filo ve rent a car

TÜM OTO KİRALAMA
VE MOBİLİTE KURULUŞLARI
DERNEĞİ YAYIN ORGANI

TOKKDER
TÜM OTO KİRALAMA VE MOBİLİTE KURULUŞLARI DERNEĞİ

EYLÜL-EKİM 2024
SAYI: 136

member of Leaseurope



Elektrifikasyona Geçiş Sürecinde Öncü Markalardan Biri Olmayı Hedefliyoruz

Murat BERKEL
Hyundai Assan Genel Müdürü

Ekonomik Görünüm ve Şirket Stratejileri

Erkin ŞAHİNÖZ
Stratejik Yönetim Danışmanı, ErkinŞahinöz Akademi Kurucusu, ABD Merkez Bankası FED Eski Araştırma Direktörü

içindekiler

RÖPORTAJ



08

Murat BERKEL
Hyundai Assan Genel Müdürü

Elektrifikasyona Geçiş Sürecinde Öncü Markalardan Biri Olmayı Hedefliyoruz

MAKALE



28

Duygu TURGUT
Esin Avukatlık Ortaklığı

Anonim Şirketlerde Organların Eksikliği

MAKALE



42

Recep BIYIK
PwC Türkiye Mevzuat, Eğitim ve Araştırma Başkanı

Emisyon Priminin Niteliğiyle İlgili Yeni Yargı Kararları

MAKALE



12

Erkin ŞAHİNÖZ
Stratejik Yönetim Danışmanı, ErkinŞahinöz Akademi Kurucusu, ABD Merkez Bankası FED Eski Araştırma Direktörü

Ekonomik Görünüm ve Şirket Stratejileri

RÖPORTAJ



32

Hakan SEVİM
Zeplin Car Rental
Yönetim Kurulu Başkanı

Müşterilerine Verimlilik Sağlayan Günlük Araç Paylaşım Şirketiyiz

MAKALE



50

Traktör Sektörüne Yönelik Soruşturma Sunulan Taahhütlerin Kabulüyle Sonlandırıldı

Ertuğrul Can CANBOLAT
Actecon, Counsel

Ali KATOĞLU
Actecon, Danışman

RÖPORTAJ



20

Mert ATILGAN
Otokoç Otomotiv Kiralama ve Mobilite İş Birimi Lideri

Hızlı, Kolay ve Kişiselleştirilebilir Deneyim Sunuyoruz

MAKALE



36

Hakan GÜZELOĞLU
KPMG Türkiye Ortak, YMM
Finansal Vergi Hizmetleri

Son Kanunlaşan Torba Yasa Neler Getiriyor?

MAKALE



54

Av. Can YILDIZ
IŞIKTAÇ&ATABAY
Hukuk Bürosu

Otonom Araçlarda Sorumluluk

Otonom Araçlarda Sorumluluk

Av. Can YILDIZ

IŞIKTAÇ&ATABAY Hukuk Bürosu,
İstanbul, Türkiye, isiktac@isiktac.av.tr



Teknolojinin hızla ilerlemesiyle birlikte, otonom araçlar günlük hayatımızın bir parçası haline gelmeye başlamıştır. Bu araçlar, hayatımızı daha konforlu ve güvenli hale getirme potansiyeline sahip olsa da beraberinde pek çok tehlike ve sorumluluk sorusunu da getirmektedir. Otonom araçların yaygınlaşması, sürücülerin rahatlığını arttırmakta, ancak bu yeni teknolojilerin getirdiği riskler ve hatalar hem sürücülerin hem de toplumun genel güvenliği açısından ciddi endişelere yol açmaktadır.

Türkiye'de Karayolları Trafik Kanunu'nda henüz otonom sürüşlere ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak, Almanya bu konuda önemli adımlar atmıştır. Almanya Karayolları Trafik Kanunu (**"Kanun"**), araçların sahip olduğu teknolojilere göre bir sınıflandırma yapmış ve bu sınıflandırmayı yasalarına taşımıştır. Uluslararası Otomotiv Mühendisleri Derneği'nin (SAE) yaptığı sınıflandırmaya benzer bir şekilde, Almanya'da da araçlar altı aşamalı ve beş seviyeli bir sistemle sınıflandırılmaktadır. Bu sınıflandırma, sıfır seviyesindeki asistansız sürüşten, beşinci seviyede en yüksek otonom özelliklere sahip araçlara kadar geniş bir yelpazeyi kapsamaktadır.

Almanya'daki düzenlemelerde, özellikle Seviye 3 ve Seviye 4 araçlara ilişkin detaylı düzenlemeler yapılmıştır. Seviye 3 araçlar, belirli sürüş görevlerini kendi başlarına yapabilmekte, ancak sürücüden gerektiğinde kontrolü devralması beklenmektedir. Bu araçlarda sürücünün direksiyonu devralmasını ikaz eden bir sistemin bulunması zorunludur. Eğer sürücü, bu ikazlara rağmen kontrolü ele almazsa, kaza durumunda sorumluluk sürücüde olacaktır. Öte yandan, Seviye 4 araçlar, belirli operasyonel tasarım alanı içerisinde, tamamen otonom bir şekilde, insan müdahalesine gerek kalmadan tüm sürüş görevlerini yerine getirebilmektedir. Ancak, bu araçlar bile yasal olarak sınırlı alanlarda kullanılabilmektedir.

Almanya'da Kanun, bu sınıflandırmayı tam olarak kabul etmemiş, altı aşamalı bir sistem yerine üç aşamalı bir sistem benimsemiştir. Bu ayrım; asistanlı sürüş (SAE Seviye 1 ve 2), otomatik sürüş (SAE Seviye 3), ve otonom sürüş (SAE Seviye 4 ve 5) olarak yapılmıştır. Kanunla getirilen bu düzenlemelerle, Seviye 3 ve 4 araç sürücülerinin gözetim sorumlulukları değişmektedir. Bu araçlar artık çeşitli yeni teknolojik



eklentilerle donatılmış olsa da sürücülerin gözetim yükümlülükleri devam etmektedir. Örneğin, sürücülerin, araçtan gelen bir bildirimle direksiyon başına geçmesi beklenmektedir. Özellikle Seviye 3 araçlarda bu bir zorunluluktur. Sürücü, kontrolü devralması gerektiğinde bunu yapmazsa, yasal sorumluluk yine sürücüde olacaktır.

Bu yeni düzenlemelerle, sürücülerin her an aracın kontrolünü devralabilecek kadar yola ve çevreye dikkat etmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu yükümlülük, otonom sürüş özelliklerine sahip olmayan araçlarla benzerlik göstermekte olup, sürücüler için daha fazla dikkat ve özen gerektirmektedir. Otonom sürüşe sahip araçlarda bile, sürücünün dikkatini yoldan alamayacağı, kazaların önlenmesi açısından önem arz etmektedir. Bu durum, sürücülere ekstra bir sorumluluk yüklemekte ve otonom sürüş teknolojilerinin sunduğu konforu kısmen ortadan kaldırmaktadır.

Yeni düzenlemelerde, sürücüsüz araçların daha yaygın hale gelmesiyle birlikte, mevcut "işleten" kavramının da değişmesi gerekeceği öngörülmektedir. Almanya'daki güncellemelerle, Seviye 4 araçlar için farklı bir "işleten" tanımı getirilmektedir. Bu seviye araçlarda, sürücüler artık gözetim yükümlülüğüne sahip olmayabilir ve araçların tam otonom modda kullanılması durumunda, meydana gelebilecek zararlardan operatörler "işleten" sıfatıyla sorumlu tutulabilecektir. Ayrıca, bu tür araçlarda kazaların nasıl meydana geldiğini belirlemek amacıyla uçaklardakine benzer kara kutu sistemleri kullanılacaktır.

Teknolojik gelişmelerin bir sonucu olarak, sürücülerin yanı sıra araç üreticilerinin de sorumluluklarının yeniden tanımlanması gerektiği düşünülebilir. Ancak, kanun değişikliklerinde bu konuda henüz somut bir adım atılmamıştır. Otonom sürüş teknolojilerinin yaygınlaşmasıyla birlikte, sürücülere getirilen sorumlulukların, üreticilere de yansıtılması gerektiği görüşü savunulmaktadır. Yeni düzenlemelerle, sürücülere "her an kontrolü devralabilecek kadar dikkatli olma" zorunluluğu getirilmiş, ancak bu durum üretici sorumluluğunun azaltılmasına neden olmuştur. Sürücüler, aracın teknolojik sistemlerinin doğru çalışıp çalışmadığını sürekli olarak takip etmek zorunda kalmaktadır. Bu durum, otonom sürüş teknolojilerinin sunduğu rahatlığı büyük ölçüde ortadan kaldırmaktadır.

Günümüzde, teknolojik cihazlarımızı güncel tutmak bile zorlayıcı bir hal almışken, otonom araçlarla ilgili daha karmaşık önlemler almak gerekmektedir. Otonom araçların yaygınlaşmasıyla birlikte, sürücülere yüklenen sorumluluklar arttıkça, bu teknolojilerin sunduğu kolaylıklar da sınırlı kalmaktadır. Yeni düzenlemeler, sürücülerin dikkat yükümlülüğünü korurken, üreticilerin sorumluluklarını artırmamakta, bu da sürücülerin üzerindeki baskıyı daha da artırmaktadır. Bu bağlamda, kısmen otonom araçlara yönelik düzenlemelerin, daha net ve adil bir sorumluluk dağılımı sağlaması gerekmektedir. Özellikle, üreticilere daha fazla sorumluluk yüklenmesi, bu teknolojilerin daha güvenli bir şekilde kullanılması açısından önem arz etmektedir.

Sonuç olarak, Almanya'da yapılan yeni düzenlemeler, otonom araçlarla ilgili sorumlulukları belirli ölçüde yeniden tanımlamış, ancak sürücülere yüklenen sorumluluklar büyük ölçüde aynı kalmıştır. Kısmen otonom ve tamamen otonom araçlar arasında yapılan ayrım, sürücülerin dikkat yükümlülüğünü ortadan kaldırmamış ve sürücüler her zaman için yasal sorumluluk altında bırakılmıştır. Otonom sürüş teknolojilerinin daha yaygın hale gelmesiyle birlikte, üreticilerin sorumluluklarının da yeniden tanımlanması ve sürücülerin üzerindeki baskının azaltılması gerekmektedir. Bu, hem teknolojinin sunduğu avantajların tam anlamıyla kullanılabilmesi hem de sürüş güvenliğinin artırılması açısından kritik bir öneme sahiptir.

Yeni düzenlemeler, sürücülerin dikkat yükümlülüğünü korurken, üreticilerin sorumluluklarını artırmamakta, bu da sürücülerin üzerindeki baskıyı daha da artırmaktadır. Bu bağlamda, kısmen otonom araçlara yönelik düzenlemelerin, daha net ve adil bir sorumluluk dağılımı sağlaması gerekmektedir.