

**(EDİTÖRLER)**

Prof.Dr. Mehmet BAHTİYAR – Doç.Dr. Mete TEVETOĞLU  
Dr. Öğr. Üyesi Betül AKTAŞ ERTAN - Dr. Öğr. Üyesi Mehmet F. ŞUA  
Dr. Öğr. Üyesi Tülay GÖKDEMİR TAMER - Av. Hakan TOKBAŞ

# TİCARET HUKUKUNUN GÜNCEL MESELELERİ 2022

**(II. TİCARET HUKUKU KONGRESİ)**

**• KİTAP BÖLÜM YAZARLARI •**

Prof. Dr. Özge Ayan - Prof. Dr. Ertan Demirkapı - Prof. Dr. Mehmet Helvacı -  
Prof. Dr. İsmail Kayar - Prof. Dr. Şaban Kayıhan - Prof. Dr. Ömer Korkut -  
Prof. Dr. iur. Mehmet Köksal - Prof. Dr. Tekin Memiş - Prof. Dr. Gül Okutan Nilsson -  
Prof. Dr. Ahmet Türk - Prof. Dr. Veliye Yanlı  
Doç. Dr. Murat Can Atakan - Doç. Dr. Hanife Doğrusöz Koşut -  
Doç. Dr. Nuri Erdem - Doç. Dr. Esra Hamamcıoğlu -  
Doç. Dr. Emrullah Kervankıran - Doç. Dr. Birgül Sopacı Öztuna -  
Doç. Dr. Mete Tevetoğlu  
Dr. Öğr. Üyesi Nesrin Akın - Dr. Öğr. Üyesi Betül Aktaş Ertan -  
Dr. Öğr. Üyesi Fatih Aydoğan - Dr. Öğr. Üyesi Emine Develi Ayverdi -  
Dr. Öğr. Üyesi Çiçek Ersoy Kekevi - Dr. Öğr. Üyesi Eda Giray -  
Dr. Öğr. Üyesi Tülay Gökdemir Tamer – Dr. Öğr. Üyesi P. Çağla Kandıralıoğlu Cuyulan  
Dr. Öğr. Üyesi Argun Karamanlıoğlu - Dr. Öğr. Üyesi Hasan Karşlıoğlu -  
Dr. Öğr. Üyesi Murat Can Pehlivanoglu - Dr. Öğr. Üyesi R. Tamer Pekdinçer -  
Dr. Öğr. Üyesi Muhammed Sulu - Dr. Öğr. Üyesi Fatih Yurtbaşı -  
Av. Dr. Ahmet Karayazgan  
Em. Hakim Av. İlhami Güneş, LL.M

**TRAFİK SİGORTASI  
GENEL ŞARTLARINDA DEĞİŞİKLİK  
TAZMİN SORUNU:  
ORJİNAL – EŞDEĞER PARÇA**

---

---

*Av. Dr. Ahmet KARAYAZGAN*

## ÖZ

SEDDK tarafından yayımlanan 4.12.2021 tarihinde yayımlanan 31679 sayılı RG’de yer alan ve aynı tarihte yürürlüğe giren, “Karayolları Motorlu araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarında Değişiklik Yapılmasına Dair Genel Şartlar” Tebliğ’i ile Trafik Sigortaları alanında yaşanan sürekli değişim ve belirsizlik, yeni bir boyuta taşınmıştır. Trafik sigortalarında hasarın tazmini noktasında “Eşdeğer parça” uygulaması, daha öncesinde 12/08/2003 tarihli ve 25197 sayılı RG’de yayımlanan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları ile getirilen bir düzenleme olup, 2021 yılındaki kanun değişikliğinin gerektirdiği değişiklikler yapılırken, yargı kararlarının gereğinin yerine getirilmesi anlamında işbu yeni Tebliğ ile birlikte değiştirilmiştir. Bu düzenleme ile, pandemi ve son zamanlarda yaşanan ekonomik gelişmeler dikkate alındığında, zarar tazmini noktasında yedek parça kullanımındaki tercihin maliyetleri ne derecede etkilediği ve birçok taraf için yükü önemli derecede artıracak ortadadır. Bu nedenle gerek yargı ve gerekse düzenleyici kurumlar nezdinde zararın bilhassa aynen tazmini noktasında, yedek parça tanım, tür ve fonksiyonlarının anlaşılması ile doğru bir şekilde yerinin tayin edilmesi ve tüm ilgili tarafların, bu konu üzerinde konuyu bir kez daha ele alarak, özellikle yargı kararları ile bunlara bağlı trafik sigortası genel şart değişikliklerinin gözden geçirilmesi önem arz etmektedir. Bu çalışmada, öncelikle yedek parça konusunda genel şarta dair mevzuat değişikliklerinin ortaya konulması, ardından konunun öneminin ortaya konulması, yedek parça kavramının ortaya konulması ve bu çerçevede bazı önemli hukuksal sorunlara değinilerek, sorulara cevap bulunması ve bir başka gözle yeniden ele alınması noktasında konuya dikkat çekilmesi amaçlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** *Trafik Sigortası Genel Şartları, Orijinal Parça, Eşdeğer Parça, Kullanılmış Parça, İşleten sorumluluğu, Maddi Zarar Aynen Tazmin, Gerçek Zarar, Menfaatler Dengesi, Kıymet Tenzili*

## **ABSTRACT**

With the Communiqué “General Conditions for Amending the General Conditions of Compulsory Liability Insurance of Highways Motor Vehicles”, which was published by SEDDK on 4.12.2021 and entered into force in the Official Gazette No. 31679, The constant change and uncertainty experienced in the field of Traffic Insurance has moved to a new dimension. The "equivalent part" application at the point of compensation of damage in traffic insurance is this regulation brought with the General Conditions of Highways Motor Vehicles Compulsory Liability Insurance, which was previously published in the Official Gazette dated 12/08/2003 and numbered 25197 has been amended with this new communiqué in the sense of fulfilling the requirements of judicial decisions. With this regulation, considering the pandemic and the recent economic developments, it is obvious that the choice in the use of spare parts at the point of damage compensation affects the costs and will significantly increase the burden for many parties. For this reason, it is necessary to understand the definition, types and functions of spare parts and to determine their place correctly, especially at the point of compensation for the damage before both the judiciary and regulatory institutions, and all relevant parties, by addressing the issues once again. It is important to review the traffic insurance general condition changes and especially judicial practices in this regard. In this study, first of all, it is aimed to reveal the legislative changes regarding the general conditions on spare parts, then to reveal the importance of the subject, to introduce the concept of spare parts, and to draw attention to the point of answering the questions and reconsidering them from a different perspective by addressing some important legal problems in this context.

**Keywords:** *Traffic Insurance General Conditions, Original Part, Equivalent Part, Used Part, Operator's Liability, Material Damage, Indemnity in Kind, Actual Damage, Balance of Interests, Depreciation*

## **GENEL OLARAK**

SEDDK tarafından yayımlanan 4.12.2021 tarihinde yayımlanan 31679 sayılı RG’de yer alan ve aynı tarihte yürürlüğe giren, “Karayolları Motorlu araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarında Değişiklik Yapılmasına Dair Genel Şartlar” Tebliği’i ile Trafik Sigortaları alanında yaşanan sürekli değişim ve belirsizlik, yeni bir boyuta taşınmıştır. Maalesef

bu aralıksız yargı ve mevzuat müdahaleleri, trafik sigortaları uygulaması ve bundan kaynaklı uyuşmazlıkları artırmakta, yargılama dahil tüm süreçleri belirsiz hale getirmektedir. Bu ise, hem adalet duygusunu zedelemekte, ayrıca zararların tazmini noktasında herkes için memnuniyetsizlik ve öngörülemez bir durum yaratmaktadır. Diğer yandan, zorunlu olarak sigorta yapmak durumunda bulunan sigortacılar için, sonuçların ve maliyetlerin öngörülemediği, kronik problemlili bir alan olmaya devam etmektedir. Aslında bütününde, bu durum toplumun her kurum ve bireyi için büyük maliyetlerin üstlenilmesine yol açmaktadır.

Bundan kısa bir süre önce 19.06.2021 tarihinde yayımlanan 31516 sayılı Kanununun 18. ve 19. maddeleri ile 2918 sayılı KTK md. 90 ve 92.'nin değişikliği gündeme gelmiş idi. Bu Kanunda yapılan değişikliklere uygun olarak ve verdiği yetki uyarınca, yukarıda sözü edilen genel şart değişiklikleri yayımlanmıştır. Bu değişiklikleri anılan Kanun tetiklemiş olmakla birlikte, Anayasa Mahkemesi, Danıştay ve Yargıtay kararları ile kabul edilen kriterlerin ve varılan sonuçların fazlası ile bu değişikliklerde etkili olduğu görülmektedir.

Anılan değişiklikler her birisi ayrıca incelemeye değer olmakla birlikte, pandemiye bağlı olarak tüm dünya ve ülkemizde gelişen günümüz ağırlaşan ekonomik ve sosyal koşullar ve lojistik sorunları dikkate alındığında, hukuki yönden mevzuat ile idari ve adli yargının kabul ve vardığı sonuçların, bu koşullara önemli derecede katkısı olacak gibi gözükmektedir.

Ayrıca not edilmesi gerekir ki, çalışmamızın konusu olan orijinal parça – eşdeğer parça konusu yönünden ilginç nokta, aslında ilgili kanun maddesi değişikliğinde bu hususta bir değişikliği gerektirecek bir düzenleme bulunmamaktadır. Trafik sigortalarında hasarın tazmini noktasında “Eşdeğer parça” uygulaması, daha öncesinde 12/08/2003 tarihli ve 25197 sayılı RG'de yayımlanan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları ile getirilen bir esastır. Ancak, 2013 yılından bu yana genel şartlarda yer alan bu düzenleme, 2021 yılındaki kanun değişikliğinin gerektirdiği değişiklikler yapılırken, yargı kararlarının gereğinin yerine getirilmesi anlamında işbu yeni tebliğ ile birlikte değiştirilmiştir.

Bu konu etki, yansıma ve sonuçları itibarı ile, sadece sigorta şirketlerinin ve zarar görenlerin konusu değil, aynı zamanda zarara sebep olan işleticisi, sürücüsü, otomotiv sektörü ve daha da önemlisi tüm bunları içine alan kamuoyunu başta ekonomik boyutu olmak üzere birçok yönden önemli derecede ilgilendirmektedir.

Bu nedenle, ülkemizde trafik kazalarından kaynaklı maddi hasarlara dair düzenleyici makam ve yargı alanında kabul edilen, özellikle zararın,

aynen tazmini zımında yedek parça değişimi konusu yönünden tartışılması ve değerlendirilmesinin uygun olacağını düşündüm.

Bu çalışmada, öncelikle yedek parça konusunda genel şarta dair mevzuat değişikliklerinin ortaya konulması, ardından konunun öneminin ortaya konulması, yedek parça kavramının ortaya konulması ve bu çerçevede bazı önemli hukuksal sorunlara değinilerek, sorulara cevap bulunması ve bir başka gözle yeniden ele alınması noktasında konuya dikkat çekilmesi amaçlanmıştır.

### **1. Hasar Tazmininde Yedek Parça Uygulamasına Dair Genel Şarttaki Mevzuat Değişikliğinin Ortaya Konulması**

Bu konuda değişiklikler aşağıdaki tablo ve başlıklar şeklinde ortaya konulabilir:

<b>ÖNCEKİ GENEL ŞART</b>	<b>YENİ GENEL ŞART</b>
<b>A.2. TANIMLAR</b>	<b>A.2. TANIMLAR</b>
<p>f) Orijinal Parça: i) Bir motorlu aracın üretiminde veya montajında kullanılan parçalarla aynı kalitede olan ve söz konusu motorlu aracın üretiminde veya montajında kullanılan parçaların veya yedek parçaların üretiminde sağlayıcı tarafından getirilen ölçütlere ve üretim standartlarına göre üretilmiş yedek parçaları,</p> <p>ii) Aracın orijinal parçaları ile aynı üretim bandında üretilen yedek parçaları, (Bu parçaların, söz konusu aracın montajında kullanılan parçalarla aynı kalitede olduğunun ve araç üreticisi tarafından getirilen ölçütlere ve üretim standartlarına göre üretildiğinin Hazine Müsteşarlığınca belirlenecek usul ve esaslar çerçevesinde belgelendirilmesi halinde, belge konusu parçaların aksi iddia sahibince kanıtlanana kadar orijinal yedek parça olduğu varsayılır.)</p>	<p>f) Orijinal Parça: i) Bir motorlu aracın üretiminde veya montajında kullanılan parçalarla aynı kalitede olan ve söz konusu motorlu aracın üretiminde veya montajında kullanılan parçaların veya yedek parçaların üretiminde sağlayıcı tarafından getirilen ölçütlere ve üretim standartlarına göre üretilmiş yedek parçaları,</p> <p>ii) Aracın orijinal parçaları ile aynı üretim bandında üretilen yedek parçaları, (Mülga ibare: RG-4/12/2021-31679)</p>

iii) İlgili mevzuat çerçevesinde ömrünü tamamlamış araçlardan veya Hazine Müsteşarlığınca belirlenecek esaslara göre hasarlı araçlardan çıkarılan kodlandırılmış, hasarsız, araç güvenliği ve çevre standartlarını karşılayan eşdeğer niteliğinde olmayan parçaları, ifade eder.	iii) (Mülga: RG-20/3/2020-31074)
--	----------------------------------

Özetle,

a) Eşdeğer parça tanımını teyit eden kısmın çıkarılması

<b>ÖNCEKİ GENEL ŞART</b> <b>B.2. TAZMİNAT VE</b> <b>GİDERLERİN ÖDENMESİ</b>	<b>YENİ GENEL ŞART</b> <b>B.2. TAZMİNAT VE</b> <b>GİDERLERİN ÖDENMESİ</b>
Hasar halinde, hasar gören parça, onarımı mümkün değilse veya eşdeğer parça veya ömrünü tamamlamış araçlar mevzuatı kapsamındaki araçlardan elde edilen orijinal parça ile değişimine imkân yok ise orijinali ile değiştirilir. Kaza tarihine göre model yılından itibaren 3 yılı geçmeyen motorlu araçlarda hasar gören parça, onarımı mümkün değilse öncelikle orijinali ile değiştirilir, orijinal parçanın bulunmaması durumunda eşdeğer veya ömrünü tamamlamış araçlar mevzuatı kapsamındaki araçlardan elde edilen orijinal parça ile değiştirilir. Ancak model yılından itibaren 3 yılı geçmeyen motorlu araçta hasar gören parçanın orijinal olmadığı durumda eşdeğer veya ömrünü tamamlamış araçlar mevzuatı kapsamındaki araçlardan elde edilen orijinal parça ile değişim yapılır. Bu paragraf uygulaması sonucu araçta bir kıymet artışı meydana gelse da-	(Değişik: RG-4/12/2021-31679) Hasar halinde, hasar gören orijinal parça, onarımı mümkün değilse orijinal parça ile değiştirilir. Ancak, hak sahibinin onayının alınması veya hasar gören parçanın orijinal parça ile değiştirilmesine imkân olmaması halinde hasar gören parça, eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça ile değiştirilir. Bu fıkra kapsamında hak sahibinden onay alındığını veya hasar gören parçanın orijinal parça ile değiştirilmesine imkân olmadığını ispat yükü sigortacıya aittir. Bu fıkranın uygulanması sonucu araçta bir kıymet artışı meydana gelse dahi bu fark tazminat miktarından indirilemez. (Değişik: RG - 4/12/2021 – 31679) Hasar gören parçanın orijinal olmaması halinde ise eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça ile değiştirilir. Ancak, hasar gören parçanın eşdeğer veya yeniden kullanılabilir

<p>hi bu fark tazminat miktarından indirilemez.</p>	<p>bilir parça ile değiştirilmesine imkân olmaması halinde orijinal parça ile değiştirilir. Eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça ile değişim imkânı olduğu halde orijinal parça ile onarım sağlanır ise sigortacının sorumluluğu, sigortacının kaza tarihi itibarıyla benzer hasarlardaki onarım uygulamasına göre, eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça bedeli ile sınırlıdır. Eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça ile değişim imkânı olduğunu ispat yükü sigortacıya aittir. Bu fıkranın uygulanması sonucu araçta bir kıymet artışı meydana gelse dahi bu fark tazminat miktarından indirilemez.</p>
---	---

### Özetle;

- a) Yaş farkı aranmaksızın orijinalin esas alınması, aynen tazmin sıralamasının değiştirilmesi
- b) Sigortacıya ispat yükü getirilmesi
- c) Kıymet artışının mahsup edilememesi

## 2. Konunun Önemi

SBM tarafından yayımlanan verilere göre, yedek parça kullanımındaki tercihin maliyetleri ne derecede etkilediği ve birçok taraf için yükü ne derece artırdığını gösterebilmek açısından, aşağıda yer alan bazı sayısal sonuçlar verilebilir. Aslında, trafik sigortalarında penetrasyon oranının halen %65'ler civarında olduğu düşünüldüğünde<sup>1</sup>, bu maliyet değerlendirmesinin trafik sigortaları kapsamında olan dışında kalan tüm araçlar dahil incelenmeli, top-

<sup>1</sup> Trafığe çıkan araç sayısı her geçen gün artmasına rağmen trafik sigortası yaptırınların sayısı azalıyor. TÜİK verilerine göre, 2016'nın Kasım ayında 21 milyon adet olan araç sayısı, 2017'nin aynı döneminde 22 milyonu aştı ancak trafik sigortasına sahip araç sayısı 14,8 milyondan 14,1 milyona geriledi. Sigortasız araç sayısı, Geçen yıla göre 1,6 milyon artarak 7,9 milyona ulaştı ki bu da araçların %35'inin trafikte sigortasız dolaştığı anlamına geliyor. Sigortalılık oranında düşüş en fazla otomobil, otobüs ve kamyonet araç gruplarında görüldü. **Habererk 5 Ekim 2020** (<https://www.habererk.com/ekonomi/zorunlu-olmasına-rağmen-trafik-sigortasi-yapılmıyor-h134972.html>) (Erişim Tarihi: 24.02.2022).



luma ve bireylere ne derece mali bir yük getirdiğinin de araştırılması önemlidir.

### A. Orijinal Hasar Parçalarına Dair Fiyat Artışı (Ocak-Aralık 2021)<sup>2</sup>

En büyük paya sahip 18 otomobil markasının 2021 yılının 12 ayındaki eşdeğer parçaya konu yedek parça fiyat artışları

	Aydınlatma	Cam	Mekanik	Plastik Parçalar	Saç Parçalar	Toplamda Ortalama
<b>Ortalama</b>	<b>%61,0</b>	<b>%55,3</b>	<b>%60,7</b>	<b>%62,9</b>	<b>%66,3</b>	<b>%62,8</b>

12 aylık ortalama artış oranı: %62,8

### B. Sigorta Sektörü Parça Maliyeti (Ekim-Aralık 2021)<sup>3</sup>

SBM tarafından yayımlanan verilere göre eşdeğer parçaya konu aydınlatma, cam ve karoser parça grubunda orijinal parça ile sektörün mevzuat kapsamında kullandığı eşdeğer parça arasındaki fark şu şekildedir:

PARÇA	DİĞER ORJİNAL		DİĞER ORJİNAL	
	PARÇA ADET	PARÇA NET MALİYET (TL)	PARÇA ADET	PARÇA NET MALİYET (TL)
AYDINLATMA SİSTEMİ	281	73.821,52	172	227.875,62
CAM	3.715	2.604.362,65	27.757	28.693.883,58
KAPORTA ARKA	42.375	19.473.027,70	189.430	128.342.768,31
KAPORTA ÖN	142.703	51.713.611,81	1.223.205	1.440.523.780,06
KAPORTA TAVAN	356	304.083,51	3.306	5.409.434,01

<sup>2</sup> <https://www.sbm.org.tr>

<sup>3</sup> <https://www.sbm.org.tr>

KAPORTA YAN	38.717	18.353.202,50	222.789	185.309.193,95
TOPLAM	228.147	92.522.109,69	1.666.659	1.788.506.935,53
<u>ORTALAMA</u>		<u>406</u>		<u>1073</u>

**Ortalama fiyat farkı: yaklaşık 2,65 kat**

Yukarıda sunulan tablolardan görüleceği üzere, yedek parça kullanımına bağlı olarak, bunun yaratacağı maliyetin, daha büyük ölçekte tüm kamuya ve ekonomiye etkisi olacağı açıktır. Bu nedenle sadece zarar tazmini noktasında değil, toplumun ve tüm ilgili tarafların yedek parça kullanımı konusundaki düşünce ve yaklaşımının, bu maliyet ve yüklerin ülke ve birey bazında sürekli ve doğru bir şekilde yönetilebilmesi ve herkesin menfaatine olacak şekilde doğru ve sağlıklı bir şekilde yapılandırılması son derece önemlidir.

Bu konuda en büyük mücadele ve çaba, yerli üretim sektöründe olduğu gibi, motorlu araç sigortaları kapsamında sigorta sektörü tarafından verilmeye çalışılmaktadır. Bu mücadelenin, sanki sadece sigorta sektörüne bir fayda getirdiği şeklinde düşünülmesi, daha geniş bir yelpazede zarar gören menfaat gruplarının göz ardı edilmesi anlamına gelecektir. Bu şekilde bir göz ardı edilme, en fazla yedek parça üzerinden kazancını yöneten otomotiv sektörüne faydasına bir durum yaratacak iken, ülkemiz ve hepimize yüklenicek ciddi bir maliyeti yaratacaktır.

Bu açıklanan nedenlerle, gerek yargı ve gerekse düzenleyici kurumlar nezdinde zararın bilhassa aynen tazmini noktasında, yedek parça tanım, tür ve fonksiyonlarının anlaşılması ile doğru bir şekilde yerinin tayin edilmesi ve tüm ilgili tarafların, bu konu üzerinde düşünmeye sevk edilmesi açısından, yargı kararları ile bunlara bağlı trafik sigortası genel şart değişikliklerinin ele alınmasının önem arz ettiğini düşünmekteyim.

**3. Ülkemizde Sınırlı Bilgi ve Düzenlemeye Konu: Yedek Parça, Fonksiyonu ve Uygulaması**

**A. Genel Olarak**

Tüm bu yargı kararları ve mevzuat düzenlemelerinde gerçek zararın giderilmesi noktasında oluşan itiraz noktaları, sektörler, devlet ve yargı arasında yedek parça tanımı ve uygulamasının değerlendirilmesi noktasında yaşanan farklılık ve karmaşadan doğmuştur. Ancak bu durum, netice itibarı ile gerçekte hiçbir tarafın menfaatine fayda sağlamadığı gibi, ülke eko-

nomisi ve tüketicisi, ticari kurumları ve sanayisi itibarı ile, kamunun zararına yol açmaktadır.

Otomotiv sektörü, araçları üreten otomotiv ana sanayisi ile hem araç üreticilerinin imalatlarına hem de araçların parça yenilemesine yönelik olarak aksam, parça, modül ve sistem üreten otomotiv yan sanayisinden oluşmaktadır. Bu kapsamda sektör; elde ettiği ciro, gerçekleştirdiği altyapı ve Ar-Ge harcamaları, yarattığı istihdam ve vergi gelirleri ile günümüzde ekonomilerin en önemli sektörlerinden biri haline gelmiştir. Demir-çelik, hafif metaller, petro-kimya, lastik, plastik, turizm, alt yapı inşaat, ulaştırma ve sigortacılık gibi sektörlerle olan bağlantıları ise sektörün diğer pek çok sektörü etkilemesi ve onlardan etkilenmesine yol açmaktadır. Türkiye otomotiv sektörü de bahsedilen özellikleri taşımakta olup, üretim içindeki payı ve ekonomik katkı oranı değerlendirildiğinde imalat sanayisi içinde önde gelen sektörler arasındadır. Yarattığı istihdam olanakları ve ekonomik faaliyetlere sunduğu katkının yanında otomotiv sanayisi yıllardır Türkiye'nin ihracat hacminde en fazla katkı sağlayan sektörü olarak öne çıkmaktadır.

Motorlu taşıtlar; niteliği, malzeme yapısı, teknolojisi, üretim süreci ve yeri farklı olan beş bin dolayında parçanın üretilmesi ve bir araya getirilmesi ile ortaya çıkmaktadır. **Rekabet Kurumu tarafından yapılan sektör araştırmasında araç üreticisinin imalatta kullandığı parçaların yaklaşık %20'sini kendi ürettiği, parçaların büyük çoğunluğu araç üreticisinin sağladığı tasarım ve spesifikasyonlar çerçevesinde üretim yapan parça üreticisi teşebbüslerden yani yan sanayiden sağlanmakta olduğu tespiti yer almaktadır.**

Sigorta sektörü açısından bakıldığında ise, motorlu araç sigortaları başlığı altında yer alan “zorunlu trafik sigortası ve kasko sigortası 2021 yılı 11 aylık sonuçlar itibariyle, hayat dışı prim üretiminin **%42'sini oluşturmaktadır**. Motorlu araç sigortaları kapsamında **ödenen maddi tazminatların yaklaşık %60'ı yedek parça için ödenen tutarlardan** oluşmaktadır. Bu kapsamda otomotiv sektöründe satış sonrası hizmetler alanında değerlendirilen yedek parça alanında yaşanan gelişmeler sigorta sektörünü doğrudan ilgilendirmekte, bu alanda yaşanan olumsuz gelişmelerden sadece sigorta sektörü değil, sigortalılar da etkilenmektedir.

**Otomotiv ve sigorta, eş güdümlü çalışan ve birbirine ihtiyacı olan iki önemli sektördür.** Bu nedenle aralarındaki her türlü etkileşimde denge faktörünün ön planda olması gerekmektedir. Yürütülen faaliyetlerde her iki sektörün paydaşlarının optimum maliyetlerde ürün ve hizmet sunmaları önem arz etmektedir. **Sigorta şirketleri, otomotiv sektörü paydaşlarına riskleri noktasında teminat sağlarken, aynı zamanda sigortalıya karşı olan sorumlulukları nedeniyle oluşan hasarlarda zararı karşılamaktadır.** Bu ne-

denle hasar süreçlerinin büyük bir kısmında doğrudan tedarik sistemlerini kullanıp, anlaşmalı yedek parça tedarikçileri üzerinden alımlar yaparak otomotiv paydaşlarının bir müşterisi rolünü de üstlenmektedir. Bu kapsamda, otomotiv sektörünün ülke ekonomisinde öncü sektörlerden biri olmasına rağmen, karşı karşıya olduğu risklere ilişkin sunmuş olduğu teminatlar ve özellikle onarım pazarındaki finansman gücüyle otomotiv sektörünün büyümesine, gelişmesine en değerli katkıyı sağlayan sektör, sigorta sektörüdür.

Diğer taraftan onarım süreçlerinde kullanılmak üzere sigorta sektörü yedek parça tedariki yaparak onarım servislerine bu parçaları göndermektedir. Dolayısıyla tedarik açısından değerlendirildiğinde sigorta sektörü aynı zamanda otomotiv sektörünün önemli bir müşterisidir. Yedek parça piyasasının mevcut durumunun tespiti çerçevesinde otomotiv sektörünün çok dinamik olması, ithal parçaların yoğun kullanımı yerli parça kullanım oranının düşüklüğü, yedek parça tedarikinde bir takım rekabeti düzenleyen tebliğler, yönetmelikler olmasına rağmen pratikte otomotivde motorlu taşıt üreticisinin yedek parça satışında yüksek kar marjı ile çalışması (bu husus Rekabet Kurumu tarafından yapılan Sektör Araştırması bulguları arasındadır), bu konfor alanının bozulmasını istememesi ve uyguladığı yedek parça dağıtım sistemi yapısı ile bunu yönetsel disiplin altında tutması, ithalat oranının yüksek olması nedeniyle parça satışlarının döviz kurlarındaki dalgalanmalardan etkilenmesi sigorta şirketlerinin tedarik ve maliyetlerini olumsuz yönde etkilemektedir. Dolayısıyla motorlu taşıt üreticisinin onarım pazarına hakimiyeti ve aslında monopol bir yapı ile kendi ağı içinde yedek parça tedarikini organize etmesi, sigorta tedarikini ve bağımsız yerli üreticilerin gelişimini engellemekte ve önünü kapatmaktadır.

## **B. Global Oto Endüstrisinde Kabul Gören Tanım ve Uygulamalara Göre Ayırım<sup>4</sup>**

### **a) Orijinal Yedek Parça (OYP)**

- i.** Aracın orijinal üreticisine aittir.
- ii.** Başka bir şirket tarafından yapılmış olsalar bile, muhtemelen otomobil üreticisi markalı bir kutuda gelir.
- iii.** Satın alınacak parçanın, arabanıza uyacağı ve üretici garantisine sahip olacağı bilinir.
- iv.** **Dezavantajı, bu parçaların genellikle en pahalı parçalar olmasıdır.**

<sup>4</sup> Green Flag, Spare parts: what is the difference between genuine, OEM, aftermarket and used?, (13.03.2017), <https://blog.greenflag.com/2017/spare-parts-what-is-the-difference-between-genuine-oem-aftermarket-and-used/> (Erişim Tarihi: 4.3.2022)

### **b) Eş Değer Parça**

**i.** Popüler araç markaları ve modelleri için diğer otomotiv parçası üreticileri tarafından üretilen araba parçalarıdır.

**ii.** Bunlar, bir çok durumda OYP'den daha ucuz olup, bu parçalar, aracın garantisini geçersiz kılmadan kullanılabilir.

**iii. Bu parçalar, özellikle üç ila dört yaş ve üzeri otomobiller için uygundur.**

Bu yukarıda açıklanan iki parça arasındaki temel fark, fiyat ve parçaların kimin yaptığıdır, çünkü her iki tip de mevzuat ile düzenlenir ve denetlenir.

### **c) Yeniden Kullanılabilir Parçalar**

**i.** Yenileme, yıpranmış veya hasar görmüş ve genellikle rutin bakım sırasında değiştirilen bileşenlerin değiştirilmesi anlamına gelir.

**ii.** Bazı şirketler, sökülmüş araçlardan parçalar alır ve satmak için onları yeniler veya yeniden üretir.

**iii.** Daha az popüler eski model bir araç veya parçası zor bulunan eski model araçlar için uygundur.

### **d) Kullanılmış Parçalar**

**i.** Kullanılmış araba parçaları, araçlardan çekilen ve aynı marka ve model araba için kurtarma sahalarında satılan parçalardır.

**ii.** Özellikle, direksiyon simidi, araba koltuğu veya tekerlek gibi araçlar için gövde parçaları ve aksesuarlar.

**iii.** Bu parçalar, özellikle eski model araçlar için uygun hale getirir.

## **C. Ülkemizde Durum**

### **a) Otomotiv Sektöründe Yedek Parça Tanımları ve Mevzuat**

Otomotiv Yan Sanayii'nde 1000'in üzerinde firma faaliyet göstermesine rağmen, kabul edilebilir üretim standartlarına sahip, taşıt araçları imalat sanayii'ne direkt olarak orijinal parça imal eden, uluslararası pazarlarda rekabet ederek ihracat yapan firma sayısı 300 – 350 civarındadır. Diğer firmalar ise küçük ölçekli üretim tesislerini oluşturmakta ve büyük çoğunluğu da genellikle yenileme pazarına yönelik üretim yapmaktadır. Otomotiv Yan Sanayii, ülkemizde imalatına başlanan ihraç amaçlı araçların da katkısıyla teknoloji olarak çok ileri bir düzeye gelmiş ve uluslararası denetimlerde, gelişmiş batı ülkelerinde faaliyet gösteren OEM firmalarına yönelik üretim yapacak düzeye erişmiştir. Sektör ihracatının büyük bir oranının Avrupa Birliği ülkelerine yönelik olarak gerçekleşir olması da, ulaşılan teknoloji

düzeyinin bir göstergesidir. Otomotiv Yan Sanayii'nde faaliyet gösteren firmaların %30'u uluslararası pazarlarda kabul gören kalite belgelerine (ISO 9000, QS 9000, ISO 14000 vs.) sahiptir. Otomotiv yan sanayiinde, ekonomide yaşanan olumsuz koşullara rağmen, teknoloji yatırımları devam etmektedir. Sektör bu yapısı ile Türkiye'deki teknolojik gelişmenin de temelini oluşturmaktadır. Yan sanayii firmaları, artan tasarım, projelendirme ve geliştirme yükümlülükleri nedeniyle ve aldıkları lisanslarla ana sanayicilere paralel olarak teknolojiye, insan kaynaklarına, bilgiye ve kalite eğitimine daha fazla yatırım yapmaktadır<sup>5</sup>.

Otomotiv yedek parça tanımları konusunda yaşanan kavram kargaşası ve yaratılan yanlış algı, parçanın niteliği konusunda sorunlara yol açmaktadır. Uygulamada orijinal yedek parça dışında kalan yedek parça kullanımının önündeki en önemli engellerden bir tanesi aradaki fiyat farkı nedeniyle gerek otomotiv sektörü gerekse tamirhaneler tarafından eşdeğer parçanın ve yeniden kullanılabilir parçaların yan sanayi, merdiven altı kalitesiz parça olduğuna ilişkin algı yaratılmasıdır. Oysaki gerek eşdeğer parça gerekse yeniden kullanılabilir parça kullanımı ülkemize ait bir uygulama olmayıp gelişmiş ülkelerde özellikle kamu otoritesi tarafından desteklenen ve orijinale eşdeğerliği, yani orijinal parça ile işlevsel, fonksiyonel ve biçimsel olarak aynı performansı gösterdiği belgelenmiş ve takip edilebilir parçalardır.

Üstelik bu yorumlarda ciddi anlamda teknik bir hata yapılmaktadır. Eşdeğer parçanın kalitesiz parça olduğunu iddia edenler **yan sanayi** ifadesini kullanmaktadırlar. Oysaki araç üreticileri imalatta kullandıkları parçaların yaklaşık %20'sini kendi üretmekte, parçaların büyük çoğunluğu araç üreticisinin sağladığı tasarım ve spesifikasyonlar çerçevesinde üretim yapan parça üreticisi teşebbüslerden **yani, yan sanayiden** sağlanmaktadır.

Tüketiciler açısından ise, motorlu araçların bakım ve tamiri tüketiciler için büyük öneme sahiptir. Bu alanda rekabetin az olduğu bir ekosistemin oluşması parça ve işçilik maliyetlerinde yüksek artışları beraberinde getirmektedir. Buna bağlı olarak satış sonrası hizmetlerin otomotiv sektörü için önemi her geçen gün daha da artmaktadır. Nitekim bu gelişme Rekabet Kurumunun yapmış olduğu "Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması"<sup>6</sup>nda da tespit edilen bulgular arasındadır. Çeşitli ülkelerde yapılan araştırmalar da bu bulguyu doğrulamaktadır. Almanya'da yapılan bir araştırma araç üreticileri gelirlerinin %24'ünü, karlarının ise %54'ünü satış sonrası hizmetlerden elde ettiklerini ortaya koymuştur. Benzer bir araştırma bir araç markası için ülkemizde

<sup>5</sup> Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası, Oto Ana-Yan Sanayi Sektör Raporu, s. 5, 6 ve 7, 8 vd., [https://www.corlutso.org.tr/uploads/docs/oto\\_ana\\_yan\\_sanayi\\_.pdf](https://www.corlutso.org.tr/uploads/docs/oto_ana_yan_sanayi_.pdf) (Erişim Tarihi: 4.3.2022)

<sup>6</sup> <https://www.rekabet.gov.tr/Dosya/sector-raporlari/9-motorlu-tasitlar-sekt>

de yapılmış, yetkili araç satıcılarının, gelirlerinin %27'sini, karlarının ise %70'ini satış sonrası hizmetlerden elde ettikleri sonucu ortaya çıkmıştır. Bu nedenle gerek ülkemizde gerekse Avrupa Birliği'nde rekabet otoriteleri satış sonrası hizmetlerde rekabeti artırmak için bir takım düzenlemeleri uygulamaya almıştır.

Türk Rekabet Hukuku, Avrupa Birliği rekabet hukukunu mehz kabul ederek, uyumlu bir şekilde hareket etmektedir. Otomotiv sektöründe satış, servis ve yedek parça alanlarında rekabetin geliştirilmesi noktasında, Avrupa Birliği'nde 1977 tarihli BMW kararı sonrasında araçların satış servis ve yedek parça tedarikinde rekabet hukukunun uygulanmasının önu açılmıştır. AB rekabet otoriteleri (AB Komisyonu) grup muafiyeti düzenlemeleri yolu ile yedek parça özelinde ana sağlayıcı olan otomotiv firmalarının yanı sıra yedek parça üreticilerinin de dağıtım ağlarına girmesi için yedek parça, orijinal yedek parça, eşdeğer yedek parça tanımları getirmişlerdir. Bu tanımların yanı sıra yetkili servis, bağımsız servis, bağımsız servislere teknik eğitim verilmesi zorunluluğu ve eşdeğer yedek parça kullanım serbestliği rekabet hukukunun kazanımlarıdır.

AB 1400/2002 sayılı Direktifi<sup>7</sup> düzenlemesi Türk Rekabet Hukukunda örnek alınan düzenlemedir. Türk rekabet hukukunda sektöre özgü düzenlemelerin ilki; 1998 yılında yürürlüğe giren 1998/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyet Tebliği'dir. Bu Tebliği 2005/4 sayılı Tebliğ takip etmiştir. 07.05.2014 tarihinde Rekabet Kurumu tarafından üç yıl boyunca yürütülen araştırmaların sonucunda Motorlu Taşıtlar Sektör Raporu yayınlanmıştır. Bu raporda yedek parka kullanımındaki aksaklıklar tespit edilmiş ve “eşdeğer yedek parça” ile “çakma yedek parka” karmaşası ve güvensizliğinin ortadan kaldırılması için düzenlemeler getirilmesi önerilmiştir. Bu rapordaki tespitler ve mehz AB düzenlemelerine uygun olarak çıkarılan 2017/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği ise halen yürürlükte olan sonuncu tebliğdir. 2017 yılından itibaren yürürlükte olan bu Tebliğdeki tanım ve düzenlemelerin ne şekilde yorumlanması gerektiğine dair Rekabet Kurulu tarafından 17.01.2017 tarihinde kabul edilerek, Rekabet Kurumu internet sitesinde yayımlanmış olan “Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Grup Muafiyeti Tebliğini Açıklayıcı Kılavuz” ile açıklamalar getirilmiştir.

Rekabet Kurumu sektör raporunda yedek parça tedariki bakımından sigorta şirketlerinin de bir dağıtım kanalı oluşturmaya başladığı ve bağımsız

---

<sup>7</sup> Commission Regulation (EC) No 1400/2002 of 31 July 2002 on the application of Article 81(3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector

servislere yedek parça tedarik ettikleri ve bunun da rekabeti artırdığı vurgulanmıştır.

Bu kapsamda **2017/3 Sayılı Tebliğ**'de yedek parça, orijinal parça ve eşdeğer parça tanımları yer almakta olup Tebliğ'de yer alan tanımlar aşağıda yer almaktadır.

o **Yedek parça:** Bir motorlu taşıtın parçalarını değiştirmek amacıyla motorlu taşıtın üzerine veya içine takılabilen, yakıt hariç olmak üzere, motorlu taşıtın kullanımı için gerekli olan mallar.

o **Orijinal yedek parça:** Bir motorlu taşıtın montajında kullanılan parçalarla aynı kalitede olan ve motorlu taşıt üreticisi tarafından söz konusu yedek parçaların üretimine ilişkin olarak getirilen teknik özelliklere ve üretim standartlarına göre üretilmiş yedek parçalar (Motorlu taşıtın parçaları ile aynı üretim bandında üretilen yedek parçalar da bu kapsamdadır. Bu parçaların, söz konusu taşıtın montajında kullanılan parçalarla aynı kalitede olduğunun ve taşıt üreticisi tarafından getirilen teknik özelliklere ve üretim standartlarına göre üretilmiş parça üreticisi tarafından belgelendirilmesi halinde, aksi kanıtlanana kadar, orijinal yedek parça olduğu varsayılır).

o **Eş değer kalitede yedek parça:** Bir motorlu taşıtın montajında kullanılan orijinal parçaların değiştirilmesi amacıyla üretilen, ilgili mevzuat çerçevesinde belirlenen deney ve muayene metotlarına göre orijinal parçayla kıyaslanarak tespit edilen kütle, boyut, malzeme, işlevsellik gibi kriterlere uygunluğu, akredite bir kuruluş tarafından belgelendirilmiş parça.

Piyasada satışa konu yedek parçalara ilişkin bir diğer düzenleme, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 30.12.2019 tarihli ve 27448 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Ömrünü Tamamlamış Araçların Kontrolü Hakkında Yönetmelik'tir. Yönetmeliğin amacı; çevre ve insan sağlığının korunması için araçlardan kaynaklanan atıkların oluşumunu engellemek, ömrünü tamamlamış araçlar ve bunlara ait parçaların yeniden kullanım, geri dönüşüm ve geri kazanım işlemleri ile bertaraf edilecek atık miktarını azaltmak, ekonomik operatörlerin ve geçici depolama alanlarının tabi olacakları standartları ve yükümlülükleri belirlemektir. Söz konusu Yönetmelik de Rekabet Kurumu tarafından yayımlanan Tebliğ'de olduğu gibi Avrupa Birliği düzenlemeleri referans olarak alınmış olup Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yayımlanan Yönetmeliğin referansı Avrupa Birliği, 2000/53 Nolu Direktifi<sup>8</sup>dir.

Yönetmelik kapsamında “Ömrünü tamamlamış araçlardan çıkarılan parçalar, araç güvenliği ve çevre standartlarını karşılamaları durumunda yeniden kullanılır. Yeniden kullanılmayan parçalar çevresel açıdan uygunsuz

<sup>8</sup> DIRECTIVE 2000/53/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 18 September 2000 on end-of life vehicles



geri dönüştürülür veya geri kazanılır. Bu faaliyetler hava emisyonları, gürültü kontrolü gibi çevresel gerekliliklere uygun olarak yapılır. Bu amaçla aşağıdaki esaslara ekonomik operatörlerce uyulanacağı” hüküm altına alınmıştır.

Bu düzenlemeler çerçevesinde, yukarıda bilgi verilen düzenlemeler dikkate alındığında piyasada satışa konu yedek parçaları;

- i. Orijinal yedek parça
- ii. Eşdeğer yedek parça
- iii. Ömrünü tamamlamış araçlar mevzuatı kapsamında yeniden kullanılabilir parça olarak sınıflandırılabilir.

### **b) Sigorta Sektöründe Yedek Parçaya İlişkin Düzenleme ve Uygulama**

Otomotiv sektörü yedek parça dağıtım yapısı içindeki paydaşlar tarafından motorlu araç sigortası kapsamında sağlanan yedek parça tedarikinde büyük bir çoğunlukla orijinal parça tedariki yapılmaktadır. Dolayısıyla orijinal parça tedarikçi arasındaki yüksek kar odaklı ve fiyatlama rahatlığı sigorta şirketlerinin maliyetlerini olumsuz etkilemektedir. Yurt dışı örnekler incelendiğinde de, sigorta sektörünün araştırma merkezleri kurarak söz konusu merkezler bünyesinde yürütülen çalışmalar sonucunda parça belgelendirme faaliyetlerini başlattıkları görülmektedir. Söz konusu merkezlerin kuruluş amacı, araç hasar onarımlarında sunulan güvenlik ve kalite standartlarını yukarı çekmek; buna karşın maliyetleri daha etkin bir şekilde kontrol etmek ve adil bir rekabet ortamı oluşturmaktır.

Eşdeğer parça belgelemede hedef parçalar, aracın dış karoserini oluşturan yapısal olmayan metal ve plastik parçalar ile aydınlatma parçalarıdır. Söz konusu parçalar adetsel olarak araçta kullanılan parçaların %29’unu, tutarsal olarak ise %60’ını oluşturmaktadır. SEDDK bu çerçevede, aşağıdaki bölümlerde sunulmaya çalışılan mevzuatlar çerçevesinde, motorlu araçlar açısından, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartları<sup>9</sup>’nda yedek parça kullanımına ilişkin düzenlemelere yer vermiştir.

---

<sup>9</sup> **Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartlarının** “Tazminatın Hesabı ve Ödenmesi” başlıklı B.3.3.2 maddesinin 1’inci fıkrasında; “Hasar tazmininin ne şekilde yapılacağı poliçede açıkça belirtilir. Onarım yapılacak olması halinde poliçede, onarımın şirketçe belirlenecek servislerde veya sigortalı tarafından belirlenecek servislerden hangisinde yapılacağı hususu açıkça yer alır. Ayrıca hasarın tazmininde orijinal parça veya eşdeğer gibi parça seçeneklerinden hangisinin kullanılacağı belirtilir. Bu yönde bir belirleme olmazsa sigorta-

Özellikle yedek parça uygulaması açısından, SEDDK 2015/2 ve 2015/13 sayılı Genelgesi<sup>10</sup> ile, eşdeğer parçanın tanımı yapılarak, akredite kuruluş tarafında belgelenmesi usul ve esasları düzenlenirken, 10 yaşından büyük araçlar için parçanın eşdeğerliliğinin, ekspertiz raporunda veya hasar dosyasına eklenecek eksper kanaati ile teyit edilmesi aranmıştır. Ayrıca, bu uygulamada yerli sanayinin desteklenmesi anlamında, SEDDK, 2019/7 sayılı Genelge ile<sup>11</sup> sigorta şirketlerinin tedarik edecekleri metal, plastik ve aydınlatma grubu eşdeğer yedek parçaların asgari %20'sinin Türkiye'de yerleşik üreticiler tarafından üretilmiş olması zorunluluğu getirilmiştir. Ayrıca SEDDK, kullanılacak eşdeğer parçalar bakımından, Genelge 2018/1 ile, araç sigortalarında eşdeğer parça belgelendirilmesi açısından, Türk Standartları Enstitüsü ve ayrıca IAF (International Accreditation Forum) çatısı altında ilgili standartları karşılıklı tanıma anlaşması imzalamış olan akreditasyon kuruluşlarından ISO/IEC 17065 Standartı'na uygun akredite edilmiş belgeleme kurumlarının düzenlediği belgeler kabul edilmiştir. Ancak gerek özel servislerin belgelendirilmesinde Rekabet Kurumu'nun görüşü gerekse eşdeğer parça sertifikasyonuna çıkartılan engeller nedeniyle bu imkân bugüne kadar kullanılamamıştır. Oysa bu uygulamanın hayata geçirilmesi ve desteklenmesi, ülkemiz menfaatleri açısından önemlidir.

#### **4. Hukuki Yönden Değerlendirilmesi Gereken Konular**

##### **A. SEDDK'nın Düzenleme Yetkisi**

İlgili genel şart düzenlemesinde SEDDK'nın maddi tazminat ve hesaplama usul ve esası hakkında düzenleme yetkisi, ele alınması gereken ve dikkat çeken ilk husustur.

SEDDK'nın trafik sigortası genel şartlarını düzenleme yetkisi, özel kanun düzeyinde, 2918 sayılı Trafik Kanunu'nun "Maddi ve Manevi Tazminat" başlıklı "Sekizinci Kısım"nda, 90 ve 93. maddeler ile düzenlenmiştir. Anılan Kanunun 90. maddesi ile, değer kaybı tazminatı, destekten yoksun kalma tazminatı ve sürekli sakatlık tazminatı noktasında aynı maddede belirtilen kriterler ile düzenleme yapma yetkisi SEDDK'ye verilmiştir. Aynı madde gereğince, bu hususlar dışında kalan tazminat ve manevi tazminat hesaplama usul ve esasları için 6098 sayılı TBK'nın haksız fiillere ilişkin hükümlerinin uygulanması öngörülmüştür. Bu kapsamda, maddi tazminat ve aynen tazmin noktasında, anılan maddede bir düzenleme yer almamakta-

---

*İnün tercih ettiği tazmin yöntemi, servis ve parça esas alınır.” hükmü yer almaktadır. Söz konusu hüküm çerçevesinde sigorta şirketlerine yetkili/özel servis ya da orijinal/eşdeğer parça seçeneklerini kullanarak oluşturulan ürünleri geliştirme imkânı sağlanmıştır.*

<sup>10</sup> [https://tsb.org.tr/media/attachments/2015-13\\_sayili\\_genelge.pdf](https://tsb.org.tr/media/attachments/2015-13_sayili_genelge.pdf) (Erişim Tarihi: 2.3.2022).

<sup>11</sup> <https://tsb.org.tr/media/attachments/2019-7.pdf> (Erişim Tarihi: 2.3.2022).

dır. SEDDK'nın genel şart, tarife ve talimat çıkarma ve en az sigorta tutarlarını tespit yönünden ise yetkisi, aynı Kanunun 93. maddesinde düzenlenmiştir.

Trafik sigortalarından genel sigortacılık mevzuatı alanına doğru gidildiğinde ise, bu konuyu da etkileyebilecek SEDDK'nın genel yetkisi ise, öncelikle, 5684 sayılı SK'nın "Sigorta Sözleşmeleri" başlıklı md. 11(1) ve (6) fıkralarında bulunduğu söylenebilir. Bu maddenin birinci fıkrasında, sigorta sözleşmelerinin ana muhtevası, SEDDK (önceki haliyle Müsteşarlıkça) tarafından onaylanan ve sigorta şirketlerince aynı şekilde uygulanacak olan genel şartlardan bahsedilmektedir. Ancak trafik sigortaları açısından genel şart düzenlemesi için buraya gelmeye gerek olmadığını düşünmekteyim. Trafik Kanunundaki düzenleme yeterli olacaktır. Buna karşılık aynı maddenin 6. fıkrasında, trafik sigortaları da dahil tüm motorlu araç sigortaları açısından önemli bir düzenleme bulunmaktadır. Bu fıkra göre, hasarın giderilmesine ve tazminatın ödenmesine yönelik olarak ilgili mevzuat çerçevesinde orijinale Eşdeğerliği belgelendirilmiş parçaların kullanılmasına ilişkin usul ve esaslar ilgili sigorta genel şartlarında belirlenir düzenlemesi yer almaktadır. Trafik sigortaları açısından bu maddenin uygulama alanı, 2918 sayılı KTK 90. madde düzenlemesi karşısında öncelik teşkil etmesi ve ona rağmen uygulanması hukuken tartışılır ise de, bu düzenlemenin hukuken kasko sigortaları açısından uygulanması açısından bir engel olmadığı düşünülmektedir. Ancak bu kanun düzenlemesi de, Danıştay tarafından yürürlüğü durdurulmuş olması bir yana, Anayasa anlamında yasama yetkisinin idareye devri noktasında sınırı geçip geçmediği yönünden ayrı bir tartışma konusu olabilecektir.

Tüm bu düzenlemelerden hareketle, düzenleyen makam açısından;

**i.** 2918 sayılı KTK md. 93 gereğince, T.C Hazine ve Maliye Bakanlığının, Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nı düzenleme yetkisi bulunmaktadır. Ancak bu düzenleme yetkisinin kapsamı, bilhassa hasarın, zararın tespitine ilişkin olarak düzenleme ve takdir yetkisi gibi hususları detaylandırmamıştır.

**ii.** Hangi tür mevzuat olacağı açıkça öngörülmemiş olmakla birlikte, 2918 sayılı KTK md. 90 gereğince, SEDDK'nın sözü edilen maddede sayılan kalemlere dair usul ve esasları belirlenme yetkisi bulunmaktadır. ANCAK;

o Bu maddede sayılan maddi tazminat kalemleri arasında, eşdeğer veya orijinal parça ve bunlara bağlı tazminat hesaplaması yönünden bir düzenleme bulunmamaktadır.

o Bu durumda, anılan konuda hesaplama, aynı madde gereğince, maddi tazminat açısından, anılan Kanunda düzenlenmeyen hususlar hakkın-

da 6098 sayılı BK'nun haksız fiillere ilişkin hükümlerine göre yapılmak gerekecektir.

Hal böyle olunca, ilgili mevzuat çerçevesinde orijinale Eşdeğerliği belgelendirilmiş parçaların kullanılmasına ilişkin usul ve esaslar ilgili sigorta genel şartlarında belirleme yetkisi, ANCAK buradaki ön şartlar ve sınırlamalar ile tanınmıştır:

o Trafik sigortaları bakımından öncelikle 2918 sayılı KTK ilgili hükümleri olmak gerekir. İlgili mevzuat 2918 sayılı KTK'da ise bu konuda bir yetkilendirme ve usul ve esas düzenlenmiş değildir. Yani SEDDK açısından bu konuda bir yetkilendirme söz konusu değildir.

o 5684 sayılı SK'nun yürürlüğü durdurulan md. 11(6) fıkrasında ise, ilgili mevzuat çerçevesinde orijinale eş değerliliği belgelendirilmiş parçaların kullanılmasına dair usul ve esaslar ile sınırlandırılmıştır.

o Yine, 5684 sayılı SK'nun yürürlüğü durdurulan md. 11(6)'ya göre, bu usul ve esasları, genel şartlarda belirleme yetkisi tanımlanmıştır. Bu ise, yasama yetkisinin, yürütme durumundaki davalılara devri anlamına gelmekle, bir aşağıda yer alan fıkra da yer aldığı üzere, hukuka aykırı olmaktadır.

5684 sayılı SK'nun md. 11(6) düzenlemesinin yürürlüğünün durdurulmasından öncesinde, SEDDK tarafından mevzuatın verdiği bu yetki gereğince ancak genel şart ötesinde genelgeler ile, anılan konuda, aşağıdaki düzenlemeleri gerçekleştirmiştir:

o Genelge (No. 2015/2–13.01.2021) ile Motorlu Araç Sigortalarında Eşdeğer Parça Belgeleme Esaslarını belirlemiştir.

o Değişiklik Genelgesi (No. 2015/13 -27.05.2015)

o Değişiklik Genelgesi (No. 2018/1-01.02.2018)

o Değişiklik Genelgesi (No. 2019/7-06.08.20219)

SEDDK tarafından yayımlanan ve artık dayanağı tartışılır Genelge'de getirilen düzenlemeler ile, sigortacıların kullanabileceği eşdeğer parçalara ilişkin kapsamlı tanım ve uygulamalara gidilmiştir. Bu genelgeler 2015/2 ve 2019/7 sayılı Motorlu Araç Sigortalarında Eşdeğer Parça Belgeleme Esaslarına İlişkin Genelgeleri, 2015/16 sayılı Motorlu Araç Sigortalarında Logo-suz Orijinal Parça Belgeleme Esaslarına İlişkin Genelgesi'dir. Bu genelgelerde eşdeğer kalitede parça ve orijinal parça tanımına uygun parça tedariki yapılması hükme bağlanmış olup en son yayınlanan genelgede sigorta şirketlerinin onarımında kullandığı orijinale eşdeğer kalitede yedek parçaların asgari % 20'sinin yerli üreticilerden sağlanması koşulu yer almaktadır.

Görüleceği üzere sigorta sektörü yedek parça konusunda yurt dışı uygulamalarla uyumlu, sıkı bir şekilde düzenlemeye konu edilen ve denetlenen

bir sektör olmasına rağmen tüketici ve ülke ekonomisi lehine olan uygulamalardan mahrum bırakılmakta, otomotiv sektörü tarafından kendi belirledikleri kurala göre söz konusu parçalar kullanılabilen eşitlik ilkesine aykırı bir şekilde sigorta sektörü bu parçaları kullanamamaktadır.

**a) Anayasa'nın Hukuk Devleti ve Yetki Devredilmezliği İlkesine Aykırılık Söz Konusudur.**

Anayasa'nın md. 2.'de belirtilen hukuk devleti, eylem ve işlemleri hukuka uygun olan, insan haklarına dayanan, bu hak ve özgürlükleri koruyup güçlendiren, her alanda adil bir hukuk düzeni kurup bunu geliştirerek sürdüren, Anayasa'ya aykırı durum ve tutumlardan kaçınan, hukukun üstünlüğü kurallarıyla kendisini bağımlı sayan ve yargı denetimine açık devlettir.

(i) Anayasanın "Temel Hak ve Yükümlülükler" Hükümleri Kapsamında Ölçülülük İlkesine Aykırılık

Anayasa'nın "Temel Haklar ve Ödevler" başlıklı ikinci kısmının "Genel Hükümler" başlıklı birinci bölümünde yer alan 12. maddesinde; "Herkes, kişiliğine bağlı, dokunulmaz, devredilemez, vazgeçilmez temel hak ve hürriyetlere sahiptir. Temel hak ve hürriyetler, kişinin topluma, ailesine ve diğer kişilere karşı ödev ve sorumluluklarını da ihtiva eder." hükmüne; 13. maddesinde "Temel hak ve hürriyetler, özlerine dokunulmaksızın yalnızca Anayasanın ilgili maddelerinde belirtilen sebeplere bağlı olarak ve ancak kanunla sınırlanabilir. Bu sınırlamalar, Anayasanın sözüne ve ruhuna, demokratik toplum düzeninin ve laik Cumhuriyetin gereklerine ve ölçülülük ilkesine aykırı olamaz." hükmüne yer verilmiştir.

Sigorta şirketleri ve faaliyet gösterdiği sigorta sektörü açısından iptali istenilen bu yapılan değişiklikler ile, gerek eşdeğer parça gerekse yeniden kullanılabilir parçaların kullanılmaması durumu kalıcı hale gelmiştir. Dava konusu tebliğde iptali istenilen düzenlemelerin; eşdeğer parça yönünden ölçülülük ilkesine uygun olmamakla, hukuka uyarlık bulunmadığı kanaatindeyim.

(ii) Anayasaya Aykırı Olarak Yetki Devri

Yasama yetkisinin TBMM'ye ait olması ve bu yetkinin devredilememesi, kuvvetler ayrılığı ilkesinin bir gereğidir (2709 sayılı Anayasa md. 7). Yürütmenin türevselliği ilkesi gereğince, yürütme organının bir konuda düzenleme yapabilmesi için yasama organınca yetkilendirilmesi gerekmektedir. Kural olarak, kanun koyucunun genel ifadelerle yürütme organını yetkilendirmesi yeterli olmakla birlikte, Anayasa'da kanunla düzenlenmesi öngörülen konularda genel ifadelerle yürütme organına düzenleme yapma yetkisi verilmesi, yasama yetkisinin devredilmezliği ilkesine aykırılık oluşturabil-

mektedir. Bu nedenle, Anayasa'da münhasıran kanunla düzenlenmesi öngörülen konularda, kanunun temel esasları, ilkeleri ve çerçeveyi belirlemiş olması gerekmektedir. Anayasa koyucunun açıkça kanunla düzenlenmesini öngördüğü konularda, yasama organının temel kuralları saptadıktan sonra, uzmanlık ve idare tekniğine ilişkin hususları yürütmeye bırakması, yasama yetkisinin devri olarak yorumlanamaz<sup>12</sup>.

Bu şekilde, sigorta şirketinin tazminat borcunun kapsamının belirlendiği, trafik sigortası kapsamında ödenecek tazminatların hesaplanmasına yönelik temel ilke ve kuralların saptanması şeklinde sözleşmenin içeriğine yönelik bu belirlemenin, Anayasa'nın 48. maddesinde güvence altına alınan sözleşme özgürlüğünü sınırlandırdığı ortadadır. Bu türlü bir sözleşme özgürlüğüne sınırlama getiren düzenlemelerin ise, öncelikle Kanun'la yapılması gerektiği, tebliğe konu düzenlemenin dayandığı 2918 sayılı KTK'da ise, sigorta şirketinin zorunlu mali sorumluluk sigortası sözleşmesinden doğan eşdeğer parçaya konu maddi tazmin borcunun kapsamının tespitine yönelik temel çerçeve ve ilkelerin belirlenmediği açıkça gözükmektedir.

Ayrıca, **Anayasa Mahkemesi'nin 09/10/2020 tarihli ve 31269 sayılı RG.'de yayımlanan 17/07/2020 tarihli ve E:2019/40, K:2020/40 sayılı kararında** da belirtildiği üzere, "zorunlu mali sorumluluk sigortası sözleşmesinin içeriğine ilişkin düzenlemelerin sözleşmenin tarafları olarak motorlu taşıt işleten ile sigorta şirketinin yanında motorlu taşıt işletilmesi sebebiyle zarara uğrama riskine maruz kalan üçüncü kişiler arasındaki menfaatler dengesinin kurulmasında taraflardan birisi aleyhine ölçsüzlük teşkil edecek şekilde yürütmeye takdir yetkisi tanınması; üçüncü kişinin yaşam hakkı, maddi ve manevi varlığını koruma ve geliştirme hakkı ile mülkiyet hakkı yönünden olduğu kadar işletenin ve sigorta şirketinin mülkiyet hakkı yönünden de pozitif yükümlülüklerle bağdaşmayabileceği"nden, *sigorta şirketinin tazminat borcunun kapsamının belirlenmesi hususu, akdedilmesi yasal olarak zorunlu olan sözleşmenin taraflarının ve zarar gören üçüncü kişilerin Anayasa'nın 35. maddesi uyarınca mülkiyet hakkı kapsamında korunması gereken menfaatlerini ilgilendirmesi nedeniyle de belirli, ulaşılabilir ve öngörülebilir yasal düzenlemeyi gerektirmektedir. Oysa Dava konusu iptali istenilen hükümlere dair belirli, ulaşılabilir ve öngörülebilir bir yasal düzenleme bulunmamaktadır.*

Nitekim, **Danıştay 8. Dairesi'nin 2015/15155 E. sayılı dosyasında, 22.09.2016 tarihli yürütmenin durdurulması kararında;** "... Yasa koyucu düzenleyeceği konularda genel prensipleri belirler ve bunun uygulanmasını,

<sup>12</sup> Anayasa Mahkemesi'nin 02/05/2018 tarihli ve E:2017/143, K:2018/40 sayılı kararı; 28/12/2017 tarihli ve E:2016/150, K:2017/179 sayılı kararı; 29/11/2017 tarihli ve E:2017/51, K:2017/163 sayılı kararı.

yürütmeye, bir başka ifadeyle Davalı İdareye bırakır. Bu asli düzenleme yetkisinin Yasama organına ait olmasının doğal bir sonucudur. Ancak, Davalı İdarenin düzenleyici işlem yapma yetkisi yasama organının çizdiği sınırlar içinde, başta Anayasa olmak üzere, Kanun, Tüzük gibi üst hukuk normlarına aykırı olmamak kayıt ve şartına bağlı olarak gerçekleşebilir. Yönetmeliklerin sebep unsurunu yasa veya tüzükler oluşturur. Yasaların düzenlemediği bir alanda yönetmelik çıkarılması olanaksızdır. ... Normlar hiyerarşisinde anayasal ve yasal düzenlemelerden sonra gelen idari düzenlemeler bir yasa hükmüne dayalı olarak hazırlanır ve kanun hükümlerine açıklık getirilmesi suretiyle bu kanun hükümlerinin uygulamaya geçirilmesi amaçlanır. Dolayısıyla, **sınırlı, tamamlayıcı ve bağımlı bir düzenleme yetkisine sahip olan Davalı Bakanlığın, Anayasa'da öngörülen ayrık durumlar dışında, yasalarla düzenlenmemiş bir alanda, düzenleme yapmak suretiyle kural koyması mümkün değildir.**

Esasen dava konusu yönetmelikteki her konunun yasa ile düzenlenmesine gerek olmamakla birlikte, çoğunluğu bir yasanın konusunu oluşturduğundan, bu yönetmelikte yer alan ve yasanın konusunu oluşturan temel hak ve özgürlüklere ilişkin bazı konularda çerçevenin yasa koyucu tarafından çizildikten sonra idarece düzenleme yapılması gerekmektedir.” gerekçesine yer verilerek bu ilkeye dikkat çekilmiş ve dava konusu yönetmeliğin yürütmesinin durdurulmasına karar verilmiştir.

Aynı konuya ilişkin olarak **Danıştay 8. Dairesi'nin 27.06.2018 tarihli 2016/578 E. ve 2018/3664 K. sayılı kararında** “... Yasa koyucu düzenleyeceği konularda genel prensipleri belirler ve bunun uygulanmasını, yürütmeye, bir başka ifadeyle Davalı İdareye bırakır. Bu asli düzenleme yetkisinin yasama organına ait olmasının doğal bir sonucudur. Ancak, Davalı İdarenin düzenleyici işlem yapma yetkisi yasama organının çizdiği sınırlar içinde, başta Anayasa olmak üzere, kanun, tüzük gibi üst hukuk normlarına aykırı olmamak kayıt ve şartına bağlı olarak gerçekleşebilir. Yönetmeliklerin sebep unsurunu, yasa veya tüzükler oluşturur. Yasaların düzenlemediği bir alanda yönetmelik çıkarılması olanaksızdır.... Normlar hiyerarşisinde anayasal ve yasal düzenlemelerden sonra gelen idari düzenlemeler bir yasa hükmüne dayalı olarak hazırlanır ve kanun hükümlerine açıklık getirilmesi suretiyle bu kanun hükümlerinin uygulamaya geçirilmesi amaçlanır. Dolayısıyla, **sınırlı, tamamlayıcı ve bağımlı bir düzenleme yetkisine sahip olan Davalı İdarenin, Anayasa'da öngörülen ayrık durumlar dışında, yasalarla düzenlenmemiş bir alanda, düzenleme yapmak suretiyle kural koyması mümkün değildir...**” gerekçesiyle, dava konusu yönetmelik hükümleri iptal edilmiştir.

Bu durumda, SEDDK'nın düzenleme yapma yetkisi bulunmamakta olduğundan; ilgili tebliğde iptali istenilen düzenlemeler; eşdeğer parça yönünden bu şekilde bir düzenlemeye dayanmakla, bu yönüyle hukuka uyarlık bulunmadığı düşünülmektedir.

### **b) Anayasa'nın Belirlilik İlkesine Aykırılık Söz Konusu Olup, Mevzuatın İptalini Gerekltirmektedir.**

Anayasa'nın 2. maddesinde yer alan hukuk devletinin temel ilkelerinden birisi, belirliliktir. Danıştay'ın bir kararında bu hususun, “...Belirlilik, kişilerin hukuk güvenliğini korumakla birlikte İdarede istikrarı da sağlar. Bu kapsamda, belirlilik ilkesinin sonuçlarından biri olan haklı beklenti; İdarenin, ister bir taahhüdü, isterse uzun süren bir uygulamasına güvenerek olsun, bireylerin çıkarlarına ya da lehlerine olan bir sonuca ulaşabileceklerini ümit etmeleridir...”<sup>13</sup> şeklinde altı çizilmiştir.

Bu ilkeye göre, yasal düzenlemelerin hem kişiler hem de idare yönünden herhangi bir duraksamaya ve kuşkuya yer vermeyecek şekilde açık, net, anlaşılır, uygulanabilir ve nesnel olması, ayrıca kamu otoritelerinin keyfi uygulamalarına karşı koruyucu önlem içermesi de gereklidir. Belirlilik ilkesi, hukuksal güvenlikle bağlantılı olup birey, yasadan, belirli bir kesinlik içinde, hangi somut eylem ve olguya hangi hukuksal yaptırımın veya sonucun bağlandığını, bunların idareye hangi müdahale yetkisini doğurduğunu bilebilecek durumda olması gerekir. Ancak bu durumda kendisine düşen yükümlülükleri öngörebilecek ve davranışlarını ayarlayabilecektir. Hukuk güvenliği, normların öngörülebilir olmasını, bireylerin tüm eylem ve işlemlerinde devlete güven duyabilmesini, devletin de yasal düzenlemelerde bu güven duygusunu zedeleyici yöntemlerden kaçınmasını gerekli kılacaktır.

## **B. Maddi Zararın Tazmini – “Gerçek Zarar = Orijinal Parça” Konusu**

### **a) Genel Hükümlerde “Gerçek Zarar” Kavramı**

Gerçek zarar ile ne anlaşılması gerektiği noktasında bir değerlendirme yapılması yerinde olacaktır. Bu konuda, “gerçek zarar” kavramının, mülga 818 sayılı TBK'de haksız fiillere dair hükümde yer alan “zararın hakiki miktarı” ile uyumlu olduğu görülmektedir.

<sup>13</sup> T.C. Danıştay 2.Dairesi E:2016/13213 K:2017/2813 ve 06.04.2017.



o Mülga 818 sayılı Türk Borçlar Kanunu

I. Zararın Tayini

**Madde 42 –**

“Zararı ispat etmek müddeiye düşer, **zararın hakiki miktarını** ispat etmek mümkün olmadığı takdirde hakim, halin mutat cereyanını ve mutazarrır olan tarafın yaptığı tedbirleri nazara alarak onu adalete tevfikan tayin eder.”

o 6098 sayılı TBK

II. Zararın ve kusurun ispatı

**MADDE 50-** Zarar gören, zararını ve zarar verenin kusurunu ispat yükü altındadır. **Uğranılan zararın miktarı** tam olarak ispat edilemiyorsa hâkim, olayların olağan akışını ve zarar görenin aldığı önlemleri göz önünde tutarak, zararın miktarını hakkaniyete uygun olarak belirler.

Bu iki düzenleme birlikte incelendiğinde, yeni kanunda “gerçek zarar” ifadesinden vazgeçilmiş ve “uğranılan zarar” ifadesi ve bunun ispat edilmesinden bahsedilmiştir. Bu değişikliğe madde gerekçesinde vurgu yapılmış olmasına karşılık, böyle bir değişikliğe gidilmesinin altında yatan amaç ve düşünce açıklanmış değildir. Bu değişikliğin zarar tazmin prensiplerine etkisi yönünden ise, bu alanın uzman hukukçularının çalışmalarında bir değerlendirmeye rastlanılamamıştır. Ancak, bu ifade farklılığı ve “**hakiki miktar**” ifadesinden vazgeçilmesinin, aslında zarar hesaplamasına dair usul ve esaslar açısından, mülga kanun döneminde kabul edilenden farklı bir değerlendirmeyi gerektirdiğini düşünmekteyim. Konunun, ilgili alanın uzman hukukçuları tarafından incelenmesi, bu çalışmada tartışılan konunun da çözümlenmesinde önemli bir katkı sağlayacaktır.

**b) Trafik Sigortası Genel Şartlarındaki Maddi Zarar Hesaplamasında Değişiklik**

Son düzenleme ile, Trafik Sigortası Genel Şartları B.2 maddesinde getirilen maddi tazminatın hesaplama usul ve esası, şu şekilde özetlenebilir:

ÖNCEKİ GŞ Hükümü	YENİ GŞ Hükümü
Sigortalı aracın zarar verdiği araçta, hasarlı PARÇANIN ONARIMI mümkün değil ise,	
A) 3 yılı Geçmeyen Araçlar İçin  a. ORJİNAL PARÇA b. EŞDEĞER VEYA ÖMRÜNÜ TAMAMLAMIŞ ARAÇLAR MEVZUATI KAPSAMINDAKİ ARAÇLARDAN ELDE EDİLEN ORJİNAL PARÇA	<u>Yaş Ayırımı Olmaksızın</u> <u>A) HASAR GÖREN PARÇA, ORJİNAL PARÇA İSE,</u> a. ORJİNAL PARÇA b. ANCAK, <u>hak sahibinin onayının alınması veya hasar gören parçanın orijinal parça ile değiştirilmesine imkân olmaması halinde</u> hasar gören parça, EŞDEĞER PARÇA veya YENİDEN KULLANILABİLİR PARÇA ile değiştirilir.
B) 3 yılı Geçen Araçlar İçin  a. Hasar gören parçanın niteliğine bakılmaksızın <u>öncelikle EŞDEĞER PARÇA veya YENİDEN KULLANILABİLİR PARÇA</u>  b. ORJİNAL PARÇA	B) HASAR GÖREN PARÇA ORJİNAL DEĞİLSE,  a. EŞDEĞER VEYA YENİDEN KULLANILABİLİR PARÇA, b. <u>Eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça ile değiştirilmesine imkân olmaması halinde</u> ORJİNAL PARÇA c. <u>Eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça ile değişim imkânı olduğu halde orijinal parça ile onarım sağlanır ise,</u> sigortacının sorumluluğunun, sigortacının kaza tarihi itibarıyla benzer hasarlardaki onarım uygulamasına göre, Eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça bedeli ile sınırlı olacağı düzenlenmiştir <sup>14</sup> .

<sup>14</sup> Bu düzenleme, gerek kabul ettiği sigortacının uygulaması gibi belirsiz ve yoruma açık kriterleri ve gerekse sadece sigortacının sorumluluğunun sınırlandırması, buna karşılık iş-

Bu iki düzenleme arasında dikkat çeken noktalar, aşağıdaki başlıklar halinde özetlenebilir:

- i. Yaş ayırımının terk edilmiş olması;
- ii. Hasarlanan parçanın orijinal olup olmamasına göre tazmin esası getirilmesi,
- iii. Kullanılacak yedek parça türünde sıralamanın değişmesi,
- iv. Parçanın niteliğine bakılmasından vazgeçilmiş olması; bunun yerine, hak sahibinin onayı veya orijinal ile değiştirilmeye imkân olmaması kriterinin kabulü

### **c) Tazmin Esasına Dair Değişikliğin Etki ve Sonuçlarının Değerlendirilmesi**

#### **i. Maddi Hukuk Açısından İncelenmesi**

Motorlu araç zararına dair maddi tazminat hesaplama usul ve esaslarının öncelikle, 6098 sayılı BK haksız fiil hükümlerinde kabul edilen usul ve esaslara göre değerlendirilmesi gerekmektedir. Trafik Sigortası Genel Şartlarında yer alan maddi tazminata dair düzenleme ise, 2918 sayılı KTK md. 90 ve 6098 sayılı BK'daki hükümler ile birlikte ve bu hükümlere aykırı düşmediği ölçüde dikkate alınabilecektir.

Trafik Sigortası Genel Şartları B.2 maddesinde gerek önceki ve gerekse yeni düzenleme kapsamında, aynen tazmin esası öngörülmüştür. Bu şekilde tazmin esası, zarar gören kimsenin mal varlığında meydana gelen ek silmenin, zarar veren tarafından aynen veya nakden karşılanması esastır. Aynen tazmin ile ise, malın, zarar görmeden önceki değeri, durumu nasılsa, bu durumun para dışında benzer bir değerle eski haline getirilmesi anlaşılmaktadır. Bu eski haline iade veya mahiyet olarak aynı olan bir edanın yerine getirilmesidir. Bu anlamda sigortacının tazmin yöntemi olarak bunu seçmesi ve zararı, yedek parça değişikliği üzerinden yerine getirmesini engelleyen bir yasa hükmü bulunmamaktadır. Bu konuda bir itiraz veya sorun bulunmamaktadır.

Burada sorun, aynen tazminin yerine getirilmesi sırasında kullanılan yedek parçanın niteliği konusunda çıkmaktadır. Sigortacı tarafından özellikle hasarlana parçanın orijinal parça olduğu durumda, aynen tazmin kapsamında önerilecek yedek parçanın niteliği ve sair tazmin şartlarının tanımlanmasında, aracın yaşı ve niteliğine bakılmaksızın, orijinal yedek parçanın esas alındığı bir sistem getirilmiştir.

---

leten/sürücüden bahsedilmemiş olması nedeniyle, sigortacı, sigortalı ve zarar gören arasında bir çok uyumsuzluk alanı yaratacaktır.

Bu noktada sigortacı, zarar veren ile zarar gören arasındaki anlaşma, bu esasan ayrılmanın temel istisnası olarak kabul edilmiştir. Diğer bir özel durum ise, imkansızlık olarak öngörülmüştür. Bunun dışında hiçbir şartın kabul edilmediği görülmektedir. Bu istisna teşkil eden ve sigortacının aksini ispatla yükümlü olduğu durumlar dışında, sigortacı veya zarar veren işlemin /sürücünün, aynen tazminde başka bir çözümü kalmamaktadır. Bu ise, bir yanda zarar görene gereği gibi tazmin sağlayalım derken, bir çok durumda bir zenginleşme yaratırken, diğer yanda, orijinal yedek parçanın teşvik ve desteklenmesi anlamına gelmektedir. Oysa bir çok durumda aracın yaşı, seçilen yedek parçanın niteliğine bağlı olmaksızın, araca uyumu, görünümü veya performansını değiştirmeksizin, zararın giderilmesi de mümkün olabilmektedir. Diğer bir deyişle, uğranılan zararın giderilmesinin karşılığı, yani gerçek zararın giderilmesinin anlamı, orijinal parça ile değiştirilmesi anlamına gelmemekte, diğer yedek parça çeşitleri de bu gereği yerine getirebilmektedir. Orijinal parça yaklaşımı bir halde kolayca kaçmak anlamına gelirken, gerçekte zarar görenler dahil topluma yükleri çok daha fazla olacaktır.

Bu halde ise sağlanan uygun maliyetler ve üretimin teşvik edilmesi ile, hem sigortacılıkta önemli olan zenginleşme yasağı ilkesi ve hem de zarar gören dahil tüm taraflar ile ülkemiz ekonomik hak ve menfaatlerinin optimum seviyede korunması sağlanmış olacaktır. Eğer aracın eşdeğer parça kullanımı tazmin edilmesi halinde bir değer kaybı ortaya çıkmakta ise, bunun artık değer kaybı tazminatı kapsamında değerlendirilmesi suretiyle giderilmesi mümkündür.

Netice itibarı ile, aynen tazmin noktasında, yargı uygulaması ve devamında mevzuat ile, “gerçek zararın gideriminin, orijinal parça ile değişimi” şeklindeki sınırlı anlayışın, genel tazmin ilkeleri ile her bir olay özelinde ayrı ayrı değerlendirilmesi ve tek bir prensibin kabul edilmemesi yerinde olacaktır. Bu noktada, aracın mı zarar gören parçanın mı zarar görmeden önceki eski haline iadesinin amaçlandığı, zarar gören aracın yaşı gibi bir çok hususun dikkate alınması gerekir. Burada akla gelebilecek diğer bir soru, zarar görmeden önceki duruma dönme, araç anlamında mı yoksa parça özelinde mi zararın giderilmesidir? Aracın kazadan önceki aynı işlerliği ve fonksiyonunu kazanmasının sağlanması, zarar görenin uğradığı zararın tazmini bakımından yeterli olmayacak mıdır? Bunun dışında, varsa oluşacak değer kaybı, ayrıca bir maddi zarar olarak talep edilmesi ve değerlendirilmesi hukuken daha yerinde ve doğru olmayacak mıdır? Bu konuların borçlar hukuku alanında uzman hukukçular tarafından incelenmesinin, çok önemli ve gerekli olduğunu düşünmekteyim.

Bu arada orijinal parça dışındaki yedek parça ile tazmin durumlarında, kullanılacak eşdeğer parça veya kullanılmış parça(lar)ın asgari standartının garanti edilmesi, sertifikalandırılması ve parçanın arızalanması veya bir kazaya veya başka bir hasara yol açması durumunda tüm yasal sorumluluğun muhatabının tanımlanması, endişe edilen risklerin giderilmesi açısından faydalı olacaktır.

Bu çerçevede, Trafik Sigortası Genel Şartlarında bir değişikliğin yapılması gereklidir. Bu değişikliğe gidilirken, tek başına yargı kararlarından hareket edilmemesi uygun düşecektir. Zira her bir yargı kararı, önündeki uyuşmazlığın özellik ve şartlarına göre karara bağlanmaktadır. Aslında genel şartların da buna imkân verecek şekilde düzenlenmesi uygun düşecektir. Diğer önemli bir husus ilgili yargı kararlarında, olay adaleti sağlanmaya çalışılırken, konunun gerek ülke ekonomisi, ticareti, sanayisi ve toplum menfaati gibi farklı taraf dengeleri yönünden inceleme yapılmamasıdır. Mevzuatın bu anlamda yargıdan ayrışması son derece önemlidir. Ayrıca yargı alanında, yedek parça konusundaki bariz bir şekilde gözüken bilgi eksikliği, sözü edilen kararlarda, orijinal ve eşdeğer parçanın anlamı, fonksiyonu ve içeriği konusunda bugüne kadar hiçbir yol gösterici değerlendirmenin yapılmasını engellemiştir. Bu nedenle, mevzuat ile yapılacak düzenlemede, bu konuların detaylı olarak ele alınması ve değerlendirilmesi, gerek olay adaletinin de doğru bir şekilde sağlanabilmesi ve gerekse gerçek anlamda adaletin, eşitlik, menfaat dengesi ve kamu menfaatinin tesisi yönünden son derece önemlidir.

Mevzuat yönüyle idari yargı noktasında incelemede ise, konu Anayasa ve mevzuat temelli incelenirken, yine hayat, durum ve ülke gerçeklerinin yeterince dikkate alınmadığı mevzuat amacı ve kapsamı ve bu açıdan Anayasa hükümleri karşısındaki durumunun yeterince değerlendirilmediği görülmektedir. Örneğin, **Danıştay 8. Dairesinin 2020/4080 Esas Nolu kararı** ile, önceki Genel Şartların “Tazminat ve Giderlerin Ödenmesi” başlıklı B.2 maddesinin mülga 2.1 Nolu fıkrasında yer alan düzenleme<sup>15</sup> hakkında **yü-**

---

<sup>15</sup> “Hasar halinde, hasar gören parça, onarımı mümkün değilse veya eşdeğer parça veya ömrünü tamamlamış araçlar mevzuatı kapsamındaki araçlardan elde edilen orijinal parça ile değişimine imkân yok ise orijinali ile değiştirilir. Kaza tarihine göre model yılından itibaren 3 yılı geçmeyen motorlu araçlarda hasar gören parça, onarımı mümkün değilse öncelikle orijinali ile değiştirilir, orijinal parçanın bulunmaması durumunda eşdeğer veya ömrünü tamamlamış araçlar mevzuatı kapsamındaki araçlardan elde edilen orijinal parça ile değiştirilir. Ancak model yılından itibaren 3 yılı geçmeyen motorlu araçta hasar gören parçanın orijinal olmadığı durumda eşdeğer veya ömrünü tamamlamış araçlar mevzuatı kapsamındaki araçlardan elde edilen orijinal parça ile değişim yapılır. Bu paragraf uygulaması sonucu araçta bir kıymet artışı meydana gelse dahi bu fark tazminat miktarından indirilemez.

**rütmeyi durdurma kararı** alınmıştır. Sözü edilen Danıştay kararında; yeniden kullanılabilir parçaya ilişkin idareye kanuni yetki verilmediği için hukuka uygunluk olmadığı yönünde karar verilirken 5684 sayılı Kanun’un 11’inci maddesi 6’ncı fıkrasında eşdeğer parçaya ilişkin düzenlemenin genel şartlarda yapılacağına ilişkin düzenlemeye rağmen eşdeğer parça ile ilgili düzenleme hakkında da yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir. Kanuni yetki verilmiş olmasına rağmen gerekçede hasar gören parça orijinal ise orijinal parça ile değiştirilmesi, kişinin onay vermesi ya da orijinal parça ile değişimin mümkün olmaması durumunda eşdeğer parçanın kullanımının hakkaniyete uygun olacağı belirtilmektedir.

Söz konusu kararın gerekçesinde yer alan yedek parçaya dair kavram kargaşasının, yargıyı ve bu suretle kamu otoritesini de olumsuz etkilediği görülmektedir. Şöyle ki;

o Eşdeğer yedek parça mevzuat ile düzenlenen ve akredite bir kurum yapmış olduğu testler sonucu orijinal parçayla kıyaslanarak kütle, boyut, malzeme, işlevsellik gibi kriterlere uygunluğu onaylanan, yani orijinal parça ile aynı performansı gösterdiği belgelenen yedek parçadır. Dolayısıyla **eşdeğer yedek parça piyasada satılan herhangi bir parça ile aynı olmayan, aracın dış karoserini oluşturan yapısal olmayan metal ve plastik parçalar ile aydınlatma parçalarıdır. Söz konusu parçalar bir aracın üzerinde yer alan yedek parçaların sadece %29’unu oluşturmaktadır.** Diğer taraftan orijinal parça ile aynı performansı gösterdiği belgelendirilmiş olan bir yedek parçanın kullanılması durumunda gerçek zararın karşılanmadığı yaklaşımı da tartışmalı olacaktır.

o Yeniden kullanılabilir parçanın yürütmesinin durdurulma gerekçesi idareye yasama organınca düzenleme yetkisi verilmemesi iken, yasama tarafından **idareye düzenleme yetkisi verilen eşdeğer parça ile ilgili 5684 sayılı SK’da yer alan hükme, trafik sigortalarının ötesinde diğer motorlu araç sigortalarını da etkileyecek şekilde yürütmeyi durdurma kararı verilmesi de anlaşılmalıdır. Belki sadece Trafik Sigortası açısından böyle bir hüküm anlamlı olabilirdi.**

o Yeniden kullanılabilir parçanın onarımda kullanılabilmesi tam da yargının işaret ettiği gerçek zararın ödenmesi ilkesi ile uyumaktadır. Yeni-

---

*Eşdeğer veya ömrünü tamamlamış araçlar mevzuatı kapsamındaki araçlardan elde edilen orijinal parça ile değişim mümkün olduğu halde, sigortacının bilgisi ve onayı dahilinde olmadan orijinal parça ile onarım sağlanır ise sigortacının sorumluluğu, sigortacının kaza tarihi itibarıyla benzer hasarlardaki onarım uygulamasına göre, eşdeğer veya ömrünü tamamlamış araçlar mevzuatı kapsamındaki araçlardan elde edilen orijinal parça bedeli ile sınırlıdır. Sigortacı bu paragraf kapsamındaki onaya ilişkin tercihini hasar ihbarından itibaren 2 iş günü içinde onarım merkezine veya hak sahibine bildirmediği durumda onayı varsayılır. İspat yükümlülüğü sigortacıya aittir.”*

den kullanılabilir parçalar da eşdeğer parça da olduğu gibi bir kamu otoritesi tarafından düzenlenen, takip edilebilir ve araç güvenliği ve çevre standartlarını karşılamaları durumunda yeniden kullanılabilen yedek parçalardır. Üstelik bu parçalar orijinal olup, 5 yaşındaki bir araçta kaza sonucu hasarlanan kullanılmış bir parça yerine sıfır (0) orijinal parça takılması o aracın değerini artırmakta ve sebepsiz zenginleşmeye yol açmaktadır.

2918 sayılı KTK’da yapılan değişiklik sonrası yayımlanan Trafik Sigortası Genel Şartları değişikliğinde, Danıştay kararında “kullanılan” ifadesi yer almış, böylelikle yürütmeyi durdurma kararı sonrası gerek eşdeğer parça gerekse yeniden kullanılabilir parçaların sigorta sektörüncü kullanılamaması durumu, kanaatimce hatalı bir şekilde kalıcı hale gelmiştir. Oysa yurt dışında rekabet otoritelerince “**eşdeğer parça**” kullanımının ve bağımsız bakım ve onarım servislerinin desteklenme amacı, rekabet ortamının oluşturulması ve yetkili servis hizmetleri ile orijinal parça fiyatlarında dengesiz fiyat artışlarının yaratacağı olumsuz etkinin bertaraf edilmesidir. Rekabet Kurumu tarafından yayımlanan Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu’nun sonuç bölümünde de motorlu taşıtlar satış sonrası hizmetler pazarının daha rekabetçi bir yapıya yönelmediğine ve pazardaki rekabetçi endişelerin sürdüğüne işaret edilmektedir.

Eşdeğer parça kullanımının teşvik edilmesi sigorta sektörünün maliyetlerinde yaratacağı etki yanında orijinal parça ithalatına daha az gereksinim duyulması ve yerli üreticinin teşvik edilmesi ile birlikte cari açığın azaltılmasında da önemli bir rol oynayacaktır.

## **ii. Anayasa’nın Eşitlik ve Menfaat Dengesi İlkesi Yönünden Değerlendirilmesi**

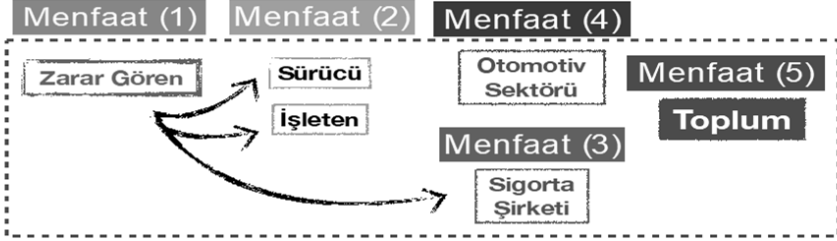
Bu düzenleme yapılırken, yargı uygulamalarına yaklaşmakla birlikte, ilgili kararlarda da aynı şekilde göz ardı edildiği üzere, Anayasanın “menfaatler dengesinin gözetilmesi ilkesi”nin dikkate alınmadığı öngörülmektedir. Oysa Danıştay’ın trafik sigortalarına dair diğer bir konuda verdiği kararda bu hususun özellikle altı çizilmiştir. Anılan kararda<sup>16</sup>, “... Kanun koyucunun öngördüğü düzenlemelerin menfaatler dengesinin kurulmasında taraflardan birisi aleyhine ölçsüzlük teşkil edecek şekilde yürütmeye takdir yetkisi tanınması; üçüncü kişinin yaşam hakkı, maddi ve manevi varlığını koruma ve geliştirme hakkı ile mülkiyet hakkı yönünden olduğu kadar, **işletenin ve sigorta şirketinin mülkiyet hakkı yönünden de pozitif yükümlülüklerle bağdaşmayabilir.** Bu bağlamda anılan konunun düzenlenmesi sırasında ilgili tarafların tümünün menfaatlerinin mümkün olduğunca dengelenme-

---

<sup>16</sup> T.C. Danıştay 8. Daire, Esas No. 2020/5413 ve 26.01.2021 tarihli kararı

si gözetilmelidir ....” denilmektedir. İşbu aynen tazmin konusunda gözetilmesi gereken ilgili menfaat grupları, bir tablo olarak aşağıdaki şekilde özetlenmeye çalışılmıştır:

### “menfaatler dengesi” nin tarafları



Alfmet Karayazgan, Av. Dr., Karayazgan Hukuk, Denizcilik & Arabuluculuk

Bu tespit edilebilen menfaat grupları açısından, aynen tazmin noktasında, yedek parça tercihlerinin ne şekilde etkisi olabileceği yönünden başlıklar tablo halinde şu şekilde ortaya konulabilir:

### Uygulamanın Kabulünün Menfaatlara Etkisi



Alfmet Karayazgan, Av. Dr., Karayazgan Hukuk, Denizcilik & Arabuluculuk

2918 sayılı KTK'nın md 91(1)'de karayolunda motorlu araç işletenlerin, aynı Kanunun md. 85(1)'deki sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere mali sorumluluk sigortası yaptırımları zorunlu kılınmış, aynı Kanun'un 101(1)'de ise zorunlu mali sorumluluk sigortasının Türkiye'de kaza sigortası dalında çalışmaya yetkili olan sigorta şirketleri tarafından yapılacağı ve bu sigorta şirketlerinin anılan sigortayı yapmakla yükümlü oldukları belirtilmiştir.

Bu çerçevede, Anayasa'nın ikinci kısmının "**Sosyal ve Ekonomik Haklar ve Ödevler**" başlıklı üçüncü bölümünde yer alan "**Çalışma ve Sözleşme Hürriyeti**" başlıklı 48. maddesinde ise; "Herkes, dilediği alanda ça-



lışma ve sözleşme hürriyetlerine sahiptir." hükmüne dair bir sınırlamayı teşkil etmektedir. Bu nedenle sigortacı, işleten, zarar gören menfaat arasında eşitlik ve menfaat dengesinin tayininde, sigortacı açısından bu durumun da dikkate alınması uygun olacaktır.

Bu haliyle trafik sigortasının tarafları, motorlu araç işleten ile Türkiye’de kaza sigortası dalında çalışmaya yetkili sigorta şirketidir ve sözleşmenin konusu, karayolunda motorlu araç işletenin, motorlu aracın işletilmesi sebebiyle üçüncü kişilerin uğrayabileceği destekten yoksun kalma zararını, bedensel zararı ve/veya eşya zararını tazmin yükümlülüğünü teminat altına alınmasıdır. Başka bir ifadeyle sigorta şirketinin bu sözleşme ile yüklendiği borç, işletenin motorlu araç işletilmesi sebebiyle üçüncü kişilere zarar verilmesi halinde doğacak tazminat borcunu sigorta teminat limiti dahilinde ödeme borcudur. **Bu sorumluluk sigortası ile motorlu araç işletilmesi nedeniyle zarar gören üçüncü kişinin sigorta kapsamındaki tazminat alacakları teminat altına alınmakla birlikte, zarardan sorumlu olan motorlu araç işletenin (sigortalının) kaza riskine karşı ekonomik bakımdan menfaati (malvarlığı) de korunmaktadır.** Diğer yandan, trafik sigortalarında, rizikonun sigortalanılabılır olması, sigorta sisteminin mali yeterliliğine bağlı olduğundan, sigortacılık sektöründe tazminat tutarlarının artması demek, primlerin artması anlamına geleceğinden, neticede kamu ve özellikle tüketiciyi etkileyecektir. Orijinal parçanın kullanımı ayrıca, sigortadan bağımsız olarak kamu ve tüketiciye bir araç sahibi olarak araç fiyatlarına ve servis hizmetlerine önemli maliyet artışı olarak yansıtacaktır.

Bu anlamda sigortacının tazmin yükümlülüğünü sadece orijinal parça ile sınırlayarak, eş değer parça uygulamasını devre dışında bırakmak, çok geniş bir taraf kitlesi açısından, zarar görene oranla eşitlik ve menfaat dengesini önemli oranda bozucu nitelikte bir sınırlama olacaktır.

## 5. İspat Yükü Konusu

Yeni Trafik Sigortası Genel Şartları B.2 maddesi düzenlemesi karşısında,

o Eş değer parça kullanabilmek için hak sahibinden onay alındığını veya hasar gören parçanın orijinal parça ile değiştirilmesine imkân olmadığına dair ispat yükü, sigortacıya ait olacaktır.

o Yine bir sonraki paragrafta, Eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça ile değişim imkân olduğu halde, orijinal parça ile onarım sağlanır ise, sigortacının sorumluluğunun, sigortacının kaza tarihi itibarıyla benzer hasarlardaki onarım uygulamasına göre, eş değer veya yeniden kullanılabilir parça bedeli ile sınırlı olacağı öngörülmüştür. Ancak burada, Eşdeğer veya ye-

niden kullanılabilir parça ile değişim imkânı olduğunu ispat yükü sigortacıya aittir.

Bu ispat yüküne dair bir düzenlemeden özellikle ilk başlık altında yer alan düzenlemenin, SEDDK'nın düzenleme yetkisi kapsamında olup olmadığı ve böyle bir ispat kuralının genel şartlar ile düzenlenip düzenlemeyeceği ve içeriği hususu da diğer bir soru olarak karşımıza çıkmaktadır.

### **A. Genel Şartlar ile İspat Yükünün Yer Değiştirmesi**

2918 sayılı KTK md. 90 gereğince, anılan maddede düzenlenmeyen konularda, maddi zarar ve tazminatın, 6098 sayılı BK haksız fiil hükümleri çerçevesinde belirlenmesi gerekliliği çerçevesinde, SEDDK'nın genel şartlar ile ispat yükünü düzenlemesi ve genel prensiplere göre aksini öngörmüş olması, hukuken tartışılır niteliktedir. Bu, tarafların maddi hukuk açısından üzerinden serbestçe tasarruf edebilecekleri konulardan olup, sözleşme ile ispat yükünü belirlemiş oldukları anlamına gelebilecektir. Zarar görenin sözleşmenin tarafı olmaması ve 2918 sayılı KTK kapsamında SEDDK'ya bu konuda bir yetki verilmemiş olması karşısında, hukuken tartışılır niteliktedir. Ayrıca Borçlar Kanunu emredici hükümlerine aykırı bir düzenleme olarak geçerliliği sorgulanabilecektir.

Diğer yandan, 5684 sayılı SK md. 11 (6)'nin yürürlüğünün durdurulmuş olması ve kaldı ki, trafik sigortalarında uygulanamayacak olması karşısında, tazminat konusunda SEDDK'nın bu konudaki düzenleme yetkisi, bu açıdan da hukuken tartışılır niteliktedir.

### **B. Genel İspat Kuralları Karşısında Durumu**

Maddi tazminatın, 2918 sayılı KTK md. 90 gereğince, 6098 sayılı BK genel hükümlerine göre çözümlenecek olması karşısında, SEDDK tarafından genel şartlar ile ispat açısından, 6098 sayılı BK'da haksız fiil ve diğer genel hükümlere nazaran farklı bir düzenleme öngörmesinin, hukuken değerlendirilmesi gerektiğini düşünmekteyim. Bu meselenin, bu alanda konunun uzmanı değerli hukukçular tarafından ele alınmasının faydalı olacağını düşünmekteyim.

İlk bahsedilebilecek mevzuat hükmü, 6098 sayılı BK md. 50'de karşımıza çıkmaktadır.

#### **o 6098 sayılı TBK - II. Zararın ve kusurun ispatı**

**MADDE 50-** Zarar gören, zararını ve zarar verenin kusurunu ispat yükü altındadır. Uğranılan zararın miktarı tam olarak ispat edilemiyorsa hâkim, olayların olağan akışını ve zarar görenin aldığı önlemleri göz önünde tutarak, zararın miktarını hakkaniyete uygun olarak belirler.

İkinci önemli mevzuat, Türk Medeni Kanunu'nda yer alan ispata ilişkin temel prensiptir.

o **4721 sayılı TMK - D. İspat kuralları**

**I. İspat yükü**

**Madde 6** - Kanunda aksine bir hüküm bulunmadıkça, taraflardan her biri, hakkını dayandırdığı olguların varlığını ispatla yükümlüdür.

Bir diğer düzenleme ise, 6100 sayılı HMK'da yer alan ispat yüküne ilişkin temel prensiplerdir.

o **6100 sayılı HMK - İspat yükü**

**MADDE 190-** (1) İspat yükü, kanunda özel bir düzenleme bulunmadıkça, iddia edilen vakıya bağlanan hukuki sonuçtan kendi lehine hak çıkaran tarafa aittir.

(2) Kanuni bir karineye dayanan taraf, sadece karinenin temelini oluşturan vakıya ilişkin ispat yükü altındadır. Kanunda öngörülen istisnalar dışında, karşı taraf, kanuni karinenin aksini ispat edebilir.

**Karşı ispat**

**MADDE 191-** (1) Diğer taraf, ispat yükünü taşıyan tarafın iddiasının doğru olmadığı hakkında delil sunabilir. Karşı ispat faaliyeti için delil sunan taraf, ispat yükünü üzerine almış sayılmaz.

Maddeler incelediğinde görülmektedir ki, kabul gören ispat hukukuna dair anılan prensiplerin aksi, ancak kanunla özel bir düzenleme ile getirilebilmektedir. Trafik sigortası bakımından gerek 2918 sayılı KTK, 6102 sayılı TTK ve 5684 sayılı SK'da bu genel prensiplerin aksine ilişkin bir düzenleme yer almamaktadır.

**C. Aksi İspat Edilecek Hallerin Sınırlı Sayılmış Olması**

Bu türlü bir ispat kuralının kabul edilmiş olması bir yana, Trafik Sigortası Genel Şartlarının B.2. maddesi birinci paragrafına ilişkin olarak aksi ispat edilebilecek hallerin, tahdidi olarak sayılması yerinde olmamıştır. Zira, söz konusu Genel Şart maddesi, sigortacının, orijinal parça dışında diğer yedek parçaları ancak ve sadece iki hususu ispat ederek kullanabilmesine imkân verilmiştir. Bu hallerden birisi tarafların anlaşmasıdır, diğer ise, orijinal parça ile değiştirilmesinin imkânsız olmasıdır.

Madem aksini ispat yükü sigortacıya verilmiştir, o zaman imkânsızlık olmadan olayın özelliğine göre diğer parçaların kullanımının uygun olabileceğini ispat imkânı niçin getirilmemiştir? Bu şekilde en azından zarar gören aracın, olayın ve hasarın şekline göre, bunu ispat etmesi kaydıyla, parça kullanımına dair sıralamanın değiştirilmesi mümkün olabilirdi. Bu da olduğun-

dan fazla korumacı ve sigortadan sebepsiz zenginleşme ilkesine aykırı durumların gerçekleşmesine imkân verecek bir düzenlemedir.

## 6. Yararların Mahsubu - Denkleştirme Konusu

Trafik sigortası genel şartlarında getirilen değişikliklerle, aracın özelliklerine ve aynen tazmin noktasında kullanılan yedek parçanın niteliğine bakılmaksızın, kıymet artış indirimi uygulanamayacağı öngörülmüştür.

### A. Trafik Sigortası Genel Şartlarındaki Kıymet Artışına Dair Düzenlemede Değişiklik

ÖNCEKİ GŞ. Hükümü	YENİ GŞ Hükümü
<b>B.2. TAZMİNAT VE GİDERLERİN ÖDENMESİ</b>	
A) 3 yılı Geçmeyen Araçlar İçin “... <u>Kaza tarihine göre</u> model yılından itibaren 3 yılı geçmeyen motorlu araçlarda hasar gören parça, onarımı mümkün değilse öncelikle orijinali ile değiştirilir, orijinal parçanın bulunmaması durumunda eşdeğer veya ömrünü tamamlamış araçlar mevzuatı kapsamındaki araçlardan elde edilen orijinal parça ile değiştirilir. Ancak model yılından itibaren 3 yılı geçmeyen motorlu araçta hasar gören parçanın orijinal olmadığı durumda eşdeğer veya ömrünü tamamlamış araçlar mevzuatı kapsamındaki araçlardan elde edilen orijinal parça ile değişim yapılır. Bu paragraf uygulaması sonucu araçta bir kıymet artışı meydana gelse dahi bu fark tazminat miktarından indirilemez.	<u>Yaş Ayrımı Olmaksızın</u> (Değişik: RG-4/12/2021-31679) Hasar halinde, hasar gören orijinal parça, onarımı mümkün değilse orijinal parça ile değiştirilir. Ancak, hak sahibinin onayının alınması veya hasar gören parçanın orijinal parça ile değiştirilmesine imkân olmaması halinde hasar gören parça, Eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça ile değiştirilir. Bu fıkra kapsamında hak sahibinden onay alındığını veya hasar gören parçanın orijinal parça ile değiştirilmesine imkan olmadığını ispat yükü sigortacıya aittir. Bu fıkranın uygulanması sonucu araçta bir kıymet artışı meydana gelse dahi bu fark tazminat miktarından indirilemez. (Değişik:RG-4/12/2021-31679) Hasar gören parçanın orijinal olmaması halinde ise Eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça ile değiştirilir. Ancak, hasar gören parçanın Eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça ile değiştirilmesine imkân olmaması halinde orijinal parça ile değiştirilir. Eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça ile değişim imkânı olduğu halde orijinal parça ile onarım sağlanır

	ise sigortacının sorumluluğu, sigortacının kaza tarihi itibarıyla benzer hasarlardaki onarım uygulamasına göre, Eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça bedeli ile sınırlıdır. Eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parça ile değişim imkânı olduğunu ispat yükü sigortacıya aittir. Bu fikranın uygulanması sonucu araçta bir kıymet artışı meydana gelse dahi bu fark tazminat miktarından indirilemez.
--	--

İlgi maddeden öngörüleceği üzere, hasarlanan parça, orijinal parça olsun olmasın, her şekilde oluşabilecek kıymet artışının, tazminat miktarından indirilemeyeceği öngörülmüştür. Bu düzenlemenin, hukukun genel tazmin prensiplerine ve sigortacılıktaki sigortadan zenginleşme yasağına uygun olmadığı düşünülmektedir.

### **B. Genel Tazmin Prensipleri Karşısında Durumu**

Borçlar hukuku zarar miktarının belirlenmesine dair genel prensibinin gereği olarak, haksız fiilin malvarlığı üzerindeki olumsuz etkileri yanında olumlu etkilerinin de yer alması gerekmektedir. Örneğin, Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartları md. 3.3.2.2 gereğince, onarım masraflarının zarar gören aracın rizikonun gerçekleştiği tarihteki değerini aşması ve aynı zamanda eksper raporu ile aracın onarım kabul etmez bir hale geldiğinin tespit edilmesi durumunda, araç tam hasara uğramış sayılır. Böyle bir durumda zarar miktarı, aracın ikinci el piyasa değeri üzerinden, sovtaj veya hurda değeri düşülmek suretiyle bulunmaktadır.

### **C. Denkleştirme İmkânının Kaldırılmasının Etkileri**

Sorumluluk hukukunun genel prensipleri itibarı ile hukuken mahsurları bir yana, araç kazalarından kaynaklı sorumluluk açısından ilk önemli mahsuru, borçlar hukuku haksız fiil hükümlerine göre sorumluluğu tespit edilecek işleyen ve sürücü ile işletenin sorumluluğunu zorunlu olarak teminat sağlayan sigorta şirketinin sorumluluğu arasında farkın yaratılmış olmasıdır. Zira trafik sigortası genel şartlarında kaleme alındığı şekliyle, zarar hesaplamasında kıymet artışı uygulamasının yapılamayacağı taraf, sigorta şirkettir. Oysa, 2918 sayılı KTK md. 90'nın göndermesi gereğince 6098 sayılı BK haksız fiil hükümlerine göre sorumluluğu ve maddi tazminat hesabı yapılacak işleyen ve diğer yandan sürücünün sorumluluk tutarının hesabında, böyle bir denkleştirmenin yapılması açısından bir sınırlama bulunmamaktadır.

Bu durumda sigorta şirketi, sorumluluğunu üstlendiği sigortalı işletene göre daha yüksek bir tazmin sorumluluğu altına girmiş olmaktadır.

## SONUÇ

Yargı uygulamaları ve mevzuat değişikliklerinin birbirlerini tetiklediği, Trafik Sigortası Genel Şartlarında devamlı oynama ve gerekse sorumluluk sigortasından kaynaklı olarak 10 yıl ve hatta kimi yerde daha uzun zamanaşımı süresi<sup>17</sup> nedeniyle bitmeyen ve etkileri uzun süreye yayılan, karmaşık ve içinden çıkılmayan bir hal almıştır. Bu durum, zarar gören, işletenler, zarar görenler ve hiç şüphesiz sigorta şirketleri ve hatta otomotiv sektöründeki yerli sanayi açısından zararları büyüten bir durum yaratmış ve yaratmaya devam etmektedir. Bu son iptali istenilen düzenlemeler ile, bu durum bir kez daha da içinden çıkmaz, geçmişi, bugünü ve geleceği de etkileyecek bir hal alacak; belirsizlik, maliyet ve zararı artırıcı sonuçlar yaratacaktır.

Hasar sürecinin önemli hususlarından birisi olan parça tedarik sürecinde, tarafların karşılıklı menfaat dengesine uygun olarak zararın tazmininde çağdaş uygulama, orijinal olmayan belgeli Eşdeğer veya yeniden kullanılabilir parçaların da kullanılabilmesi mümkün olmalıdır. Bu anlamda, tazmin noktasında orijinal parçayı önceleyen ve teşvik eden uygulamalardan kaçınılmasının daha yerinde olacağı düşünülmektedir.

Diğer yandan, Rekabet Kurumu sektör raporunda yedek parça tedariki bakımından sigorta şirketlerinin de bir dağıtım kanalı oluşturmaya başladığı ve bağımsız servislere yedek parça tedarik ettikleri ve bunun da rekabeti artırdığı vurgulanmıştır. Bunun da devamı anlamında, trafik sigortalarında maddi zararın aynen tazmini yönünden, orijinal parça – eşdeğer parça dengesinin doğru konması, sigortacılık ilkelerinin bir gereği olduğu kadar, rekabetçi bir ortamın da korunması açısından önemlidir. Ayrıca, bu uygulama

---

<sup>17</sup> 2918 sayılı KTK

*Zamanaşımı:*

Madde 109 – *Motorlu araç kazalarından doğan maddi zararların tazminine ilişkin talepler, zarar görenin, zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak iki yıl ve herhalde, kaza gününden başlayarak on yıl içinde zamanaşımına uğrar.*

*Dava, cezayı gerektiren bir fiilden doğar ve ceza kanunu bu fiil için daha uzun bir zaman aşımı süresi öngörmüş bulunursa, bu süre, maddi tazminat talepleri için de geçerlidir.*

Zamanaşımı, tazminat yükümlüsüne karşı kesilirse, sigortacıya karşı da kesilmiş olur. Sigortacı bakımından kesilen zamanaşımı, tazminat yükümlüsü bakımından da kesilmiş sayılır.

Motorlu araç kazalarında tazminat yükümlülerinin birbirlerine karşı rücu hakları, kendi yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdikleri ve rücu edilecek kimseyi öğrendikleri günden başlayarak iki yılda zamanaşımına uğrar.

Diğer hususlarda, genel hükümler uygulanır.

ile bu parçaların üretimini yapan yerli sanayimize de çok önemli bir katkı sağlanmış olacaktır.

Trafik sigortaları kapsamında maddi zararın aynen tazmini noktasında, orijinal parça – eş değer parça üzerinden tazmin dengesinin sağlanmasında, Trafik Sigortaları B.2. maddesinde kabul edildiği şekilde kesin bir kabul ve sıralamanın kabul edilmesinin, diğer ispat hukuku ve kıymet kazanma indirimi yasağı konularının yanında, gerek tazmin hukuku ve gereke Anayasanın temel hükümleri karşısında yerinde olmadığını düşünmekteyim. Bu noktada her bir karşılaşılan olayda, öncelikle tarafları, anlaşamadıkları durumda, 6098 sayılı BK md. 51’de ortaya konulduğu üzere, hâkimin, tazminatın kapsamı ve ödenme biçimini, durumun gereği ve kusurun ağırlığını da göz önüne alarak belirlemesi uygun olacaktır.

Bu anlamda, gerek Genel Şartlar dahil mevzuat ve gerekse yargı süreçlerinde, özellikle aşağıdaki kriterlerin dikkate alınarak yedek parça uygulamasının kabul edilmesi yerinde olacaktır:

- Aracın yaşı, modeli,
- Hasar uğrayan parçanın niteliği, fonksiyonu ve orijinal olup olmadığı,
- Hasar uğrayan parça yerine ikame edilecek parçanın fiyatı,
- Eşdeğer parça, yeniden kullanılabilir parça ve orijinal parça sıralamasının, deðişecek parça, fonksiyonu, bulunabilirliği gibi şartlara göre belirlenmesi,
- Eşdeğer parça ve yeniden kullanılabilir parçanın sertifikalı olanlarının desteklenmesi.

Bu konuda, ispat yükü açısından tarafların iddialarına bağlı olarak, genel ispat kurallarının korunması uygun olacaktır. Ayrıca, her bir tazmin sürecinde, sebepsiz zenginleşme ilkesinin dikkate alınarak varsa kıymet artışının, hesaplanacak tazminat tutarından tenzilin yapılması, yok eğer bir değer kaybı varsa da, değer kaybı hesabının yapılarak ayrıca bir tazminat hesaplamasına gidilmesi hukuken yerinde olacaktır.

Son bir husus olarak, SEDDK açısından motorlu araç sigortalarına ilişkin olarak Genel Şartlarda özellikle aynen tazmin ve yedek parça usul ve esasları bakımından, rekabet mevzuatındaki düzenlemeler esas alınmak üzere, trafik sigortaları için 2918 sayılı KTK’da; kasko sigortaları açısından ise 5684 sayılı SK’da yürürlüğü durdurulan hükmün, yaşanan tecrübeler dikkate alınarak, hayata geçirilmesi yerinde olacaktır.

## **KISALTMALAR**

AB	: Avrupa Birliği
Ar-Ge	: Araştırma - Geliştirme
E.	: Esas
HMK	: 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
ISO	: International Organization for Standardization
md.	: Madde
OEM	: Original Equipment Manufacturer
K.	: Karar
KTK	: 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu
No.	: Numara
RG	: Resmi Gazete
s.	: Sayfa
SBM	: Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi
SEDDK	: Sigorta Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu
SK	: 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu
TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TMK	: 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
Trafik Sigortası Genel Şartları	: Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları
vd.	: ve devamı



