garanti etti. Almanya ise 1939 yılında “Motorlu Taşıt Sahipleri İçin Zorunlu Sigortanın Uygulanması Hakkında Kanun” olarak adlandırılan benzer yasayı yürürlüğe koydu.

Türkiye’de sigortacılığın yaygınlaşması 1870 yılında gerçekleşen Beyoğlu (Pera) yangını ile olmuştur. Bu yangın ile beraber yabancı sigorta şirketleri İstanbul’da şubeler açarak faaliyet göstermeye başlamıştır. 5 Haziran 1870’de başlayan yangın, Beyoğlu Belediyesi Altıncı Daire’sinin raporuna göre, 65 cadde ve 163 mahallede etkili olmuş ve toplam 8.000 civarında bina bu yangın neticesinde yok olmuştur. Yangın sonrasında oluşan büyük kayıplar nedeniyle şehirde yaşayanlar ile idarecilerin bu kayıpların oluşturduğu hasarları azaltmak amacıyla sigorta yaptırma istekleri artmıştır. Böylelikle 1870 yılında Alman Mannheim, 1872’de İngiliz Northern ve North British, 1878’de Fransız La Fonciere ve Alman Nord Deustche şirketleri İstanbul’da sigortacılığa başlamıştır. (Baskıcı, 2002:6). Trafik sigortaları ise daha sonra gündeme gelmiştir.

Türkiye’de ilk defa 1930 yılında yürürlüğe giren (mülga) 1580 sayılı Belediyeler Kanunu’yla trafik düzenine ilişkin bazı hükümler getirilmesine rağmen, bu hükümler çok yetersiz kalmıştır. Daha sonra 1932 tarihli İsviçre Karayolları Trafik Kanunu’ndan yararlanılarak 21.5.1953 tarihli 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu kabul edilmiş; 5.1.1961 tarihli 232 sayılı kanunla bazı maddelerinde değişiklikler yapılmıştır. Bu kanun değişikliklere rağmen ihtiyaçlara cevap verememiştir. Trafik kazalarının önlenememesi karşısında, karayollarında can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemek amacıyla (1958 tarihli İsviçre Karayolları Trafik Kanunu’nun çok küçük farklarla hemen hemen aynı hükümleri alınarak) yeni bir kanun taslağı hazırlanmıştır. Taslak 13.10.1983 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde kabul edilmiş ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu olarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanunda da zaman içerisinde bazı değişiklikler yapılmıştır (Petek, 2014:3287). 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’ndaki düzenlemelerle Türkiye’de Trafik Sigortası zorunlu hale gelmiştir. Kanun

koyucu tarafından yapılan yasal düzenlemeler ve önlemlerle trafik kazaları sonucunda yaşanacak mağduriyetlerin önlenmesi amaçlanmıştır (Baykal&Bülbül, 2016:18).

### **3. KARAYOLLARI MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK (TRAFİK) SİGORTALARINI ETKİLEYEN DÜZENLEME VE UYGULAMALAR**

Bu bölümde Trafik Sigortaları ile ilgili olarak verilen ve her biri yasal dayanağa bağlı olan uygulamalar, trafik sigortalarının yapılmasını düzenlerken fiyatlamalara ve bundan dolayı branş karlılığına etki eden unsurlardır.

#### **3.1. Genel Şartlar**

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu gereği uygulanacak olan sigorta branşlarının genel şartlarını düzenlemekle yetkilendirilen Hazine Müsteşarlığı, 13.10.1983 tarihli 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre yaptırılması zorunlu olan Karayolu Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ile ilgili genel şartları ve buna ilişkin usul ve esasları düzenlemiştir.

Bu genelge ile araç işleteni aracın işletilmesinden doğabilecek zararlardan sorumlu tutulmuş ve sigorta yaptırma zorunluluğu kendisine verilmiştir. 2918 Sayılı Kanuna göre karayolu kavramı ile sayılan alanlar ve genel trafiğe açık yerler ile trafik bağlantısı olan yerler tarif edilmiştir. Bu durumda trafik sigortasının geçerli olabilmesi için trafik kazasının karayolunda, trafiğe açık yerlerde veya karayolu ile trafik bağlantısı olan dinlenme yerleri ile benzinlikler de karayolunun içinde kabul edilmiştir. Trafik poliçesinin sunduğu teminatlar yalnızca hareket halindeki araçlar için geçerlidir. Şöyle ki; motorlu aracın mekanik aksamının çalışıyor olması veya aracın kendiliğinden hareket haline geçmesi sonucunda oluşan kazalar bu genel şartların hükümleri ile değerlendirilir. Başka bir ifadeyle seyir halinde olmayan, sabit duran bir aracın trafik kazası ile birlikte anılması mümkün olmayacaktır.

#### **3.2. Yeşil Kart**

Türkiye’de yapılan bir trafik sigortası sadece Türkiye sınırları içerisinde geçerlidir. Türkiye plakalı araçların yurtdışındaki trafik poliçelerinin yerini tutacak ayrı bir sigorta yaptırımları gerekir. Yaptırılacak bu sigortaya “Yeşil Kart Sigortası” denilmektedir. Aynı şekilde yabancı plakalı araçların Türkiye’de geçerli olacak trafik sigortaları sınır kapılarında yaptırabilecekleri veya geldikleri ülkede yaptırdıkları Yeşil Kart (Green Card) Sigortalar ile geçerli olacaktır. Yeşil Kart (Green Card) Sigortası çoğu Avrupa’da bulunan Türkiye’nin de içinde bulunduğu 50’ye yakın ülkede geçerli ve o ülkelere girerken sınırda yeniden zorunlu trafik sigortası yaptırmak yükümlülüğünü ortadan kaldıran bir sistemdir. Uluslararası motorlu taşıt sigorta belgesi anlamına gelen yeşil kart sertifikası, ülkemizde Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu adına sigorta şirketleri tarafından düzenlenmektedir. Yurtdışında yeşil kart sigortasını yaptırmamış olan yabancı araç sürücüleri Türkiye’ye girişlerinde, gümrükte ayrıca özel trafik sigortası yaptırmak zorundadırlar.

Yeşil Kart Sigortaları da, zorunlu trafik sigortalarında olduğu gibi bir kaza yaşanması halinde verilecek ölüm, tedavi ve kaza başına ödenecek maddi zararları teminat altına almaktadır.

### **3.3. Güvence Hesabı**

Sigorta şirketleri tarafından teminat altına alınan riskler arasında üçüncü kişilerin maruz kaldığı zararların tazmini için yaptırılması zorunlu olan sigortaların yaptırılmaması veya sigortasız araçların tespit edilememesi durumunda, ika edilen zararın tazmin edilmesi maksadıyla 14 Haziran 2007 tarih, 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu’nun 14’üncü maddesiyle Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri bünyesinde Güvence Hesabı kurulmuştur.

Güvence Hesabı, kapsamında bulunan zorunlu sigortaların sağladığı teminatlara ilişkin bedeni olarak (sakatlık ve ölüm) zarar görenlere kaza sonrasında sakat kalma halinde sakatlık tazminatı, ölüm halinde ise ölenin desteğinden yoksun kalanlara destekten yoksun kalma tazminatı ödemektedir (Güvence Hesabı, 2018).

Sigortalının (kazaya neden olan aracın) tespit edilememesi durumunda Güvence Hesabı, zarar görenlerin yalnızca bedensel zararlarından (ölüm ve yaralanma) sorumlu olmakta, eşyaya ilişkin zararlardan ise sorumlu tutulmamaktadır (5684 sayılı SK m.14 f.2/a ve G.H.Yön. m.9 f.1/a).

Birden çok motorlu aracın katıldığı trafik kazalarında, motorlu araçlardan (sigortalılardan) sadece birisinin tespit edilememesi halinde dahi zarar görenin zararına karşı müştereken ve müteselsilen sorumluluk gereğince Güvence Hesabının da sorumluluğu doğar.

Araca bağlı olarak çekilmekte olan römork veya yarı römorkların (hafif römorklar dâhil) veya çekilen bir aracın sebebiyet vereceği zararlar çekicinin sigortası kapsamındadır. Ancak, insan taşımada kullanılan römorklar bunlar için poliçede özel şartları belirtilecek ek bir sorumluluk sigortası sağlanmış olması kaydıyla teminata dâhil olur.

Meydana gelen bir kazada zararın önlenmesi veya azaltılması amacıyla, sigorta ettirenin yapacağı makul ve zorunlu masraflar teminat limitleri dâhilinde sigortacı tarafından karşılanır. Bu sigorta, sigortalının haksız taleplere karşı savunmasını genel şartların B.2.4. maddesi hükmü çerçevesinde temin eder.

### **3.4. TRAMER ve Sigorta Bilgi Merkezi**

2000 ve 2001 yıllarında yaşanan ekonomik krizlerden önemli ölçüde etkilenen sigorta sektöründe trafik sigortası aksaklıklarının giderilmesine yönelik alınmış bir tedbir olarak gösterilen (Uğur&Akdemir, 2011:26) TRAMER; 25318 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Trafik Sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliği ile sigorta şirketlerinin bilgilerinin tek bir merkezde toplanması, poliçe bilgileri ve bunların hasar ve ödeme kayıtları oluşturmak amacıyla Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER) olarak 16.12.2003 tarihinde yönetmelik doğrultusunda uygulamaya geçmiştir.

9 Ağustos 2008 tarihinde 26962 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan yönetmelikle adı Sigorta Bilgi Merkezi olarak kabul edilmiş, 03.11.2011 tarih ve 28131 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan yönetmelik değişikliği ile unvanı bir kez daha değişerek Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi olmuştur. TRAMER, araçlarla ilgili bilgilerin bulunduğu, bilgilerin tek bir yerden yönetildiği bir sistemdir. TRAMER ’den amaçlanan diğer bir fayda ise araçların daha önceden kaza yapıp yapmadığı, kaza yaptı ise kaza tespit tutanağı

doğrultusunda kusur oranlarını sorgulamak, araçların hasar durumunu öğrenmek, trafik sigortası poliçe sorgulaması ve kasko poliçe sorgulamasına kadar birçok bilgiyi de sağlamaktadır.

TRAMER, ayrıca Hayat Sigortası Bilgi Merkezi, Sağlık Sigortası Bilgi Merkezi ve Sigorta Hasar Takip Merkezi gibi alt birimlerden oluşmaktadır (Zehra, 2015:133).

TRAMER uygulamasında, aşağıdaki sigortalar ile ilgili bilgi almak mümkündür:

- Zorunlu Trafik Sigortası,
- Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası,
- Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası,
- Yeşil Kart Sigortası,
- Motorlu Kara Araçları Kasko Sigortası.

### 3.4.1. TRAMER 'in görevleri

- a) Tüm sigorta şirketlerinin trafik sigortası poliçe kayıtlarının tutulduğu ilişkisel bir veri tabanı oluşturmak ve verileri en çok bir günlük gecikme ile sürekli güncellemek,
- b) Tüm sigorta şirketlerinin trafik sigortasına ilişkin hasar verilerini almak ve bu kayıtları sigorta kayıtları ile ilişkilendirmek,
- c) Merkezi olarak: "Hasar Durum Belgesi" düzenlemek,
- d) Sigorta verilerini, sigortalılık oranlarını ve hasar verilerini hazırlanacak formatta yönetim raporlarına/bilgi raporlarına dönüştürmek ve kamuoyunun bilgisine sunmak,
- e) Yetkili kullanıcıların konuyla ilgili tüm bilgi ihtiyacını karşılamaktır.

## 4. TRAFİK SİGORTALARI İLE İLGİLİ İSTATİSTİKLER

### 4.1. Kaza Sayıları

**Tablo 1:** Türkiye'de 2010-2017 yılları arası kaza istatistikleri

YILLAR	TOPLAM KAZA SAYISI	ÖLÜ SAYISI	YARALI SAYISI
2010	1.106.201	4.045	211.496
2011	1.228.928	3.835	238.074
2012	1.296.634	3.750	268.079
2013	1.207.354	3.685	274.829
2014	1.199.010	3.524	285.059
2015	1.313.359	7.530	304.421
2016	1.182.491	7.300	303.812
2017	1.202.716	7.427	300.383

*Kaynak: TÜİK yıllık raporlarından derlenmiştir.*



Tablo 1’de görüldüğü üzere Türkiye’de 2010 yılında 15.095.603 olan motorlu taşıt sayısı, 2017 yılında 21.211.701 sayısına ulaşmıştır. Aynı dönemlerde, Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre 2010 yılında yaşanan 1.106.201 trafik kazasında 4.045 kişi yaşamını yitirmiştir. 2015 yılında trafik kazalarında yaşamını yitiren kişi sayısının 7.530 kişiye çıkmasının sebebi 2015’e kadar olay yeri/acil servis ölümlerinin istatistiği tutulurken, 2015 yılından itibaren kaza sonrasında 1 yıllık süre içerisinde ölenlerin istatistiğinin de tutulmasından kaynaklanmaktadır. 2016 yılında tescilli motorlu kara araç sayısı 21.090.424’e ulaşmış ve 1.182.491 kaza yaşanmıştır. Bu kazalarda 7.300 kişi yaşamını yitirmiştir. 2017 yılında yaşanan trafik kazaları geçen yıla oranla yüzde 1,7 artarak 1.202.716’ya yükselmiştir. Yaşanan bu trafik kazalarında 7.427 kişi yaşamını yitirirken 300.383 kişi yaralanmıştır (TÜİK, Trafik Kaza İstatistikleri, 2018). Yaşanan trafik kazalarına neden olan kusurlara bakıldığında kusurların yüzde 89,9’unun sürücü, yüzde 8,5’inin yaya, yüzde 0,7’sinin yol, yüzde 0,5’inin taşıt ve yüzde 0,4’ünün yolcu kaynaklı olduğu görülmüştür (TÜİK, Trafik Kaza İstatistikleri, 2018).

Yaşanan trafik kazalarındaki artış ölüm sayılarını arttırırken, maddi kayıplardaki artış maliyet artışı olarak trafik sigortası fiyatlarının da yükselmesine neden olmuştur.

## 4.2. 2010-2017 Yılları Arasındaki Trafik Sigortası Verileri

**Tablo 2:** 2010-2017 yılları arası Trafik Sigortası İstatistikleri

Yıllar	Tarife	Motorlu Araç Sayısı	Police Sayısı	Sigortalılık Oranı (%)	Kazanılmış Prim*	Gerçekleşen Hasar**	H/P Oranı (%)***	Teknik Karlılık
2010	Kontrollü	15.095.603	12.740.083	77,01	2.142.612.368	-2.255.417.643	105	-25,45
2011		16.089.528	13.917.580	76	2.393.971.682	-2.199.889.289	92	-17,09
<b>SİGORTA PRİMLERİNİN %10 ORANINDAKİ KISMININ SGK'YA DEVRİ</b>								
2012	Kontrollü	17.033.413	14.875.057	75,72	2.754.463.846	-3.185.393.773	115,64	-35,7
2013		17.939.447	13.797.937	76,76	4.029.298.316	-3.857.847.994	95,74	-13,18
<b>SİGORTA ŞİRKETLERİ SERBESTÇE PRİMLERİNİ BELİRLEYEBİLECEKLER</b>								
2014****	Serbest*****	18.828.721	15.710.492	76,32	4.502.011.539	-4.564.113.162	101,38	-17,63
2015		19.994.472	16.130.126	78,14	4.493.113.449	-6.186.990.340	137,7	-35,01
2016	Serbest*****	21.090.424	19.313.491*	80,94	9.435.929.493	-8.491.478.770	89,99	0,15
2017		22.218.945	20.854.331*	xxx	11.172.640.344	-10.406.583.896	93,14	-4,29

**Kaynak:** Motorlu araç sayısı TÜİK, diğer bilgiler TSB verilerinden derlenmiştir.

### 4.2.1. 2010 Yılı

Türkiye’de trafiğe kayıtlı araç sayısı ve trafik sigortası poliçe sayısı 2010 yılında sırasıyla, trafiğe kayıtlı araç sayısı 15 milyon ve yaptırılan poliçe sayısı ise 12.740.083

\* (Yazılan Prim+Devreden Kazanılmamış Prim Karşılığı)- Kazanılmamış Prim Karşılığı.

\*\* (Ödenen Tazminat+Muallak Hasar Karşılığı)- Devreden Muallak Hasar Karşılığı.

\*\*\* Gerçekleşmiş Hasar / Kazanılmamış Prim.

\*\*\*\* 2014 – 2018 yılları teminat limitleri 27 Kasım 2013 tarihli 28834 sayılı Resmi Gazete ‘de yayımlanmıştır.

\*\*\*\*\* Serbest tarife ile sigorta şirketleri diledikleri primi belirleyebilmektedirler. (RG- 19.06.2013 – 28682)

\*\*\*\*\* Belirtilen dönemde Trafik Sigortalarındaki genel prim artışları sebebiyle Hazine Müsteşarlığı tarafından tarife bildirim, fiyatların internetten ilanı, sigorta şirketlerinin poliçe tanziminden imtina edilmesini önleyici bir takım uygulamalar getirilmiştir.

olarak kayıtlara geçmiştir. 2010 yılında sigorta şirketlerinin elde ettikleri toplam prim miktarı 2 milyar TL'lik bir tutara ulaşmıştır. Fakat sigorta şirketlerinin sağladıkları prim miktarından daha fazla olan hasar ödemeleri sebebiyle hasar/prim oranı yüzde 105 oranında gerçekleşmiş ve sigorta şirketlerinin zorunlu trafik sigortası branşındaki teknik karlılığını yüzde -25,45'lik bir seviyeye getirmiştir.

#### **4.2.2. 2011 Yılı**

2011 yılında sırasıyla trafiğe kayıtlı araç sayısı 16 milyon ve yaptırılan poliçe sayısı ise 13.917.580 olarak kayıtlara geçmiştir. Bu yılda sigorta şirketlerinin elde ettikleri toplam prim miktarı 2.393.971.682 TL'dir. Sigorta şirketlerinin bir önceki yıla göre hasar/prim oranı düşmüştür. Bu düşüşün sebebi, 2011 yılında sağlanan kazanılmış prim miktarının, sigorta şirketlerinin ödemiş olduğu gerçekleşen hasardan yüksek oluşu gösterilebilir. H/P oranı yüzde 92 olmasına rağmen teknik karlılık yüzde -17.09 olarak gerçekleşmiştir.

#### **4.2.3. 2012 Yılı**

Türkiye'de trafiğe kayıtlı araç sayısı ve trafik sigortası poliçe sayısı 2012 yılında bir önceki döneme göre artış göstermiştir. Sırasıyla trafiğe kayıtlı araç sayısı 17 milyon ve yaptırılan poliçe sayısı ise 14.875.057 olarak kayıtlara geçmiştir. 2012 yılında sigorta şirketlerinin elde ettikleri toplam prim miktarı 2.754.463.846 TL'lik bir tutara ulaşmıştır. Sigorta şirketlerinin bir önceki yıla göre hasar/prim oranı artmıştır. Bu yükselişin sebebi, 2012 yılında sağlanan kazanılmış prim miktarının, sigorta şirketlerinin ödemiş olduğu gerçekleşen hasardan düşük oluşu gösterilebilir. H/P oranı yüzde 115,64 olurken, teknik karlılık yüzde -35,70 olarak gerçekleşmiştir.

#### **4.2.4. 2013 Yılı**

Türkiye'de 2013 yılında trafiğe kayıtlı araç sayısı artış gösterirken trafik sigortası poliçe sayısı ise bir önceki döneme göre azalmıştır. Sırasıyla trafiğe kayıtlı araç sayısı 17.939.447 ve yaptırılan poliçe sayısı ise 13.797.937 olarak kayıtlara geçmiştir. 2013 yılında sigorta şirketlerinin elde ettikleri toplam prim miktarı 4.029.298.316TL'lik bir tutara ulaşmıştır. Sigorta şirketlerinin bir önceki yıla göre hasar/prim oranı düşmüştür. Bu düşüşün sebebi, 2013 yılında sağlanan kazanılmış prim miktarının, sigorta şirketlerinin ödemiş olduğu gerçekleşen hasarlardan yüksek oluşu olarak gösterilebilir. H/P oranı yüzde 95,74 olmuş ve zorunlu trafik sigortasında beher poliçe için yazılan primin yüzde 10'unun SGK'ya devredilmesi buna karşılık tedavi giderlerinin Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından karşılanması uygulamasının başlaması nedeniyle teknik karlılıktaki zarar azalarak yüzde -13,18 olarak gerçekleşmiştir.

#### **4.2.5. 2014 Yılı**

Türkiye'de trafiğe kayıtlı araç sayısı ve trafik sigortası poliçe sayısı 2014 yılında bir önceki döneme göre artış göstermiştir. Sırasıyla trafiğe kayıtlı araç sayısı 18.828.721 ve yaptırılan poliçe sayısı ise 15.710.492 olarak kayıtlara geçmiştir. 2014 yılında sigorta şirketlerinin elde ettikleri toplam prim miktarı 4.502.011.539 TL'lik bir tutara ulaşmıştır. Sigorta şirketlerinin bir önceki yıla göre hasar/prim oranı artmıştır. Bu yükselişin sebebi,

2014 yılında sağlanan kazanılmış prim miktarının, sigorta şirketlerinin ödemiş olduğu gerçekleşen hasarlardan düşük olması olarak gösterilebilir. H/P oranı yüzde 101,38 olurken teknik karlılık serbest tarifeye geçiş nedeniyle branş zararı artarak yüzde -17,63 olarak gerçekleşmiştir.

#### **4.2.6. 2015 Yılı**

Türkiye’de trafiğe kayıtlı araç sayısı ve trafik sigortası poliçe sayısı 2015 yılında bir önceki döneme göre artış göstermiştir. Sırasıyla trafiğe kayıtlı araç sayısı 19.994.472 ve yaptırılan poliçe sayısı ise 16.130.126 olarak kayıtlara geçmiştir. 2015 yılında sigorta şirketlerinin elde ettikleri toplam prim miktarı 4.493.113.449 TL’lik bir tutara ulaşmıştır. Sigorta şirketlerinin bir önceki yıla göre hasar/prim oranı artmıştır. Bu yükselişin sebebi, 2014 yılında sağlanan kazanılmış prim miktarının, sigorta şirketlerinin ödemiş olduğu gerçekleşen hasarlardan düşük oluşu olarak gösterilebilir. H/P oranı yüzde 137,70 olurken teknik karlılık serbest tarifenin yıkıcı etkileri nedeniyle branş zararı artarak yüzde -35,01 olarak gerçekleşmiştir.

#### **4.2.7. 2016 – 2017 Yılları**

Türkiye’de 2016 yılında trafiğe kayıtlı araç sayısı ve trafik sigortası poliçe sayısı sırasıyla 21.090.424 ve 19.313.491’dir. 2016 yılında sigorta şirketlerinin elde ettikleri toplam prim miktarı 2015 yılına oranla iki kat artış göstererek 9.435.929.493’e yükselmiştir. Bu artışın nedeni Hazine Müsteşarlığı tarafından 2016 yılında uygulamaya konulan fiyat tarifeleri olarak gösterilebilir. Böylece, sigorta şirketleri artan zorunlu trafik sigortası primleri sayesinde, bir önceki yıla oranla bu branş üzerinden elde ettikleri prim miktarı iki katına ulaşmıştır. Hasar/Prim oranı 2016 yılında yüzde 90 seviyelerinde gerçekleşmiştir. 2017 yılında trafiğe kayıtlı araç sayısı 22.218.945 ve yaptırılan poliçe sayısı ise 20.854.331’dir. Kazanılmış prim tutarı 11.172.640.344 TL olarak gerçekleşmiştir. Ancak ödenen tazminatın bir önceki yıla göre artış göstermesi sigorta şirketlerinin karlılığını azaltıcı bir etken olmuştur. Hasar/Prim oranı 2017 yılında yüzde 93 seviyesinde gerçekleşmiştir.

### **5. YASAL DÜZENLEMELER VE DEĞİŞİKLİKLERİN TRAFİK SİGORTALARI FİYATLARINA ETKİSİ**

2007 yılına kadar Hazine Müsteşarlığı’nın bağlı olduğu bakanlık tarafından belirlenen (temel tarife) sigorta primleri, 2007 yılından itibaren temel tarifenin sigorta şirketleri tarafından belirlenmesi azami ve asgari artış oranlarının kamu tarafından belirlenmesi suretiyle yönetilmeye başlanmış, tam serbestlik ise 2014 yılında yaşanmıştır. 2015 yılının ikinci yarısında yaşanan prim artışları sonucu kamu otoritesi tarafından 2016 yılından itibaren tarife bildirim, fiyatların internetten ilanı gibi sigorta şirketlerinin poliçe tanziminden imtina edilmesini önleyici bir takım uygulamalar getirilmiştir. 2014 yılı öncesinde kontrollü serbest tarife, 2014 yılında ise tam serbest tarife uygulaması, teminat ve hasar seviyesi artmasına rağmen prim seviyesini baskılayarak sabit tutmuştur. 2015 yılı ikinci yarısında yüzde 8 pazar payına sahip bir sigorta şirketinin iflas ederek fona devredilmesi ve büyük pazar payına sahip bir kaç şirketin anılan dönemde fiyat artırarak pazar payını düşürmesi sebebiyle fiyatlar, 2015 yılının ikinci yarısından itibaren serbest tarifenin de etkisiyle artışa geçmiştir.

### 5.1. Kaza Tespit Tutanağı

Hazine Müsteşarlığı 28.12.2007 tarihinde yalnızca maddi hasarla sonuçlanan trafik kazalarında kazaya karışan tarafların, kendi aralarında tutacakları bir tutanakla kaza tespiti yapmalarına imkân veren bir genelge yayınlamıştır.

Bu genelgeyle 1 Nisan 2008 tarihinden itibaren maddi hasarlı kazalarda artık kolluk kuvvetlerine gerek kalmadan taraflar, kendi aralarında kaza tespit tutanağı tutmaya başlamışlardır. Bu uygulamaya geçilmesiyle birlikte trafik kazalarının büyük bir bölümünde kolluk kuvvetlerinin çağrılmasına gerek duyulmadan tarafların kendi aralarında tutacakları tutanakla doğrudan sigorta şirketlerine tazminat için başvurma hakkı verilmiş olup, kolluk kuvvetlerinin devreden çıkartılması sebebiyle sigorta suiistimallerini de artırmıştır.

Kaza tespit tutanağının geçersiz sayıldığı ve kolluk güçlerinden rapor alınmasını gerektiren durumlar:

- Sürücü belgesi olmadan motorlu araç kullanımı var ise,
- Sürücünün yaşı, motorlu araç kullanmak için yeterli değilse,
- Kazaya karışmış olan araçlar kamu kurumlarına ait ise,
- Sürücü alkollüyse,
- Kamu kurumuna ait olan eşyalar zarar gördüyse,
- Araçlardan birinin veya bir kaçının Yeşil Kart ve/veya Trafik Sigortası yoksa,
- Sürücünün akıl sağlığında bir problem varsa.

**Tablo 3:** 2008 – 2018 Yılları Arası Kaza Tespit Tutanağı Adetleri

YILLAR	Kaza Tespit Tutanağı Adetleri
2008	491.028
2009	753.818
2010	816.554
2011	938.795
2012	963.110
2013	858.712
2014	841.437
2015	904.254
2016	799.543
2017	819.050
2018	361.702

**Kaynak:** SBM. <https://sbm.org.tr/tr/Sayfalar/maddi-hasarli-kaza-ktt-raporu.aspx>  
Erişim Tarihi: 22.06.2018.

## 5.2. Trafik Polisi Primlerinde SGK Kesintisi

25.02.2011 tarih ve 27857 (Mükerrer) sayılı Resmi Gazete ’de yayımlanan 6111 sayılı kanunun 36 ve 56. maddeleri ile 5510 sayılı kanun ve 2918 sayılı bazı kanunda yapılan düzenleme ve değişiklikler ile 27.8.2011 tarihli ve 28038 sayılı Resmî Gazete ’de “Trafik Kazaları Nedeniyle İlgililere Sunulan Sağlık Hizmet Bedellerinin Tahsiline İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” yayımlanmıştır. Buna göre trafik kazaları sebebiyle üniversitelere bağlı hastaneler ve diğer bütün resmî ve özel sağlık kurum ve kuruluşlarının sundukları sağlık hizmet bedelleri, kazazedenin sosyal güvencesi olup olmadığına bakılmaksızın Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından karşılanacaktır. Söz konusu yönetmelik gereği, zorunlu trafik sigortası poliçesi düzenleme yetkisi bulunan sigorta şirketlerinin, zorunlu trafik sigortasında beher poliçe için yazılan primin yüzde 10’u kuruma devredilmektedir. Tedavi giderlerinin hasar içindeki payı yüzde 4 - 6 arasında seyrederken ve 2010 yılında toplam hasarlar içindeki payı yüzde 9 oranına kadar yükselmişken 2011 yılındaki yeni uygulama ile birlikte bu oran yüzde 1’lere kadar gerilemiştir.

## 5.3. Tam Kusurlu Şoförün Yakınlarının Tazminat Talepleri

Trafik Sigortası’nda, sürücünün kusuru sonucu 3. şahıslara gelebilecek zararları karşılaması sebebiyle, tam kusurlu sürücünün ölümü halinde ailesinin destekten yoksun kalma talepleri teminat harici olarak değerlendirilmekte ve tazminat talepleri reddedilmekte idi. Ancak Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 11.07.2008 tarihli 2007/925 esaslı 2008/9359 sayılı kararı sonrası, (her ne kadar bu karar 17. Hukuk Dairesinin 20.01.2009 tarihli 2009/96 sayılı kararı ile düzeltilmiş ve aksi bir karar verilmiş ise de nihai olarak Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 2011 yılında 2011/17-787 esas ve 2012/92 karar ile verdiği “*davalı sigorta şirketi, işletenin üçüncü kişilere verdiği zararları teminat altına aldığına ve olayda işleten tam kusurlu, destekten yoksun kalan davacılar da zarar gören üçüncü kişi konumunda bulunduğuna göre, davalı sigorta şirketinin zararın tamamından sorumlu olduğu ve davacıların davalı sigorta şirketinden destekten yoksun kalma tazminatı isteyebilecekleri, oyçokluğu ile kabul edilmiştir.*” kararı sonrası) anılan tarihe kadar sigorta şirketleri tarafından tazminat kapsamı dışında olan bu tür hasarlar için de tazminat talepleri geriye dönük olarak (özel hukuk büroları aracılığı ile son 10 yılda gerçekleşen neredeyse tüm hasarlar için) sigorta şirketlerine başvuru yapılmaya başlanmıştır. Branş karlılığı bu dönemde ciddi anlamda olumsuz etkilenmiştir.

6704 sayılı torba yasa ile 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun, Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası’na ilişkin bazı maddelerinde değişiklik yapılarak kusurlu sürücünün yakınlarına yapılan tazminat ödemelerinin teminat kapsamı dışında bırakılması yönündeki değişikliklerle beraber 14.04.2016 tarihinden itibaren kusurlu sürücülerin yakınlarının destekten yoksun kalma tazminatından yararlanmalarının önüne geçilmiştir.

## 5.4. Değer Kaybı

Kaza sonrası kusursuz olan tarafın aracında meydana gelen değer kaybını karşı taraftan talep etmesi ve bu tür hasarların mahkemeler tarafından trafik sigortalarından karşılanmasına hükmedilmesi sonucu, Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü’nce 23.09.2010 tarihinde yayımlanan sektör duyurusu ile araç değer kaybı

tespitinin kara araçları branşında ruhsat sahibi sigorta eksperlerince yapılabileceği belirtilmiş ve ayrıca 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren genel şartlarda da bu teminat yerini almıştır. Buna ilişkin oluşan sigorta danışmanlık firmaları da bu tür hasarların sayısını artırmıştır.

### 5.5. Tarife Sistemi

Yapılması zorunlu olan trafik sigortalarında sistemin oturması ve prim üretiminin artarak devam edebilmesi, fiyatların sigortalılar için ödenebilir ve sigorta şirketleri için teminatları karşılayacak seviyede olması önem arz etmektedir.

Son yıllarda trafik sigortası primlerinin belirlenmesi ile ilgili mevzuattaki sürekli değişimler, fiyatlandırma hususunda ciddi kargaşa yaratmıştır. Primlerin belirlenmesi sırasında tüm taraflar (sigorta şirketleri, gerçek kişiler ve devlet) bir çıkmaza girmekte ve trafik sigortasında prim belirlemede güçlük çekilir olmuştur. 2015 ve 2017 yıllarında tarifelerle ilgili yapılan değişiklikler fiyatlama konusunda ciddi değişiklikler getirmiştir.

#### 5.5.1. 2015 Yılı, Azami Fiyat Uygulaması

Hazine Müsteşarlığı 27.10.2015 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere trafik sigortası poliçe düzenleme ruhsatı bulunan sigorta şirketlerine aşağıdaki tabloda verilen araç türlerine göre uygulayacakları azami prim miktarını belirlemiştir. Buna göre 27.10.2015 tarihinden itibaren uygulanacak azami fiyatlar aşağıdaki gibi olmuştur.

**Tablo 4:** 27.10.2015 Tarihinden İtibaren Uygulanacak Fiyat Tarifesi

Araç türleri	Azami Brüt Prim (TL)
Kamyon	6.000
Kamyonet	2.000
Minibüs	3.300
Otobüs (sürücü dahil 18-30 koltuk)	5.700
Otobüs (sürücü dahil 31 ve üstü koltuk)	17.700
Taksi	5.400

**Kaynak:** Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, Azami primler hk. Talimat.

#### 5.5.2. 2017 Yılı, Riskli Sigortalılar Havuzu

Resmi Gazete’ de 11 Temmuz 2017 tarihinde yayımlanan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğinde değişiklik yapan yönetmeliğe göre, hasar oranı yüksek basamak veya araç grupları için “Riskli Sigortalılar Havuzu” kurulmuştur.

Sigortacıların hasar/prim oranları sebebiyle poliçe tanzim etmekten imtina ettikleri yolcu taşıyan taksi, minibüs, midibüs, otobüs gibi araçlara ek olarak yük taşıyan kamyon, çekici tipi araçlar ile vasıta cinsi ayırımı yapılmaksızın her tür 1. 2. ve 3. kademe (bir ve üzeri hasarlı) araçlar da bu tanım kapsamına alınmıştır.

“Bu araçlar için yazılacak primler azami prim tavanı olup altında ya da üstünde bir fiyatlamaya yapılamaz.” denilmiştir. Bu araçlara yazılacak vergi sonrası primlerin yüzde 10’u Sosyal Güvenlik Kurumu’na, yüzde 1’i güvence fonuna, yüzde 8’i acenteye komisyon olarak, yüzde 5’i ise poliçe tanzim eden şirkete genel gider olarak ödenecektir. Net primlerin yüzde 76’sı ise Riskli Sigortalılar Havuzu’na (RSH) aktarılır. RSH ’na aktarılan primlerin yüzde 50’si şirketler arasında eşit bölüşülür, yüzde 50’si ise son 3 yıldaki pazar paylarına göre paylaşılır. Hasarlar da aynı şekilde paylaşılır.

01.01.2014 tarihinde sigorta şirketlerinin serbest tarifeye geçişi gerçekleşmiştir. Ancak 2012 yılından 2015 yılının Temmuz ayına kadar, enflasyon (işçilik ücreti) ve döviz (parça maliyetleri) artışı olmasına rağmen, sektör ortalama primleri rekabet sebebiyle 370 TL civarında kalmış ve değişmemiştir. Serbest tarifeye geçiş sonrası 1,5 yıl süren bu rekabet dönemi gelecekte yaşanacak birçok durumun tetikleyicisi olmuştur.

2015 yılının Temmuz ayında, trafik sigortası prim üretiminde altıncı sıraya kadar çıkan Ege (EURO) Sigorta şirketinin faaliyetlerine son vermesi, prim artış dalgasına neden olmuştur.

Ortalama prim seviyesini 2014 ve 2015 yılında 150 - 200 TL civarında tutan ve altıncı sıraya kadar yükselen şirketin poliçe tanzim etmeyi durdurması, diğer şirketlere ciddi anlamda bir poliçe akışına sebep olmuştur. Aylık ortalama 150 bin civarında müşteri, bir önceki yıl 150 TL prim üzerinden poliçe sahibi olurken bir sonraki yıl Ege Sigortanın sektörde olmaması sebebiyle yılsonuna kadar 400 TL ile başlayan ve sonunda 750 TL civarına çıkan bir seviyeden sigorta satın almak zorunda kalmıştır.

Düşük fiyat politikası ile piyasayı domine eden Ege Sigortanın piyasadan çıkışı, büyük şirketlerin fiyat artışı yapmalarına neden olmuştur. Uygun fiyatla poliçe kesen ilk beş sıradaki şirketin fiyatları arttırması, daha düşük paylar alan şirketlerin de fiyat artırımına imkân sağlamıştır. 2015 yılı Ocak ayında 350 TL olan sektör ortalama primi Aralık ayında 750 TL’na yükselmiştir. 2016 yılında da kamuoyunun fiyatlara tepkisi ve Hazine Müsteşarlığı ile Rekabet Kurumunun soruşturma ve kontrolleri olmasına rağmen fiyat seviyesi 750 - 800 TL arasındaki seviyede durağan bir hal almıştır.

Fiyatların düşmemesi sebebiyle Hazine Müsteşarlığı 2017 yılı Nisan ayında piyasaya müdahalede bulunarak azami prim tavanı getirmiştir. Azami prim tavanı sisteminde, vasıta cinsine göre bir prim belirlenmekte, bu prim üzerinden il plakasına göre indirim ya da sürprim yapılarak, bunun da üzerine hasarsızlık indirimine göre indirim ya da sürprim uygulanmaktadır.

**Tablo 5:** 2016 ve 2018 Yılları Arası Aylık Ortalama Primler

Yıllar	Aylar	Sektör Ortalama Primler ( TL )
2016	Ekim	772
	Kasım	759
	Aralık	757
2017	Ocak	787
	Şubat	787
	Mart	771
	Nisan	626
	Mayıs	554
	Haziran	574
	Temmuz	590
	Ağustos	604
	Eylül	618
	Ekim	621
	Kasım	624
	Aralık	625
2018	Ocak	699
	Şubat	697
	Mart	702
	Nisan	708
	Mayıs	699
	Haziran	695

**Kaynak:** SBM yıllık raporlarından derlenmiştir.



**Tablo 6:** 2015 ve 2017 Yılları Arasında Ege (EURO) Sigorta’nın Batışından Sonra Aylık Ortalama Primler

YILLAR	AYLAR	Sektör Ortalama Primler	Ege (EURO) Sigorta Şirketinin Primleri
2015	Ocak	361	155
	Şubat	347	162
	Mart	348	158
	Nisan	362	166
	Mayıs	366	173
	Haziran	375	187
	Temmuz	400	227
	Ağustos	441	<b>Ege (EURO) Sigortanın Batışı</b>
	Eylül	506	
	Ekim	541	
	Kasım	570	
	Aralık	615	
2016	Ocak	702	
	Şubat	749	
	Mart	795	
	Nisan	820	
	Mayıs	826	
	Haziran	817	
	Temmuz	785	
	Ağustos	769	
	Eylül	777	
	Ekim	772	
	Kasım	759	
	Aralık	757	
2017	Ocak	787	
	Şubat	787	
	Mart	771	

**Kaynak:** SBM yıllık raporlarından derlenmiştir.

Belirlenen tavan primler Eylül 2017'ye kadar yüzde 1 otomatik artırılarak belirlenmiştir. Eylül ayından 2017 yılı sonuna kadar ise aylık yüzde 1,5 artırılmaktadır. Yani Nisan ayında belirlenen tavan primler Aralık ayında kümülatif olarak yüzde 10,45 artırılmıştır.

**Tablo 7: 2017 Yılı Yıllık Prim Artış Yüzdesi**

Aylık Artış		%1,00	%1,00	%1,00	%1,00	%1,50	%1,50	%1,50	%1,50
Aylar	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
Kümülatif Artış	%0,00	%1,00	%2,01	%3,03	%4,06	%5,62	%7,20	%8,81	%10,45

**Kaynak:** SBM 'nin 2017 Yılı Raporundan derlenmiştir.

2018 yılı başında bir defaya mahsus olarak yüzde 5 artış uygulanmış ardından aylık yüzde 1,5 artırım yapılmaya devam edilmiştir. Hesaplamalara göre 2017 Nisan ayında belirlenen azami primler 2018 Aralık ayında yüzde 38,66 oranında artmış olacaktır.

**Tablo 8: 2018 Yılı Yıllık Prim Artış Yüzdesi**

Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
%17,71	%19,47	%21,27	%23,08	%24,93	%26,80	%28,71	%30,64	%32,60	%34,59	%36,61	%38,66

**Kaynak:** SBM 'nin 2018 yılı raporundan derlenmiştir.

**Tablo 9: 2017 ve 2018 Kümülatif Prim Artış Grafiği**

Yıl	Aylar	Kümülatif Prim Artışı (%)	Yıl	Aylar	Kümülatif Prim Artışı (%)
2017	Ocak	-	2018	Ocak	17,71
	Şubat	-		Şubat	19,47
	Mart	-		Mart	21,27
	Nisan	-		Nisan	23,08
	Mayıs	1		Mayıs	24,93
	Haziran	2,01		Haziran	26,8
	Temmuz	3,03		Temmuz	28,71
	Ağustos	4,06		Ağustos	30,64
	Eylül	5,62		Eylül	32,6
	Ekim	7,2		Ekim	34,59
	Kasım	8,81		Kasım	36,61
	Aralık	10,45		Aralık	38,66

**Kaynak:** SBM yıllık raporlarından derlenmiştir.

### **5.5.3. Azami Prim Uygulaması ve Riskli Sigortalılar Havuzu Uygulamalarının Amacı**

- Sigorta şirketlerinin poliçe tanzim etmekten imtina etmemelerini sağlamak ve bu sayede oluşan kamuoyu baskını azaltmak,
- Şirketler arasında yüksek fiyat verilen (genç sigortalılar, yaşlı araçlar, doğu illeri, hasarlı araçlar) risklerin de makul fiyatlardan poliçe alabilmesini ve sigortasız kalmamalarını sağlamak,
- Sigorta şirketlerinin kamu düzeni sağlayan zorunlu sigortalar konusunda sert fiyatlama uygulamaları yapmadan, daha yumuşak tarife geçişleri ile kar-zarar hesaplamasına göre hareket etmek,

Olarak sıralamak mümkündür.

Azami prim ve havuz uygulamasının ilk döneminde tepki olarak; bazı şirketlerin cezayı da göze alarak poliçe tanzimini durdurması, bazılarının ise zararlı basamaklarda üretimi yavaşlatmaları konusunda kamuoyunda sıkça eleştiriler yapılmıştır.

Bu uygulama ile birlikte Nisan 2017 tarihinden itibaren fiyat ortalamalarında yavaş yavaş gerileme yaşanmaya başlanmıştır. Eylül 2017’den itibaren fiyatların yüzde 1,5 artması ile poliçe tanzimine katılan şirket sayısı artmış, Ocak 2018’de yüzde 5 + yüzde 1,5 artışlar sonrası kısıtlama aracı olarak kullanılan “peşin poliçe” uygulamasından yavaş yavaş “taksitli poliçe” uygulamalarına geçişler yaşanmıştır. Bazı riskler, özellikle hasarsız müşteriler ya da yazılmak istenen karlı basamaklar azami prim uygulamasının altında fiyatlanmaya başlamıştır.

Normal şartlarda 15-20 farklı risk faktörüne (vasıta cinsi, sigortalı yaşı, araç yaşı, ikamet ili-ilçesi, plaka ili, araç tipi, motor gücü... vb.) göre fiyatlama yapan şirketler azami prim uygulaması ile hasarsızlık indirimi hariç sadece vasıta cinsi ve plakaya göre fiyatlamayı kabul etmek zorunda kalmışlardır. Bu durumda 18 yaşındaki deneyimsiz sürücü ile 45 yaşındaki deneyimli sürücünün aynı fiyattan poliçe almasına, daha doğrusu 45 yaşındaki sürücünün, 18 yaşındaki sürücünün hasarlarına ortak olmasına sebep olmuştur. Fiyat seviyesi de kamuoyu baskısını azaltmak için olması gereken seviyenin altında tutulunca sigorta şirketlerinin sermayesi ile hasar frekansı nispeten yüksek genç sürücülerin hasarına ortak olmuştur.

Fiyatların kademeli olarak artıyor olması piyasanın hareketlenmesine ve artık tarife kriterlerinin de uygulanarak azami primin altında fiyatlama yapılmasına sebep olmaktadır. Yine de azami primlerin üst seviyesinin olması gereken seviyeden düşük belirlenmesi piyasanın riske göre fiyatlamaya geçişinin ancak 2019 yılından itibaren olabileceği anlamını taşımaktadır.

**Tablo 10:** Riskli Sigortalılar Havuzu Basamak Bazında İndirim ve Artırım Oranları

Basamak No	İndirim (%)	Artırım (%)
7	45	
6	30	
5	15	
4	-	-
3		50
2		100
1		150

**Kaynak:** Hazine Müsteşarlığı, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Primlerine İlişkin Genelge (2017/1).

**Tablo 11:** Sigorta Sektörü ve Trafik Branşı Kar/Zarar Karşılaştırması

YILLAR	Sektör Toplam Prim (TL)	Trafik Prim (TL)	Sektör Toplam Teknik Kar/Zarar (TL)	Trafik Teknik Kar/Zarar (TL)	Trafik Branşı Çıkarılmış Sektör Kar/Zararı (TL)*
2009	10.066.778.958	1.971.735.149	-21.783.453	-7.361.935	-14.421.518
2010	11.527.859.516	2.305.578.574	2.800.743	-586.668.358	589.469.101
2011	14.014.968.346	2.700.476.916	58.358.326	-461.460.223	519.818.549
2012	16.691.748.795	3.600.105.988	-589.112.578	-1.285.396.510	696.283.932
2013	20.304.683.591	4.965.999.144	834.511.352	-654.443.795	1.488.955.147
2014	22.017.197.943	5.072.924.881	1.030.488.345	-894.140.624	1.924.628.969
2015	26.194.912.887	6.810.611.462	-498.977.567	-2.384.643.850	1.885.666.283
2016	34.322.746.760	12.470.273.559	1.744.481.043	18.897.884	1.763.378.927
2017	38.320.333.179	12.498.269.696	2.090.030.315	-535.869.242	2.625.899.557
2018*	11.955.773.445	3.538.580.911	907.228.732	-85.762.137	992.990.869

**Kaynak:** <https://www.tsb.org.tr/resmi-istatistikler.aspx?pageID=909>

\* Bu kolon tarafımızca hesaplanmıştır.

Tablo 7’de Türkiye Sigorta Birliği (TSB) tarafından yayınlanmış verilerinden de görüleceği üzere Türk sigorta endüstrisinin toplam kar/zarar durumu incelendiğinde 2009, 2012 ve 2015 yıllarında zarar ederken, geri kalan yıllarda kar elde etmektedir. Fakat sektör verileri trafik sigortalı branş verileriyle birlikte ele alındığında sektör zararlarının bu branştan kaynaklandığı açıkça görülmektedir. Türk sigorta sektörü prim üretiminin yaklaşık yüzde 25’lik payına sahip trafik branşı, sektörün zarar rakamlarının büyük

\* 31 Mart 2018 tarihine kadar.

bölümünü neredeyse tek başına yazmaktadır. Trafik branşından arındırıldığında 2010 yılından 2018 yılının ilk çeyreği dâhil olmak üzere sektörün sürekli kar yazdığı görülmektedir. Bunun altında yatan temel düşünce; “Prim üretimi sigortacılık sektörünün gelişmişlik düzeyini gösterir” (Çakar&Yıldırım, 2015:426) mantığından kaynaklanmaktadır. Türkiye’de faaliyette bulunan sigorta şirketleri sürekli olarak prim üretimine göre sıralanmakta sektörün ilkler serileri hep üretim rakamlarına göre dizilmektedir. Prim sıralamasında üst sıraları hedefleyen sigorta şirketleri, en fazla trafik sigortası fiyatlarında radikal indirimler yaparak müşteri sadakatinin düşük olduğu bu branş müşterilerini kendi portföylerine katabilmektedirler. Rekabet nedeniyle diğer şirketlerin de fiyat indirmelerinde bulunmaları, sektörün genel zararlarını artırırken mali gücü yeterli olmayan ve tazminat taleplerini karşılayamayan şirketlerden birinin ödeme aczine düşmesi bütün sektörü temelinden sarsabilmektedir. Nitekim incelenen döneme ilişkin trafik sigortalarının ihmal edilmesi halinde hayat dışı sigorta sektörü karlı bir hal almaktadır.

### **Sonuç**

Türkiye’de sigorta sektörünün 2017 yılı prim üretimi 46,5 milyar TL olarak gerçekleşmiştir. Bu üretimin 6,8 Milyar TL’lık bölümü hayat, 39,7 Milyar TL’lık bölümü ise hayat dışı sigorta branşlarından gelmektedir. Branş bazında ise en büyük üretim payına sahip olan zorunlu trafik sigortalarının hayat dışı üretiminin içindeki payı yaklaşık 12,5 milyar TL ile yüzde 25’i aşkın bir oranı ifade etmektedir.

Sigorta sektörünün yıllık üretimi TL bazında sürekli büyümekte ve bu büyümenin lokomotifi trafik sigortaları branşı olmaktadır. Bu durumu iki nedene bağlamak mümkündür. Şöyle ki; Türkiye’deki araç sayılarının sürekli artarak 2010 yılında 15 milyondan 2017 yılında 21 milyona çıkması ve her araç için trafik sigortası yapılmasının zorunlu olmasıdır. Karayollarında sürekli seyir halinde olacak bu sayıdaki aracın sigortalarının yapılması ve takibi için yasal düzenlemeler sürekli gelişmekte ve sisteme yeni kurum ve kuruluşlar dâhil edilmektedir. Örnek olarak TRAMER sisteminin oturmasıyla birlikte araç ve sigortalıların takibi daha kolay hale gelmiştir. Sigorta sektörü için lokomotif konumundaki trafik branşının bir yandan üretiminin artışı hedeflenirken diğer yandan yapılması zorunlu olan bu sigortanın müşterisi konumundaki araç sahiplerinin de fiyatlar konusundaki şikâyetleri kamu otoritesinin gündemini sürekli meşgul etmektedir.

Hazine Müsteşarlığı 2000 yılından bu yana sürekli arayış içerisinde en doğru fiyatlama sistemini oturtmaya çalışmaktadır. 2000-2006 yılına kadar zorunlu bir fiyat tarifesi uygulanırken, 2007-2011 yılları arasında sigorta şirketleri tarafından temel tarife primlerini belirleme ve belli alt ve üst sınıflarda poliçe tanzimi, 2012-2013 yılları arasında kontrollü (bu arada sigorta primlerinin yüzde 10 oranındaki kısmının SGK’ya devri uygulaması başlamıştır) fiyatlama, 2014-2015 yılındaki düzenleme ile birlikte serbest tarife dönemine geçilmiştir. Ancak sigorta şirketlerince serbestçe belirlenen fiyatların yüksek seviyede seyretmesi, hasar yapma frekansı yüksek bazı araç sahiplerinin sigorta taleplerinin şirketlerce karşılanmaması veya kabulde zorluk çıkarılması nedeniyle vatandaşlardan gelen tepkiler üzerine Hazine Müsteşarlığı 2017 yılı Nisan ayında piyasaya müdahalede bulunarak Riskli Sigortalılar Havuzu uygulaması ile azami prim tavanı uygulamasını getirmiştir. Bu müdahale ile sigorta şirketlerinin, gelen sigorta taleplerini karşılaması ve zorunlu sigortalar konusunda sert fiyatlama uygulamalarından kaçınarak yumuşak tarife geçişleri ile kar/zarar hesaplamasına göre hareket etmeleri

amaçlanmıştır. Daha önceki bölümlerde de ayrıntıları verilen RHS sisteminin tam manasıyla ancak 2018 yılı sonuna kadar oturacağı beklenmektedir. Bu durumda 2019 yılından itibaren serbest tarifeye geçilmesi mümkün olabilecektir. Ancak yine de aşırı fiyat farklılıklarının önüne geçmek üzere gerçekçi üst limitlerin olmasında fayda mülhaza edilmektedir. Şok fiyat indirimleriyle sektörün üretim pastasından büyükçe bir pay aldıktan sonra hasar/prim dengesizliği nedeniyle zarar edip piyasadan ani çıkış yapan şirket örneğinin olduğu 2014-2015 yıllarındaki dalgalanmaların önüne geçebilecek pazar payı sınırlamaları da getirilebilir. Unutulmamalıdır ki 2014 yılında aşırı rekabet nedeniyle 84 TL'na kadar inen primler ile trafik poliçesi bulmak mümkün hale gelmiş idi.

Azami prim ve havuz uygulamaları ile sektördeki fiyat artışlarına yönelik tepkiler bir miktar azaltılmıştır. Ancak işçilik ve pek çoğu dövizle bağlı olan parça fiyatlarındaki artış nedeniyle tamirhanelerin maliyet artışını fiyatlara yansıtılabilmekteki kolaylığın sigorta sektörü için söz konusu olmaması nedeniyle bu durum sigorta şirketlerinin ve acente gelirlerinin aleyhinde bir hal almıştır.

SBM verilerine göre 2015 yılı Ocak ayında 3.500 TL olan ortalama ödenen dosya maliyetleri, 2018 yılı Mayıs ayında 6.400 TL seviyesine yükselmiştir. Görülen o ki kamu idaresinin otomotiv sektörü ile ilgili de düzenleme yapması gerekmektedir. Bunun yolu ise maliyetlere müdahale etmek yerine sigortacının “uygun gördüğü tamirhanede orijinal parça ile araç onarımının” önünün açılması olabilir. Şu an için sigortalılar hasarlı araçlarını yetkili servislere götürerek onarımını yaptırabilmektedirler. Ancak yetkili servislerdeki fiyatların çoğunlukla piyasa fiyatlarının üzerinde olması nedeniyle hasar dosya maliyetlerini gereksiz yere artırmaktadır. Bu güne kadar hayata geçirilemeyen sertifikalı tamirhane uygulamasının getirilmesi durumunda sigorta şirketlerinin poliçe fiyatlarını aşağı çekmeleri konusunda ciddi bir etki yaratacaktır.

Her araç sahibinin yaptırmak zorunda olduğu trafik branşında penetrasyon oranının yüzde 100'lere ulaşmasa için devlet eliyle denetimlerin çok sıkı bir şekilde yapılmasının yanı sıra sektörün sürekli zarar kaynağı olan bazı şirketlerin dönemsel macera denebilecek indirimleriyle fiyat dengelerinin bozulmasının önlenmesi ve bir şirketin sektörde taşıyamayacağı büyüklükte bir paya ulaşmasına sınırlama getirilmesi, sahte hasar raporlarının önüne geçebilecek caydırıcı cezaların getirilmesi ve sertifikalı tamirhane uygulamalarının bir an önce başlatılması branşı karlı hale getirecektir. Böylelikle sigorta sektörünün de sürekli zarar eden bir yapıdan kar eden yapıya geçmesini beklemek yerinde olacaktır.

## Kaynakça

Acinan, H. (1998). *Sigortaya Giriş*. İstanbul: Can Matbaa.

Akyüz, Y., Kaya, Z. (2013). “Türkiye’de Hayat Dışı ve Hayat/Emeklilik Sigorta Sektörünün Finansal Performans Analiz ve Değerlendirilmesi”. *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, Sayı 26. 356-371.

Baskıcı, M. (2002). “Osmanlı Anadolu’sunda Sigorta Piyasası: 1860-1918”. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt 57. Sayı 4. 1-33.

- Baştürk, H. F., Çakmak D., Demirtaş B. (2017). *Sigortacılığa Giriş*, Ankara: Bankacılık Akademisi Yayınları.
- Baykal, K. B., Bülbül S. E. (2016). “Türkiye’de Trafik Sigortalarında Optimal Ödül-Ceza Sistemi Tasarımı: İyi Risk/Kötü Risk Modeli”. *Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, Cilt 8. Sayı 14. 17-31.
- Bölükbaşı A., Pamukçu B. (2009). *Sigortanın Genel Prensipleri*. İstanbul: Türkmen Yayınevi.
- Can, M. (2005). *Sigorta Hukuku Ders Kitabı*. Ankara: İmaj Yayınevi.
- Çakar R., Yıldırım İ. (2015). *Türkiye’de Sigorta Dağıtım Kanalları ve Sigorta Acentelerinin Sorunlarına Yönelik Bir Araştırma*. Sayı 51. 424-435.
- Çeker, M. (2014). *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku*. Adana: Karahan Kitabevi.
- Çipil, M. (2013). *Risk Yönetimi ve Sigortacılık*. Ankara: Nobel Yayın.
- Emniyet Genel Müdürlüğü. *Son 10 Yıla Ait İstatistikler*, Erişim tarihi: 08.05.2018, <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx>
- Erederi, C. (1998). *Sigortacılığımızın Tarihi*. İstanbul: Commercion Union Yayınevi.
- Güvence Hesabı, Erişim Tarihi: 08.06.2018. <https://guvencehesabi.org.tr/>
- Insurance Information Institute. Erişim Tarihi: 04.06.2018. <https://www.iii.org/publications/insurance-handbook/brief-history>
- Karayolları Trafik Kanunu*. Sayı 18195.
- Kaya, F. (Ed.), (2015). *Sigortacılık*. İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Kayıhan, Ş. (2016). “Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortasında (ZMMS=Trafik Sigortası Sigorta Ettirenin Kendi Tam Kusuru İle Vefatı Halinde Mirasçılarının Üçüncü Kişi Sıfatıyla Müteveffanın Sigortacısına Başvurmaları Durumuna İlişkin Hukuki Düşünceler”. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*. Cilt 22. Sayı 1. 251-264
- Kırkbeşoğlu, E. (Ed.), (2014). *Risk Yönetimi ve Sigortacılık*. Ankara: Gazi Yayınevi.
- Nomer, C. (1997). *Sigortanın Genel Prensipleri ve Reasürans*. İstanbul: Milli Reasürans Yayınları.
- Orhaner, E. (2013). *Sigortacılık*. Ankara: Siyasal Kitabevi
- Özüdoğru H. (2017). “Türkiye Sigortacılık Sektörünün Değerlendirilmesi”. *Bankacılık ve Finansal Araştırmalar Dergisi*, Cilt 4. Sayı 1. 38-47.
- Petek, H. (2014). *Kamu Tüzel Kişilerinin Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukuki Sorumluluğu*. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. Cilt 16. Özel Sayı. 3287-3342.
- T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı. *Sigortacılık ve Özel Emeklilik Raporları*.

T.C. Resmi Gazete. Erişim Tarihi: 23.04.2018. [www.resmigazete.gov.tr/](http://www.resmigazete.gov.tr/)

Trafik Sigortası Genel Şartları, Yürürlük tarihi: 01.10.1983

Tükel, A. (2010). *Sigortacılıkta Risk Yönetimi ve AB Uygulamaları*. Ankara: Nobel Yayıncılık.

Türkiye İstatistik Kurumu, Erişim Tarihi: 15.05.2018. [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr)

Türkiye Sigorta Birliği, Erişim Tarihi: 02.06.2018. <https://www.tsb.org.tr/default.aspx>

Uğur, A.A., Akdemir E (2011). “Yeni Ekonomi ve Gelişen Türk Sigorta Sektörü: Tramer Örneği”, *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, Cilt 3. No 2. 21-34.

Ulaş, I. (1992). *Uygulamalı Sigorta Hukuku Mal ve Sorumluluk Sigortaları*. Ankara: Turhan Kitabevi.

### **Extended Abstract**

In today's modern life, automobiles, which are indispensable in human life every day, can be a constant danger for both themselves and third parties. In other words, there is no doubt that the most dangerous economic assets of the people are the means of driving on the roads. In that case, the question is how people will be protected from the destructive effects of the damages they create. In today's life, it is not possible to remove the consequences of these hazards altogether or to completely destroy the dangerous ones. However, it is inevitable that the third person who uses the road under state safety due to the use of a vehicle will suffer from the consequences of the danger that they will suffer. In the event that the third party who uses the highways under the State's safeguards cannot be compensated by the person who compensates for the material and moral damages of the property and the life safety, the duty of the state shall be to compensate it. For this reason, States have made arrangements to make regulations on roads under their responsibility and to make compulsory insurance to compensate for the damage caused by drivers or their operators, or in short, to ensure that the related insurance will come into effect and pay on behalf of the insured. Indeed, traffic insurance in Turkey according to the Road Traffic Act entered into law in 1953 and since 1983 has made its place among the compulsory insurances. Short-term motor vehicles compulsory financial liability insurance, which is shortly called as Traffic Insurance, has been the locomotive branch with a close share of 25% in production since a long time in the Turkish insurance sector.

The spread of compulsory traffic insurance has been declared the general conditions brought continuous legal regulations and practices by public authorities since 1983, Green Card (Green Card) application was accepted and Turkey is also found in many in which no European mandatory again at the border in close to 50 countries the obligation to take out traffic insurance has been lifted. Likewise, from the date of June 14, 2007, Turkey Insurance connected with the establishment of Union Assurance will give account for uninsured or plate could not be identified will cause body vehicles (disability and death) will be covered by this account of damages. Together with TRAMER (Turkish Insurance



Information Center), which was put into practice on 16.12.2003, accident, damage, traffic and motor insurance policy inquiries were made possible and it became possible to detect vehicles that do not have traffic insurance especially. These regulations are to regulate the spread of traffic insurances to prevent the victimization of third parties who are damaged in the accident, but the penetration rate in this branch has not reached 100%. Public authority interferes with the pricing system from time to time, trying to ensure that this ratio reaches 100%. However, when doing these interventions, it is necessary to ensure that the insurer, which is obliged to be made, is within reasonable prices and that the insurance companies also earn income that the customer can not refuse. In this context, the Undersecretariat of Treasury has been trying to establish the most accurate pricing system since 2000 in constant search. While mandatory pricing was applied until 2006, between 2007 and 2011, the insurance companies set the basic tariff premiums and introduced the policy regulating system in certain lower and upper classes. Between 2012-2013 when applying the controlled pricing, the system of free tariffs was introduced with the regulation in 2014-2015. These arrangements have been faced with various problems in practice, together with the day-to-day market conditions and demands made by the insured by the public authority. The Undersecretariat of Treasury has once again intervened in the market in April 2017 with the risk insured pool application and the maximum ceiling on the reactions of the citizens due to the high level of freely determined prices of insurance companies and the difficulty of accepting insurance claims of companies with a high frequency of damage.

In 2014, when the free tariff was applied, average traffic policy premiums decreased by 84 TL due to excessive competition. The free competition system, which allows price fluctuations in the sector with shock price reductions, caused companies in the sector to receive large losses in the production pie of this branch in 2015 and to withdraw from the sector by bankruptcy. For this reason, it tried to prevent price fluctuations in the sector by applying maximum premiums and risky insured pools introduced in 2015 and 2017.

Despite all the arrangements and improvements that have been made since 1983, due to the fact that the insurance sector is the clearest branch in the insurance sector, the companies targeting the upper steps in the premium production sequence are an area where they can take place with radical price reductions. Despite the interventions by the public authority for audits and pricing, insurance companies are unable to cope with the price problem of spare parts, which operate as pricing as a competitive factor. As a result of increased spare parts prices, it is more difficult for insurance companies to reflect these costs on prices, while authorized service providers can reflect increased part costs to file costs. According to the data from the Insurance Association Center, the average paid file cost of 3500 TL in January 2015 increased to 6400 TL in May 2018. The intervention of the public authority should be inevitable in this situation.

In the last part of the article, profit/loss data of the sector was examined in the between years 2010-2017 and it was the result of profitable profit in all the years when the sector loss was neglected. In this case, in the case of the traffic insurances branch with

permanent legal arrangements and practices to remove the branch losses in the middle of the insurance sector will lead to a profitable structure was in the unanimous conclusion.