filo ve rent a car

TÜM OTO KİRALAMA KURULUŞLARI DERNEĞİ YAYIN ORGANI

TOKKDER
TÜM OTO KİRALAMA KURULUŞLARI DERNEĞİ

KASIM-ARALIK 2022
SAYI: 125

member of Leaseurope



Her Alanda Hayatı Kolaylaştıracak Adımlar Atıyoruz

Zafer BAŞAR
Yüce Auto - ŠKODA
Genel Müdürü

içindekiler

RÖPORTAJ



8

Zafer BAŞAR
Yüce Auto - ŠKODA
Genel Müdürü

Her Alanda Hayatı Kolaylaştıracak Adımlar Atıyoruz

MAKALE



18

Hakan GÜZELOĞLU
KPMG Türkiye Ortak, YMM
Finansal Vergi Hizmetleri

Operasyonel Kiralama İşlemlerine İlişkin Son Gelir İdaresi Görüşü

RÖPORTAJ



42

Memduh SAPMAZ
Birlas Garage
Proje Müdürü

Bakım ve Onarım Hizmetlerini Yüksek Teknoloji Kullanarak Sunuyoruz

RÖPORTAJ



12

Ayşegül GÜLGÖR
Garanti BBVA Filo
Genel Müdürü

Araç Kiralama Sektörü, Büyüme Odaklı Ürünler Geliştiriyor

RÖPORTAJ



22

Şenol KARAKAYA
Fiorent
Genel Müdürü

Yeni Teknolojilerle Donatılmış Çözümler Sunuyoruz

RÖPORTAJ



46

Emre DEVECİOĞLU
Ekspar
Genel Müdürü

Hız ve Kalite Odaklı Süreçlerimizi Müşteri Taleplerine Göre Şekillendiriyoruz

RÖPORTAJ



16

Özarslan TANGÜN
Enterprise Türkiye
CEO'su

Filomuzun Yüzde 45'i Çevreci Araçlardan Oluşuyor

MAKALE



32

Celal ÖZCAN
PwC Türkiye Sosyal Güvenlik Hizmetleri Direktörü

EYT Düzenlemesi Çalışma Hayatını Nasıl Etkileyecek?

MAKALE



50

Caner K. ÇEŞİT
ACTECON,
Kıdemli Danışman

Cansen ERENSOY
ACTECON,
Danışman

Rekabet Kurulu Birinci El ve İkinci El Araç Satışında Rekabete Aykırı Fiyatlama ve Stok Hareketleri İddialarını Asılsız Buldu

Yapay Zekanın Sözleşme Dışı Hukuki Sorumluluğu

Av. Dr. N. Can IŞIKTAÇ

Işıktaç & Atabay Hukuk Bürosu



2020'li yıllarda hukukun en çok tartışmasını beklediğim konu yapay zekadır. Yapay zekanın belli bir gelişim çıtasını aşması ile, hukuki sorumluluk gerektiren işlerde fazlaca kendini gösterecektir. Yapay zekaya ilişkin sorumluluğun, eski hukuki kavramlarla tespiti ise fazlaca bilinmezlik içermektedir. Nitekim, 2020 yılında yapılan bir ankette[1] yapay zekanın etkin kullanımı önündeki en önemli engelin, bu konuda hukuki düzenleme olmaması olduğu ortaya konulmuştur.

Regülasyon bacağında, Avrupa Komisyonu tarafından önemli bir adım atılmış ve kısaca Yapay Zekanın Sorumluluğu Direktifi olarak anılan Yapay Zekanın Sözleşme Dışı Özel Hukuk Sorumluluğunun Kabulü teklifi[2] 29.09.2022 tarihinde Avrupa Konseyi'ne sunulmuştur. Teklif ile ilgili tartışmalar Avrupa Komisyonu'nda devam etmektedir. Henüz teklif aşamasında olmasına karşın, otomotiv sektörünü doğrudan ilgilendiren bir düzenleme olduğu için tarafımızca da yakından takip edilmektedir.

İnsansız üretim araçları, insani fonksiyonları üstlenen yazılımlar ve cihazlar, tıbbi ve hukuki hizmetlerin yapay zeka ile verilmesi, silah sanayine ilişkin teknolojiler gibi yapay zekanın sözleşme dışı sorumluluğuna yol açabilecek sayısız alan bulunmaktadır.

Yapay zekanın otomotiv ve otomobil kiralama sektörünü en yakından ilgilendiren yönü kuşkusuz sürücüsüz araçlardır. Sürücüsüz araçların bir zarara sebep olması halinde bunun sürücüsünün ve işleteninin hukuken kim sayılacağı ve sorumlunun hukuken kim olacağı tartışmaya açık bir konudur. Sektörün şimdiden ortaya çıkacak hukuki duruma uyum sağlamak için çalışması ve mevzuatın şekillenmesinde rol alması önemlidir.

Yasaya göre aracı işleten "*araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişidir.*" Bu bir kusursuz sorumluluk halidir. Yani, işletenin herhangi bir kusuru olmasa dahi aracın sebep olduğu zarardan işleten sorumludur. Sürücü ise aracın verdiği zararın müsebbibidir ve kusuru oranında doğrudan sorumludur. Sürücünün tanımı yasada "karayolunda, motorlu veya motorsuz bir aracı veya taşıtı



sevk ve idare eden kişi" olarak yapılmıştır. Bu tanımların, yapay zekayı dikkate almadığı ve eski düzene göre yapılmış oldukları açıktır. Türkiye'de bu konuda bir regülasyon ihtiyacı yakın zamanda ortaya çıkacaktır. Bu regülasyonun da AB'deki direktif taslağını dikkate alması kaçınılmazdır. Bu nedenle Yapay Zekanın Sorumluluğu Direktifi otomotiv ve otomobil kiralama sektörünün geleceğinin şekillenmesinde çok büyük bir rol oynayacaktır.

Yapay Zekanın Sorumluluğu Direktifi'nin açıklama kısmında yapay zekanın riskleri azaltacağı ancak tamamen ortadan kaldırmayacağı kabulü ile yola çıkılmış ve sorumluluk rejiminin, sürecin paydaşlarını güvenlik tedbirlerine uymayı teşvik edecek şekilde düzenlendiği belirtilmiştir. Yani, sorumluluk ve uyum tarafında AB'nin katı bir politika izleyeceği anlaşılmaktadır. Güç odağı Avrupa'nın dışında olan konularda, AB'nin katı uyum politikaları geliştirmesi, KVKK süreçlerinde olduğu gibi, başka alanlarda da karşımıza çıkmaktadır.

Yine, direktifte yapay zekanın işleyişinin şeffaf olmaması konusu eleştirilmiştir ve kusur noktasında incelemeye el verecek şekilde yapay zekanın uygun standartları sağlayıp sağlamadığının görülebilir ve incelenebilir olması istenmiştir.

> ***Direktifin, kusur noktasında; yapay zekanın icra ettiği fonksiyona uygun hassasiyetti ve sağlamlığı haiz olup olmadığının ve gerekli siber-güvenlik önlemlerinin alınıp alınmadığını dikkate alacağı görülmektedir. Bir diğer kusur kıstası ise yapay zeka sisteminin uyum gereksinimlerine göre derhal düzeltilmiş olup olmamasıdır.***

Direktifin taşıma işlerine ilişkin birlik hukukunu değiştirmeyeceği düzenlenmiştir. Bu bakımdan ticari taşımanın direktifin dışında kaldığı veya kalacağı anlaşılmaktadır. Bu konunun ayrıca düzenleneceğini veya düzenlemelerin yapay zekaya göre revize edileceğini tahmin ediyoruz.

Yapay zekanın sorumluluğunun ve bu sorumluluğun tespitindeki usulün yüksek riskli işlere ilişkin konulardaki yapay zeka sistemleri için ayrıldığı görülmektedir.

Direktifin en çok vurgu yaptığı konu, yapay zekanın işlemine ilişkin kusur tespit edilirken özen yükümlülüğüne ilişkin incelemenin yapılmasıdır. Bu noktada üye ülke mahkemelerinin yapay zekanın kusurunun ve kusur ile zarar arasındaki illiyet bağının tespitini yapması istenmektedir ve bu bağlamda mahkemelere yapay zeka sağlayıcılarının birtakım delilleri temin etmeleri için olanak sağlanmıştır. Kendisinden istenen delilleri ibraz etmeyenlerin ise özen yükümlülüğüne ilişkin uyum yükümlülüğünü yerine getirmediğinin kabul edileceği düzenlenmiştir. Direktifte, ticari sırların gizlilik içinde saklanması noktasında tedbirler alınacağı öngörülmüş olsa da yapay zekanın işleyişi ile ilgili bilgilerin ve ticari sırların ifşası noktasında yapay zeka sağlayıcıları nezdinde ciddi itirazlar olması beklenmektedir.

Direktifin, kusur noktasında; yapay zekanın icra ettiği fonksiyona uygun hassasiyetti ve sağlamlığı haiz olup olmadığının ve gerekli siber-güvenlik önlemlerinin alınıp alınmadığını dikkate alacağı görülmektedir. Bir diğer kusur kıstası ise yapay zeka sisteminin uyum gereksinimlerine göre derhal düzeltilmiş olup olmamasıdır.



Direktifin teklif aşamasında olduğu unutulmamalıdır. Buradaki tüm konular tartışmaya açıktır ve hukuki konuların olgunlaşması 10 yıllar sürebilmektedir. Yine de metinden bazı temel çıkarımlar yapılabilmektedir. Bunlar; (i) yapay zekanın yüksek risk ve yüksek olmayan risk olarak iki kategoride ele alınacağıdır. Şimdiki mevzuat -en azından benim kişisel yorumum- sürücüsüz otomobilleri yüksek risk grubundan kabul etmektedir. (ii) Yapay zekanın ifa edeceği işe uygun hassasiyette ve sağlamlıkta olması ve siber-güvenlik önlemleri ile donatılmış olması beklenmektedir ve olası bir yargılamada kusur oranı değerlendirilirken bu hususlar dikkate alınacaktır. (iii) Yapay zeka sağlayıcılarının, yapay zekanın işleyişi ve yapay zekanın karar alma yetisi ile ilgili süreçte şeffaf olmaları aranacaktır. Bunun amacı da yapay zekanın az önce belirtilen standartları taşıyıp taşımadığının etkin biçimde incelenebilmesidir.

> ***Yapay Zekanın Sorumluluğu Direktifi'nin açıklama kısmında yapay zekanın riskleri azaltacağı ancak tamamen ortadan kaldırmayacağı kabulü ile yola çıkılmış ve sorumluluk rejiminin, sürecin paydaşlarını güvenlik tedbirlerine uymayı teşvik edecek şekilde düzenlendiği belirtilmiştir. Yani, sorumluluk ve uyum tarafında AB'nin katı bir politika izleyeceği anlaşılmaktadır.***

Bunun otomobil kiralama sektörüne etkisi ise sürücüsüz araçların etkin şekilde ve dikkate değer bir adette kiraya verilmesinden sonra ortaya çıkacaktır. Direktife göre yapay zeka sağlayıcısına kusursuz sorumluluk yüklenmemiştir. Bu açıdan, otomobil kiralayanın, işleten olması nedeniyle ortaya çıkabilecek kusursuz sorumluluğunda bir fark olamayacaktır. Ancak, sorumluluğun rücu edilmesi noktasında yapay zeka sağlayıcısına başvurulması imkanı doğacaktır. İkinci bir hal ise özellikle sürücüsüz araçların mikro kiralamalara konu edilmesi halinde[3] ortaya çıkabilecektir. Mikro kiralamaya konu aracın belli yapay zeka fonksiyonlarının kiralama şirketi tarafından sağlanması halinde, sağlanan bu kısma ilişkin kiralamacının yapay zeka sağlayıcısı olarak bir sorumluluk ve uyum kalemi daha ortaya çıkacaktır. ●

Kaynakça:

[1] European Commission, Directorate-General for Communications Networks, Content and Technology, European enterprise survey on the use of technologies based on artificial intelligence : final report, Publications Office, 2020, s.56 https://data.europa.eu/doi/10.2759/759368. (erişim tarihi: 11.10.2022)

[2] COM (2022) 496: Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on adapting non-contractual civil liability rules to artificial intelligence (AI Liability Directive) https://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2022_303?qid=1665469407688&rid=1 (erişim tarihi: 11.10.2022)

[3] Bu ürün kaleminin otomobil kiralamasının geleceği açısından çok büyük önem arz edeceğini, nitekim otomobil sahipliğinin buna evirileceğini düşünüyoruz.