filo ve rent a car

TÜM OTO KİRALAMA KURULUŞLARI DERNEĞİ YAYIN ORGANI

TOKKDER
TÜM OTO KİRALAMA KURULUŞLARI DERNEĞİ

MART-NİSAN 2023
SAYI: 127

member of Leaseurope



Elektriklenme Ana Odak Noktalarımızdan Biri
Emre ÖZOCAK
Opel Türkiye Genel Müdürü

Sektöre Hız ve Dinamizm Katıyoruz
Oğuzhan SAYGI
Autorola Türkiye Genel Müdürü

TOKKDER Operasyonel Kiralama Sektör Raporu
Sektörün Filosundaki Çevreci Araçların Payı Artıyor

içindekiler

RÖPORTAJ



16

Emre ÖZOCAK
Opel Türkiye
Genel Müdürü

Elektriklenme Ana Odak Noktalarımızdan Biri

MAKALE



26

Aslı GEDİK
PwC Türkiye Denetim Hizmetleri Direktörü

Düşüyorum, Tutan Var mı?

MAKALE



40

Hakan GÜZELOĞLU
KPMG Türkiye Ortak, YMM
Finansal Vergi Hizmetleri

Deprem Vergisi ve Kurumlar İçin Matrah Artırımı

RÖPORTAJ



20

Fırat FİDAN
Europcar Türkiye CEO'su

Çevre Dostu Kiralama Hedefiyle Hareket Ediyoruz

RÖPORTAJ



30

Oğuzhan SAYGI
Autorola Türkiye
Genel Müdürü

Sektöre Hız ve Dinamizm Katıyoruz

MAKALE



46

Mustafa AYNA
ACTECON, Counsel

Selim TURAN
ACTECON, Danışman

Rekabet Kurumu Araç Kiralama Sektöründeki Bilgi Değişimlerine Mercek Tutuyor

RÖPORTAJ



24

Cenk ERTEN
Sekar Oto Filo Yönetim Hizmetleri
Genel Müdürü

Müşteri ve Çalışan Deneyimini Üst Düzeye Çıkarmayı Hedefliyoruz

MAKALE



34

Duygu TURGUT
Esin Avukatlık Ortaklığı

Anonim Şirket Pay Senetlerinin Ziyaı ve İptali

MAKALE



52

Av. Sedat TARLACI
Işıktaç & Atabay Hukuk Bürosu

Değer Kaybı, Destekten Yoksun Kalma ve Sürekli Sakatlık Tazminatı Hesaplamasında Yeni Dönem

Değer Kaybı, Destekten Yoksun Kalma ve Sürekli Sakatlık Tazminatı Hesaplamasında Yeni Dönem

Av. Sedat TARLACI

Işıktaç & Atabay Hukuk Bürosu

Anayasa Mahkemesi yakın zamanda değer kaybı, destekten yoksun kalma ve sürekli sakatlık tazminatının hesaplama yönteminin değişmesine neden olacak bir karara imza attı[1]. Bu karara göre, sigorta şirketlerinin tazminat borcu hesaplamalarında da artık Türk Borçlar Kanunu ("TBK") hükümleri uygulanacak, gerçek zarar hesaplaması yapılacaktır. Peki hesaplama yöntemindeki bu değişiklik ne anlam ifade etmektedir?

Motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın sürücüsü ve işleteni[2] bu zarardan sorumludur. Karayolları Trafik Kanunu ("KTK") md.91 uyarınca motorlu araç işletenlerinin, söz konusu sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere mali sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur. Biz bu sorumluluk sigortasına, zorunlu mali sorumluluk sigortası ("ZMSS") veya kısaca trafik sigortası diyoruz. ZMSS, zarar gören kişilerin tazminat alacaklarını teminat altına almanın yanında sigortayı yaptıran kişi bakımından da güvence sağlamaktadır.

Yaptırılması kanunen zorunlu olan bu sigorta; maddi zararlar, sağlık giderleri, sakatlanma, destekten yoksun kalma gibi teminat türlerini kapsamaktadır. Daha açıklayıcı bir ifadeyle; zarar gören araçta meydana gelen değer kaybı dahil doğrudan maddi zararlar, kişinin bedenen eski haline dönmesini teminen protez organ bedelleri de dahil olmak üzere yapılan tüm tedavi giderleri, tedavi süresince ortaya çıkan bakıcı



giderleri, tedaviyle ilgili diğer giderler ile trafik kazası nedeniyle çalışma gücünün kısmen veya tamamen azalmasına bağlı giderler, üçüncü kişinin sürekli sakatlığı dolayısıyla ileride ekonomik olarak uğrayacağı maddi zararlar, kişinin ölümü dolayısıyla ölenin desteğinden yoksun kalanların destek zararları da bu sigortanın teminatı kapsamına dahildir.

Yazımızın konusunu oluşturan Anayasa Mahkemesi kararı, yukarıda sayılan ve ZMSS kapsamına giren tazminat taleplerinin hesaplanma yönteminin değişmesine neden olduğundan önem arz etmektedir.



Bunu daha iyi anlayabilmek için, ZMSS kapsamındaki tazminatların hesaplanma yöntemine ilişkin düzenleme içeren KTK md.90'ın geçmişten bugüne geçirdiği değişiklikleri incelemekte fayda var.

Maddenin (KTK md.90) ilk hali "Maddi tazminatın biçimi ve kapsamı ile manevi tazminat konularında Borçlar Kanunu'nun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır." şeklindeydi. Söz konusu kanun maddesi, ZMSS kapsamında sigorta şirketlerinden talep edilecek tazminatın hesaplamasında TBK hükümlerinin uygulanacağını düzenlemişti. Dolayısıyla bir kaza meydana geldiğinde, kazadan dolayı olası sorumlu kişilerin (bkz. araç sürücüsü, araç maliki) tazminat borcu ile sigorta şirketinin tazminat borcu TBK hükümlerine göre, yani gerçek zarar araştırması yapılarak hesaplanıyordu.

> ***Motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın sürücüsü ve işleteni bu zarardan sorumludur. Karayolları Trafik Kanunu ("KTK") md.91 uyarınca motorlu araç işletenlerinin, söz konusu sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere mali sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur.***

Ancak 26.04.2016 tarihli yasa değişikliği ile beraber bu durum değişmiş, ZMSS kapsamındaki tazminat hesaplamaları Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'na ("Genel Şartlar") tabi kılınmıştı. Peki bu ne anlama gelmektedir?

Şöyle ki, tazminat hesaplamalarının ne şekilde yapılması gerektiğini teknik olarak açıklayan Genel Şartlar'da; iskonto oranı, araçların kilometre aralıkları, insanlar için yaş aralıkları gibi birçok parametreye yer verilerek nihayetinde tazminat hesaplaması yapılırken kullanılması gereken hesap formülü belirtilmektedir. Ancak bu durum, işletenin veya kazadan sorumlu diğer kişilerin TBK'ya göre hesaplanan tazminat borcu ile sigorta şirketinin Genel Şartlar'a göre hesaplanan tazminat borcunun kapsamının farklılaşmasına yol açmaktadır.

Yaklaşık 4,5 yıl boyunca tazminat hesaplamalarında Genel Şartlar esas alınmışsa da bu uygulama Anayasa Mahkemesi'nin 17.07.2020 tarihli 2019/40 E. 2020/40 K. sayılı kararıyla sona ermişti[3]. Söz konusu kararda Anayasa Mahkemesi, KTK md.90'daki ZMSS Genel Şartları'na yapılan atıfların iptaline karar vermişti.

Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararının gerekçesinde; sözleşme (burada sigorta sözleşmesi) özgürlüğüne getirilecek kısıtlamaların ancak kanunla düzenlenebileceği, idarenin (Hazine ve Maliye Bakanlığı) düzenleyici nitelikteki işlemi olan Genel Şartlar kullanılarak ZMMS kapsamındaki sorumluluğun belirlenmesine imkan tanıdığı için iptale konu düzenlemenin (Genel Şartlar'a yapılan atıfların) kanunilik ölçütü yönünden Anayasa'nın 13. ve 48. maddelerine aykırı olduğu ifade edilmişti.



Anayasa Mahkemesinin iptal kararıyla tekrar eski uygulamaya dönülmüş, ZMSS kapsamındaki tazminat hesaplamalarında TBK hükümleri uygulanmaya, gerçek zarar hesaplaması yapılmaya başlanmıştı.

Ancak iptal kararının üzerinden çok geçmeden -19.06.2021 tarihinde- yasa koyucu yeniden düzenleme yaparak değer kaybı, destekten yoksun kalma ve sürekli sakatlık tazminatı hesaplama yöntemini doğrudan kanunun içerisine, KTK md.90'a eklemişti.

Yasa koyucunun 19.06.2021 tarihli bu yeni düzenlemesinin de iptalinin istenmesi üzerine, Anayasa Mahkemesi 29.12.2022 tarihli 2021/82 E. 2022/167 K. sayılı iptal kararıyla kısa süren bu uygulamaya tekrar son vermiştir. Mahkeme iptal kararının gerekçesinde bu sefer; motorlu taşıtın işletilmesi sebebiyle üçüncü kişilerin değer kaybı, destekten yoksun kalma ve/veya sürekli sakatlık zararına uğraması halinde işletenin ve kazadan dolayı olası sorumlu diğer kişilerin tazminat borçlarının kapsamının TBK'ya göre belirlendiğini, sigorta şirketinin tazminat borcunun kapsamının ise KTK md.90'da yer alan kurallara göre belirlendiğini, dolayısıyla zarardan sorumlu kişilerin tazminat sorumluluklarının hesaplanmasının farklı kurallara tabi kılındığını ve bu durumun zarar gören kişinin gerçek zararının karşılanamaması riskini ortaya çıkardığını ifade etmiş, söz konusu düzenlemenin iptaline karar vermiştir.

> ***Zorunlu trafik sigortasının temelinde yatan asıl gaye, zarar gören kişilerin tazminat alacaklarını teminat altına almaktır. Bu gaye göz önünde bulundurulduğunda, zarar gören kişilerin gerçek zararlarının sigorta şirketleri tarafından tazmin edilebilmesinin önünü açan Anayasa Mahkemesi kararının oldukça isabetli olduğu söylenebilecektir.***

Zorunlu trafik sigortasının temelinde yatan asıl gaye, zarar gören kişilerin tazminat alacaklarını teminat altına almaktır. Bu gaye göz önünde bulundurulduğunda, zarar gören kişilerin gerçek zararlarının sigorta şirketleri tarafından tazmin edilebilmesinin önünü açan Anayasa Mahkemesi kararının oldukça isabetli olduğu söylenebilecektir.

Sonuç olarak değer kaybı, destekten yoksun kalma ve sürekli sakatlık tazminatının hesaplanma yöntemi, bu tazminatın tüm sorumluları (bkz. işleten, sürücü, sigorta şirketi) bakımından aynı şekilde hesaplanacaktır. Dolayısıyla kaza sonucu zarar gören kişilerin gerçek zararının, ZMSS kapsamında ve poliçe limitleri dahilinde sigorta şirketlerinden tamamen karşılanabilmesinin yolu tekrar açılmıştır. ●

Kaynakça:

[1] Anayasa Mahkemesi Kararı - GK, E. 2021/82 K. 2022/167, T. 29.12.2022

[2] İşleten: 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. Ancak ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır.

[3] Anayasa Mahkemesi Kararı - GK, E. 2019/40 K. 2020/40, T. 17.7.2020