filo ve rent a car

TÜM OTO KİRALAMA VE MOBİLİTE KURULUŞLARI DERNEĞİ YAYIN ORGANI

TOKKDER
TÜM OTO KİRALAMA VE MOBİLİTE KURULUŞLARI DERNEĞİ

OCAK-ŞUBAT 2025
SAYI: 138

member of Leaseurope



- Dijitalleşme Verimlilik ve Sürdürülebilirlik Açısından Stratejik Bir Gereklilik

  Kağan DAĞTEKİN
  Doğan Trend Otomotiv CEO

- 2025 Bütçe Varsayımları Ve Ekonomik Görünüm & Piyasalar

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

- TOKKDER Operasyonel Kiralama Sektör Raporu

içindekiler

RÖPORTAJ



10

Kağan DAĞTEKİN
Doğan Trend Otomotiv CEO

Dijitalleşme Verimlilik ve Sürdürülebilirlik Açısından Stratejik Bir Gereklilik

MAKALE



32

Duygu TURGUT
Esin Avukatlık Ortaklığı

Şirketler Topluluğu ve Hakim Şirketin Sorumluluğu

MAKALE



44

Hakan GÜZELOĞLU
KPMG Türkiye Ortak, YMM
Finansal Vergi Hizmetleri

Ulusal Taşıt Tanıma Sistemindeki Soru İşaretleri?

MAKALE



12

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

2025 Bütçe Varsayımları Ve Ekonomik Görünüm & Piyasalar

RÖPORTAJ



36

Mehmet Ümit BUDAK
TURMOBİL
Genel Müdürü

Yeşil Dönüşümün Bir Parçası Olmayı Hedefliyoruz

MAKALE



54

Av. Sedat TARLACI
IŞIKTAÇ&ATABAY
Hukuk Bürosu

Oto Kiralama Sektöründeki Mevzuat Kaynaklı Sorunlar

RÖPORTAJ



28

Ogün BÜKÜLMEYEN
Port Filo
Genel Müdürü

Dijitalleşme, Müşterilerimiz ve Operasyonlarımız İçin Stratejik Öncelik

MAKALE



38

Celal ÖZCAN
PwC Türkiye, Sosyal Güvenlik Hizmetleri, Direktör

Dijital Dönüşüm Sosyal Güvenlik Sistemini Nasıl Etkileyecek?

HABERLER



58

ODMD Gladyatör Ödülleri On Beşinci Kez Sektörü Buluşturdu

Oto Kiralama Sektöründeki Mevzuat Kaynaklı Sorunlar

Av. Sedat TARLACI

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



Oto kiralama sektörünün ülke için ekonomik, çevresel ve turistik açıdan birçok önemli avantajı bulunmaktadır. İşletmelerin ihtiyaç duyduğu taşıtları satın almak yerine kiralamasına olanak tanıyan, hasar yönetimi, bakım, kış lastiği gibi pek çok unsuru yöneterek müşterilerine vergi, sigorta ve çeşitli yönlerden maliyet avantajı yaratan oto kiralama sektörü, aynı zamanda bireysel araç sahipliğini azaltarak trafik yoğunluğunun ve karbon emisyonlarının düşürülmesine, turizmi destekleyerek yerli ve yabancı turistlerin kolay ulaşımına katkı sağlamaktadır.

Oto kiralama sektörünün desteklenmesi, sürdürülebilir şehirleşme ve ekonomik büyüme için elzemdir. Mevzuatta yapılacak bazı düzenlemelerle bu sektör desteklenebilir, daha etkin kılınabilir. Oto kiralama sektöründe mevzuat kaynaklı yaşanan bazı sorunlar bu yazıda ele alınacaktır.

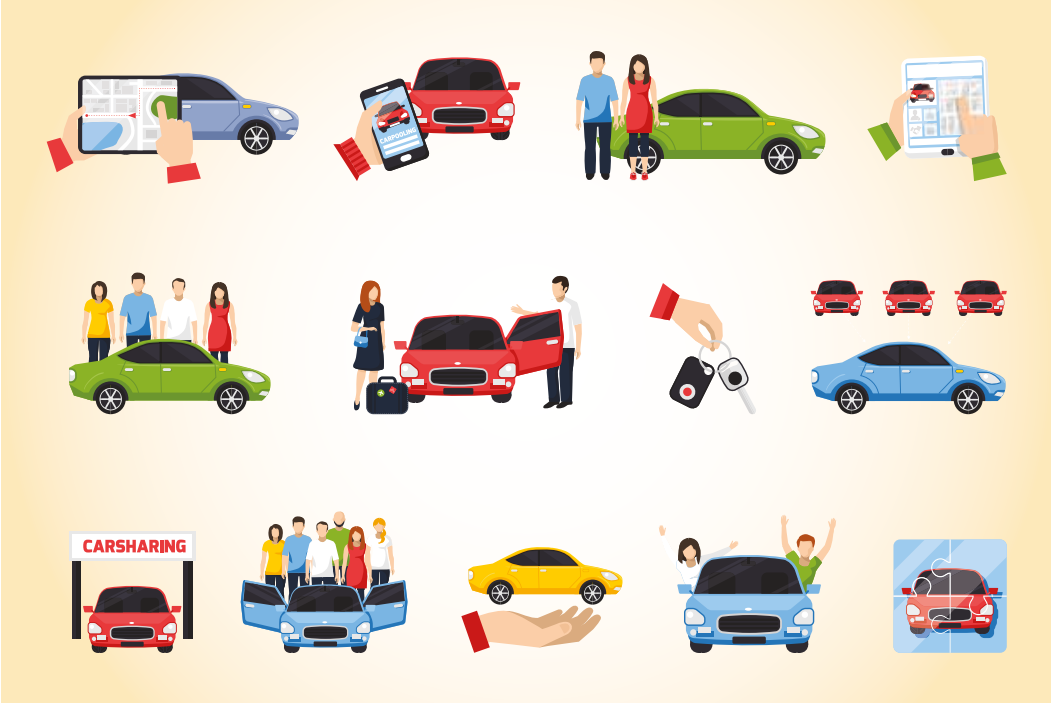
1. İşleten Sıfatı

Yasayla getirilmiş kusursuz sorumluluk hallerinden biri olarak motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut maddi bir zarara sebebiyet verirse, aracı kullananın yanı sıra aracın işleteni de doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu tutulabilecektir.

Karayolu Trafik Kanunu ("**KTK**") md.3 uyarınca işleten sıfatı, aracın uzun süreli kiralandığı durumlarda aracın kiracısına geçmektedir. Ancak kısa süreli kiralamalarda işleten sıfatı aracın malikinde kalmaya devam etmektedir.

Dolayısıyla kısa süreli kiralamalarda, kiraya veren araç maliki, kiracının işletiminde olan aracın yol açtığı zararlardan sorumlu tutulmaktadır. Bu hukuki risk, kısa süreli oto kiralama hizmeti sunan işletmeler üzerinde baskıya neden olmaktadır.

Oysa, İç İşleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü nezdinde yönetilen Kiralık Araç Bildirim Sistemi ("**KABİS**") üzerinden, aracın kime kiralandığı ve işleteninin kim olduğu halihazırda tespit edilebilmektedir. Bu nedenle kira ilişkisinin belgelendiği durumlarda, kısa



veya uzun süreli kiralama ayrımı yapılmaksızın, işleten sıfatının kiralama süresi boyunca kiracıda olacağına yönelik bir hukuki düzenleme yapılması, kısa süreli oto kiralama faaliyeti üzerindeki bu hukuki riski bertaraf edilebilecektir.

2. İş Yeri Açma ve Çalışma Ruhsatları

İş Yeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik ("**Yönetmelik**")'te 09.06.2020 tarihinde değişiklik yapılarak motorlu kara taşıtı kiralama işletmeleri, sıhhi müessese sınıfından çıkarılarak *Üçüncü Sınıf Gayrisıhhî Müessese* sınıfına dahil edilmiştir. Ancak gayrisıhhi müesseseler için aranan şartların katılığı bu işletmelerin ruhsat almasını neredeyse imkansız kılmaktadır.

Ruhsat için başvurulan belediyelerin farklı uygulamaları olması ve iş yerinin ruhsata uygun olup olmadığının önceden tespit edilememesi, aynı zamanda ruhsat için Valilik görüşünün de aranması bu başvuruların uzun süre askıda kalmasına neden olmaktadır.

> ***"Oto kiralama sektörünün desteklenmesi, sürdürülebilir şehirleşme ve ekonomik büyüme için elzemdir. Mevzuatta yapılacak bazı düzenlemelerle bu sektör desteklenebilir, daha etkin kılınabilir."***

Ruhsat uygulamasındaki bu belirsizlik oto kiralama işletmelerinin ticari faaliyetini sürdürmesini güçleştirmektedir ve ruhsat başvurusu geri çevrilenlerin zarara uğramasına neden olmaktadır. Bu nedenle, sektörün ihtiyaçları ile ticari dinamikler göz önünde bulundurularak Yönetmelik'te değişiklik yapılması faydalı olacaktır.

3. İade Edilmeyen, Suça Konu Edilen Araçlar

Kira süresi sonunda iade edilmeyen, hukuki dayanaktan yoksun olarak kullanılmaya devam edilen ve/veya suça konu edilen araçlar, oto kiralama sektörünün karşılaştığı sorunlardan bir diğeridir.

Bu eylemlerin gerçekleştiği durumlarda Türk Ceza Kanunu ("**TCK**")'nda düzenlenen "Güveni Kötüye Kullanma" suçu gündeme gelmektedir. Aynı zamanda oto kiralama şirketlerinin karşılaştığı birçok olayda görülmektedir ki failler daha kira ilişkisi başlamadan organize olarak suç işleme kastıyla hareket edebilmektedirler. Dolayısıyla daha araçlar teslim alınırken iade etmeme, dolandırma iradesi bulunmaktadır.

Yüksek değerli taşıtlar cüzi kiralama bedelleri karşılığında müşterilere teslim edildiğinden, söz konusu



suçların işlendiği durumlarda, oto kiralama kuruluşları ciddi zarara uğramaktadırlar. Bu nedenle ilgili suçların işlenmesinin önüne geçilmesi büyük önem arz etmektedir.

Motorlu taşıtların haksız çıkar sağlamak amacıyla kiralanması ve iade edilmemesi ilgili suçların nitelikli hali olarak düzenlendiği takdirde, arttırılan cezalar caydırıcı bir rol üstlenebilir ve söz konusu sorunu bertaraf etme konusunda faydalı olabilir.

4. İkinci El Alım-Satımındaki KDV Oranı

Sıfır araç tedarikinde kimi zaman yaşanan zorluklar, artan maliyetler ve müşterilerinin tasarruf etme isteği oto kiralama işletmelerinin müşterilerine ikinci el otomobil kiralama hizmeti sunmasını gerektirebilmektedir.

> ***Ruhsat başvurusunda farklı uygulamalar oto kiralama işletmelerinin ticari faaliyetini sürdürmesini güçleştirmektedir ve ruhsat başvurusu geri çevrilenlerin zarara uğramasına neden olmaktadır. Bu nedenle, sektörün ihtiyaçları ile ticari dinamikler göz önünde bulundurularak Yönetmelik'te değişiklik yapılması faydalı olacaktır.***

Bu durumda oto kiralama işletmeleri, ikinci el otomobilleri gerçek kişilerden yüzde 0 KDV, tüzel kişilerden ise yüzde 1 KDV ile satın alabilmektedir. Ancak yasal düzenlemeler gereği bu otomobilleri kiralama süresi sonunda yüzde 20 KDV ile satmak zorunda kalmaktadırlar.

Bu durum, ikinci el taşıtların kiralanmasını makul olmaktan çıkarmaktadır. Oysa taşıtların alımı ile satımı sırasındaki KDV oranlarının birbirine eşitlenmesi, ikinci el araçların tüketiciye daha uygun maliyetle kiralanabilmesine, tüketicinin ucuz kiralık araca ulaşmasına olanak tanıyabilecektir.

5. Finansal Kiralama ile Operasyonel Kiralama Ayrımının Teyit Edilmesi

Vergi Usul Kanunu'nun "Finansal kiralama işlemlerinde değerleme" başlıklı mükerrer 290'ıncı maddesine göre; kiralama süresinin, iktisadi kıymetin ekonomik ömrünün yüzde 80'inden daha büyük bir bölümünü kapsaması veya kira ödemelerinin bugünkü değerlerinin toplamının iktisadi kıymetin rayiç bedelinin yüzde 90'ından daha büyük bir değeri oluşturması halinde kiralama işlemi finansal kiralama kabul edilmektedir.

Gerek sıfır araç tedarikindeki sıkıntı gerek müşterilerin kiraladıkları araçların sözleşmelerini tasarruf amaçlı uzatmak istemesi sebebiyle kira ödemeleri, yukarıda belirtilen yüzde 80 ve yüzde 90'lık sınırlara yaklaşabilmektedir.

Her ne kadar finansal kiralama faaliyetinin diğer şartlarını barındırmıyor olsa da uzun süreli (operasyonel) oto kiralama faaliyetinin, yüzde 80 ve yüzde 90 kurallarına tabi olmadığı ve finansal kiralama olarak değerlendirilemeyeceğinin mevzuatta açıkça düzenlenmesi, oto kiralama işletmelerinin devam eden kira sürelerini uzatmada çekince yaşamamasına, kaynaklarını daha uzun ve verimli kullanmasına imkan tanıyacaktır.

6. GPS Zorunluluğu

Kimlik Bildirme Kanunu'nun Ek–3'üncü maddesinde 30 Kasım 2024 tarihinde değişiklik yapılarak araç kiralama faaliyeti yürüten işletmelere, kiralanan araçlarda GPS cihazı bulundurma ve aracın konum bilgisini 3 yıl saklama zorunluluğu getirilmiştir.

Düzenlemenin gerekçesi incelendiğinde suçla mücadelenin amaçlandığı anlaşılmaktadır. Ancak bu noktada uzun süreli ve kısa süreli araç kiralama hizmetini birbirinden ayırmak faydalı olacaktır. Nitekim uzun süreli kiralamanın hitap ettiği kitle kurumsal müşterilerdir ve GPS kayıtlarının oto kiralama şirketleri tarafından saklanıyor olması, müşterilerin kiralama motivasyonunu olumsuz yönde etkileme riski taşımaktadır. Ayrıca bazı markalarda, GPS takılması halinde araçların garanti kapsamından çıkması da söz konusu olmaktadır.

Müşterilerin araç kiralamak yerine satın almaya yönelmesi, kurumsal veya KOBİ birçok işletmenin sermayesini ana faaliyeti yerine araç satın almaya ayırmasına neden olacağından yatırımların ve istihdamın önünde de engel oluşturma riski bulunmaktadır.

Dolayısıyla söz konusu düzenlemenin uzun süreli kiralama bakımından sağlayacağı fayda karşısında neden olacağı zarar çok daha büyük olacaktır. Bu nedenle GPS uygulamasının kısa ve uzun süreli kiralamada ayrıma gidilerek düzenlenmesi, uzun dönem kiralamaların bu zorunluluktan ari tutulması faydalı olacaktır.

Müşterilerin araç kiralamak yerine satın almaya yönelmesi, kurumsal veya KOBİ birçok işletmenin sermayesini ana faaliyeti yerine araç satın almaya ayırmasına neden olacağından yatırımların ve istihdamın önünde de engel oluşturma riski bulunmaktadır.



7. Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortacısının Rücu Talebi

Motorlu aracın işletilmesi sırasında bir şeyin zarara uğramasına sebep olan aracın sürücüsü ve işleteni, bu zararın giderilmesindeki nihai sorumludur. Oysa Zorunlu Mali Mesuliyet ("**ZMM**") Sigortası kapsamında ödenecek tazminatın azaltılması veya kaldırılması sonucunu doğuran hallerde sigorta şirketi, tazminatın nihai sorumlusu olan işletene değil, KTK md.95 uyarınca sigorta ettirene başvurabilmektedir.

Bu durum, hukuken nihai sorumluluğu olmayan sigorta ettirenlerin (örneğin: oto kiralama kuruluşları), işleten sıfatına sahip olmadığı hallerde de sigorta şirketlerinin rücu talepleriyle karşı karşıya kalmasına neden olmaktadır. Oysa KTK md.95/2'de yer alan düzenlemede yapılacak bir değişiklikle bu sorun kolaylıkla düzeltilebilecektir.

8. Ruhsat Yenileme

Şirketlerin birleştiği hallerde taşıtların ruhsatlarının yenilenmesi de gündeme gelmektedir. Ancak ruhsatların yenilenmesi uzun uğraşların yanı sıra beraberinde mali yük de getirmektedir. Oysa Türk Ticaret Kanunu birleşme işlemleri için külli halefiyet ilkesini benimsemiştir. Bu doğrultuda, zamandan ve maliyetlerden de tasarruf sağlamak adına, şirket birleşmeleri sonrasında birleşmeye katılan şirketlerin taşıt ruhsatlarının yenilenmesine gerek olmadığı yönünde mevzuatta düzenleme yapılması faydalı olacaktır.

Oto kiralama sektörünün karşılaştığı bazı sorunlar yukarıda gündeme getirilmiştir. Bu sorunların giderilmesi adına TOKKDER tarafından halihazırda girişimlerde bulunulmaktadır. Çevresel ve turistik açıdan birçok önemli avantajı bulunan oto kiralama sektörünün ihtiyaç duyduğu yasal düzenlemelerle desteklenmesi, beraberinde tüm ülke ekonomisine de fayda sağlayacaktır.