

T.C.
KADİR HAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME MBA TEZLİ YÜKSEK LİSANS

**AVRUPA VE TÜRKİYE'DE MOTORLU TAŞIT
SİGORTALARININ DURUMU**

Yüksek Lisans Tezi

Umut ÖZTÜRK

İstanbul, 2008

T.C.
KADİR HAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME MBA TEZLİ YÜKSEK LİSANS

**AVRUPA VE TÜRKİYE’DE MOTORLU TAŞIT
SİGORTALARININ DURUMU**

Yüksek Lisans Tezi

Umut ÖZTÜRK

Danışman: Dr. Birgül ŞAKAR

İstanbul, 2008

GENEL BİLGİLER

İsim ve Soyadı	: Umut ÖZTÜRK
Ana Bilim dalı	: İşletme
Programı	: İşletme Yönetimi
Tez Danışmanı	: Dr. Birgül ŞAKAR
Tez Türü	: Yüksek Lisans, Temmuz 2008
Anahtar Kelimeler	: Avrupa ve Dünya Sigorta Sektörü, Türkiye’de Sigortacılık, Avrupa ve Türkiye’de Motorlu Taşıt Sigortaları, Trafik Sigortası, Kasko Sigortası.

ÖZET

İnsanoğlu var olduğundan beri sürekli sosyal, ekonomik ve fiziksel riskler ile karşı karşıya kalmıştır. Belirsizliğin her zaman var olduğu durumlarda insanlar risklerden doğacak kayıpları azaltmak için çeşitli yollar aramışlar ve bu amaçla bazı risk yönetim metodları geliştirmişlerdir. En temel risk yönetim metodu ise sigortadır. Özellikle hızla gelişen ve günden güne karmaşıklaşan günümüz ekonomik, sosyal ve politik koşullarında risk yönetimi daha da çok önem kazanırken, sigortaya duyulan ihtiyaç da hızla artmaktadır.

Ülkemizde eğitim düzeyi ile paralel olarak sigorta bilinci topluma tam olarak yerleşmemiş ve dolayısıyla sigortacılık sektörü olması gereken düzeyde gelişmemiştir. Bugün gelişmiş ülkelerde sigortacılığın Gayri Safi Milli Hasılaya (GSMH) katkısı % 8-10 arasındayken, ülkemizde bu oran % 1,7 civarında kalmaktadır.

Ayrıca Türk Sigorta sektörü ürettiği prim kadar, poliçe sayısını artıramamaktadır. Daha doğrusu, sigorta sektöründe prim üretimi artmakta ama sigortalı sayısı o oranda artış göstermemektedir. 2007 yılında, sigortacılar, prim üretimini yüzde 13,88 artırırken poliçe sayısını ancak yüzde 8,87 artırabilmişlerdir. Sigorta bilincinin oturmamış olması, mevzuat eksikliği, sigorta eğitimine gereken önemin verilmemesi ve tabi ki bireylerin ekonomik güçleri ile orantılı olarak sigorta sektörü ülkemizde diğer

ülkelere kıyasla çok daha az gelişmesine rağmen sigorta sektörümüz hızlı bir büyüme potansiyeline sahiptir.

Sigorta prim üretiminin % 50'ye yakın kısmını oluşturan motorlu taşıt sigortalarında ise sigorta sektörü yıllardır zarar etmektedir. Sigortacılık sektörünün gerek kamu gerekse sektör tarafından bilinen, ancak henüz bir yol haritası tespit edilmemesi nedeniyle gittikçe ağırlaşan sorunları bulunmaktadır. Bu sorunların başında hasar maliyetlerinin olması gerekenin çok üzerinde olması, sahte hasarların artması, hasarsızlık indirimlerinin sağlıklı uygulanamaması, hasar frekansı düşük ve yüksek sigortalının ayırt edilememesi, poliçe primlerinin hasar maliyetlerine göre belirlenmemiş olması, fiyatlandırmada risk analizi yapılmadan portföyden pay alma kaygısının ön plana çıkması, araç yedek parçalarının kalite ve fiyat açısından farklılık göstermesi ve fiyatlarının enflasyon ile döviz kurlarının üzerinde artması, pert total araçların illegal yollar ile sisteme geri dönmesi, lüks araçların sahte ve kaçak evraklarla yurt dışına kolay çıkması ve kolay alıcı bulmasından dolayı araç çalınma olaylarının artmasıdır.

Son yıllarda sigorta şirketleri Avrupa'daki gelişmiş ülkelerde yıllardır uygulanan bazı yöntemleri kendi bünyelerinde uygulamaya başlamışlar ve hasar maliyetlerini kontrol altına alma adına önemli adımlar atmışlardır. Bu gelişmeler sigorta sektörümüz adına motorlu taşıt sigortaları kapsamında kayıpların önlenmesi açısından sevindirici gelişmeler olsa da hala kat edilmesi gereken çok yol vardır.

Bu yüksek lisans tezinde sigorta sektörü temel kavramlarıyla ilgili genel bilgiler verilmiş, Dünya ve Avrupa'da sigorta sektörünün durumu ele alınarak Türkiye'deki sigortacılık faaliyetleri detayları ile incelenmiştir. Ülkemizde ve Avrupada'ki motorlu taşıt sigortalarının durumu, yaşanan kayıpların ve teknik zararlar ile kapatılan yılların nedenleri ele alınarak sorunlar için genel çözüm önerileri sunulmuştur.

GENERAL KNOWLEDGE

Name and Surname	: Umut ÖZTÜRK
Main Subject	: Business Administration
Program	: Business Administration
Consultant to Thesis	: Dr. Birgül ŞAKAR
Type of Thesis	: MBA, July 2008
Key Words	: Insurance Market on the World and in Europe, Insurance in Turkey, European and Turkish Motor Insurance Market, Third Party Motor Liability Insurance, Motor Own Damage Insurance.

ABSTRACT

Humans always face social, economic and physical risks in their lifetime. In an environment which contains indefiniteness, humans look for protections against risks. Because of this they improved some risk management methods. Insurance is the most important risk management method. Especially in these improving and complicated economic, social and politic conditions risk management and feeling the need for insurance is getting more important.

In our country, parallel to the education level, humans ara not conscious about insurance and because of this insurance sector is not developed as far as in the industrialized countries. In industrialized countries, the contribution of insurance sector to GDP is between 8 %-10 % but in our country this contribution is about 1,7 %.

Also our insurance sector can not increase the policy number as far as the premium production. In other words, insurance companies increase the premium production but they can not increase the insured number as the same level. At the end of 2007, the insurance sector in our country increased the premiums by 13,88 % but in this period the policy number is increased only 8,87 %. The main reason in increase of policy number came from life branch. In Non-Life branch the increase is more less than 4 %.

In motor insurance branch (Traffic and motor own damage insurance) which reflects approximately 50 % of total premium production, insurance companies lose money every year. Our motor insurance sector has problems which are known by every one but become more difficult to solve day by day. These problems are: high level of claim costs, high level of fraud in claims, wrong price determination (no risk based price determination because of trying to increase the market share), increasing vehicle spare part prices and labor costs above the inflation and rate of foreign exchange, wrong total loss vehicle applications and increasing number of stolen vehicles.

In recent years insurance companies try to adapt some applications from European market to their own structure for efficient control of claim costs. Although these kind of significant developments in our insurance market recently, there is a long way to go to reduce the losses in motor insurance branch.

In this study, the concept of insurance, the recent status of World and European insurance market and the detailed position of Turkish insurance sector are examined. Then the motor insurance market which is the main reason for losses in insurance market is examined both in Europe and Turkey. Some comparisons are made between the applications and status in Europe and Turkey then solutions are determined to prevent the losses in motor insurance market in Turkey.

İÇİNDEKİLER

SAYFA NO

ÖZET	i
ABSTRACT	iii
İÇİNDEKİLER	v
TABLO LİSTESİ	x
ŞEKİL LİSTESİ	xii
KISALTMALAR	xiv

GİRİŞ	1
-------------	---

1. SİGORTACILIK KAVRAMLARI VE SİGORTACILIĞIN TARİHİ

1.1. Risk Belirsizlik ve Sigorta	4
1.1.1. Risk	4
1.1.2. Belirsizlik	6
1.1.3. Sigorta Kavramı	7
1.2. Sigortacılık Genel Bilgiler	8
1.2.1. Sigorta Türleri	8
1.2.1.1. Sosyal Sigortalar	9
1.2.1.2. Özel Sigortalar	9
1.2.1.3. Zorunlu Sigortalar	10
1.2.1.3.1. Zorunlu Sigortaların Tarihi Gelişimi	11
1.2.1.3.2. Avrupa ve Türkiyede Zorunlu Sigortalar	12
1.2.2. Sigortanın Unsurları	12
1.2.2.1. Sigortacı	12
1.2.2.2. Sigorta Ettiren ve Sigortalı	13
1.2.2.3. Sigorta Bedeli	13
1.2.3. Sigortanın Temel Prensipleri	13
1.2.3.1. Sigortalanabilir Menfaat	13
1.2.3.2. Mutlak İyi Niyet Prensibi	13
1.2.3.3. Tazminat Prensibi	13
1.2.3.4. Halefiyet (Hakların Devri - Rücu) Prensibi	14
1.2.3.5. Hasara Katılım Prensibi	14
1.2.3.6. Hasara En Yakın Neden Prensibi	14
1.2.4. Sigorta Branşları	14
1.2.5. Sigorta Aracıları	15
1.2.5.1. Aracıların Sigorta Piyasasındaki Rollerini	16
1.2.5.1.1. Yenilikçi Pazarlama	16
1.2.5.1.2. Tüketicilerin Bilgilendirilmesi	16
1.2.5.1.3. Masrafların Azaltılması	16
1.2.5.1.4. Belirsizliğin Azaltılması	17
1.2.5.1.5. Etkin Rekabet	17
1.2.5.1.6. Sigortacının Riskinin Dağıtılması	17
1.2.5.2. Sigorta Aracılarının Sınıflandırılması	17

1.2.5.2.1. Sigorta Acenteleri	17
1.2.5.2.2. Sigorta Brokerları.....	18
1.2.5.2.3. Sigorta Prodüktörleri.....	19
1.3. Sigortanın Tarihi	19
1.3.1. Dünya’da Sigortanın Tarihi	19
1.3.2. Türkiye’de Sigortacılığın Tarihi	22
1.4. Türkiye Sigorta Sektörü Organizasyon Şeması	26

2. DÜNYA, AVRUPA VE TÜRKİYE’DE SİGORTA SEKTÖRÜ

2.1. Sigorta Sektörünün Dünyadaki Genel Görünümü	27
2.1.1. Dünyada Ülkeler Bazında Sigorta Şirketi Sayıları	30
2.1.2. Ülkeler ve Şirketler Bazında Prim Üretimleri ve Büyüme Hızları ...	33
2.2. Avrupa Birliği Sigorta Sektörü	35
2.2.1. Yükümlülük Karşılama Yeterliliği (Solvency).....	40
2.2.2. Solvency II Projesi.....	41
2.2.3. Avrupa Genelinde Ülke Bazında Sigortacılık Teknik Göstergeleri .	43
2.2.4. Avrupa Sigorta Sektörü’nün Büyüme Yönü.....	47
2.2.5. Avrupa ve Türk Sigorta Sektörlerinin Büyüme Hızları.....	49
2.3. Sigorta Sektörünün Türkiyedeki Durumu.....	51
2.3.1. Türkiye Sigorta Sektörüne Genel Bakış	51
2.3.2. Prim Gelirleri	51
2.3.3. Branşlara Göre Teknik Karlar.....	54
2.3.4. Hayat Dışı Branşlar Hasar Prim Oranı	54
2.3.5. Türk Sigorta Sektörünün Dünyadaki Yeri	55
2.3.6. Finansal Sistem İçerisindeki Yeri	55
2.3.7. Sigorta Şirketlerinin Yoğunlaşma Göstergeleri	58
2.3.7.1. Varlık Toplamına Göre Yoğunlaşma Göstergeleri.....	58
2.3.7.2. Prim Üretimine Göre Yoğunlaşma Göstergeleri	59
2.3.8. Sigorta Şirketlerinin Mali Tabloları.....	60
2.3.9. Sigortacılık Sektörü Konsolide Gelir Tabloları	64
2.3.9.1. Gelir Gider Hesapları.....	64
2.3.9.2. Prim Üretimi ve Ödenen Tazminatların Seyri	65
2.3.9.3. Prim Üretim Kanalları.....	66
2.3.9.4. Teknik Göstergeler	66
2.3.10. Sigorta Branşları İtibariyle Değerlendirme.....	67
2.3.10.1. Branş Bazında Yapısal Göstergeler	67
2.3.10.2. Branş Bazında Üretim ve Ödenen Hasar Trendi	69
2.3.10.3. Branş ve Grup Şirket Ayrımında Değerlendirme, 2006 ..	71
2.3.11. Türk Sigorta Sektörü Rakamsal ve Adetsel Büyümesi.....	73
2.3.12. AB 2007 Yılı Türkiye İlerleme Raporu’nda Sigorta Sektörü.....	75
2.3.12.1. Ekonomik Kriterler	75
2.3.12.2. Rekabet Politikası	75
2.3.12.3. Mali Hizmetler	76
2.3.13. Türk Sigorta Sektörü’nün AB’ye Uyumunu Konusunda Anket.....	78

3. TÜRKİYE VE AVRUPA'DA MOTORLU TAŞIT SİGORTALARI

3.1. Motorlu Taşıtlara İlişkin Sigortaların Gelişimi	79
3.2. Türkiye’de Motorlu Taşıtlara İlişkin Zorunlu Sigortalar.....	80
3.2.1. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası....	80
3.2.1.1. Sigortaya İlişkin Yükümlüler.....	81
3.2.1.2. Teminat ve Primler	81
3.2.1.3. Ceza ve Denetim Mekanizmaları.....	83
3.2.2. Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası	84
3.2.2.1. Sigortaya İlişkin Yükümlüler.....	85
3.2.2.2. Teminat ve Primler	85
3.2.2.3. Ceza ve Denetim Mekanizmaları.....	86
3.2.3. Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası	86
3.2.3.1. Sigortaya İlişkin Yükümlüler.....	87
3.2.3.2. Teminat ve Primler	87
3.2.3.3. Ceza ve Denetim Mekanizmaları.....	87
3.3. Motorlu Araçlara İlişkin İsteğe Bağlı (İhtiyari) Sigortalar	88
3.3.1. Motorlu Kara Taşıtların İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası	88
3.3.2. Kara Taşıtların Kasko Sigortası (Kasko Sigortası).....	89
3.4. Motorlu Araçların Neden Olduğu Zararların Tazmininde Kullanılan Diğer Sigorta Yöntemleri.....	90
3.4.1. Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı	91
3.4.2. Uluslararası Motorlu Taşıtların Mali Sorumluluk Sigortası (Yeşil Kart Sigortası).....	94
3.4.2.1. Yeşil Kart Sisteminin Doğuşu	94
3.4.2.2. Yeşil Kart Sisteminin İşleyişi	95
3.4.2.3. Yeşil Kart Sisteminin Türkiye Uygulaması.....	96
3.5. Türkiye’de Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER).....	97
3.5.1. Kuruluş Amacı	97
3.5.2. TRAMER’ in Faaliyet Tarihi.....	100
3.5.3. Neden TRAMER	101
3.5.4. İdari Yönetim	103
3.5.5. TRAMER Kullanıcılarının Sistemden Sağladıkları Faydalar.....	103
3.6. Motorlu Taşıtların Sigortalarında Prim Üretimini Etkileyen Faktörler	104
3.6.1 Risk Altında Farklı Tüketici Davranışları	104
3.6.2. Poliçe Fiyatı	105
3.6.3. Kişi Başına Gelir ve Refah	105
3.6.4. Enflasyon Beklentisi	106
3.6.5. (Reel) Faiz Oranları	106
3.6.6. Diğer Faktörler.....	106
3.7. Son Yıllarda Türkiye Motorlu Taşıtların Sigortalarının Rakamsal Boyutu	108
3.7.1. Rakamlarla Türkiye’de Trafik Sigortası	112
3.7.2. Rakamlarla Türkiye’de Kasko Sigortası.....	116
3.7.3. Türkiye’de 2007 Yılı Kaza Verileri.....	118
3.7.4. Trafik ve Kasko Sigortalarında Teknik Kar/Zarar Durumu, 2007 ...	120

3.8. Trafik ve Kasko Sigortalarında Karşılaşılan Sorunlar	121
3.8.1. Yapısal Sorunlar.....	121
3.8.1.1. Sigortalanma Oranları.....	121
3.8.1.2. İstatistiklerin Güvenilirliği.....	122
3.8.1.3. Kamusal Denetim Yetersizliği.....	123
3.8.1.4. Sigorta Dolandırıcılığı	124
3.8.1.5. Hasar / Prim (H/P) Oranları	128
3.8.1.6. Pert Total Uygulamaları.....	129
3.8.1.7. Hasar Ödemelerinde Yaşanan Şikayetler	130
3.8.1.8. Garanti Hesabı ve Genel Bütçenin Gelir Kayıpları	131
3.8.2. Mevzuat Yazımından Kaynaklanan Sorunlar	132
3.9. Türkiye’de Kasko ve Trafik Sigortalarında Yapılması Gerekenler.....	135
3.9.1. Kişiyeye Göre Prim	135
3.9.2. Kullandığın Kadar Öde Sistemi	137
3.9.3. Doğru Fiyat Belirleme ve Etkili Hasar Yönetimi	138
3.9.4. Otomotiv ve Sigorta Sektörü Arasındaki İlişkiyi Güçlendirme.....	141
3.9.5. Kasko Poliçe Hasar Verilerinin Ortak Bir Havuzda İşlenmesi.....	144
3.10. Avrupa Motorlu Taşıtların Sigortaları Değerlendirmesi.....	146
3.10.1. Özet Bilgiler.....	146
3.10.1.1. Pazar Büyüklüğü.....	146
3.10.1.2. Maliyet Analizi	147
3.10.1.3. Fiyatlandırma	147
3.10.1.4. Prim Düzeyinin Azaltılması.....	147
3.10.2. Motorlu Taşıtların Sigortası Hizmeti Sunan Sigorta Şirketi Sayısı	148
3.10.3. Avrupa’daki Taşıtların Sayısı.....	148
3.10.4. Avrupa Motorlu Taşıtların Sigortası Prim Üretimleri.....	152
3.10.5. Üçüncü Şahıs Sorumluluk ve Hasar Primleri	154
3.10.6. Motorlu Taşıtların Sorumluluk Sigortası ve Hasarda Maliyet Analizi ..	158
3.10.6.1. Hasar Giderleri.....	158
3.10.6.2. Hasar Prim Oranı	158
3.10.6.3. İşletme Giderleri	162
3.10.6.4. Birleşik Oran.....	163
3.10.7. Motorlu Taşıtların Sigortası Primlerinin Belirlenmesi.....	164
3.10.7.1. İç Faktörler.....	164
3.10.7.1.1. Kaza sayısı ve Hasar Sıklığı	164
3.10.7.1.2. Ortalama Hasar Maliyeti.....	166
3.10.7.2. Dış Faktörler	168
3.10.7.2.1. Vergilendirme	168
3.10.7.2.2. Ulusal Mevzuat	169
3.10.8. Hasar Sıklığı ve Hasar Maliyetini Etkileyen Faktörler.....	170
3.10.8.1. Hasar Sıklığı ve Yol Güvenliği.....	170
3.10.8.2. Araç Tamiri ve Yedek Parça Fiyatı	172
3.10.8.3. Tıbbi Bakım Fiyatı.....	174
3.10.8.4. Yasal Gider Masrafları.....	174
3.10.8.5. Trafik Kazalarının Etkileri.....	174
3.10.8.6. Yaralanma Sonucunda Ödenen Tazminat Farklılıkları ...	175
3.10.9. Örnek Ülkeler Bazında Motorlu Taşıtların Sigortaları Uygulamaları ...	175

3.10.9.1. Avusturya.....	176
3.10.9.2. Belçika.....	176
3.10.9.3. İsviçre.....	179
3.10.9.4. Almanya.....	179
3.10.9.5. Danimarka.....	181
3.10.9.6. İspanya.....	183
3.10.9.7. Finlandiya.....	186
3.10.9.8. Fransa.....	187
3.10.9.9. İngiltere.....	189
3.10.9.10. Yunanistan.....	192
3.10.9.11. İtalya.....	194
3.10.9.12. Hollanda.....	199
3.10.9.13. Norveç.....	199
3.10.9.14. Portekiz.....	201
3.10.9.15. İsveç.....	203
4. SONUÇ.....	206
KAYNAKÇA.....	213

TABLO LİSTESİ

SAYFA NO

Tablo 1: Dünyada Kişi Başı Prim Üretimi.....	29
Tablo 2: Sigorta Şirketi Sayıları	32
Tablo 3: Hayat ve Hayat Dışı Branşlarda Prim Üretimleri.....	34
Tablo 4: Avrupa Birliği Sigorta Sektörü Temel Verileri, 2005	39
Tablo 5: Avrupa Genelinde Ülke Bazında Makro Ekonomik Göstergeler, 2006.....	43
Tablo 6: Avrupa Genelinde Ülke Bazında Prim Hacimleri, 2006.....	43
Tablo 7: Avrupa Sigorta Sektöründe Primlerin GSYİH İçindeki Payı (%), 2006.....	45
Tablo 8: 2006 Yılında Avrupa Sigorta Sektöründe Kişi Başı Prim Üretimi (\$).....	46
Tablo 9: Türkiyedeki Sigorta ve Reasürans Şirketleri Sayısı	51
Tablo 10: Türkiyede Son 25 Yıldaki Direk Prim Üretimleri ve Prim/GSYİH Oranları....	53
Tablo 11: Branşlara Göre Teknik Karlar ve Artış Oranları (000 YTL).....	54
Tablo 12: Hayat Dışı Branşlar Hasar/Prim Oranı (%).....	54
Tablo 13: Kişi Başına Prim Üretimi (ABD Doları).....	55
Tablo 14: Türk Finans Sektörü Bilanço Büyüklükleri.....	56
Tablo 15: Sigorta ve Emeklilik Şirketleri Yapısal Göstergeleri	57
Tablo 16: Sigorta Varlık Toplamına Göre Yapısal Göstergeler	58
Tablo 17: Varlık Toplamına Göre Yoğunlaşma Göstergeler.....	59
Tablo 18: Prime Göre Yoğunlaşma Göstergeler.....	60
Tablo 19: Sektör Varlık Toplamı.....	61
Tablo 20: Varlık-Yükümlülük/Özsermaye Bileşenleri (%).....	61
Tablo 21: Teknik Karşılıklar.....	62
Tablo 22: Özsermaye	62
Tablo 23: Gelir Gider Hesapları	64
Tablo 24: Prim Üretiminin Dağılımı.....	65
Tablo 25: Ödenen Tazminatın Dağılımı	65
Tablo 26: Üretim Kanallarının Prim Üretimi İçindeki Payları (Hayat Dışı Şirketler)	66
Tablo 27: Sektör Karlılık Göstergeleri	67
Tablo 28: Branşlara Göre Ruhsatı Olan Şirket Sayısı	68

Tablo 29: Branş Bazında Poliçe Adetleri.....	68
Tablo 30: Direkt Primler ve Toplamdaki Payları	69
Tablo 31: Direkt İşlere İlişkin Ödenen Tazminatlar ve Toplamdaki Payları.....	71
Tablo 32: Branş Bazında Teknik Veriler (Direkt İşler).....	72
Tablo 33: Karlılık Göstergeleri.....	72
Tablo 34: 2007 Yılı Tarife Basamağı Bazında Trafik Sigortası Poliçe Adetleri ve Prim Üretimi Farkı (Ocak-Aralık Kümülatif) –Bin YTL	112
Tablo 35: Araç Türleri Bazında Trafik Sigortası Poliçe Üretimi ve Sigortasızlık Oranı ..	113
Tablo 36: Yıllar Bazında Trafik Sigortası Poliçe Üretimi ve Ödenen Birikimli Hasar Tazminat Tutarı Dağılımı - Bin YTL (poliçe yılı –UWY Bazında)	116
Tablo 37: Araç Türleri Bazında Kasko Sigortası Poliçe Üretimi ve Sigortasızlık Oranı ..	117
Tablo 38: Araç Türleri Bazında Kasko Sigortası Prim Üretimi ve Toplam Hasar	117
Tablo 39: 2007 Yılında Trafik ve Kasko Sigortalarındaki Teknik Kar/Zarar Oranları.....	120
Tablo 40: Belçika’da 2003-2006 Arasında Prim Gelirlerindeki Büyüme	176
Tablo 41: Yunanistan Motorlu Taşıt Sigortaları Temel Göstergeleri (2005-2006).....	194
Tablo 42: İtalya’da Kaza Frekansı ve Ortalama Hasar Maliyetleri (Euro).....	195
Tablo 43: Portekiz’de Prim Üretimi, Hasar Maliyetleri ve Hasar/Prim Oranı	201
Tablo 44: İsveç’te Araç Hırsızlığı Hasarları (1990-2006).....	204

ŞEKİL LİSTESİ

SAYFA NO

Şekil 1: Türkiye’de Bölge Bazında Acente Dağılımı (31.12.2007)	18
Şekil 2: Türkiye Sigorta Sektörü Organizasyon Şeması	26
Şekil 3: Dünya Genelinde Bölgesel Prim Üretimleri (Milyar \$) ve Büyüme Hızları	28
Şekil 4: Dünyada Primlerin GSYİH İçindeki Oranı, 2005	29
Şekil 5: Dünyada Gelişen Pazarlarda Prim Üretimi Büyüme Tahminleri (2006-2011).....	30
Şekil 6: Branş Bazında 2006-2007 Prim Üretimleri	52
Şekil 7: GSYİH, TÜFE, Prim Artış Oranları	56
Şekil 8: Aktif Karlılığı.....	63
Şekil 9: Özsermaye Karlılığı	63
Şekil 10: Prim Artış Oranları.....	70
Şekil 11: Türk Sigorta Sektörü’ nün AB’ ye Hazır Olup Olmasına İlişkin Anket.....	78
Şekil 12: Tüm Araç Grupları Dahil İken, En Düşük Sigortasızlık Oranına Sahip 10 İl ...	113
Şekil 13: Tüm Araç Grupları Dahil İken, En Yüksek Sigortasızlık Oranına Sahip 10 İl ..	114
Şekil 14: Motosiklet-Traktör Hariç, En Düşük Sigortasızlık Oranına Sahip 10 İl.....	114
Şekil 15: Motosiklet-Traktör Hariç, En Yüksek Sigortasızlık Oranına Sahip 10 İl.....	115
Şekil 16: 2007 Yılı Maddi Hasarlı Kaza Adedi Dağılımı	118
Şekil 17: 2007 Yılı Motorlu Kara Taşıtları Sayısı Dağılımı	118
Şekil 18: Yıllar Bazında Maddi Hasarlı Kazaların Tüm Kazalar İçerisindeki Yüzdesi.....	119
Şekil 19: Maddi Hasarlı Kaza ve Mağdur Adetleri (Bin Adet).....	119
Şekil 20: Türkiye Genelinde Sigortasızlık Oranı	122
Şekil 21: Türk Sigorta Sektörü’nün En Önemli Sorunu Üzerine Anket	139
Şekil 22: Avrupa’daki Taşıtlar Sayısı.....	149
Şekil 23: Avrupa’da Ülke Bazında Taşıtlar Sayısı.....	149
Şekil 24: Avrupa’da Ülke ve Taşıtlar Tipi Bazında Taşıtlar Sayısı	150
Şekil 25: Ülke Bazında Araç Yoğunluğu	151
Şekil 26: Motorlu Taşıtlar Sigorta Primlerinin Gelişimi (Milyon Euro).....	152
Şekil 27: Motorlu Taşıtlar Sigorta Primlerinin Ülke Bazında Büyüme Hızları	153
Şekil 28: Motorlu Taşıtlar Sorumluluk Primi (Milyon Euro).....	154

Şekil 29: Ülke Bazında Motorlu Taşıtl Sorumluluk Primleri Büyüme Oranları.....	155
Şekil 30: Motorlu Taşıtl Hasar Primi (Milyon Euro)	155
Şekil 31: Avrupa’da Ülke Bazında Trafik ve Kasko Sigortası Primlerinin Oranı	156
Şekil 32: Ülke Bazında Trafik ve Kasko Sigortaları Prim Gelirlerinin Oranı	157
Şekil 33: Avrupa’da Hasar Giderlerinin Gelişimi (Milyon Euro).....	158
Şekil 34: Motorlu Taşıtl Hasar Prim Oranı	159
Şekil 35: Avrupa’da Ülke Bazında Motorlu Taşıtl Sigortaları Hasar Prim Oranı	160
Şekil 36: Avrupa’da Ülke Bazında Trafik Sigortası Hasar Prim Oranları.....	160
Şekil 37: Ülke Bazında Kasko Sigortasında Hasar Prim Oranları	161
Şekil 38: Ülke Bazında Trafik ve Kasko Sigortaları Hasar Prim Oranı Karşılaştırması ...	162
Şekil 39: İşletme Giderleri ve Büyüme Oranı	163
Şekil 40: Bileşik Oran	163
Şekil 41: Motorlu Taşıtl Sorumluluk Sigortasında Hasar Adeti	164
Şekil 42: Motorlu Taşıtl Sorumluluk Sigortasında Hasar Sıklığı.....	165
Şekil 43: Bedensel Hasarın Hasar Sıklığındaki Payı, 2005.....	166
Şekil 44: Motorlu Taşıtl Sorumluluk Sigortasında Ortalama Hasar Maliyeti.....	166
Şekil 45: Ortalama Hasar Maliyeti, 2005	167
Şekil 46: Avrupa’da Motorlu Taşıtl Sorumluluk Sigortasının Vergilendirilmesi.....	168
Şekil 47: Ülke Bazında Ortalama Prim Ücretlerine Etki Eden Vergi ve Diğer Etkenler...	169
Şekil 48: Avrupa Yollarında Meydana Gelen Ölüm Oranlarındaki Azalma (%)	170
Şekil 49: Avrupa’da 1.000 Kişiyeye Düşen Yaralanma Sayısı.....	171
Şekil 50: 2004 Yılında 1.000 Kişiyeye Düşen Ölüm Sayısı	171
Şekil 51: Avrupa’da Taşıtl Alımı, Yedek Parça ve Tamir Fiyat Endeksinin Gelişimi	173
Şekil 52: Kategori B Araçlarda Benzer Yedek Parçaların Ortalama Fiyatı, 2006	174
Şekil 53: Yaralanma Sonucu Ödenen Tazminat Farklılıkları	175
Şekil 54: Belçika’da 2006 Yılındaki Kasko ve Trafik Sigortası Trendleri	177
Şekil 55: Danimarka’da Prim Üretimleri ve Hasarlar	181
Şekil 56: Danimarka’da Yeni Araç Satışları (1995-2006)	182
Şekil 57: Danimarka’da Araç Adetleri (1995-2006).....	182
Şekil 58: İtalya’da Hasar Frekansı ve Hasarlardaki Sahtekarlık Oranının Korelasyonu ...	196
Şekil 59: İtalya’da Bölge Bazında Hasarlarda Sahtekarlık ve Hasar Frekansı Durumu	197

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ABI	: İngiliz Sigorta Birliği
AIG	: American International Group Inc.
ANIA	: İtalya Sigorta Şirketleri Birliği
BDDK	: Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu
BES	: Bireysel Emeklilik Sistemi
CEA	: Avrupa Sigorta ve Reasürans Federasyonu
CIA	: Amerikan Merkezi Haber Alma Ajansı
DASK	: Doğal Afet Sigortaları Kurumu
DBS	: Hasar Hesaplama Sistemi
DKK	: Danimarka Kronu (Para Birimi)
ECMT	: Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı
EEC	: European Economic Community
EGM	: Emeklilik Gözetim Merkezi
EUROSTAT	: Avrupa Birliği İstatistik Ofisi
GPS	: Global Konumlandırma Sistemi
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
H/P	: Hasar Prim Oranı
IASB	: Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu
IBNER	: Tutarı Yeterince İhbar Edilmemiş Hasarlar
IBNR	: Gerçekleşmiş Ancak İhbar Edilmemiş Hasarlar
IRTAD	: Uluslararası Karayolu Trafik Kaza Veri Bankası
ISVAP	: Özel Sigorta ve Prim Kontrol Kurumu
IT	: Bilgi Teknolojileri Sistemi
KDV	: Katma Değer Vergisi
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
KMA	: Karayolu Motorlu Araçlar
M.Ö.	: Milattan Önce
M.S.	: Milattan Sonra
MID	: İngiltere Motorlu Taşıtlar Sigortaları Veritabanı
OECD	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
T.A.Ş.	: Türk Anonim Şirketi
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TARSİM	: Tarım Sigortaları Müdürlüğü
TRAMER	: Trafik Sigortası Bilgi Merkezi

TRAPORT	: Trafik Portalı
TSRŞB	: Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UFRS	: Uluslararası Finansal Raporlama Standartları
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development
UNESPA	: İspanyol Sigorta Birliği
ÜFE	: Üretici Fiyat Endeksi
YY	: Yüz Yıl
AT	: Avusturya
BE	: Belçika
BG	: Bulgaristan
CH	: İsviçre
CY	: Güney Kıbrıs
CZ	: Çek Cumhuriyeti
DE	: Almanya
DK	: Danimarka
EE	: Estonya
ES	: İspanya
FI	: Finlandiya
FR	: Fransa
GB	: İngiltere
GR	: Yunanistan
HR	: Hırvatistan
HU	: Macaristan
IE	: İrlanda
IS	: İzlanda
IT	: İtalya
LT	: Litvanya
LU	: Lüksemburg
LV	: Letonya
MT	: Malta
NL	: Hollanda
NO	: Norveç
PL	: Polonya
PT	: Portekiz
RO	: Romanya
SE	: İsveç
SI	: Slovenya
SK	: Slovakya
TR	: Türkiye

GİRİŞ

İnsanlık var olduğundan beri hep riskler ile karşı karşıya kalmış, birey yaşantısından toplum yaşantısına geçişte ise riskler çeşitlenerek artmıştır. Çok hızlı değişen hayat şartlarında sosyal, ekonomik ve fiziki risklerden korunmak ve kayıpları en aza indirmek amacıyla bireyler birlikte hareket ederek riskleri yönetmeye çalışmışlardır. Sigorta da bu risk yönetim metodlarının temelini oluşturmaktadır. Çünkü sigorta aynı tür tesadüfi risklere maruz çok sayıda üniteleri bir portföyde toplayarak risklerin daha belirli hale getirilmesinin ve bu risklerden doğacak hasarları karşılamak için küçük, periyodik katkılardan bir fon oluşturularak hasarların telafisinin sağlanması esasına dayanan bir organizasyondur. 4.000 yıl önce Babiller'de sigortacılığa benzer ilk uygulamalardan bu yana sigortacılık büyük hızla değişim göstermiş ama özü hep aynı kalmıştır. Özü bireylerin güvenini temel alarak risklerden doğan kayıpların önüne geçmek olmuştur.

Günümüzde dünyadaki nüfus artışıyla birlikte sigorta bilinci de yaygınlaşmayı sürdürmektedir. Dünya genelinde sigortacılık hizmetlerinin sunulduğu oldukça büyük bir kitle bulunmaktadır. 2007 yılı itibarıyla 6,7 milyar insanın yaşadığı dünyada 2010 yılı itibarıyla nüfus büyüklüğünün 7 milyara ulaşması beklenmektedir. Sigortacılık sektörü prim üretimleri ise 2007 yılı itibarıyla dünya genelinde 4 trilyona ulaşmıştır. Günümüzde global ekonominin önemli bir parçası olan sigorta sektörü; prim üretim hacmi, yatırım kapasitesi, bireysel ve kurumsal hayatta oynadığı sosyo-ekonomik rol nedeniyle de önemli finansal sektörlerden birisidir.

Bu kadar önemli bir finansal sektör olan sigorta ülkemizde olması gerektiği kadar gelişme göstermemiştir. Gelişmiş ülkelerde sigorta sektörünün GSMH içindeki katkısı %10 seviyelerine yakın iken ülkemizde bu katkı %1,7 düzeyinde kalmaktadır. Fakat yabancı sigorta şirketlerinin gelişmiş ülkelerde artık bulamadıkları yüksek kar marjları ve büyüme olanaklarının ülkemizde daha yüksek olması, doymuş pazarlardaki yoğun rekabetin henüz ülkemizde yaşanmıyor olması ve sigorta penetrasyonu (nüfusun) oranının ülkemizde çok

daha düşük olması nedeniyle ülkemizdeki büyüme potansiyelinin farkında olan yabancı sigorta gruplarının sektöre giriş yapmaya başlamasının ve ülkemiz sigorta şirketlerinin eskiden yaptıkları hatalardan ders alarak iyi yönetim göstermeye başlamalarının ülkemiz sigorta sektörünü gelişmiş ülkeler seviyesine taşıyacağı öngörülmektedir. Nitekim son yıllarda ülkemizdeki prim üretimindeki artış hızı, AB sigorta sektörünün önde gelen ülkelerinden Almanya'nın 10, İspanya'nın ise yaklaşık 3 katı olmuştur. Ülkemizde sigorta sektörü her yıl ortalama yüzde 10-15 büyümektedir. Fakat Türk Sigorta sektörü ürettiği prim kadar, poliçe sayısını artıramamaktadır. Daha doğrusu, sigorta sektöründe prim üretimi artmakta ama sigortalı sayısı o oranda artış göstermemektedir. 2007 yılında, sigortacılar, prim üretimini yüzde 13,88 artırırken poliçe sayısını ancak yüzde 8,87 artırılabilmişlerdir. Bu da artı bir katma değer değil, süresi biten poliçelerin yenilenmesidir.

Ülkemizde, birçok gelişmekte olan ülkede olduğu gibi toplam prim üretiminin % 50'ye yakın bölümü motorlu taşıt sigortaları (trafik ve kasko sigortaları)'ndan oluşmaktadır. Bu nedenle bu branşlardaki teknik kar/zararlar sektörü derinden etkilemektedir. Yıllardır ülkemizde bu branşlarda zarar edilmekte ve diğer branşlardaki karlar ile bu branşlardaki zararlar telafi edilmeye çalışılmaktadır. Bu da sigorta sektörümüzün büyümesini etkilemektedir. Bu branşlarda gerek kamu gerekse sektör tarafından bilinen, ancak henüz bir yol haritası tespit edilmemesi nedeniyle gittikçe ağırlaşan sorunlar bulunmaktadır. Genel anlamda sektörün kasko ve trafik branşlarındaki kayıpların nedenleri hasar maliyetlerinin olması gerekenin çok üzerinde olması ve sahte hasarların artması, amansız fiyat rekabetinin yanında, sigortalılara yansıtılmayan hasar maliyetleri ve ücretsiz verilen ek teminatlar ile durumun iyice zora girmesi, hasarsızlık indirimlerinin sağlıklı uygulanamaması, hasar frekansı düşük ve yüksek sigortalının ayırt edilememesi, diğer ülkelerde uygulanan bonus-malus sisteminin ülkemizde iki taraflı uygulanamaması, poliçe primlerinin hasar maliyetlerine göre belirlenmemiş olması, fiyatlandırmada risk analizi yapılmadan portföyden pay alma kaygısının ön plana çıkması, araç yedek parçalarının kalite ve fiyat açısından farklılık göstermesi ve fiyatlarının enflasyon ve döviz kurları üzerinde artışı, pert total araçların illegal yollar ile sisteme geri dönmesi, araçlardan çıkan hasarlı parçaların iadeci firma adı altındaki şahıslarca

toplanması, lüks araçların sahte ve kaçak evraklarla yurt dışına kolay çıkması ve kolay alıcı bulmasından dolayı araç çalınmaları ve change olaylarının artmasıdır. Tüm diğer gelişmekte olan Avrupa ülkelerinde de olan sigortasızlık oranındaki yüksek seyir ve hasarlardaki sahtekarlık da bu kayıplara etki etmektedir.

Bu bağlamda Tezin 1.Bölümünde risk, belirsizlik unsurları, sigortacılık temel kavramları, sigortacılığın Dünya ve Türkiye'deki gelişimi ele alınarak sigorta sektörünün Türkiye'deki organizasyon yapısına yer verilmiştir.

Tezin 2.Bölümünde Dünya ve Avrupa'daki sigorta sektörünün rakamsal boyutu, sektörün büyüme hızları ve Avrupa Birliği Tek Sigorta Piyasası fikri incelenerek Türkiye'deki sigorta sektörünün son yıllardaki detaylı durumu ile Avrupa Birliği yolunda Türk Sigorta Sektörü'nün uyum aşaması ele alınmıştır.

Tezin 3.Bölümünde ise motorlu taşıtlara ilişkin sigortaların gelişimi, Türkiye'deki motorlu taşıt sigortaları ve rakamsal boyutu ile bu branşlarda yaşanan kayıpların nedenleri incelenerek bazı çözüm önerilerine yer verilmiştir. Ayrıca Avrupa motorlu taşıt sigortaları'nın durumu ve bu branştaki maliyet faktörleri incelenerek örnek olarak 15 farklı Avrupa ülkesindeki motorlu taşıt sigortalarının son durumları açıklanmıştır.

Tezin 4.Bölümünde ise çalışma bir bütün olarak ele alınarak, diğer bölümlerden elde edilen bilgiler doğrultusunda ulaşılan sonuç ve değerlendirmeye yer verilmiştir.

I.BÖLÜM

SİGORTACILIK KAVRAMLARI VE SİGORTACILIĞIN TARİHİ

1.1. Risk, Belirsizlik ve Sigorta

Sigortanın tanımını yapmadan önce sigortacılığın oluşmasını etkileyen faktörlerin başında gelen risk ve belirsizlik kavramlarından bahsetmek gerekir.

1.1.1. Risk

Literatürde birçok sayıda risk tanımı bulunmaktadır. 1966'da Amerikan Risk ve Sigorta Birliğinin Sigorta Terminolojisi Komisyonunun kabul ettiği tanıma göre;

“Risk iki veya daha fazla olasılığın olduğu sonuçlardaki belirsizliği ifade eder”. Kelime anlamı itibariyle ise risk; kayıp olasılığıdır.

Risk, spekülatif risk ve saf (pure) risk olarak iki ana gruba ayrılabilir. Spekülatif riskte, kazanma, kaybetme ve değişiklik olmama sonuçlarından oluşan üç değişik ihtimal söz konusudur. Örneğin bir şirkete yatırım yapan müteşebbisin bu yatırımı ya zararla sonuçlanacaktır ya sıfır getiri sağlayacaktır ya da pozitif bir getiri yani kar elde edilecektir. Bu gibi spekülatif riskler sigorta kapsamına girmez. Sigorta kapsamına giren saf risklerde ise kazanç ihtimali yoktur. Sonuçta ya sıfır getiri ya da kayıp söz konusudur. Örneğin bir otomobil sahibi herhangi bir kazadan doğacak kayıp ile oluşacak potansiyel risk bileşeni ile karşı karşıyadır. Risk gerçekleşir ise otomobil sahibi parasal kayba uğrar, gerçekleşmez ise otomobil sahibinin bir kazancı olmaz.¹

Risk çok çeşitli sınıflandırılabilir. En çok kullanılan sınıflandırmalardan bir diğerinde riskler; sosyal riskler, fiziki riskler ve ekonomik riskler olarak üçe ayrılır.

¹ Şebnem Uralcan, **Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi**, İstanbul, 2004, s.7.

Sosyal riskler, kişilerin davranışları sonucunda neden oldukları zarar ve kayıplardır. Bu zarar ve kayıplar da kişilerin isteyerek yaptıkları zarar verici hareketler ve kazalar olarak ikiye ayrılır.

Fiziki riskler, doğanın neden olduğu, gerek maddi gerek bedeni zararlara yol açabilen risklerdir. Fiziki risk kapsamına giren sel, su baskını, deprem, don ya da kuraklık gibi doğal afetler, meydana getirdiği hasar ve kayıplar geniş ölçüde olduğu için sadece birkaç kişiyi değil büyük insan topluluklarını etkiler.²

Ekonomik riskler, üretim ve piyasa düzeninde karşılaşılan, işletmeleri yakından ilgilendiren ekonomik karakterdeki risklerdir. Örneğin bir ülke ekonomisindeki faaliyetler enflasyona neden olduysa, yani ülkede fiyatlar genel seviyesi sürekli artıyorsa, dolayısıyla paranın satın alma gücü düşüyorsa hem ekonomik hem sosyal hem siyasal açıdan istenmeyen bir durum söz konusudur. Bu durumda reel gelir düşerek tasarrufları caydırır, harcamaları özendirir ve paradan kaçış başlar, verimli yatırımların yapılması engellenir. Üretim çeşitli darboğazlarla karşı karşıya olduğu için iş adamları verimli alanlara değil, gayri menkul, döviz, altın gibi alanlara yatırımı daha karlı ve kolay bulur. Enflasyon sonucu oluşan yüksek talep, ithalatı artırırken, ihracatı caydırır, dolayısıyla dış açıkları büyütücü etki yapar. Ayrıca enflasyon servetin el değiştirmesine neden olur. Belirli sınıflar sattıkları veya ürettikleri malların fiyatlarında sürekli ayarlamalar yaparak enflasyonun olumsuz etkilerinden korunmaya veya bunlardan yarar sağlamaya çalışırlar, oysa ücretliler vb. sabit gelirliler maaşlarında ayarlama yapma olanağına sahip olmadıkları için, enflasyondan büyük reel gelir kaybına uğrarlar. Gelir grupları arası düzensizlik ve servet kaymaları yaşanır. Arz ve talep arasındaki dengesizliklerde piyasadaki fiyat dalgalanmalarına sebebiyet vermek suretiyle ekonomik hayatta düzensizlik yaratır.³ Konjonktürel dalgalanmalar yani ekonomik faaliyet hacminde ortaya çıkan ve birbirini izleyen genişleme ve daralmalar da ekonomik risk kaynaklarının başında gelir. Bu

² Perçem Başak Hızlı, **Sigorta Sektörünün Gelişimi, Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi ve Türkiye Uygulaması**, Adana, 2007, s.6.

³ Sema Gökben İnal Balta, **Türkiye'de Sigorta Sektörünün Gelişimi, Ekonomideki Yeri ve Önemi**, Ankara, 1997, s.24.

dalgalanmalar gayri safi milli hasıla (GSMH), imalat sanayi üretimi, işsizlik oranı ve dış ticaret dengesi gibi değişkenleri etkiler. Örneğin konjonktürel işsizlik, ekonomik faaliyet hacminin gerilemesiyle, emek talebinde görülen düşüşe bağlıdır. Böyle bir durumda en çok etkilenecek olan sektör, muhtemelen sermaye malları üreten endüstrilerdir. Çünkü ekonomik faaliyet hacminin düşmesiyle birlikte, bu endüstrinin mallarına olan talep hızla düşer ve bunun sonucunda vasıfsız ve düşük ücretli işçiler işsiz kalır.⁴ Bunların yanı sıra, yatırımcıların faiz oranlarındaki değişimler sonucu zarara uğramaları riski bir şirketin tüketici zevklerinde ve dış ticarete ilişkin hükümet kararlarındaki değişimler gibi kontrol edemediği faktörlerden kaynaklanan Pazar kaybetme riski, sermaye piyasasında görülen düzensiz gelişmeler, girdi fiyatlarındaki dalgalanmalar, grevler, likidite gereksinimindeki artış, işletme yöneticilerinin karar alırken ve bu kararları uygularken yaptıkları olası hatalardan kaynaklanan yönetim riski ya da şirketin içinde bulunduğu sektörde ortaya çıkan ekonomik ve sosyal değişimler bu grup riskler içinde sayılabilir.

1.1.2. Belirsizlik

Tıpkı risk tanımında olduğu gibi belirsizlikle ilgili tanımlarda da çeşitlilik bulunmaktadır. “Belirsizlik bir çok olası sonucun gerçekleşebileceği durumlarda, tahmin yeteneği ile ilgili olarak kişinin duyduğu kuşku”⁵.

Yeterli bilginin olmadığı durumlarda belirsizlik daha yoğundur. Ancak karıştırılmaması gereken şey; belirsizlik azaldığında riskin artabileceği veya azalabileceğidir.

Belirsizliğin yoğun olması riskin büyük olması anlamına gelmez. Bu yoğunluk olasılığı belirleyebilecek verilerin yetersizliğinden kaynaklanıyor olabilir.⁶

Risk ölçülebildiği takdirde olasılık yani belirli bir sonuçla ilgili sonucun gerçekleşebilme oranı saptanacak, belirsizlik azalacak, risk ise artacak veya azalacaktır.

⁴ Balta, s.25.

⁵ Uralcan, s.9.

⁶ Hızlı, s.6.

Riskin özünde belirsizlik vardır, ancak her belirsizlik durumunda riskin varlığından söz edilemez. “Risk gerçek bir durumdur, belirsizlik ise düşünceyle ilgilidir. Risk nesnel, belirsizlik öznelir”.⁷ Olasılık ve riskten farklı olarak, belirsizlik genel olarak kabul edilmiş kıstaslarla ölçülemez.⁸

1.1.3. Sigorta Kavramı

Tarihte insanlar risk yönetim türlerine başvurmuşlardır. Sigortayla diğer risk yönetim türleri birbiriyle karıştırılsa da, sigorta, hasarın etkisini en aza indirmesi, bireylere ve girişimcilere en çok katkıyı sağlamasıyla en önemli risk yönetim türüdür. Amaç, riskin gerçekleşmesi sonucu doğacak ekonomik zarardan sigorta dayanışmasına katılanları korumaktır.⁹

Risk yönetimi olarak sigortanın tanımını şöyle yapılabilir:

“Aynı tür tesadüfi risklere maruz çok sayıda üniteleri bir portföyde toplayarak risklerin daha belirli hale getirilmesinin ve bu risklerden doğacak hasarları karşılamak için küçük, periyodik katkılardan bir fon oluşturularak hasarların telafisinin sağlanması esasına dayanan bir organizasyondur”.¹⁰

Risk yönetimini sağlayan sigorta yasal bir çerçeve içinde bir akitle (sözleşmeyle) düzenlenir.

Türk Ticaret Kanunu’nun 1263. maddesinde sigortanın tanımı:

“Sigorta bir akittir ki; bununla sigortacı bir prim karşılığında diğer bir kimsenin parayla ölçülebilir bir menfaatini halele uğratan bir tehlikenin meydana gelmesi halinde tazminat vermeyi yahut bir veya birkaç kimsenin hayat müddetleri sebebiyle veya

⁷ Enver Alper Güvel, **Sigortacılık**, Ankara, 2004, s.57.

⁸ Uralcan, s.9.

⁹ Hızlı, s.6.

¹⁰ Uralcan, s.23.

hayatlarında meydana gelen belli bir takım hadiseler dolayısıyla bir para ödemeyi veya sair edalarda bulunmayı üzerine alır” şeklinde yer almaktadır.

Bir risk yönetim türü ve güvence organizasyonu olan sigorta kuruluşları yarattığı fonlar nedeniyle çok önemli mali kurumlardır. Sigorta kuruluşlarının sağladıkları fonlar yatırımları finanse eder. Sigorta faaliyetleri yalnız ülke ekonomisine değil dünya ekonomisine de tasarruf ve yatırım konularında katkı sağlar, korur. Dolayısıyla makro açıdan ele alınırsa; sigorta faaliyetlerinde akitle belirlenen temel bir risk yönetimi söz konusudur. Bu akdin şartları yerine getirilirken oluşan fonlar ülke ve dünya ekonomisini etkiler.

Sigortanın, mali kurum olma özelliğinin tanımı şöyledir:

“Sigorta belli bir prim karşılığında, kişi hayatının ya da organlarının veya kişi ve kuruluşların parayla ölçülebilir maddi varlıklarının ya da üçüncü şahıslara olan sorumluluklarının, sigorta kural, kanun ve yönetmeliklerince sınırlanmış bölümlerinin karşılaşılabileceği aynı kıstaslarla sınırlı tesadüfi risklerin gerçekleşmesinden doğacak hasarlarını, ölçülen değer üzerinden ve gerçekleşen hasar oranında karşılayarak sosyo ekonomik çöküntüleri dağıtan ve önleyen yatırımlara aktarılan fonları ve ikrazları ile ekonomiye kaynak yaratan işlemler bütünüdür. Akitle düzenlenir. Çeşitli şekillerde devlet tarafından denetlenir ve desteklenir”.¹¹

1.2. Sigortacılık Genel Bilgiler

1.2.1. Sigorta Türleri

Sigorta öncelikle sosyal sigortalar ve özel sigortalar olarak ikiye ayrılır. Aralarındaki fark uygulama açısından ülkeden ülkeye farklılık gösterir. Sigortaları ayrıca zorunlu ve zorunlu olmayan sigortalar olarak ikiye ayırmak mümkündür.

¹¹ Uralcan, s.25.

1.2.1.1. Sosyal Sigortalar

Günümüzde sosyal güvenlik kavramı ile karıştırılan kavramlardan biri olan sosyal sigortalar, gerek kapsadığı risk ve gerekse de kapsadığı nüfus bakımından Sosyal güvenlikten ayrılır. Kısmi bir nitelik taşıyan, belli sayıdaki riski kapsayan ve toplumun belli sınıflarına sosyal güvence sağlayan sosyal sigortaların aksine, sosyal güvenlik bütün riskleri ve bütün nüfusu kapsamayı hedefler. Sosyal güvenlik bir amaçtır, Sosyal sigortalar ise bu amacı gerçekleştirmeye yardımcı olan araçlardan biridir.

Sosyal sigortalar, ülkede çalışanların karşılaştıkları belirli sayıdaki riziko zararlarının karşılanması için işçi, işveren ve bazen de devletin katkılarıyla finanse edilen, devletçe kurulan ve özerk bir yönetime sahip olan bir sigorta tekniğidir.¹²

1.2.1.2. Özel Sigortalar

Özel sigortacılık; prim ödeyenlerden birinin tehlikeyle karşılaşması durumunda, zararın belli bir oranının sigortacı tarafından karşılanmasına yönelik sosyal güvenlik teknikleri içinde geliştirilmiş bir tekniktir. Kar amacı taşıyan ve ticari nitelikte olan özel sigortacılıkta, riskin mali sonuçları bir topluluk arasında yayılır. Bu nedenle özel sigorta, ticaret hukuk ilkelerine göre oluşturulan bir şirket tarafından ve isteğe bağlı olarak yürütülür.

Özel sigortacılıkta esas, riskin zararlı sonuçlarının belli bir topluluk içerisinde dağıtılarak azaltılması, bunun için de aynı ve benzeri risklerle karşılaşan, çok sayıda kişinin bir araya toplanması, elde edilecek miktarın olabildiğince yüksek tutulması ve karşılaşılan riziko zararlarının mümkün olduğu kadar tazmin edilmesidir. Sigorta primi alınacak kişi sayısı ve tahsil edilecek primlerin yüksekliği ile rizikoların meydana gelme oranları arasında bir denge var olmalıdır. Özel sigortalar, zarar sigortaları ve can (meblağ) sigortaları olmak üzere iki ana başlık altında ele alınmaktadır.¹³

¹² Hızlı, s.17.

¹³ Işıl Ulaş, **Uygulamalı Can Sigortası Hukuku, Hayat ve Kişisel Kaza Sigortaları**, Ankara, 1997, s.22.

1.2.1.3. Zorunlu Sigortalar

Zorunlu sigortalar, yasal düzenlemelerle yaptırılması zorunlu tutulmuş sigortalardır ve üçüncü şahıslara karşı sorumlu olunan veya doğal afetler sonucu oluşan kimi zararlarda, mağdurların zararlarının karşılanması, milli servetin korunması, sosyal fayda ve güvenliğin sağlanması için, sigorta sistemi kullanılarak oluşturulmuş bir tedbir olarak düşünülmelidir.

Gerçek kişiler doğumlarından ölümlerine kadar, tüzel kişiler kuruluşlarından sona ermelerine kadar, yaralanma, hırsızlık, sel, yangın gibi çok sayıda ve değişik türde risklere maruz kalabilmektedirler. Bununla birlikte, çağımızdaki teknik gelişmelerin artması sonucunda, çeşitli faaliyetler toplum için yeni riskler oluşturmaya başlamıştır. Motorlu taşıt araçlarının, tren, uçak veya gemilerin kullanılması, enerji işletmeleri, atom reaktörleri tehlike yaratan bu tür faaliyetlere örneklerdir.

Bu faaliyetlerin yol açtığı zararların önlenmesinde “kusura dayalı sorumluluk” ilkesinin yetersizliği veya zarardan sorumlu kişinin mali durumunun bazen yetersiz olabilmesi, zarar gören üçüncü şahısların mağduriyetine neden olabilmektedir. Bu durumda zorunlu sigortalar sorumlu şahsın malvarlığını aşan zararlarda mağdur için bir teminat sağlamaktadır. Kişinin, genellikle üçüncü şahıslara verebileceği zararlara karşı zorunlu tutulan sorumluluk sigortalarının dışında, tamamen başka amaçlar düşünülerek zorunlu tutulmuş, kişinin bazı doğal afetler nedeniyle, kendi malına gelebilecek maddi hasarını karşılayan zorunlu sigortalar da mevcuttur. Ülkemizde uygulanmakta olan Zorunlu Deprem Sigortası bu uygulamaya bir örnektir.¹⁴

¹⁴ Zihni Metezade, **Zorunlu Sigortalar**, İstanbul, 2006, s.18.

1.2.1.3.1. Zorunlu Sigortaların Tarihi Gelişimi

Zorunlu sigorta düşüncesi on sekizinci yüzyılda başlamış ve ilk defa bazı Alman eyaletlerinde yangın sigortası yaptırılması zorunlu kılınmıştır. Fransa'da on dokuzuncu yüzyılda ev satın alınması için açılan kredilerde borç bakiyelerinin zorunlu sigortaya tabi tutulması düşüncesi liberal politikayı savunanlarla, zorunlu sigortayı savunanlar arasında tartışmalara neden olmuştur. Bu tartışmalar sosyal sorunlara çözüm aranması sırasında, özellikle de 1987'de iş kazalarına karşı işverenlerin sorumluluğunu karşılamak üzere zorunlu sigortanın uygulamaya konulması ile son bulmuştur.¹⁵

Zorunlu sigortada hareket noktasını oluşturan sosyal problemler yanında, yasa koyucunun dikkatini çeken önemli bir husus, yirminci yüzyılın ilk yarısından itibaren oto trafiğinin gelişmesi, araçların sayısının artması, kazaya uğrayanların çokluğu ve maddi ve bedeni zararlardaki artışlar olmuştur. Bu nedenle yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren bütün ülkelerde otomobil mali sorumluluk sigortasının yapılması zorunlu tutulmuştur.¹⁶

Bu yeni zorunlu sigorta birçok ülkede sigortalıların primlerinin belirli bir yüzdesinden sağlanan mali kaynaklı Garanti Fonu adı altında kurulan bir organizasyonla tamamlanarak, sürücüleri belli olmayan veya sigortasız araçların neden olduğu zararların karşılanması sağlanmıştır.

Zorunlu sigortaların gelişmesi yirminci yüzyılın ikinci yarısında hızla artarak, 1980'li yıllarda en gelişmiş düzeyine ulaşmıştır. Bu gelişme, özellikle sorumluluk sigortalarında kendisini göstermiş; çeşitli meslek gruplarına yönelik mesleki sorumluluk sigortaları bu gelişmede etkili olmuştur. Buna karşılık mal ile ilgili zorunlu sigortalar, bazı ülkelerde yangın ve doğal afetlere karşı sigortalar olarak oldukça kısıtlı kalmıştır.

¹⁵ Mahir Çipil, **Dünyada Zorunlu Sigorta Uygulamaları ve Türkiye Örneklerinin İncelenmesi**, Ankara, Milli Reasürans T.A.Ş., 2004, s.18.

¹⁶ İlyas Çeliktaş, **Türk Hukukunda Zorunlu Sigortalar**, İstanbul, 2003, s.21.

Zorunlu sigortaların en yeni örnekleri, çevre kirliliğine karşı 1986'da Almanya ve İsveç'te, 1987'de Portekiz'de zorunlu kılınan sigortalardır.

1.2.1.3.2. Avrupa ve Türkiyede Zorunlu Sigortalar

Sigortacılıkta ileri Avrupa ülkelerinde zorunlu sigortaların sayısı oldukça fazladır. Örneğin, İsviçre'de birçok kantonda binaların yangına karşı tekel hakkına sahip kuruluşlarda sigorta ettirilmesi mecburiyeti; Belçika'da, av, yangın, öğrenci nakli, kan nakline ilişkin sigortalar; Fransa'da, taşıma, eğitim, serbest meslek, spor alanlarındaki zorunlu sigortalar gibi.

Ülkemizdeki zorunlu sigortaların önemli kısmını Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası oluşturmaktadır. Bu sigortanın hayat dışı sigortalardaki payı, diğer zorunlu sigortaların payının çok üstündedir. Diğer zorunlu sigortaların üretim değerleri ise istatistiklerde yer almayacak derecede küçüktür. Bunda sigorta kapsamının potansiyeli kadar, denetim noksanlığının da rolü büyüktür. Sigorta bilincinin yetersizliği tüm sigortalarda olduğu gibi burada da etkin rol oynamaktadır.

Ülkemizin deprem bölgesinde olması ve yaşanan deprem olaylarının verdiği elim zararlar karşısında getirilen Zorunlu Deprem Sigortası da amacına ulaşamamıştır. 2007 yılı sonu itibarı ile 14 milyona yaklaşan konut sayısına nazaran, sigorta poliçe sayısı iki buçuk milyon biraz üzerinde olmuştur.¹⁷

1.2.2. Sigortanın Unsurları

1.2.2.1. Sigortacı

Sigorta yaptırmak isteyen kişi ve kuruluşlara sigorta sözleşmesi doğrultusunda ve belli bir prim karşılığında teminat sağlayan şirkettir.

¹⁷ Metezade, s.32.

1.2.2.2. Sigorta Ettiren ve Sigortalı

Sigorta ettiren sigortacı ile sigorta sözleşmesi yapan kişi ya da kuruluş, sigortalı ise bu sözleşmeden güvence sağlayan kişi ya da kuruluşlardır.

1.2.2.3. Sigorta Bedeli

Sigortalanan şey için poliçede yazılı olan beyandır.

1.2.3. Sigortanın Temel Prensipleri

1.2.3.1. Sigortalanabilir Menfaat

Sigorta sözleşmesi ile mal ve can üzerindeki menfaatler güvence altına alınır. Sigortalanacak menfaatin meşru, doğal olarak değerlendirilebilir ve parayla ölçülebilir olması esastır. Sigorta ettirenin, sigortalanan şeyin sahibi olması şart değildir. Arada bir menfaat bulunması yeterlidir.¹⁸

1.2.3.2. Mutlak İyi Niyet Prensibi

Sigorta sözleşmesinde, sigortalının beyanı esastır. Sigortalı ya da sigorta ettiren güvence altına aldığı nesneye ilişkin tüm bilgileri doğru olarak vermek, sözleşmeye aracılık eden kişi de neyi, ne şartlar altında aldığı konusunda doğru bilgileri sigortalıya bildirmek zorundadır.¹⁹

1.2.3.3. Tazminat Prensibi

Hayat ve ferdi kaza sigortaları dışında tüm sigorta sözleşmelerinin amacı sigortalıyı hasardan önceki mali seviyesine getirmektir. Dolayısıyla sigortalının hasardan dolayı haksız bir kazanç sağlaması söz konusu değildir.

¹⁸ Hızlı, s.19.

¹⁹ Güvel, s,57.

1.2.3.4. Halefiyet (Hakların Devri - Rücu) Prensibi

Sigortalının uğradığı zararda üçüncü kişilerin kusuru olması durumunda, Sigorta şirketi sigortalısının zararını ödedikten sonra kusurlu taraftan kusuru oranında bu hasarı talep eder. Rücu etme diye adlandırılan bu durum tazminat prensibinin bir sonucu olduğu için tazminat sigortası niteliğinde olmayan hayat ve ferdi kaza sigortalarında uygulanmaz.²⁰

1.2.3.5. Hasara Katılım Prensibi

Bazen birden fazla sigorta şirketinin bir riski müşterek sigorta etmesi söz konusu olabilir. Böyle durumlarda sigortacıların iştirak oranı esas olmak kaydıyla, azami teminat ve gerçekleşen hasar miktarı paylaşılarak tazminat ödenir. Haksız kazanç olanağı sağlanmaz. Bu duruma birlikte sigorta, müşterek sigorta prensibi de denir.

1.2.3.6. Hasara En Yakın Neden Prensibi

Hasar sonucu sigortalının sigortacıdan talepte bulunabilmesi için hasarın poliçede teminat altına alınan tehlikelerden ileri gelmesi gerekmektedir.

Hasar nedeni çoğu kez tam olarak saptanamaz ya da birçok nedenden hangisinin esas neden olduğunun saptanması güçtür. Esas neden yani hasara en yakın neden, olaylar zincirini harekete geçirendir.

Birden fazla neden aynı anda gerçekleştiğinde etkin neden diğerini harekete geçiren zararın atfedildiği nedendir. Felaketin ortaya çıkmasında direk çalışır ve diğer neden onu takip eder.²¹

1.2.4. Sigorta Branşları

Risk türlerinin artmasına bağlı olarak zaman içinde çeşitliliği artan Sigorta branşları hayat ve hayat dışı olarak incelenebilir.

²⁰ A. Ataman, *Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türk Sigorta Sektörü*, Sivas, 2003, s.8.

²¹ Uralcan, s.49.

Sigortalı, hayat sigortasına yaşamı sırasında rastlantısal olarak gelişebilecek, canını, bedenini ilgilendirebilecek risklerin kendisine ve ailesine getireceği mali yüklerden kurtulmak için talepte bulunur.

Hayat sigortasıyla, küçük tasarruflar uzun süreli birikimlere olanak sağlayarak fon oluşturur, toplumda ek güvence ihtiyacını karşılayarak refah düzeyini yükseltir.

Hayat sigortaları da risk ve birikim sigortaları olarak iki başlık altında incelenebilir.

Risk sigortası, sigortalıların sakatlık, sürekli maluliyet, hastalık, yaşamın sona ermesi (varisleri kapsama alır) gibi durumlarda maddi teminat sağlamak için yapılır. Birikim sigortasında ise amaç küçük tasarrufların değerlendirilmesi ve güvence altına alınmasıdır.²²

Hayat dışı branşlarda amaç işletme ve şahısların maddi varlıklarını tehdit eden ve parayla ölçülebilen risklere karşı bu varlıkları teminat altına almaktır. Sadece başlıklar altında özetlendiğinde, yangın, kaza, nakliye, mühendislik, özel sağlık, tarım ve diğer diye ayrılabilir.

1.2.5. Sigorta Aracıları

Ticaret hayatında aracı kavramının ortaya çıkışı 19. yüzyıla kadar uzanmaktadır. Sanayileşme sonucu seri halde ve büyük miktarlarda üretim yapılmasıyla büyük işletmeler yeni mal çıkışlarını sağlayabilmek amacıyla yeni teşkilatlar oluşturmak zorunda kalmışlar ve bu üretilen mal ve hizmetlerin geniş kitlelere ulaşması için bağımsız faaliyet gösteren kişilerin varlığına ihtiyaç duymuşlardır. Bu tanım çerçevesinde sigorta aracıları da sigorta sözleşmesinin yapılmasında etkin rol oynamakta ve sigortanın geniş kitlelere ulaşmasını sağlamaktadırlar.

²² Hızlı, s.20.

Aracılar, sigorta piyasalarında hem sigortacılar hem de sigorta yaptırmak isteyen kişiler arasında bir köprü görevi görebilen, böylelikle ortaya çıkabilecek maliyetleri düşürerek sigorta ürünlerindeki çelişkileri ortadan kaldırabilen kişi ya da kurumlardır.²³

1.2.5.1. Aracıların Sigorta Piyasasındaki Rollerini

1.2.5.1.1 Yenilikçi Pazarlama

Sigorta ürünleri satın almak isteyen kitlelerin farklı istek ve gereksinimlerine çözüm önerileri getirmek için çalışma yapan aracılara piyasaya yenilikçi pazarlama uygulamaları getirmektedirler. Böylelikle, sigorta tarafından sağlanan koruma, çeşitli sigorta ürünleri, nasıl sigorta yaptırılacağı gibi konularda farkındalık yaratılmakta ve sigorta piyasalarının derinleşip genişlemesi sağlanmaktadır.

1.2.5.1.2. Tüketicilerin Bilgilendirilmesi

Sigortaya ilişkin doğru ve bilinçli kararlar verebilmek için gerekli olan bilgiler müşterilere aracılara tarafından sunulmaktadır. Aracılar, bir müşterinin neye ihtiyaç duyduğunu ve sigortacılar, poliçeler ve fiyatlar açısından seçeneklerinin neler olduğunu açıklayan kişilerdir. Böylelikle bilinçli bir müşteri kitlesiyle karşılaşan sigortacıların müşteri ihtiyaçlarına en uygun poliçeleri uygun fiyatlarla sunmaları kolaylaşacaktır.

1.2.5.1.3. Masrafların Azaltılması

Sigorta ürünleri ve şirketler hakkında güvenilir bilgi sahibi olmak, yüksek araştırma maliyetlerini de beraberinde getirmektedir. Sigorta piyasasını yakından tanıyan aracılara müşterilerin risklerini, bu riskleri teminat altına alabilecek sigortacıları değerlendirebilecek bilgi ve donanıma sahip kişilerdir. Bu nedenle sigorta aracılarıyla çalışmak önemli mali avantajlar sağlamaktadır.

²³ Doç. Dr. Suna Oksay, Berna Özşar, **Avrupa Birliğinde Sigorta Aracıları**, İstanbul, 2006, s.8.

1.2.5.1.4. Belirsizliğin Azaltılması

Aracıların, tüketicilerin bilgilendirilmesi ve/veya piyasaya bilgi dağıtımında üstlendikleri rol aynı zamanda belirsizliğin azaltılması anlamında da önemli bir katkı sağlamaktadır. Sigorta piyasasını yakından tanıyan, sigorta yaptırmak isteyen kişiler ve şirketler hakkında kapsamlı bilgiye sahip olan aracılar, bir sigorta işleminin her iki tarafına da bilgiyi en ulaşılır biçimde sunmaktadır.

1.2.5.1.5. Etkin Rekabet

Sigortanın bilinçli tüketici oluşmasına katkı sağlayan aracılar sayesinde artan şekilde kullanılması, mal ve hizmet sağlayıcıların risk yönetimi bütçelerini daha etkin düzenlemelerini zorunlu hale getirmektedir. Bunun sonucunda da mal ve hizmet sağlayıcıların çok daha rekabetçi bir finansal ortamda ekonomik büyümeye katkıda bulunacak şekilde faaliyet göstermeleri kolaylaşmaktadır.

1.2.5.1.6. Sigortacının Riskinin Dağıtılması

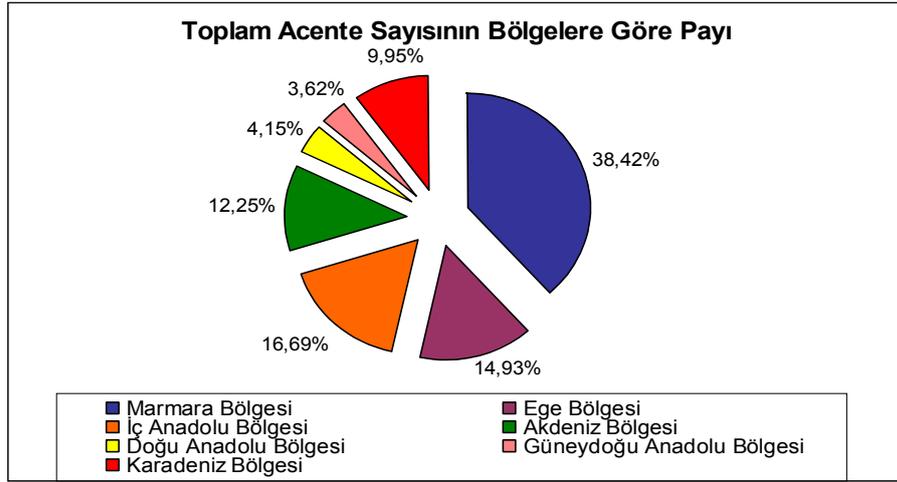
Aracılar, genellikle oldukça geniş bir coğrafi alanda pek çok sigortacı ve müşteri ile çalışmakta olduklarından, sigorta şirketlerine portföylerindeki riskleri dağıtmada yardımcı olmaktadır.

1.2.5.2. Sigorta Aracılarının Sınıflandırılması

1.2.5.2.1. Sigorta Acenteleri

Sigorta acenteleri, sigorta şirketine tabi bir sıfatı olmaksızın, belli bir bölge içinde, sigorta şirketlerinin nam ve hesabına sigorta sözleşmelerine aracılık eden veya bunları sigorta şirketleri adına yapmayı meslek edinen, sözleşmenin akdinden önce hazırlık çalışmalarını yürüten ve sözleşmenin uygulanması ile tazminatın ödenmesine yardımcı olan gerçek veya tüzel kişilerdir.

Sigorta acenteleri, sigorta yaptırmak isteyen kişilerle, sigorta şirketi adına görüşmelerde bulunmak, yetkileri çerçevesinde poliçe düzenlemek, sigortalıya çeşitli danışmanlık hizmetlerinde bulunmak ve yetkili oldukları hallerde belli bir orana kadar hasar ödemek gibi faaliyetlerde bulunmaktadır.²⁴



Şekil 1: Türkiye’de Bölge Bazında Acente Dağılımı (31.12.2007)

Kaynak: TSRŞB Acente Raporu, 2008

1.2.5.2.2. Sigorta Brokerları

Broker, risklerini koruma altına almak amacıyla, sigorta veya reasürans sözleşmesini yaptırmak isteyen kişilere, ürün ve şirket seçiminde tamamen tarafsız ve bağımsız davranarak, uygun ürünler sunmak amacıyla çalışmalar yapan, bu kişilerin hak ve menfaatlerini gözeterek sözleşmelerin akdinden önceki hazırlık çalışmalarını yürütmeyi ve gerektiğinde sözleşmelerin uygulanmasında veya tazminatın tahsilinde yardımcı olmayı meslek edinen gerçek veya tüzel kişilere denmektedir.

Sigortalama sürecinde sigorta brokerları poliçe sahibi için çalışmakta ve sigortacılarla ilişkilerinde bağımsız hareket edebilmektedir. Brokerlar, sigortacı ve sigorta

²⁴ Oksay ve Özşar, s.19.

ürünleri konusunda müşterilere alternatifler sunarak onların seçim yapabilmesine yardımcı olmaktadır. Alıcı için bir anlamda “acente” görevi gören brokerlar müşterilerini sigorta teminatı altına alabilmek için genellikle birden çok şirketle birlikte çalışmaktadır.

1.2.5.2.3. Sigorta Prodükörleri

Prodükör ise, sigorta ettirene ve sigorta şirketine bağlı olmaksızın, çeşitli sigorta dallarında sigorta yaptırmak isteyen kişilere, sigorta ürünleri hakkında bilgi veren, sigorta sözleşmesinin şartlarını müzakere eden, riskin konusu ve özelliklerine göre sigorta teklifnamesini hazırlamada yardımcı olan gerçek kişilerdir. Avrupa Birliği’nde yasal mevzuat içerisinde bu tür bir uygulamaya rastlanılmamakla birlikte bazı ülkelerde sigorta ürünleri pazarlayan prodükörler bulunmaktadır.²⁵

1.3. Sigortanın Tarihi

1.3.1. Dünyada Sigortanın Tarihi

Dünyada sigortacılığa benzer ilk uygulamalara günümüzden yaklaşık 4000 yıl önce Babiller’ de rastlanmaktadır. Zamanın ticaret merkezi durumundaki Babil’ de, kervan tüccarlarına borç veren sermayedarlar, kervanların soyulması veya fidye ödeme durumuyla karşılaşmaları halinde tüccarların borçlarını silmekte, buna karşılık borcu tüccarlardan geri aldıkları zaman, taşıdıkları riskin karşılığı olarak ana borç miktarı üzerinden bir miktar para almaktaydılar. Bu olay daha sonra Kral Hammurabi tarafından yasallaştırıldı. Hammurabi Kanunlarının en büyük özelliği haydutların saldırısına uğrayan kervanların zararlarının bütün diğer kervanlar arasında paylaşılmasını öngörmeseydi. Bu, tehlike paylaşmasının kara taşımacılığındaki ilk örneğidir.

M.Ö. 600 yıllarında Hindu’ lar sigorta özelliği taşıyan kredi anlaşmaları yapmaya başladılar. Basit içerikli bu anlaşmalar, toplumdaki sigorta düşüncesini geliştirerek sigortacılıkta ilk adımları ortaya koymasından önem taşımaktadır. Bu tür kredi

²⁵ Oksay ve Özşar, s.32.

anlaşmaları ortaçağda da gelişerek deniz ödöncü ve nakliyat sigortalarının temelini oluşturmuşlardır.

Sonraları sigortaya daha yakın uygulamalar özellikle deniz ticaretinin geliştiği yerlerde görölmektedir. İlk denizci uluslardan Kartacalılar, Romalılar, Yunanlılar arasında, geminin taşıdığı yük üzerine borç verip geminin limana varamaması riskini taşıyan ve gemi salimen limana döndüğünde, hem verdiği borç miktarını , hem de taşıdığı riziko karşılığı faiz niteliğinde önemli pay alanlar bulunmaktaydı. Alınan bu faizlerin yüksekliği Kilise tarafından hoş görölmeyip, bir süre sonra da yasaklandı. Büyük olasılıkla bu yasak, olabilecek tehlikelere karşı önceden bir prim alma biçimine, dolayısıyla da sigorta fikrinin doğmasına yol açmıştır.

Prim esaslı sigorta yaklaşık M.S. 1250 yıllarında Venedik, Floransa ve Cenova şehirlerinde göröldü. Gene de bugünkü anlamda sigortadan söz edilebilmesi için 14. yy' ı beklemek gerekti. Ekonomik koşulların değişmesi ile ticaret, 14. yy' dan başlayarak çok önemli gelişmeler gösterdi. O devirde deniz ticaretinde en ileride bulunan İtalya' da sigortaya gereksinim duyuldu ve deniz sigortası kavramı da ilk defa burada ortaya çıktı. İlk sigorta poliçesi olarak kabul edilen mukavele 23 Ekim 1347 tarihini taşımaktaydı ve İtalya' nın Cenova Limanı' ndan Mayorka' ya “Santa Clara“ adlı geminin yükünü temin etmek amacıyla düzenlendi. İlk sigorta şirketi de 1424 yılında, yine Cenova şehrinde kuruldu. Sigorta konusunda ilk kanuni mevzuat ise 1435 yılında yayınlanan Barselona Fermanı' ydı. İtalya' daki başlangıçtan sonra, deniz sigortalarının özellikle 18. yy' da İngiltere' de geliştiği görölmektedir.

Denizde başlayıp gelişen sigortacılık, daha sonraları hayat sigortası fikrinin doğmasına neden oldu. Gemi ve yükünün sigorta edilebilmesi, kaptan, yolcular ve tayfaların da sigorta edilebilmesi fikrini getirdi. 17.yy.'da bir İtalyan bankeri olan Tonti'nin getirdiği “Tontines” denilen sistemde, belirli kişiler biraraya gelerek, belirlenen bir süre için ortaya belirli bir para koymakta, süre sonunda hayatta kalanlar parayı aralarında paylaşmaktaydı. İnsanların çoğu, kendilerinin başkalarından daha çok yaşayacaklarına

inandıklarından epey rağbet gören bu sistemde ölenlerin maddi kayba uğradıkları düşünülmektedir, öngörülen süreden önce ölenler için de, ölüm rizikosu karşılığı prim ödenmesi öngörüldü. Ve hayat sigortalarına bir geçiş de bu şekilde başlamıştır.

17.yy.'ın ikinci yarısı sigortacılığın gelişmesine yol açan iki önemli olaya sahne olmuştur. Bunlardan ilki sigortacılıkta istatistik metod ve tekniğinin uygulanmaya başlaması (İhtimal Hesapları), ikincisi ise 2 Eylül 1666 tarihinde Londra'da meydana gelen ve dört gün sürerek 13.000 evle 100 kilisenin kül olmasına yol açan büyük yangındır. Kara sigortalarının doğmasına neden olan bu olay, halk üzerinde büyük etki yaratıp böyle felaketlerin sonuçlarına karşı önlem alınması fikrini doğurdu. Gelişen bu fikirden hareketle 1667 yılında " Fire Office " (Yangın Bürosu) kurulmasından sonra 1684 yılında buna rakip bir ortaklık şeklinde ortaya çıkan ilk yangın sigorta şirketi " Friendly Society " faaliyete geçti. 1688 yılında İngiltere'de Lloyd's' un temellerinin atılmasıyla sigortacılıkta yeni bir dönem başladı. Londra'da bulunan ve Edward Lloyd adında bir kişinin işlettiği kahvehane, gemi sahipleri, iş adamları, ve tüccarların deniz ticaretine ilişkin bilgi alışverişinde buldukları bir mekan olmuştur. Burada sefere çıkan bir gemi veya geminin yükü üzerine teminat veren kişiler, "Underwriter" sıfatıyla belgeler düzenleyerek faaliyette bulunmaya başlamışlar ve yine bu kişiler Edward Lloyd'un ölümünden sonra, kendi aralarında Lloyd's adında bir topluluk kurmuşlardır. Lloyd's 1871 yılında İngiltere Parlamentosunun çıkardığı bir kanunla Birlik haline getirilmiştir. Lloyd's ilk yıllarında sadece deniz sigortaları sahasında faaliyet gösterirken sonraları kara sigortaları sahasına da geçmiş olup, günümüzde her türlü sigortanın yapılabildiği bir kuruluş haline gelmiştir. Lloyd's, dünyada başka benzeri olmayan, tamamen kendine mahsus bir sigorta kuruluşudur. Lloyd's bir sigorta şirketi olmayıp, sigorta teminatı veren şahısların oluşturduğu bir topluluk, bir birlik ve aynı zamanda dünya gemicilik istihbaratı konusunda bir merkezdir. Lloyd's' un en belirgin özelliği Lloyd's üyelerinin bütün varlıklarıyla sorumluluk taşımaları ve hiç bir zaman sigortalı ile doğrudan temas etmemeleri, ilişkinin "Broker" denilen aracı kişi veya firmalarla temin edilmesidir. Broker'lar Lloyd's ile çalışabilmek için buraya kaydolmakta ve müşterinin gerek sigorta gerekse tazminat alma işlerini takip etmektedirler.

Modern sigortacılığın doğuşuna deniz, kara sigortacılığına yangın, kaza sigortacılığına tren kazaları ile ilişkin bireysel kazalar öncülük ederken, sanayinin gelişmesiyle yaşanan büyük teknik hasarlar, mühendislik sigortalarının gelişimine yol açmıştır.

20. yüzyılın başlarında sigorta şirketleri her türlü sigorta ihtiyacına cevap verebilecek şekilde örgütlenmelerini tamamlamış kuruluşlar olarak etkin hizmet verebilecek düzeye ulaşmışlardır.²⁶

1.3.2. Türkiyede Sigortacılığın Tarihi

Türkiye’ de 19.yy’ ın ikinci yarısından önce sigortacılıktan söz etmek pek mümkün değildir. Bazı Anadolu köylerinde bu tarihten önce gereksinme halinde yardım sağlamak, halkın uğrayacağı zararı karşılamak amacıyla sendikalar kurulduğu, esnaf kuruluşlarının ölüm ve hastalık durumlarında üyelerine yardım amacıyla örgütlendikleri bilinmekteyse de bunlar gerçek anlamda sigorta olmayıp, güvenlik, yardımlaşma, sosyal dayanışma düşüncesi ile oluşturulmuş kuruluşlardı. Bunlar da birkaç köye özgü kalmış, Anadolu’ ya yayılarak bir gelişme gösterememişlerdi.

Avrupa’ daki sigorta konusunda kaydedilen önemli gelişmelere karşın, Osmanlı toplumunun sosyal özellikleri, dini ortam, mali düzen, buradaki gelişimi engelliyordu. 19. yy’ ın ikinci yarısında meydana gelen yangınlar ve bunların sonucunda uğranılan büyük hasarlar, sigorta hakkındaki olumsuz düşünceler üzerinde az da olsa etki yaptı ve sigortanın doğmasına neden oldu. Özellikle 1870 yazında Beyoğlu’ ndaki yangında (Büyük Pera Yangını) çok sayıda işyeri, ev, cami ve kilisenin yanması, bu bölgede de daha çok yabancı ve yabancılarla ilişkide olan zenginlerin oturması sigortanın gelişme sürecini hızlandırmıştır.

1872 yılında İngiliz sigorta şirketleri, açtıkları temsilciliklerle Türkiye’ de ilk sigortacılık faaliyetlerini başlattılar. İngilizler’ den sonra Fransızlar da Türkiye’ ye ilgi

²⁶ Sigortanın Tarihi, www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Sigorta/Sigortanın+tarihi (15.07.2008)

gösterdiler ve 1878 yılında ilk Fransız şirketi faaliyetlerine başladı. Bundan sonra Alman, İtalyan, İsviçre gibi yabancı ülkelerin sigorta şirketlerinin çalışmaları ile sigortacılık genişlemeye başladı. Bu şirketler duyulan gereksinimi karşılamakla beraber, o tarihlerde sigorta şirketlerinin kuruluşunu ve sigorta faaliyetini düzenleyen devlet denetimini öngören kanunların, hatta bu konuya değinen bir hükmün dahi bulunmayışı nedeniyle tamamen denetimsiz bir biçimde çalışıyorlar, diledikleri gibi hareket edip, merkezlerinden aldıkları talimatlarla işlem yapıyorlardı. Poliçelerini İngilizce veya Fransızca düzenliyorlar, anlaşmazlık durumunda da dava mercii olarak Londra mahkemelerini veya ilgili şirket merkezinin bulunduğu yerel mahkemeleri gösteriyorlardı. Diledikleri zaman sigorta poliçelerini iptal ediyorlardı.

Böylece hukuki mevzuat ve denetimden yoksun, tamamen yabancılara özgü bir çalışma alanında ilk yıllar sigorta şirketleri adlarını duyurmak, sigorta düşüncesinin yayılmasını sağlayarak portföylerini genişletmek amacıyla vaatlerini yerine getirip, hasar ödemede dürüst davrandılar. Ancak zaman geçtikçe, sigortacıların istedikleri gibi çalışmaları ve Kapitülasyonlar'ın kendilerine sağladığı geniş olanakları kullanabilmeleri, bu şirketlere Türkiye' de kolaylıkla çok para kazanabileceği izlenimini verdi. Bu durum, kısa zamanda çok fazla sigorta şirketinin çalışmasına, sigorta ahlakının bozulmasına, haksız rekabet ve ekspertiz suistimallerine yol açtı. Dürüst tüccarlar bundan olumsuz yönde etkilenmelerine rağmen hiçbir denetim olmayışı yüzünden sigorta şirketleri uzun süre en normal yangın hasarlarını bile ödemekten kaçınıp, sigortalıların hak ve hukukunu hiçe sayan bir biçimde davranmayı sürdürdüler.

Bu ortam içinde 1893 yılında Osmanlı Umum Sigorta Şirketi ilk yerli sigorta şirketi olarak çalışmaya başladı. Bunu izleyen yıllarda sigortacılığın düzene sokulabilmesi için yabancı şirketler arasında birlikte hareket etme eğilimi belirdi. 12 Temmuz 1900 tarihinde 43 tanesi yabancı olmak üzere 44 sigorta şirketi biraraya gelerek sabit bir yangın tarifesi belirlediler. Bu Türkiye' deki ilk tarifeydi.²⁷

²⁷ Haydar Kazgan, **Osmanlı'dan Günümüze Türk Finans Tarihi**, İstanbul, 1999, s.113.

Tarife ile birlikte, Yangın Sigorta Şirketleri' nin Sendikası adında bir örgütün oluşturulması ve sürekli bir denetim kurulunun bulunması kararı alındı. Londra' da bulunan Fire Office Committee' nin emirleriyle çalışmalarını yürüten sendika tarafından, yangınlara zamanında yetişerek büyümesini önlemek, yangının nedenlerini araştırmak üzere Fasman adlı bir örgüt kuruldu. Denetim mekanizması ve içeriği geliştirildi.

Sendikanın bu olumlu çalışmalarına rağmen çalışan şirketlerin tamamı sendikaya girmediler ve haksız rekabet yapmaya, alınan kararların tersine davranmaya devam ettiler. 1914 yılındaki kanunla yabancı şirketler teminat göstermeye ve vergi vermeye zorunlu tutuldular. Sendikanın adı ise "Türkiye' de Çalışan Sigorta Şirketleri" olarak değiştirildi. Bu yeniliklerle yabancı şirketler Türkler ile ortaklık kurma yoluna gittiler.

Böylece Cumhuriyetin ilanına kadar tümü yerli sermaye ve teknisyenlerle işletilen bir sigorta kuruluşu bulunmadığı görülmektedir.

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte sigorta alanında gerek yasal, gerekse kurumlaşma açısından büyük adımlar atıldı. 1924 yılında Türkçe'yi kullanma zorunluluğu getiren yasa ile, poliçelerin İngilizce ve Fransızca düzenlenmesine son verildi ve aynı yıl Sigortacılar Kulübü kuruldu. 1927 yılında Sigortacılığın ve Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakabesi hakkındaki kanun yürürlüğe girdi. Yerli ve yabancı sigorta şirketlerinin denetlenmesi, döviz çıkışının önlenmesi amacını taşıyan bu kanunun çıkışıyla sigortacılık gelişmeye, yerli sermaye ile kurulan şirketlerin sayısı artmaya başladı. Bunu izleyen iki yıl boyunca gerekli hazırlık ve incelemelerin yapılması sonucu işletme hakkının T. İş Bankası A.Ş' ye ait olacağı bir anonim şirket kurulmasına karar verildi. Böylece 1929 yılında Milli Reasürans T.A.Ş faaliyete geçti. Bu tarihten itibaren Türkiye' de reasürans tekeli başladı ve ülkedeki yerli - yabancı bütün sigorta şirketleri topladıkları primlerin bir kısmını Milli Reasürans' a devretmeye zorunlu tutuldu. Hemen hemen dünyada kurulan ilk reasürans tekeli olan Milli Re. önce çeşitli tepkiler gördüyse de suistimalleri önlemek, haksız rekabetin kakmasını ve ödemelerin zamanında yapılmasını sağlamak gibi yanlarıyla Türk sigortacılığının gelişmesinde olumlu rol oynadı, halkın sigortaya olan güvenini arttırdı.

Bu gelişmelerin paralelinde 1939 yılında sigorta şirketleri Ticaret Bakanlığı'na bağlandı. Sigorta sektörünü ciddi bir biçimde ele alan 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu ise 1959 yılında yürürlüğe girdi. 1987 yılında yürürlüğe giren 3379 sayılı yasa ile 7397 sayılı yasada, yasal alandaki boşlukları doldurmak, sigorta şirketlerini mali yönden geliştirmek ve sigorta aracılarının durumunu yeniden düzenlemek amacıyla önemli ve köklü değişiklikler yapıldı. Bu kanun, sigorta ile ilgili organlar ve faaliyetlerini düzenleyen yönetmelikler çıkarılmasını öngörüyordu. Sigorta şirketleri Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'na bağlanarak mali yapının bir parçası olarak kabul edildiler. 1 Mayıs 1990 tarihinden itibaren Kaza Sigortaları (zorunlu sigortalar hariç), Mühendislik Sigortaları ile Zirai Sigortalarda; 1 Ekim 1990 tarihinden itibaren de Yangın ve Nakliyat sigortalarında da Serbest Tarife Sistemine geçildi.

Zaman içerisinde yeni kurulan sigorta şirketlerinin sayısı artarken, sigorta taleplerinin aynı ölçüde artmaması, ayrıca prim tahsilatında yaşanan sorunlar dolayısıyla, 1993 yılından itibaren çıkarılan Kanun Hükmünde Kararnameler ile 7397 sayılı Kanunda birtakım düzenlemelere gidilmesi ihtiyacı duyuldu. 1 Ocak 1995 tarihinden itibaren sigorta primlerinin tahsili sorununa çözüm getirilmesi amacıyla, primlerin acente cari hesapları üzerinden takibi sistemi yürürlükten kaldırılarak, poliçe bazında takip sistemi uygulamaya konuldu.²⁸

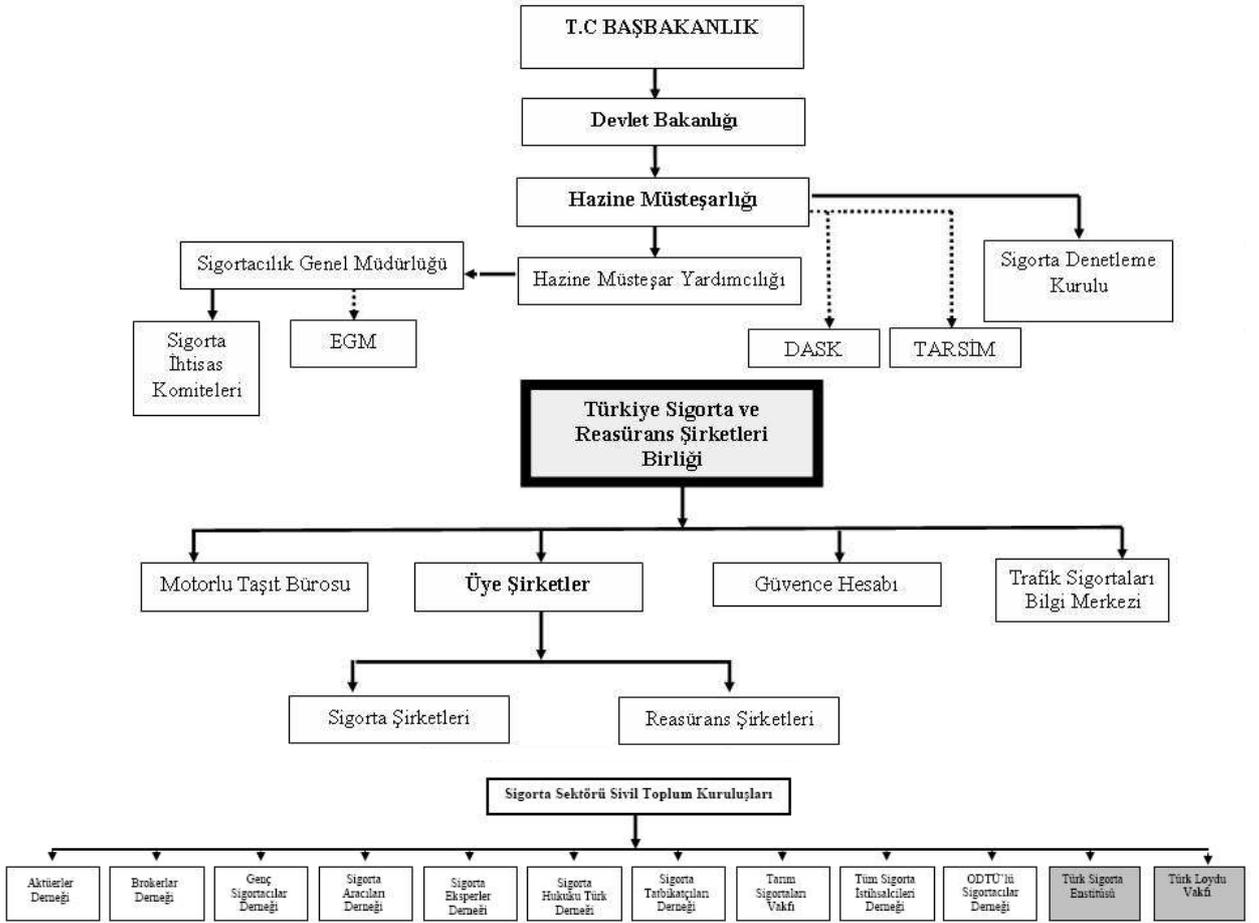
2000 yılında, 1999 depremlerini takiben meskenler için zorunlu hale getirilmiş bulunan deprem sigortalarını yürütmek üzere tesis edilen "Doğal Afet Sigortaları Kurumu" (kısaca DASK) Pool'u tesis edilerek yönetimi beş yıllık bir süre ile bu konuda deneyimli Millî Reasürans T.A.Ş.ne verildi. Diğer taraftan Türkiye'de 23.07.1927 tarih ve 1160 sayılı Yasa ile şekillendirilmiş zorunlu reasürans devri 31.12.2001'de sona erdi.

28 Mart 2001 tarihinde kabul edilen "Bireysel Emeklilik Tasarruf ve Yatırım Sistemi Kanunu" ile kurulan bireysel emeklilik sistemi 27 Ekim 2003 yılında faaliyete geçmiştir.

²⁸ Kazgan, s.115.

2007 yılı sonu itibariyle, ülkemizde toplam 46 sigorta şirketi faaliyette bulunmaktadır. Şirketlerin 10'u hayat, 10'u hayat/emeklilik, 1'i emeklilik, 25'i hayat-dışı şirkettir. Halihazırda 15 şirketin faaliyeti durdurulmuş ve bu şirketlerden 5'i de iflas etmiştir.

1.4. Türkiye Sigorta Sektörü Organizasyon Şeması



Şekil 2: Türkiye Sigorta Sektörü Organizasyon Şeması²⁹

Kaynak: TSRŞB, 2008

²⁹ Sektörel Organizasyon Yapısı, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Sigorta/Sektörel+organizasyon+yapısı/>, www.tsrbsb.org.tr, (15.07.2008)

II. BÖLÜM

DÜNYA, AVRUPA VE TÜRKİYE'DE SİGORTA SEKTÖRÜ

2.1. Sigorta Sektörünün Dünyadaki Genel Görünümü

2005 sonu itibarıyla Dünyada toplam prim büyüklüğü %3 artışla 3.257 milyar dolardan 3.442 milyar dolara yükselmiştir. Toplam prim üretiminin 3.009 milyar dolarlık kısmı gelişmiş ülkelerde oluşurken, sigorta bilincinin tam olarak yerleşmediği gelişmekte olan ülkelerde bu miktar 433 milyar dolarda kalmıştır.

Ancak, primler bir önceki yıla göre gelişmiş ülkelerde %2.5 artarken, gelişmekte olan ülkelerde artış oranı %7.5'e varmaktadır. Dünya sigorta sektöründeki büyüme son yıllarda özellikle gelişmekte olan ülkelere kaynaklanmaktadır. Amerika kıtasında reel primler 2004 yılına göre %2.4 azalırken, Avrupa'da %7.7 Asya'da ise %4.7 artış görülmektedir. Dünya prim üretiminin %38.7'sini gerçekleştiren Avrupa kıtası ilk sırada yer alırken, bunu %36.2 ile Amerika ve %22.2 ile Asya takip etmektedir.

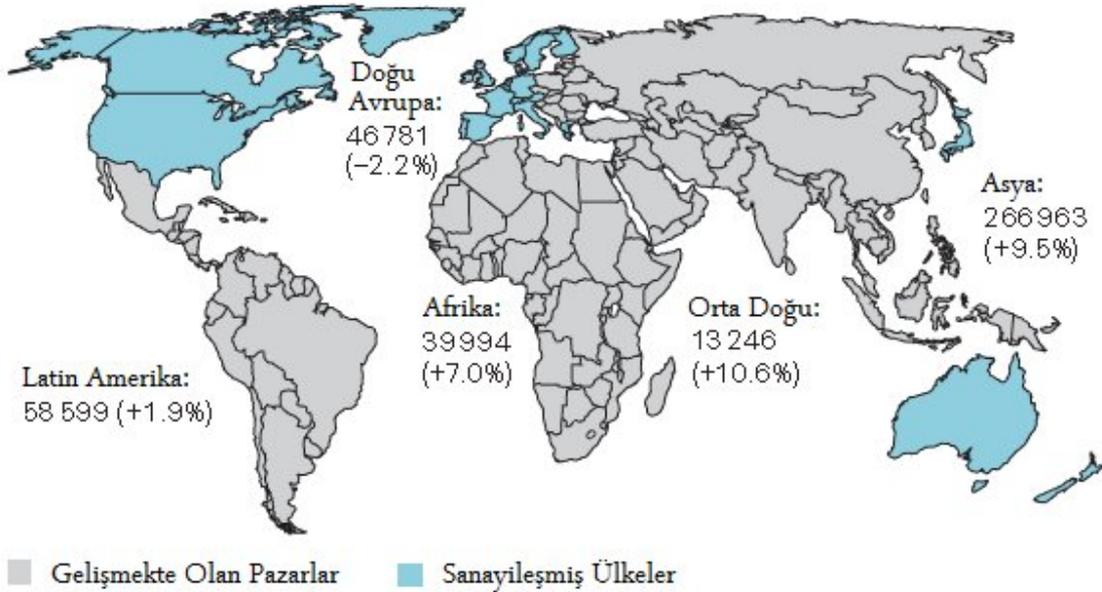
Son yıllarda olduğu gibi, hayat dışı branşlarda prim üretimi liderliğini Amerika elinde tutarken, hayat branşında Avrupa en büyük yüzdeye sahip kıtadır.

Dünyada primlerin Gayri Safi Yurt içi Hasılaya (GSYİH) oranı %7.5 iken, gelişmiş ülkelerde bu oran %9'u bulmakta, gelişmekte olanlarda ise %3.6'da kalmaktadır. Primlerin GSYİH'ya oranının en yüksek olduğu ülke %14.5 ile Güney Afrika olup, bu ülkeyi %14.1 ile Tayvan, %12.8 ile İngiltere, %11.2 ile İsviçre ve %10.7 ile Japonya takip etmektedir.

Dünyada kişi başına düşen prim büyüklüğü ortalaması 514 dolardır. Bu miktar gelişmiş ülkelerde 3.238 dolar iken, gelişmekte olan ülkelerde 77 dolarda kalmaktadır. Kişi

başına düşen primler Kuzey Amerika'da 3.624 dolar, Avrupa Birliği'nde ise 2.459 dolar olup, Afrika'da sadece 47 dolardır.

Ülkeler bazında bakıldığında ise, Dünyada en yüksek prim üretimi 1.109 milyar dolarla ABD'de olup, bu miktar bir önceki seneye göre reel bazda küçülmesine karşın, dünyadaki toplam üretimin %32'sine denk gelmektedir. ABD'de kişi başına düşen prim üretimi 3.755 dolar olup, bu miktarın yarısından fazlasını hayat-dışı primler oluşturmaktadır. Dünyada kişi başına en yüksek prim üreten ülkeler 5.664 dolarla İsviçre ve 4.755 dolarla İngiltere'dir.³⁰



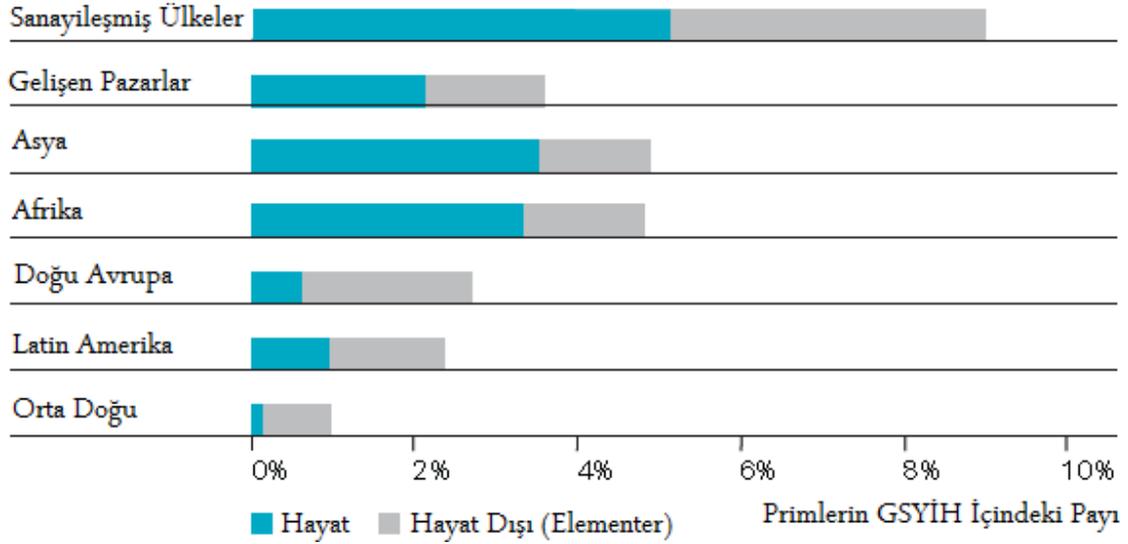
Şekil 3: Dünya Genelinde Bölgesel Prim Üretimleri (Milyar \$) ve Büyüme Hızları (2005)

Kaynak: Swiss Re, Economic Research & Consulting, 2006

Yukarıda görülen haritada gelişmekte olan ülkelerin oluşturduğu beş farklı bölgenin (Latin Amerika olarak adlandırılan Latin Amerika ülkeleri ve Karayipler, Doğu Avrupa olarak adlandırılan Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri, Orta Doğu olarak adlandırılan

³⁰ TSRŞB 2006 Faaliyet Raporu, <http://www.tsrbs.org.tr/tsrsb/Yayınlar/Faaliyet+Raporları/>, (16.07.2008)

Orta Doğu ülkeleri ve Türkiye, Afrika olarak adlandırılan Afrika ülkeleri) prim üretimleri ve büyüme hızları ile aşağıdaki tablolarda ilgili bölgelerin prim üretimlerinin GSYİH içindeki payı ve kişi başı prim hacmi gösterilmektedir.



Şekil 4: Dünyada Primlerin GSYİH İçindeki Oranı (2005)³¹

Kaynak: National Insurance, 2006

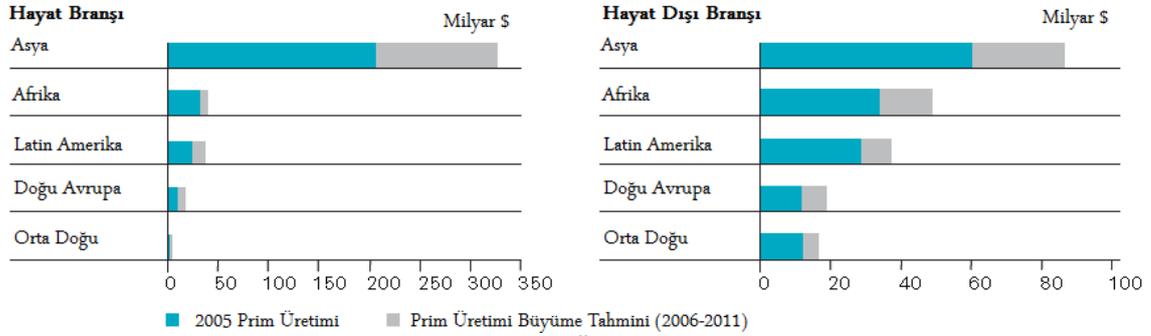
Tablo 1: Dünyada Kişi Başı Prim Üretimi

Kişi Başı Prim Hacmi (\$)	Hayat Branşı 2005	Hayat Dışı Branşı 2005	Hayat Branşı 2004	Hayat Dışı Branşı 2004
Sanayileşmiş Ülkeler	1887.0	1399.8	1828.0	1372.9
Gelişen Pazarlar	46.1	30.4	40.5	26.6
Asya	56.6	21.4	48.7	18.9
Latin Amerika	42.0	63.8	36.8	53.4
Doğu Avrupa	31.8	109.9	33.6	94.8
Afrika	30.7	13.5	28.4	12.6
Orta Doğu	14.8	40.2	13.8	36.0

Kaynak: National Insurance Authorities, Swiss Re Economic Research & Consulting

³¹ Primlerin GSYİH İçindeki Payı, National Insurance 2005 Raporu

Dünya Genelinde Gelişen Pazarlarda Prim Üretimindeki Büyüme Tahminleri (2006-2011)



Şekil 5: Dünyada Gelişen Pazarlarda Prim Üretimi Büyüme Tahminleri (2006-2011)³²

Kaynak: Swiss Re, Sigma No. 1/2007

2.1.1. Dünyada Ülkeler Bazında Sigorta Şirketi Sayıları

Sigortacılık hizmetlerinin penetrasyonu ve mevcut şirket sayıları ülkeden ülkeye farklılıklar gösterse de dünyadaki nüfus artışıyla birlikte sigorta bilinci de yaygınlaşmayı sürdürmektedir. Dünya genelinde sigortacılık hizmetlerinin sunulduğu oldukça büyük bir kitle bulunmaktadır. 2007 yılı itibarıyla 6,7 milyar insanın yaşadığı dünyada 2010 yılı itibarıyla nüfus büyüklüğünün 7 milyara ulaşması beklenmektedir. Sigortacılık sektörü prim üretimleri ise 2007 yılı itibarıyla dünya genelinde 4 trilyona ulaşmıştır. Günümüzde global ekonominin önemli bir parçası olan sigorta sektörü; prim üretim hacmi, yatırım kapasitesi, bireysel ve kurumsal hayatta oynadığı sosyo-ekonomik rol nedeniyle de önemli finansal sektörlerden birisidir.

ABD ve Kanada'nın oluşturduğu Kuzey Amerika kıtası sigorta piyasası dünyadaki hayat sigortası prim üretimlerinin ¼'ünü gerçekleştirmektedir. Şirket başına düşen kişi sayısının 2,8 milyon olduğu Amerikan sigorta piyasası, sigorta ürün ve hizmetlerinin çeşitliliğinin daha fazla olduğu, özellikle hayat sigortacılığının penetrasyonunun ise diğer ülkelere kıyasla çok daha yüksek olduğu bir piyasa özelliği göstermektedir. ABD ve

³² Insurance in Emerging Markets, <http://www.swissre.com/pws/research%20publications/sigma%20ins.%20research/insurance%20in%20emerging%20markets.html> (10.06.2008)

Kanada gibi sanayileşmiş dünya ülkelerinde sigortacılık ürün ve hizmet çeşitliliği çok daha geniş bir yelpaze oluşturmaktadır ve bu ülkelerin global pazar payları diğerlerine göre daha yüksektir. Kanada ve ABD gibi ülkelerin ekonomilerinde sigortacılık sektörü, Avrupa Birliği ülkeleri ve Japonya'ya göre daha önemli bir yer tutmaktadır.

Japonya ve ABD, küresel sigortacılık faaliyetlerinin yaklaşık olarak ½'sinin gerçekleştirildiği iki ülke olarak kendi nüfus yoğunluklarının çok ötesinde bir sigortacılık potansiyeli içermektedirler. Japonya'da yaklaşık olarak 7,5 milyon insana 1 sigorta şirketi düşerken ABD'de yaklaşık 3 milyon kişiye 1 sigorta şirketi düşmektedir. Öte yandan Japonya'da sadece 13 sigorta şirketi bulunurken ABD'de 103 şirket bulunmaktadır. Avrupa ülkelerine bakıldığında ise küresel prim üretimlerinin yaklaşık yüzde 9'una ulaşan üretimiyle İngiltere, Avrupa'da en çok sigorta şirketinin bulunduğu ikinci ülke olarak deniz sigortacılığının çok daha yaygın olduğu Norveç'i izlemektedir. Kişi başına düşen sigorta şirketi sayısı Merkez Avrupa'da diğer ülkelere göre çok daha yüksektir.

Gelişmişlik düzeyi ile sigorta şirket sayıları arasında tam bir korelasyon bulunmamaktadır. Sigorta şirket sayıları üzerinde etkili olan faktörler arasında ülkelerin ekonomik gücü, nüfusu adedi, ekonomik kalkınma planı, hukuki ve sanayi alt yapısı, çevresel ve sosyo-kültürel faktörler gibi bir çok değişken yer almaktadır.

Özel sektörün olduğu kadar kamu sektörünün de çeşitli ülkelerde sigortacılık faaliyetlerinde önemli payı vardır. Küreselleşmeyle birlikte sigorta sektöründe kamu kurumlarının ön planda olduğu Çin ve benzeri ekonomilerde de liberalleşme hareketleri gözlemlenmektedir. Amerika Birleşik Devletleri, dünyanın en kalabalık 3. ülkesi fakat sigorta şirketleri sayısı Çin'dekinin yaklaşık 3 katı kadardır.

Çeşitli ülkelerde kişi başına düşen şirket sayılarının nüfusa kıyasla oldukça az olduğu gözlemlenmektedir. Örneğin, Çin'de 1,3 milyarlık nüfusuna karşın sadece 37 sigorta şirketinin faaliyette olmasının başlıca nedenleri arasında dışa kapalı bir ekonomi olması, tasarrufa dayalı, bürokratik ve merkez otoritenin baskın olduğu bir ülke olması yer almaktadır. Çin'de ilk yabancı sigorta şirketi (AIG) 1979 yılında açılmıştır. Sigorta

şirketlerinin sayısının ülkede yakın bir geçmişte yabancı sermayenin de girişiyle birlikte artmaya başlaması da dikkat çekmektedir.³³

Tablo 2: Sigorta Şirketi Sayıları

Ülke adı	Sigorta şirketi sayısı	Şirket başına düşen kişi sayısı
Norveç	1.730	2.655
İngiltere	1.167	51.792
Almanya	670	123.032
Lüksemburg	362	1.294
Fransa	331	183.251
İspanya	330	122.247
Hollanda	322	50.955
Rusya	245	585.389
Danimarka	213	25.504
Endonezya	206	1.174.630
İsviçre	198	37.825
İtalya	133	436.865
Brezilya	131	1.420.708
Belçika	105	98.708
ABD	103	2.871.205
Yunanistan	86	124.051
Nijerya	82	1.570.314
Avusturya	73	112.119
Portekiz	70	150.946
Finlandiya	67	77.962
İsveç	65	138.489
Polonya	62	621.903
Romanya	62	360.161
İrlanda	62	64.769
Pakistan	60	2.706.999
Çek Cumhuriyeti	60	170.686

³³ Okan Akkoyunlu, **Ülke Bazında Sigorta Şirketi Sayıları**, Best Dergisi, İstanbul, 15.06.2007, s.14.

Türkiye	52	1.339.626
Çin	37	35.305.779
Bangladeş	34	4.244.695
Macaristan	33	303.237
Bulgaristan	31	240.334
İzlanda	19	15.618
Japonya	17	7.495.132
Hindistan	15	72.017.626
Malta	10	39.853

Kaynak: CIA, 2007 World Factbook, 2005 UNCTAD

2.1.2. Ülkeler ve Şirketler Bazında Prim Üretimleri ve Büyüme Hızları

Dünyadaki prim üretimleri sıralamasına bakıldığında 1,1 trilyon Dolar'lık prim üretimiyle ilk sırada Amerika Birleşik Devletleri yer almaktadır. Toplam prim üretiminin 1/3'ünü oluşturan Amerika Birleşik Devletleri'ni sırasıyla 476 milyar Dolar'lık prim üretimiyle Japonya ve 300 milyar Dolar'lık prim üretimiyle İngiltere izlemektedir. Yıllık prim üretimine göre yapılan ülke sıralamasında sırasıyla Fransa, Almanya, İtalya, Güney Kore, Kanada, Hollanda ve İspanya ilk üç ülkeyi takip etmektedir. Prim üretimi sıralamasına göre ilk 10'da yer alan ülkelerden Güney Kore, Kanada ve Fransa önceki yıllara göre daha fazla artışı yakalayan ülkelerdir. Avrupa ülkeleri arasında yüzde 22,6'lık Pazar payına sahip olan İngiltere bölgenin sigortacılıktaki lideri konumundadır. İngiltere'yi yüzde 17,9 ile Fransa ve yüzde 16,1 ile Almanya izlemektedir.

Tablo 3: Hayat ve Hayat Dışı Prim Üretimleri

Sıra	Ülke Adı	Hayat dışı prim üretimi 2005 (Milyon \$)	Sıra	Ülke Adı	Hayat prim üretimi 2005 (Milyon \$)
1	ABD	625.838	1	ABD	517.074
2	Almanya	107.026	2	Japonya	375.958
3	İngiltere	100.629	3	İngiltere	199.612
4	Japonya	100.523	4	Fransa	154.058
5	Fransa	68.162	5	İtalya	91.740
6	İtalya	47.453	6	Almanya	90.225
7	Kanada	44.267	7	Güney Kore	58.848
8	İspanya	34.757	8	Çin	39.592
9	Hollanda	29.159	9	Tayvan	38.808
10	Avustralya	24.300	10	Kanada	34.456
	Diğer Ülkeler	269.897		Diğer Ülkeler	373.332
TOPLAM		1.452.011	TOPLAM		1.973.703

Kaynak: BEST Dergisi, 2007

Fortune araştırması verilerine göre, 2005 yılında uluslararası alanda faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin yıllık gelirlerine göre sıralamasına bakıldığında, hayat ve sağlık sigortaları alanında faaliyet gösteren Hollandalı ING Group 138 trilyon Dolar'lık geliriyle ilk sırada yer almaktadır. Hayat ve sağlık sigortaları alanında faaliyet gösteren Fransız AXA 129 trilyon Dolar'lık geliriyle ikinci sıraya yerleşirken, varlık ve kaza sigortaları alanında faaliyet gösteren Alman Allianz şirketi ise 121 trilyon Dolar'lık geliri ile üçüncü sırada yer almaktadır. Yıllık gelire göre yapılan sıralamalarda sırasıyla Amerikan AIG, İtalyan Assicurazioni Generali, İngiliz Aviva, Amerikan Berkshire Hathaway, İngiliz Prudential, İsviçreli Zurich Financial Services ve Japon Nippon Life ilk üç firmayı takip etmektedir. Varlık ve kaza sigortaları alanında Amerikan, Alman ve İsviçreli sigorta şirketlerinin uzmanlaştıkları görülürken, hayat ve sağlık sigortaları alanında Hollandalı, Fransız, İtalyan ve İngiliz sigorta şirketlerinin lider konumda oldukları görülmektedir. 2005 yılında uluslararası alanda faaliyet gösteren reasürans şirketlerinin prim üretimlerine göre sıralamasına bakıldığında Alman Munich Re 22 trilyon Dolar'lık

prim üretimi ile ilk sırada yer alırken, Mucih Re'yi sırasıyla 21 trilyon Dolar'lık prim üretimi ile İsviçreli Swiss Re ve 10 trilyon Dolar'lık prim üretimiyle Amerikan Berkshire Hathaway Re izlemektedir.

Swiss Re araştırmasına göre 2005 yılında sigorta sektörünün dünya genelindeki toplam prim üretimi 3,4 trilyon Dolar'a ulaşmıştır. 2005 yılı toplam prim üretiminin yüzde 58'i hayat branşında gerçekleşirken, hayat branşındaki artışın hayat dışı branşlara göre daha yüksek olduğu dikkat çekmektedir. Global prim üretiminin yıllık değişim hızı ise ortalama yüzde 5 civarındadır. Sigortacılık açısından büyüyen pazarlar olarak görülen ülkelerde dünya nüfusunun yüzde 85'i yaşamaktadır, buna rağmen küresel prim üretimlerinin sadece yüzde 10'u bu ülkelerde gerçekleştirilmektedir. Küresel sigorta sektörünün 2004 yılındaki büyüme yüzdesi 9,7 ve 2003 yılına ait büyüme yüzdesi 11,7 olarak gerçekleşmiştir. 2007 yılında toplam prim üretimi 4 trilyon'a ulaşmıştır.³⁴

2.2. Avrupa Birliği Sigorta Sektörü

Temelleri Almanya, Fransa, İtalya, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg tarafından Paris ve Roma Antlaşmaları ile atılan Avrupa Birliği, 1973 yılında İngiltere, İrlanda ve Danimarka'yı içine alan ilk genişleme süreciyle 9 üyeli hale gelmiş, bunu 1981 yılında Yunanistan'ın, 1986 yılında İspanya ve Portekiz'in, 1995 yılında ise Avusturya, İsveç ve Finlandiya'nın üyelikleri izlemiştir. Avrupa Birliği'nin beşinci ve bugüne kadarki en büyük genişleme süreci ise Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Malta, Polonya, Slovakya ve Slovenya'yı içine almıştır. 1 Mayıs 2004 tarihinde bu ülkeler de Avrupa Birliği bünyesine katılmışlardır. Bu genişlemeyle birlikte Avrupa Birliği'nin üye sayısı 15'ten 25'e yükselmiş, alanı dörtte bir oranında genişlemiş ve nüfusu beşte bir oranında, yani 74 milyon daha artarak, 450 milyonun üzerine çıkmıştır. Böylelikle nüfus açısından Avrupa Birliği dünyanın en büyük ortak pazarı haline gelmiştir.

Finansal hizmetler alanında Avrupa Birliği'nin temel önceliklerinden biri sigortacılık sektöründe tek bir pazar yaratmak olmuştur. Tek sigorta piyasası, rekabetin

³⁴ Akkoyunlu, s.15.

gelişmesini sağlayarak, tüketicilere daha geniş bir seçenekler yelpazesi ve daha düşük fiyatlar sunulmasına imkân vermektedir. Tek sigorta piyasasını düzenleyen mevzuat, Avrupa'da motorlu taşıt sürücülerinin seyahat etmesini ve yurtdışında meydana gelen kazaların mağdurlarına yapılacak tazminat ödemelerini kolaylaştırmıştır. Tüketicilerin motorlu taşıt sigortaları konusunda bilgilendirme ve korunma seviyesi Avrupa genelinde uyumlaştırılmıştır.³⁵

Sigortacılık alanında tek bir pazarın kurulması, ulusal pazarların sınır ötesi yerleşme hakkı ve hizmet sunma serbestisinin tanınması ile karşılıklı olarak açılması, bu ulusal pazarların üye devletlerdeki rekabet koşullarını etkileyen yasal düzenlemelerin koordine edilmesi suretiyle tek bir Topluluk pazarına dönüştürülmesi anlamına gelmektedir.³⁶

Burada amaç sigortacılıkta serbest ticareti engelleyen sınırları ve etkenleri ortadan kaldırmaktır. Bu durum düzenlemelerde Avrupa Birliği ülkesi vatandaşlarının Avrupa Birliğine üye ülkelerin herhangi birinde yerleşik olan sigortacılar tarafından sigorta ürünlerini satınalma özgürlüğü olarak ifade edilmiştir. Bu hedefin gerçekleşmesiyle daha geniş ürün alternatiflerinin olduğu ve tüketicilerin düşük fiyatlardan yararlandığı güçlü ve rekabetçi bir pazarın varlığı amaçlanmıştır.³⁷

Piyasaya giriş serbestisinin tek başına, tek piyasa olma hedefine ulaşmada yeterli koşulları sağlamayacağı, özellikle sigorta şirketlerinin fiyat, ürün ve dağıtım politikalarına yönelik devlet müdahalelerinin en aza indirilmesi gerektiği savunulmaktadır. Bu doğrultuda Avrupa Birliği, üye ülkeler arasında tek bir Sigorta piyasasına ulaşmak için üç direktifle şu aşamaların geçilmesini hedeflemiştir; kuruluş serbestisi, hizmet serbestisi ve sermaye serbestisi.

³⁵ Berna Özşar, **15 Soruda Avrupa Birliği ve Avrupa Birliği Tek Sigorta Piyasası**, İstanbul, 2006, s.6.

³⁶ Özge Arslan, **Avrupa Birliği ve Türkiye'de Sigorta Şirketlerinde Yükümlülük Karşılama Yeterliliği**, İstanbul, 2003, s.2.

³⁷ Berna Özşar, **Avrupa Birliği Sigorta Müktesebat Rehberi**, TSRŞB Yayın No:3, İstanbul, 2005, s.2.

Birinci direktifle Avrupa Birliği'ne üye ÷lkelerde liberalleşme sürecinin ilk aşamasını gerçekleştirmeye yönelik faaliyetler 1964 yılında reasürans şirketleri ile başlamış, 1973'te hayat-dışı branşlar ve 1979'da hayat branşıyla sürmüştür. Buna karşın evsahibi ÷lke otoritelerinin izin ve denetleme sorumluluklarını ellerinde tuttukları gör÷lmüştür.

Herhangi bir branş kurulmaksızın dışarıda iş yapabilme anlamına gelen hizmet serbestisinin gelişiminde ise yine reasürans şirketleri öncü rol oynamıştır. İkinci direktifle 1988'de büyük riskler 1990'da pasif hayat sigortaları ve motorlu araç hizmet serbestisine yönelik faaliyet içine girmiştir.

Üçüncü direktif ve son aşama yani sermaye serbestisi aşaması tek lisans ve denetimlerin ortadan kaldırılmasını öngörmektedir. Tek lisans, kendi ÷lkelerinde tescil edilmiş sigorta şirketlerinin Avrupa Birliği ÷lkelerinin herhangi birisinde sigorta faaliyetleri yapabilme izni vermektedir. Bu lisans, branş ve acenteler biçiminde ticari kuruluşlara yönelik faaliyetlerin yanı sıra, karşılıklı sınır işlemleri biçiminde de uygulanabilir. Bu aşamada en önemli yenilik ödeme gücü kontrolüne yönelik denetim işlemlerinin sınırlandırılmasıdır. Böylelikle sigorta şirketlerine yönelik denetimin kaldırılmasıyla fiyat ve koşulların sigortalayanla sigortalananlar arasındaki serbest anlaşmalarla sağlanacağı öngör÷lmüştür.³⁸

Finansal hizmetler açısından gerçek anlamda tek bir pazara ulaşılması Avrupa şirketleri ve vatandaşları için çok geniş olanaklar yaratacaktır. Pazara yeni girenler ile küçük ve orta ölçekli girişimcilerde dahil olmak üzere, şirketler, derinlik kazanmış ve daha likit sermaye piyasalarından yararlanacak ve bu durum ekonomik büyümeyi ve yeni iş olanaklarını da artıracaktır. Tüketiciler ve yatırımcılar fiyatları aşağı çeken, daha geniş ve daha iyi finansal ürünler seçeneği sunan, daha yoğun rekabet koşullarından ve yeniliklerden yararlanacaklardır. Avrupa ölçeğinde temel ekonomik reformlara ve refaha ulaşmanın

³⁸ H. Y. Şener, **Sigorta Sektörünün Avrupa Birliği ile Türkiye Arasında Karşılaştırması ve Türk Sigorta Sektörünün İstatistiksel Analizi**, Kütahya, 2002, s.13.

anahtarını dinamik yapıda tek bir finansal hizmetler pazarının oluşturulmasıdır.³⁹ Yeni teknolojiler kullanması ve giderek artan mobilitesi ile Finansal hizmetler sektörünün global pazar niteliği taşıması, Avrupa Birliğinin gündemindeki finansal hizmet reformlarının hızlanmasını sağlamaktadır.⁴⁰

Avrupa sigorta sektörü, son 10 yıldır, 2.dünya savaşından beri yaşamadığı kadar büyük krizler yaşamıştır. Aniden düşen faiz oranları ve menkul kıymet piyasalarında görülen krizler, Avrupalı sigortacıları beklenmeyen tazminat talepleriyle karşı karşıya bırakmış ve böylece, zor durumda kalan sigortacılara olan güven sarsılmıştır. Şirketler, bu sıkıntıları aşabilmek için, 2003 yılında, bir yandan, fiyat ayarlamasına giderken, diğer yandan, operasyon maliyetlerini düşürmüş ve sıkı sigorta politikaları uygulamışlardır. Alınan bu önlemler, AB sigorta sektörünün, büyüme hızının yavaşlamasına yol açmış, Avrupa sigorta sektörünün toplam prim büyüme oranı, 2003 yılı sonu itibarıyla, %1.2 ve 2004 yılında ise, %5.6 olmuştur. Bunlara ilave olarak, AB'nin 2004 yılındaki genişlemesiyle, Birliğe yeni ülkelerin katılması, oluşturulması istenilen, AB Tek Sigorta Piyasası çabalarını da zorlaştırmış ve yavaşlatmıştır.⁴¹

2005 yılında 25 üyeli olan Avrupa Birliği'nde sigorta sektörü %8.5'lik reel bir artış yakalayarak, Dünya ortalamasının ve gelişmiş ülkelerin ortalamasının oldukça üstünde büyümüş ve 1.24 trilyon dolar hacme ulaşılmıştır. Bu artışta hayat branşında prim üretiminin bir önceki yıla göre %13 gibi yüksek bir oranda büyümesinden kaynaklanmaktadır. Hayat-dışı branşlardaki reel artış oranı ise %1.8'de kalmıştır.

AB'de prim hacmi Dünya prim hacminin %36'sına denk gelmektedir. Hayat branşında prim büyüklüğü 773 milyar dolar, hayat-dışı branşlarda ise 471 milyar dolardır.

Ülkeler bazında bakıldığında, AB'de en yüksek prim hacmi 336 milyar dolar ile İngiltere'de görülürken, bu ülkeyi 220 ve 198 milyar dolarla Fransa ve Almanya takip

³⁹ Atilla Uyanık, Suna Oksay, Onur Acar, **Avrupa Birliği'nin Vergilendirme Yapısı ve Sigorta Sektörü**, TSRŞB Sigorta Araştırma ve İnceleme Yayınları-1, İstanbul, 2005, s.4.

⁴⁰ Şener, s.15.

⁴¹ Doç. Dr. Suna Oksay, **Avrupa Birliği ve Sigorta**, İstanbul, 2005, s.11.

etmektedir. Polonya ve Macaristan gibi yeni AB üyesi ülkelerin prim büyüklükleri ise sırasıyla 9.4 ve 3.3 milyar dolardır. AB’de kişi başına prim üretimi, 2005 yılında 2.459 dolar olurken, AB 15 ülkelerinde bu ortalama 2.872 dolara çıkmaktadır. AB üyesi ülkelerden İngiltere’de 4.755 dolar kişi başı prim üretimi gerçekleştirilirken, bu miktar Hollanda’da 3.653, Fransa’da 3.462, Almanya’da 2.318 dolar, yeni üyelere Macaristan’da 333, Polonya’da ise sadece 245 dolardır. 2005 yılında AB’de sigorta sektörünün Gayri Safi Yurt içi Hasıla (GSYİH) içindeki payı %8.42’ye yükselmiştir. İngiltere, Hollanda ve Fransa’da sigorta sektörünün GSYİH içindeki payı AB ortalamasının üzerindeyken, Polonya ve Macaristan gibi yeni üyelere bu oran %3 ile ortalamanın oldukça altında kalmaktadır. Avrupa Sigorta ve Reasürans Federasyonu’nun (CEA) verilerine göre, 2005 yılında sektörde istihdam azalmaya devam etmiştir. AB sigorta sektöründe 4.886 şirket faaliyet göstermekte olup, çalışan kişi sayısı 934 bindir.⁴²

Tablo 4: Avrupa Birliği Sigorta Sektörü Temel Verileri (2005)⁴³

	Prim üretimi (milyon \$)	2004 yılına göre reel prim artışı (%)	Dünyadaki payı (%)	Primlerin GSYİH’ya oranı (%)	Kişi başı prim (\$)
İngiltere	336.157	13.0	9.77	12.86	4.755
Fransa	220.237	9.8	6.40	10.18	3.462
Almanya	197.964	1.8	5.75	6.85	2.318
İtalya	141.357	7.5	4.11	7.39	2.225
Hollanda	59.578	-2.2	1.73	9.48	3.653
Polonya	9.446	10.3	0.27	3.11	245
Macaristan	3.363	10.7	0.10	3.08	333
AB 25	1.244.570	8.5	36.16	8.42	2.459
AB 15	1.221.340	8.5	35.48	8.70	2.872
Türkiye	5.691	7.4	0.17	1.57	78

Kaynak: Swiss Re, Sigma No. 5/2006

⁴² TSRŞB, **2006 Faaliyet Raporu**, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yayinlar/Faaliyet+Raporlari/> (16.07.2008)

⁴³ SwissRe, **World Insurance in 2005**,

<http://www.swissre.com/pws/research%20publications/sigma%20ins.%20research/world%20insurance%20in%202005%20sigma%20no%205%202006.html> (01.07.2008)

2.2.1. Yüklülük Karşılama Yeterliliği (Solvency)

Sözlük anlamıyla borçlarını ödeyebilme kapasitesi anlamına gelen solvency, Türkçeye “yüklülük karşılama yeterliliği” olarak çevrilmiştir. Yüklülük karşılama yeterliliği, şirketlerin sigortalılara karşı olan yüklülüklerini karşılayıp karşılamayacaklarına dair işletme hesapları ve olası değişimler hakkında bilgi sunan bir uygulamadır ve bu uygulamayla, şirketlerin belli bir anda borçlarını karşılamaya yeterli olup olmadığı ölçülmektedir. Solvency sisteminin amacı sigorta ve reasürans şirketlerinin finansal açıdan güçlü olmasını sağlamak ve özellikle zor dönemlerde (örneğin büyük kayıplara yol açan olayların ve ekonomik krizlerin meydana geldiği zamanlarda) sağlıklı şekilde faaliyetlerini yürütebilmelerini sağlamaktır.⁴⁴

Avrupa Birliği'ne bakıldığında, hayat branşında yüklülük karşılama yeterliliğiyle ilgili ilk düzenleme, hayat sigortacılığına ilişkin 1979 yılında çıkartılan 79/267/EEC sayılı Direktif çerçevesinde, hayat dışı branşlarda yüklülük karşılama yeterliliğiyle ilgili ilk düzenleme ise, hayat dışı sigortacılığına ilişkin 1973 yılında çıkarılan 73/239/EEC sayılı Direktif çerçevesinde yapılmıştır. Söz konusu Direktiflerde yer alan yüklülük karşılama yeterliliğine ilişkin düzenlemeler, hayat sigortası şirketlerinin yüklülük karşılama yeterliliğine ilişkin 2002/12/EC sayılı ve hayat dışı sigorta şirketlerinin yüklülük karşılama yeterliliğine ilişkin 2002/13/EC sayılı Direktiflerle tadil edilmiştir.

Ülkemizde yüklülük karşılama yeterliliği, 19.01.2008 tarih ve 26761 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Sigorta ve Reasürans ile Emeklilik Şirketlerinin Sermaye Yeterliliklerinin Ölçülmesine ve Değerlendirilmesine İlişkin Yönetmelik ile düzenlenmiştir.

⁴⁴ Onur Acar, *Solvency II Projesi*, İstanbul, 2007, s.9.

2.2.2. Solvency II Projesi

Solvency II projesi Avrupa Birliği'nde Solvency I ile başlayan çalışmanın devamı niteliğindedir. Solvency I Avrupa Birliği tek sigorta piyasasında sermaye yeterliliği rejimini yeniden düzenleyip güncelleştirirken, Solvency II çok daha kapsamlı düzenlemeler getirmektedir. Solvency II'de ana hedef, solvency sistemini oluştururken sigorta şirketinin karşı karşıya kaldığı riskleri daha iyi değerlendirmektir. Solvency II mevcut sistemi çok daha geniş bir perspektiften gözden geçirirken, günümüzdeki çok çeşitli riskleri, risk yönetimi, finans teknikleri ve finansal raporlama gibi uygulamaları dikkate almayı amaçlamaktadır. Mevcut sistemle arasındaki bir diğer temel fark, Solvency II'nin varlıkları daha detaylı şekilde incelemesi, hem varlıklar hem de yükümlülükleri daha sofistike metotlarla ele almasıdır. Bu erevede, Solvency II tek başına muhasebe penceresinden yapılan hesaplara ve aktiflerin durumuna değil, gerçek risk ölçümlerine dayanmakta ve varlıklarla beraber yükümlülükleri de daha fazla dikkate alan bir uygulama getirmeyi amaçlamaktadır. Sonuç olarak, yeni sistemin hem daha “dinamik” hem de daha fazla “riske dayalı” olması beklenmektedir.⁴⁵

Solvency II projesi 2 aşamadan oluşmaktadır. 2002 yılında başlayan ilk aşamada, yeni sistemin genel yapısı ve ele alınacak konular belirlenmiştir. 2004 yılında başlayan ikinci aşamada ise, yeni sistemin detayları ortaya çıkmaya başlamıştır. Solvency II sistemin tamamen yürürlüğe girmesinin 2012 yılını bulması beklenmekte olup, 10 temmuz 2007 tarihinde Avrupa Komisyonu Solvency II sistemini kuran ve sigortacılıkla ilgili 13 Direktifi tek çatı altında toplayan Direktif Taslağını yayınlamıştır.

Yeni sistem üç stnlu bir sistem olacaktır ve bu açıdan bankalar için kurulan Basel II sistemine benzeyecektir. Birinci sütün Solvency'nin nicel yanıyla yani, muhasebe penceresinden (aktif-pasif dengesi) bakıldığında ölçülebilen riskleri karşılamak için gerekli olan sermayenin hesaplanmasıyla ilgilidir. Ancak bu stnda mevcut uygulamadan farklı olarak daha detaylı bir hesaplama yapılmakta, yükümlülükler ve nicel olarak ölçülebilen

⁴⁵ Acar, s.11.

pazar riski, kredi riski, sigorta riski gibi riskler daha fazla dikkate alınmaktadır. Ana amaç, sigortacıların tutması gereken sermayeyi en iyi şekilde belirleyen bir sistem geliştirmektir.

İkinci sütün ise denetim incelemesinin gözden geçirilmesinin yanında, solvency'nin nitel yanıyla, yani birinci sütunda hesaplanamayan risklerle, risk yönetimiyle ve yönetimle ilgilidir. Buradaki amaç, sigorta şirketlerini daha etkin bir risk yönetimi geliştirmek için teşvik etmek ve etkili denetim mekanizmaları getirmektir.

Üçüncü sütün ise finansal tablolara ilişkin açıklama gereklilikleriyle ilgilidir. Bu sütundaki temel amaç ise, şirketleri Uluslararası Finansal Raporlama Standartlarına (UFRS) uyumlu ek beyanlar vermeye zorunlu kılarak şeffaflığın artırılması ve piyasa disiplininin sağlanmasıdır. Değerleme metotları, denetleme raporları ve açıklama kurallarının birbirine benzemesini sağlamak ve aynı zamanda denetlenen kurumların idari yükünü azaltmak için, Solvency II sistemi, Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu'nun (IASB) belirlediği muhasebe kurallarıyla uyumlu olacaktır.

Avrupa Birliği'nde Solvency II Projesine ilişkin çalışmalar halen devam etmekte olup, ülkemizde de Avrupa Birliği'ne uyum süreci çerçevesinde önümüzdeki yıllarda Solvency II gerekliliklerinin uygulanması beklendiğinden, Solvency II Projesine Türk sigorta şirketlerinin de proaktif olarak katılması son derece önemli görölmektedir.

2.2.3. Avrupa Genelinde Ülke Bazında Sigortacılık Tenik Göstergeleri:

Tablo 5: Avrupa Genelinde Ülke Bazında Makro Ekonomik Göstergeler (2006)

GSYİH Dünya Sıralaması	GSYİH Avrupa Sıralaması	Ülke	Nüfus (Milyon)	GSYİH (Milyar \$)	GSYİH % Değişimi (2006)	GSYİH % Değişimi (2005)	Enflasyon Oranı (2006)	Enflasyon Oranı (2005)
3	1	Almanya	82.7	2 997	2.3	0.9	1.7	2.0
5	2	İngiltere	60.6	2 377	2.8	1.9	2.3	2.1
6	3	Fransa	60.5	2 235	2.1	1.2	1.7	1.7
7	4	İtalya	58.3	1 855	1.9	0.2	2.1	2.0
9	5	İspanya	43.5	1 226	3.8	3.5	3.5	3.4
11	6	Rusya	142.5	929	6.2	6.4	10.0	12.5
16	7	Hollanda	16.4	663	2.8	1.5	1.1	1.7
17	8	Türkiye	74.2	403	6.2	7.3	9.6	8.2
18	9	Belçika	10.5	392	3.0	1.5	1.8	2.8
19	10	İsveç	9.0	385	4.7	2.9	1.4	0.5
20	11	İsviçre	7.5	379	2.7	1.9	1.1	1.2
24	12	Polonya	38.5	339	5.2	3.5	2.0	2.1
25	13	Norveç	4.6	329	2.9	3.0	2.3	1.5
26	14	Avusturya	8.2	323	3.4	2.6	1.4	2.3
27	15	Yunanistan	11.1	308	4.2	3.7	3.2	3.5
28	16	Danimarka	5.4	275	3.2	3.1	1.9	1.8
31	17	İrlanda	4.1	221	6.0	5.5	2.7	2.2
33	18	Finlandiya	5.2	212	5.5	3.0	1.6	0.8
35	19	Portekiz	10.6	195	1.3	0.5	3.1	2.3
42	20	Çek Cumhuriyeti	10.2	139	6.0	6.1	2.8	1.9
47	21	Romanya	21.6	118	6.0	4.1	8.5	9.0
49	22	Macaristan	10.1	112	4.0	4.2	3.5	3.6
53	23	Ukrayna	46.0	97	6.5	2.6	8.5	13.5
60	24	Slovakya	5.4	53	7.0	6.1	4.0	2.7
62	25	Hırvatistan	4.6	42	4.0	4.3	3.5	3.3
63	26	Lüksemburg	0.5	40	5.8	4.0	3.0	3.8
65	27	Slovenya	2.0	37	5.2	4.0	2.5	2.5
68	28	Sırbistan	7.4	32	5.8	6.2	11.6	16.2
71	29	Bulgaristan	7.7	30	5.5	5.5	8.0	5.0
72	30	Litvanya	3.4	29	7.8	7.5	3.8	2.7
79	31	Letonya	2.3	18	11.0	10.2	6.6	6.7
80	32	Kıbrıs	0.8	18	3.7	3.8	2.5	2.6
83	33	İzlanda	0.3	16	2.5	7.5	6.7	4.2
84	34	Estonya	1.3	15	10.9	10.5	4.5	4.0
88	35	Liechtenstein	0.0	3	5.9	-0.4	1.1	1.2
		Toplam	801.2	16 914	3.2	2.1		

Kaynak: Swiss Re, Sigma No:4/2007

Tablo 6: Avrupa Genelinde Ülke Bazında Prim Hacimleri (2006)

Prim Hacmi Dünya Sıralaması	Prim Hacmi Avrupa Sıralaması	Ülke	Prim Hacmi 2006 (Milyon \$)	Prim Hacmi 2005 (Milyon \$)	Prim Hacmi Değişimi (%) 2006	Prim Hacmi Dünya Pazar Payı (2006)
3	1	İngiltere	418 366	336 158	20.09	11.24
4	2	Fransa	251 164	220 997	10.61	6.75
5	3	Almanya	204 544	197 964	0.55	5.49
6	4	İtalya	138 679	141 357	-4.90	3.72
10	5	İspanya	65 813	60 425	4.11	1.77
11	6	Hollanda	62 669	59 578	2.92	1.68
14	7	İrlanda	47 281	38 577	na.	1.27
16	8	İsviçre	41 758	42 115	-1.27	1.12
18	9	Belçika	37 889	43 259	-14.85	1.02
20	10	İsveç	29 182	27 710	2.50	0.78
21	11	Danimarka	23 262	21 130	7.15	0.62
22	12	Rusya	21 504	17 336	11.57	0.58
24	13	Avusturya	19 568	19 009	0.41	0.53
25	14	Finlandiya	19 308	17 950	4.81	0.52
26	15	Portekiz	17 679	16 789	na.	0.47
27	16	Lüksemburg	16 480	13 859	14.29	0.44
28	17	Norveç	16 249	16 124	-1.97	0.44
30	18	Polonya	11 947	9 446	18.98	0.32
35	19	Türkiye	6 618	5 716	12.60	0.18
38	20	Yunanistan	5 442	4 876	7.01	0.15
39	21	Liechtenstein	5 388	3 334	60.90	0.14
40	22	Çek Cumhuriyeti	5 304	4 891	-0.50	0.14
44	23	Macaristan	3 789	3 363	14.75	0.10
47	24	Ukrayna	2 739	2 508	-0.83	0.07
49	25	Slovenya	2 164	1 926	8.65	0.06
50	26	Romanya	2 044	1 516	19.79	0.05
51	27	Slovakya	1 820	1 629	na.	0.05
55	28	Hırvatistan	1 403	1 235	7.67	0.04
61	29	Bulgaristan	774	679	4.56	0.02
62	30	Kıbrıs	766	701	5.43	0.02
72	31	Sırbistan	574	520	-0.99	0.02
74	32	Litvanya	526	381	31.78	0.01
81	33	İzlanda	404	447	-5.70	0.01
83	34	Estonya	375	315	13.02	0.01
85	35	Letonya	360	271	23.93	0.01
		Diğer Ülkeler	1 049	965		0.03
		Toplam	1 484 881	1 335 057	7.47	39.88

Kaynak: Swiss Re, Sigma No:4/2007

Tablo 7: 2006 Yılında Avrupa Sigorta Sektöründe Primlerin GSYİH İçindeki Payı (%)

Dünya Sıralaması	Avrupa Sıralaması	Ülke	Tüm Branşlar	Hayat Branşı	Hayat Dışı (Elementer) Branşı
1	1	İngiltere	16,5	13,1	3,4
5	2	İsviçre	11,0	6,2	4,9
6	3	Fransa	11,0	7,9	3,1
9	4	İrlanda	10,4	7,9	2,5
10	5	Hollanda	9,4	5,1	4,3
11	6	Belçika	9,2	6,5	2,7
12	7	Finlandiya	9,1	7,2	1,9
13	8	Portekiz	9,0	6,1	2,9
15	9	Danimarka	8,5	5,6	2,8
18	10	İsveç	7,6	5,2	2,4
19	11	İtalya	7,2	4,7	2,5
22	12	Almanya	6,7	3,1	3,6
24	13	Avusturya	6,1	2,8	3,3
25	14	Slovenya	5,8	1,8	4,0
27	15	İspanya	5,4	2,3	3,1
32	16	Norveç	4,6	2,8	1,7
33	17	Kıbrıs	4,3	1,9	2,3
34	18	Lüksemburg	3,9	1,8	2,1
35	19	Çek Cumhuriyeti	3,8	1,5	2,3
36	20	Polonya	3,5	1,7	1,8
38	21	Slovakya	3,4	1,3	2,1
39	22	Macaristan	3,4	1,7	1,7
40	23	Hırvatistan	3,3	0,9	2,5
45	24	Ukrayna	2,8	0,1	2,7
50	25	Bulgaristan	2,6	0,3	2,2
51	26	İzlanda	2,6	0,3	2,3
52	27	Estonya	2,5	0,8	1,7
56	28	Rusya	2,3	0,1	2,3
58	29	Letonya	2,0	0,2	1,8
63	30	Litvanya	1,8	0,6	1,2
64	31	Sırbistan	1,8	0,2	1,6
65	32	Yunanistan	1,8	0,9	0,8
66	33	Romanya	1,7	0,3	1,4
68	34	Türkiye	1,6	0,2	1,4
78	35	Liechtenstein	1,0	0,9	0,1
		Toplam	8,3	5,3	3,0

Kaynak: Swiss Re, Sigma No:4/2007

Tablo 8: 2006 Yılında Avrupa Sigorta Sektöründe Kişi Başı Prim Üretimi (\$)

Dünya Sıralaması	Avrupa Sıralaması	Ülke	Tüm Branşlar	Hayat Branşı	Hayat Dışı (Elementer) Branşı
1	1	İngiltere	6 466.7	5 139.6	1 327.1
2	2	İrlanda	5 564.7	4 203.8	1 360.9
3	3	İsviçre	5 561.9	3 111.8	2 450.1
4	4	Danimarka	4 271.4	2 840.8	1 430.6
5	5	Fransa	4 075.4	2 922.5	1 152.9
7	6	Hollanda	3 828.8	2 071.6	1 757.3
8	7	Finlandiya	3 681.2	2 903.1	778.0
10	8	Belçika	3 442.5	2 427.7	1 014.8
11	9	Lüksemburg	3 366.3	1 548.4	1 817.9
12	10	Norveç	3 229.0	2 016.0	1 213.0
13	11	İsveç	3 226.2	2 214.6	1 011.6
17	12	Almanya	2 436.8	1 136.1	1 300.7
18	13	Avusturya	2 396.7	1 104.6	1 292.1
19	14	İtalya	2 302.2	1 492.8	809.5
23	15	Portekiz	1 663.8	1 131.5	532.3
24	16	İspanya	1 514.6	651.0	863.7
26	17	İzlanda	1 360.0	148.2	1 211.9
28	18	Slovenya	1 100.9	345.0	755.9
29	19	Liechtenstein	972.0	931.1	40.8
31	20	Kıbrıs	906.6	408.6	498.0
35	21	Çek Cumhuriyeti	519.6	204.1	315.5
36	22	Yunanistan	489.3	256.7	232.6
37	23	Macaristan	376.2	192.3	183.9
38	24	Slovakya	336.9	130.3	206.5
39	25	Polonya	310.3	150.5	159.8
40	26	Hırvatistan	307.9	81.8	226.1
43	27	Estonya	283.2	93.7	189.5
50	28	Letonya	156.9	12.4	144.6
51	29	Litvanya	154.0	48.1	105.8
52	30	Rusya	150.9	4.0	146.9
58	31	Bulgaristan	100.9	13.2	87.7
60	32	Romanya	94.5	18.7	75.7
61	33	Türkiye	89.2	13.1	76.1
62	34	Sırbistan	77.1	7.7	69.4
65	35	Ukrayna	59.6	1.9	57.6
		Toplam	1 745.7	1 119.6	626.0

Kaynak: Swiss Re, Sigma No:4/2007

2006 verileri baz alındığında Türkiye GSYİH sıralamasında Avrupada 8. sırada yer almasına rağmen sigortacılık göstergeleri ele alındığında Avrupa' nın çoğu ülkesinden geridedir. Prim üretimi baz alındığında Avrupada 19. sırada yer almaktadır, dünya prim üretiminin 0,18'i ülkemizde yapılmaktadır. Primlerin GSYİH içindeki oranına baktığımızda ise Türkiye Avrupada 34. sırada olup Primlerinin GSYİH içindeki payı % 1,6 dır. Kişi başı prim üretiminde ise ortalama 89 \$ ile Avrupada 33. sırada yer almaktadır. Ülkemizin Avrupadaki diğer ülkelerin seviyesine gelmesi için daha çok yol kat etmesi gerekmektedir.

2.2.4. Avrupa Sigorta Sektöründeki Büyümenin Yönü

Yabancı sigorta grupları Orta ve Doğu Avrupa'ya hızlı bir yönelme göstermektedirler. Bu nedenle çok sayıda yerli şirketin uluslararası devler tarafından satın alınması 2007 yılına damgasını vurmuştur.

Son iki yıldır yabancı sermayenin Türk sigorta sektörüne gösterdiği yoğun ilgi sadece ülkemize mahsus değildir. Özellikle Doğu ülkelerine yönelik bu ilginin üç önemli nedeni vardır.

Birincisi ; Dev sigorta grupları gelişmiş ülkelerde artık bulamadıkları yüksek kar marjları ve büyüme olanaklarını , gelişmekte olan ülkelerde daha yüksek bulması,

İkincisi ; Batı'da yaşadıkları olağan üstü vahşi rekabet yarışından sıyrılıp Doğu'da yeni olanaklar aramaları,

Üçüncüsü ; Batı Avrupa'da sigorta penetrasyonu (nüfusun) oranı %9,3 iken , Doğu Avrupa'da bu oran sadece %3,8 olmasıdır.⁴⁶

Yabancı sigortacıların Doğu'ya ilgi göstermesinin bir nedeni de, yatırım bankası Morgan Stanley'in bir araştırmasının sonuçları içinde görülebilmektedir. Bu araştırmanın sonuçları, Bölgenin toplam nüfusunun, Rusya, Ukrayna ve Türkiye dahil edildiğinde yaklaşık 375 milyon kişiye ulaştığını, yani Fransa, İtalya ve İngiltere'nin toplam

⁴⁶ David Kohen, **Doğu Avrupa'ya Hücum**, Sigortacı Gazetesi, İstanbul, 02.04.2008, s.36.

nüfuslarının iki katı olduğunu göstermektedir. Ekonomik büyüme ile sigortacıların bir pazara girmesi arasında doğrudan bir bağ bulunduğu dikkate alındığında 2006 yılında, Doğu ülkelerinde büyüme oranının %6'ya ulaşması, yani Batı Avrupa'nın iki katı olması bu pazarın cazibesini açıkça ortaya koymaktadır.

Ekonomik kalkınmanın hayat sigortaları üzerinde ani ve büyük bir etkisi olmuştur; Hayat sigortalarının payı bölgede ortalama %19 artış göstermiştir. Hatta daha büyük sıçramalarla Polonya'da %39 ve Macaristan'da %32 oranlarında büyümeler gerçekleşmiştir. Hayat dışında ise artış %9,2 oranına ulaşmıştır ve gelecek dönemlerde daha büyük artış oranları beklenmektedir. Bu ülkelerde sigorta sektörünün payı Çek Cumhuriyeti'nde %3,8, Romanya'da %1,7 oranındadır. Dolayısıyla rakamlar on beşlerin Avrupa'sında ulaşılan %9,3 düzeyinden oldukça geridedir. Kişi başına ortalama primin ilk on beş Avrupa Birliği ülkelerinde 2.281Euro olmasına karşılık Romanya'da sadece 65Euro dur.

Morgan Stanley uzmanları Doğu Avrupa'da hayat ve hayat dışı pazarların yıllık artış oranlarının 2006-2016 arasındaki on yıllık dönemde sırasıyla %10,8 ve %11,5'a ulaşacağını tahmin etmektedirler. Hatta Romanya'da artışlar %27 ve %15 oranlarına dahi yaklaşabileceği öngörülmektedir. Bu öngörülerle, yabancı şirketlerin bu bölgeye girmek için itişip kakışmalarını görmek şaşırtıcı değildir. Doğu ve Orta Avrupa'da Groupama ve Axa Groupama'nın OTP Garancia'yı satın alması tamamen coğrafi faaliyet çeşitleme stratejisi içinde yer almaktadır. Axa ise Doğu ülkelerinde iddialı bir büyüme politikası başlatmıştır. Groupama önüne çıkan her fırsattan yararlanmaktadır. Macar bankası OTP'ye ait OTP Garancia şirketinin %100'ünü devralacaktır. Bu sigorta şirketinin Macaristan'da hayat sigorta branşında pazar payı %11, hayat dışındaki payı ise %9, ancak aynı zamanda Bulgaristan, Romanya ve Slovakya'da da bağlı ortaklıkları bulunmaktadır.

Bu anlaşmaları güçlendirmek için Groupama, bölgede 10 milyon müşterisi olan OTP Bank'ın sermayesinin %8'ine kadarını da almayı taahhüt etmiştir. Söz konusu

işlemlerin toplamı yaklaşık 617 bin Euro'yu bulmaktadır. Ortaklık başlangıçta yirmi yıllık bir süre için öngörülse de bu süre yenilenebilecektir.

Balkanlar'ı fethetmek için Orta Avrupa desteği Macar OTP Bank Groupama'nın geliştirdiği ürünleri Doğu Avrupa'daki kendi şubelerinde Fransız grubun zaten mevcut olduğu ülkelerde ve gelecekte yerleşeceği diğer ülkelerde dağıtacaktır. Groupama OTP ile bazı ülkelerde (Macaristan, Bulgaristan, Karadağ) münhasıran çalışacak, Fransız grubun geçen yıldan beri faaliyet gösterdiği Romanya bu uygulamanın dışında kalacaktır. Ağustos 2007'de İtalyan sigorta şirketi Nuova Tirrena'yı 1,25 milyar Euro'ya almasından bu yana, grubun uluslararası faaliyetlerinin payı %20'den %26'ya çıkmıştır. Bütün bu alımlar ileriye dönük olarak umut veren büyüme fırsatları oluşturmaktadır. Aynı düşünce ile, ABD menşeli «mortgage» krizinden etkilenmeyen Axa da, Winterthur'un daha önce girdiği (Polonya, Çek Cumhuriyeti ve Slovakya) Doğu Avrupa ülkelerinde iddialı bir büyüme politikası sürdürmektedir.⁴⁷

2.2.5. Avrupa ve Türk Sigorta Sektörleri'nin Büyüme Hızları

Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Brliği'nin raporuna göre Almanya'da 2006'da prim büyüklüğü Türkiye'nin yaklaşık 30 katıdır. Ancak, bu ülkede prim geliri, önceki yıla göre, yüzde 2 artış gösterirken, Türkiye'de sektör her yıl yüzde 15-20 büyümektedir.

Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nin (TSRŞB), 2007 yılı sonunda yayımladığı bir rapor, Avrupalı sigorta şirketlerinin neden Türkiye'ye yatırım yaptığı konusunda önemli ipuçları sağlamaktadır. TSRŞB'nin, Avrupa Ulusal Sigorta Birlikleri ile gerçekleştirilen çalışma toplantılarına ilişkin Aralık 2007 rapor sonuçları, Türk sigorta sektörüyle karşılaştırıldığında, Türk sigorta sektöründe, 2006 yılında prim üretimindeki artış hızı, AB sigorta sektörünün önde gelen ülkelerinden Almanya'nın 10, İspanya'nın ise yaklaşık 3 katıdır. Türk sigorta sektörünün taşıdığı potansiyel, Alman, İspanyol, Hollandalı sigorta şirketlerinin de Türkiye'ye ilgisini açıkça ortaya koymaktadır. Nitekim, 2006 yılında

⁴⁷ Kohen, s.36.

Alman Ergo, İsviçre Sigorta'yı, 2007 yılında da Hollandalı Eureko, Garanti Sigorta'yı İspanyol Mapfre de, Genel Sigorta'yı satın almıştır.

Almanya'da 2005 yılında 157.8 milyar euro olan toplam prim gelirleri, yüzde 2,3 artışla 2006 yılında 161.4 milyar euro olarak gerçekleşmiştir. Almanya, İngiltere ve Fransa'nın ardından AB tek sigorta piyasasının en çok prim üretimine sahip 3.ülkesi konumundadır. Prim üretimi açısından, İspanyol sigorta sektörü de AB'nin önde gelen ülkeleri arasında yer almaktadır. Avrupa Sigorta ve Reasürans Federasyonu verilerine göre İspanya, AB tek sigorta piyasasının en çok prim üretimine sahip altıncı ülkesi konumundadır. İspanya'nın 2005 yılında 49.652 milyar euro olan toplam prim gelirleri, 2006 yılında yüzde 6 artışla 52,584 milyar euro'ya ulaşmıştır.

TSRŞB'nin 2006 yılı verilerine göre Türk sigorta sektöründe 2006 sonunda prim üretimi de bir önceki yıla göre yüzde 20,95 artışla 9 milyar 454 milyon YTL olmuştur. 2006 yılı sonu T.C. Merkez Bankası kurlarına göre 1 euro, 1.86 YTL olarak alındığında Türkiye'de prim üretimi 2006 yılı sonunda euro bazında 5 milyar euro civarında gerçekleşmiştir. Sektörde prim üretimindeki artış hızı, Almanya'dan 10, İspanya'dan yaklaşık 3 kat daha fazladır.⁴⁸

Türkiye'de sigorta sektörünün büyüme hızı Hollanda'nın ise gerisinde kalmıştır. Hollanda'da da sigorta sektöründe toplam prim geliri, 2006 yılında 2005'e göre yüzde 49,5 artışla 48.7 milyar milyar euro olarak gerçekleşmiştir. Ancak, Hollanda'nın özel bir durumu olup, görülen büyümenin en büyük nedeni yeni sağlık sisteminin uygulamaya girmesi ile ulusal sağlık sigorta fonları ve özel sağlık sigorta hizmeti sunanların ayrılması ve tüm sağlık sigortası hizmeti verenlerin özel sağlık sigortacıları haline gelmesidir. Bu etkenler kaza ve sağlık sigortası alanlarında prim artışına neden olurken, bu ülkede 2007 yılı na ait prim gelirleri 72,5 milyar euro'yu bulmuştur. Türkiye'de toplam prim üretimi ise gelişmiş ülkelerin oldukça gerisindedir. Almanya'nın prim üretimi, Türkiye'nin yaklaşık 30 katıdır. Türkiye'nin prim üretimi, İspanya'nınkinin ise yaklaşık 10'da biridir.

⁴⁸ Alp Süer, **Türk Sigorta Sektörü'nün Büyüme Hızı**, İstanbul, 2008, s.2.

Rakamlara bakıldığında gelişmiş ülkelerdeki büyüklüklere ulaşmak için alınacak uzun bir yol olduğu da ortadadır. Türkiye'de sigorta konusundaki bilincin artmasının yanısıra, ülkemizde kişi başına gelir seviyesinin artmasıyla birlikte zaman içinde gelişmiş ülkelerle aradaki farkın da kapanması beklenmektedir.⁴⁹

2.3. Sigorta Sektörünün Türkiye'deki Durumu

Dünya ve Avrupadaki sigorta sektörünü genel olarak ele aldıktan sonra bu bölümde Türkiye'deki sigorta sektörü detayları ile incelenecektir.

2.3.1. Türkiye Sigorta Sektörüne Genel Bakış

Tablo 9: Türkiye'deki Sigorta ve Reasürans Şirketleri Sayısı

Faaliyet Alanı	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Sigorta şirketleri	58	55	53	53	53	50
Hayat	21	21	21	21	21	22
Hayat Dışı	37	34	32	32	32	28
Reasürans Şirketleri	3	3	3	2	2	1
Toplam	61	58	56	55	55	51

Kaynak: TSRŞB

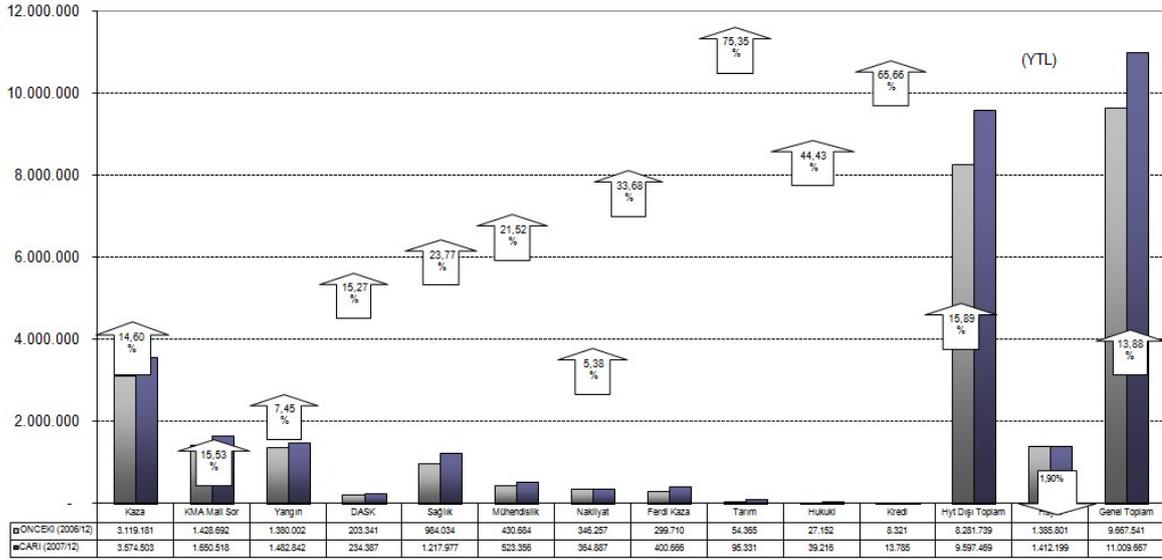
2.3.2. Prim Gelirleri

2007 yılı sonunda ise sektörde faaliyet gösteren 52 sigorta şirketinin prim üretimi toplamı cari fiyatlarla % 13,8 oranında artarak 11.009.667 YTL' ye çıkmıştır. 2007 yılında 2006 yılına oranla en büyük artış Tarım branşında gerçekleşmiş olup, bunu % 65,6 ile Kredi, % 44,3 ile Hukuksal Koruma, % 33,6 ile Ferdi Kaza, % 23,7 ile Sağlık, % 21,5 ile Mühendislik, % 15,5 ile Karayolları Motorlu Araçlar Mali Sorumluluk, % 15,2 ile DASK, % 14,6 ile Kaza, % 7,5 ile Yangın ve % 5,4 ile Nakliyat branşı izlemiştir. 2007 yılında hayat dışı branşlarında prim üretimi toplamı 2006 yılına göre % 15,8 yükselirken hayat branşında % 1,9 luk yükselme gerçekleşmiştir. Türkiye'de 2007 yılında sigorta primlerinin

⁴⁹ Süer, s.2.

GSYİH'ye oranı yüzde 1,68'e, kişi başına düşen prim büyüklüğü ise 112 dolara ulaşmıştır. 2007 yılı itibariyle Türkiye'de 60 adet sigorta ve reasürans şirketinde 15 bine yakın kişi istihdam edilmiştir, acenteler de hesaba katıldığında bu rakam 75–80 bin civarına ulaşmaktadır. 2007 yılında toplam 6 milyar 355 milyon YTL hasar ödeyen sektörün hayat dışı alanlarında yüzde 67,46 olan hasar/prim oranı, trafik sigortasında yüzde 90,08, kasko sigortasında ise yüzde 75,86 seviyesindedir.

Branşlara göre teknik karlara bakıldığında, hayat dışı alanda bir önceki sene yüzde 0,24 olan teknik kar oranı, 2007 yılında yüzde 2,36 olarak gerçekleşmiştir. 2007 yılında teknik karlılıkta zarar eden kalemler ise, yüzde 9,43 ile kredi sigortaları ve yüzde 14,38 ile mali sorumluluk sigortaları olmuştur. 2007 yılında sektörün öz kaynak karlılığı yüzde 9,2 olarak gerçekleşirken, aynı dönemdeki aktif büyüklüğü 21 milyar 760 milyon YTL'ye ulaşmıştır.



Kaynak: TSRŞB, 2008

Şekil 6: Branş Bazında 2007-2006 Prim Üretimleri⁵⁰

Kaynak: TSRŞB, 2008

⁵⁰ TSRŞB, Branş Bazında 2007 Sonu Prim Üretimleri, <http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Istatistikler/Genel+Sektör+verileri/Türk+sigorta+sektörü+verileri/> (11.07.2008)

Tablo 10: Türkiye'de Son 25 Yıldaki Direk Prim Üretimleri ve Prim/GSYİH Oranları

YILLAR	ENDEKS (*)	ENDEKS (*) ARTIŞI	DİREKT PRİM ÜRETİMİ	DİREKT PRİM ARTIŞI	KİŞİ BAŞINA DİREKT PRİM ***	KİŞİ BAŞINA DİREKT PRİM ART.	PRİM / GSYİH	NÜFUS (Milyon) *****	GSYİH ** (MİLYON YTL)
1981	100		22.851		502		0,29	45,5	8
1982	127	27,00	33.874	48,24	725	44,43	0,32	46,7	10
1983	166	30,50	46.311	36,72	967	33,29	0,33	47,9	14
1984	249	50,30	85.288	84,16	1.737	79,66	0,39	49,1	22
1985	357	43,20	129.817	52,21	2.581	48,58	0,37	50,3	35
1986	462	29,60	191.510	47,52	3.726	44,37	0,37	51,4	51
1987	610	32,00	311.989	62,91	5.931	59,19	0,42	52,6	75
1988	1.027	68,30	572.082	83,37	10.653	79,61	0,44	53,7	129
1989	1.742	69,60	1.039.700	81,74	18.938	77,77	0,46	54,9	227
1990	2.667	53,10	2.211.100	112,67	39.414	108,12	0,56	56,1	393
1991	4.245	59,20	4.033.400	82,42	70	78,60	0,64	57,3	630
1992	6.852	61,40	8.171.429	102,59	139	98,10	0,75	58,6	1.093
1993	10.984	60,30	17.203.911	110,54	287	105,62	0,87	60,0	1.982
1994	27.449	149,90	31.729.600	84,43	517	80,23	0,82	61,4	3.868
1995	45.263	64,90	63.250.523	99,34	1.004	94,28	0,81	63,0	7.762
1996	83.692	84,90	128.167.862	102,64	1.984	98,85	0,87	64,6	14.772
1997	159.852	91,00	283.084.008	120,87	4.522	126,51	0,98	62,6	28.836
1998	246.651	54,30	549.736.978	94,20	8.485	91,08	0,78	64,8	70.203
1999	401.816	62,91	966.459.337	74,62	15	72,09	0,92	64,4	104.596
2000	533.048	32,66	1.774.577.979	83,62	27	81,01	1,06	65,3	166.658
2001	1.004.795	88,50	2.480.740.783	39,79	37	37,86	1,03	66,2	240.224
2002	1.314.697	30,80	3.650.727.900	47,16	54	45,17	1,04	67,1	350.476
2003	1.497.997	13,90	4.961.330.513	35,90	70	33,74	1,09	70,9	454.781
2004	1.705.323	13,84	6.621.024.600	33,45	92	31,38	1,18	72,0	559.032
2005	1.750.685	2,66	7.815.725.015	18,04	107	16,27	1,20	73,1	648.932
2006	1.953.414	11,58	9.666.022.056	23,69	131	22,34	1,27	73,9	758.391
2007	2.069.447	5,94	10.931.473.390	13,09	155	18,36	1,28	70,6	856.384

*UFE (Uretici Fiyatları Endeksindeki Gelişmeler, 12 Aylık Yüzde Değişme) Kaynak- TÜİK

** 1998 yılı sonrası için TÜİK tarafından 2008 yılında açıklanan veriler kullanılmıştır.

*** 1981 - 1990 yılları arasında TL, 1991-1998 yılları arasında bin TL, 1998 -2004 yılları arasında milyon TL, 2005 yılından sonra YTL

**** 1981 - 2004 yılları arasında TL, 2005 yılından sonra 1/1000000 YTL

***** 2007 yılı nüfus verisi Adrese Dayalı Nüfus Sayımı sonucudur.

Kaynak: TSRŞB, 2008

2.3.3. Branşlara Göre Teknik Karlar

Tablo 11: Branşlara Göre Teknik Karlar ve Artış Oranları (000 YTL)

Branşlar	2002		2003		2004		2005 *		2005 **		2006 *		2006 **	
		%		%		%		%		%		%		%
Yangın	59.253	180.0	42.384	-28.5	88.725	109.3	230.007	159.2	126.965	240.663	4.6%	103.502	-18.5%	
Nakliyat	47.099	55.4	61.869	31.4	68.475	10.7	102.411	49.6	76.714	100.104	-2.3%	83.686	9.1%	
Kaza	90.206	6.4	-70.823	-178.5	44.644	163.0	-52.528	-217.7	- 188.535	-63.599	-21.1%	- 199.232	-5.7%	
Mühendislik	17.958	-1.6	22.837	27.2	34.153	49.6	53.140	55.6	31.127	59.800	12.5%	34.335	10.3%	
Tarım	1.839	110.7	2.006	9.1	1.216	-39.4	1.929	58.6	- 2.056	6.130	217.8%	1.160	156.4%	
Hukuksal Koruma	1962	23.8	2.764	40.9	8.219	197.4	11.451	39.3	10.496	15.834	38.3%	15.524	47.9%	
Sağlık	51.457	91.8	26.913	-47.7	40.314	49.8	35.451	-12.1	- 34.192	61.367	73.1%	- 16.792	50.9%	
Ferdi Kaza	31.992	36.9	43.341	35.5	65.857	52.0	90.291	37.1	79.621	110.013	21.8%	103.038	29.4%	
Kredi	16	-25.0	49	210.9	184	275.5	342	85.9	175	432	26.2%	306	75.0%	
Trafik	-	-	58.779	-	66.309	12.8	116.238	75.3	41.134	-11.521	-109.9%	-105.365	-356.2%	
Toplam	301.783	45.6	190.119	-37.0	418.096	119.9	588.732	40.8	141.450	519.222	-11.8%	20.162	-85.7%	

* Eski hesap düzenine göre ** Yeni hesap düzenine göre

Kaynak: TSRŞB Faaliyet Raporu, 2006

2.3.4. Hayat Dışı Branşlar Hasar Prim Oranı

Tablo 12: Hayat Dışı Branşlar Hasar/Prim Oranı (%)

Branşlar	2002	2003	2004	2005	2006
Yangın	41.90	38.30	29.25	35.73	49.90
Nakliyat	50.24	47.33	48.76	42.06	47.80
Kaza	70.74	85.38	79.19	87.85	84.61
Mühendislik	65.94	60.04	56.06	54.83	52.65
Tarım	60.10	113.08	52.65	87.38	50.00
Hukuksal Koruma	0.27	0.47	46.97	3.74	4.86
Sağlık	74.82	81.06	82.95	84.66	83.48
Ferdi Kaza	17.01	19.80	16.27	16.38	17.77
Kredi	117.39	25.77	56.38	43.61	41.88
KMA Mali Sorumluluk	-	71.20	74.83	67.58	79.97
Toplam	61.59	66.13	63.92	67.58	69.26

Hasar / Prim Oranı = $\frac{(\text{Ödenen Tazminat} + \text{Muallak Hasar Karşılığı}) - \text{Devreden Muallak Hasar Karşılığı}}{(\text{Alınan Prim} + \text{Devreden Cari Riskler Karşılığı}) - \text{Cari Riskler Karşılığı}}$

Kaynak: TSRŞB Faaliyet Raporu, 2006

Görüldüğü gibi sektörün karlılığını en iyi görebileceğimiz hasar prim oranı faktöründe kaza branşı özellikle de motorlu araç sigortaları branşı hasar prim oranı bütün branşlar içinde en yüksek değere sahiptir. Hasar giderlerinin yazılan primlere oranı çok yüksek olduğu için çoğu zaman bu branşta karlılıktan söz etmek imkansız olmaktadır. Bu yüzden tezin ana konusu motorlu araç sigortalarının Türkiye ve Avrupadaki durumu ve kayıpların önüne geçilerek bu branşta teknik karlılığa geçmenin yolları olarak seçilmiştir.

2.3.5. Türk Sigorta Sektörünün Dünyadaki Yeri

Türkiye, 2005 yılında dünya prim üretiminde % 0,17 pay ile 88 ülke içerisinde 35'inci sırada yer almıştır. Prim üretiminin GSYİH'ye oranına göre yapılan sıralamada 69'uncu sırada yer alan Türkiye, kişi başı prim üretiminde ise 61'inciliğe yükselmektedir. Toplam prim üretimine göre Avrupa ülkeleri arasında bir değerlendirme yapıldığında ise, Türkiye, % 0,41 pay ile 19'uncu sırada yer almaktadır.

Tablo 13: Kişi Başına Prim Üretimi (ABD Doları)

	AB*	Türkiye**
Kişi Başına Prim Üretimi (ABD Doları)	2.460	89
Prim Üretiminin GSYİH' deki Payı (%)	8,37	1,68

Kaynak: Sigma Dergisi, *Aralık 2005, **Aralık 2006

Sigortacılık sektöründe kişi başına düşen prim üretimi ve prim üretiminin hayat/hayat dışı dağılımı ile GSYİH'ye oranı AB ülkeleri ile karşılaştırıldığında, Türkiye'de hayat dışı sigortacılığın hayat sigortacılığından daha etkin olduğu ve sigortacılık sektörünün hızlı bir büyüme eğilimi gösterdiği, ancak GSYİH içindeki payının halen düşük olduğu görülmektedir.

2.3.6. Finansal Sistem İçerisindeki Yeri

Türk finans sektörünün varlıkları toplamı 2005 yılına göre % 20,18 oranında artarak 2006 yılı sonunda 565,9 milyar YTL'ye ulaşmıştır.

Tablo 14: Türk Finans Sektörü Bilanço Büyüklükleri

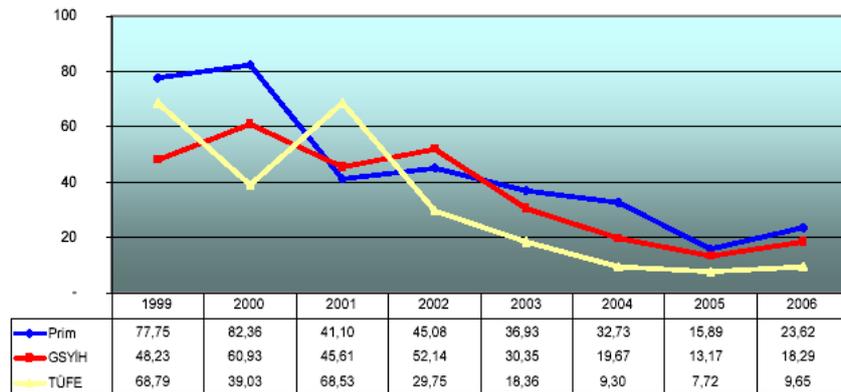
(Milyar YTL)	2002	2003	2004	2005	2006
Bankalar	216,7	255,0	313,8	406,9	499,7
Menkul Kıymet Yatırım Fonları	9,3	19,9	24,4	29,4	22,0
Sigorta, Reasürans, Emeklilik Şirk.	5,8	8,2	10,5	15,4	18,6
Finansal Kiralama Şirketleri	3,8	5,0	6,7	6,1	10,0
Faktöring Şirketleri	2,1	2,9	4,1	5,3	6,3
Tüketici Finans Şirketleri	0,5	0,8	1,5	2,5	3,4
Menkul Kıymet Aracı Kurumları (1)	1,0	1,3	1,0	2,6	2,9
Gayrimenkul Yatırım Ortaklıkları	1,1	1,2	1,4	2,2	2,5
Menkul Kıymet Yatırım Ortaklıkları	0,1	0,2	0,3	0,5	0,5
Genel Toplam - Total	240,4	294,5	363,7	470,9	565,9

(1) Eylül 2006

Kaynak: BDDK Finansal Piyasalar Raporu Aralık 2006

Finansal sektör varlıklarının, 2006 yıl sonu itibariyle, % 88,3'ünü bankacılık sektörü oluşturmaktadır. Sigortacılık sektörünün payı ise % 3,3'tür.

Türk sigortacılık sektörü varlık toplamı, bireysel emeklilik ve reasürans şirketleri dahil olmak üzere, bir önceki döneme göre % 21 oranında artarak 31.12.2006 tarihi itibariyle 18,6 milyar YTL'ye yükselirken, GSYİH'ye oranında bir değişiklik olmamıştır. 2006 yılında prim üretiminin GSYİH'ye oranında 0,1 puanlık artış olurken, bireysel Emeklilik fonlarının GSYİH'ye oranında 0,3 puanlık artış olmuştur.



Şekil 7: GSYİH, TÜFE, Prim Artış Oranları

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

Tablo 15: Sigorta ve Emeklilik Şirketleri Yapısal Göstergeleri

	2002	2003	2004	2005	2006
Şirket Sayısı	62	62	58	53	53
- Hayat Dışı Şirketler	36	35	32	31	31
- Hayat / Emeklilik Şirketleri	-	10	10	10	10
- Hayat Şirketleri	23	13	12	10	10
- Emeklilik Şirketleri	-	1	1	1	1
- Reasürans Şirketleri	3	3	3	1	1
Police Sayısı (Bin Adet)	16.570	19.451	25.313	29.404	33.675
- Hayat Dışı Şirketler	11.697	14.237	17.719	21.657	27.019
- Hayat Şirketleri	4.873	5.215	7.594	7.747	6.655
Bireysel Emeklilik Sözleşme Sayısı	-	20.534	349.011	725.822	1.208.341
Acente Sayısı (1)					15.322
- Hayat Dışı Şirketler **	13.346	13.707	14.729	15.884	17.808
- Hayat Şirketleri**	3.788	3.869	4.079	4.311	4.402
Personel Sayısı	10.750	11.426	12.140	12.851	13.617
- Hayat Dışı Şirketler	5.784	5.747	6.147	6.349	6.913
- Hayat / Emeklilik Şirketleri	-	4.393	4.912	5.403	5.610
- Hayat Şirketleri	4.754	1.076	889	914	902
- Reasürans Şirketleri	212	210	192	185	192

*Banka Acenteleri Hariç Sektördeki Toplam Acente Sayısı

**Şirketlerin Çalıştıkları Toplam Acente Sayısı

(1)Kaynak: TSRSB

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

2006 yıl sonu itibariyle sigortacılık ve bireysel emeklilik sektöründe, banka şubeleri hariç toplam 15.322 acente, 56 broker ve 1.734 eksper faaliyette bulunmaktadır. Sektör, şirketlerde çalışan 13.617 personelle birlikte acente, broker ve eksper olarak çalışanlar da dikkate alındığında 50 binin üzerinde kişiye istihdam sağlamaktadır. Hayat dışı şirketler ürettikleri poliçe ve çalıştıkları acente sayısı açısından hayat/emeklilik şirketlerine göre önde olmalarına rağmen, istihdam ettikleri personel sayısı itibariyle her iki grup yaklaşık olarak eşit düzeydedirler. Bu durum, hayat/emeklilik şirketlerinde çok sayıda pazarlama elemanı istihdam edilmesinden kaynaklanmaktadır.⁵¹

⁵¹ Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu, **Türkiye’de Sigorta ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor**, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Matbaası, 2006, s.12.

Türkiye’de hayat dışı şirketlerin police sayısı yıllar itibariyle düzenli bir artış göstermekte iken, hayat şirketlerinin poliçe sayısı son yıllarda azalmaktadır. Bu durum, bireysel emeklilik sisteminin 2003 yılında fiilen yürürlüğe girmesi sonucu hayat sigortası yaptırmak isteyenlerin emeklilik sistemine dahil olmayı tercih etmesi ve mevcut hayat sigortalılarından bir kısmının da portföylerini emeklilik sistemine devretmesinden kaynaklanmaktadır. Hayat dışı sigorta dallarında police sayısı 2006 yılında % 24,76 oranında artış göstermişken, hayat dalındaki poliçe sayısı % 14,09 oranında azalmıştır. Diğer yandan, bireysel emeklilik sistemindeki sözleşme sayısı yukarıda açıklanan nedenlerle 2006 yılında % 66,48 oranında artmıştır. Hayat ve hayat dışı sigortacılık alanında faaliyet gösteren şirketler aktif büyüklüklerine göre sınıflandırıldığında, küçük ölçekli şirketlerin daha fazla olduğu görülmektedir.

Tablo 16: Sigorta Varlık Toplamına Göre Yapısal Göstergeler*

	Büyük Ölçekli	Orta Ölçekli	Küçük Ölçekli
Şirket Sayısı	3	6	35
Acente Sayısı **	2.981	4.239	14.832
Personel Sayısı	1.381	3.573	8.412
Sigorta Poliçesi Sayısı	4.259.466	6.350.558	23.062.553

*Ölçek büyüklükleri 0-500 milyon YTL, 500-1.000 milyon YTL ve 1 miyon YTL üzeri olarak sınıflanmıştır.

**Şirketlerin çalıştıkları acentelerin toplam sayısı

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

2006 yılında üretilen poliçelerin yaklaşık % 13’ü büyük ölçekli üç şirket tarafından üretilmiş ve bu şirketlerde personel başına düşen poliçe sayısı ortalama 3.084 olmuştur. Üç büyük şirket 2.981 acente ve 1.381 personele sahiptir ki, bu durum orta ölçekli şirketlere göre daha az personel ile daha fazla acente anlamına gelmektedir.

2.3.7. Sigorta Şirketlerinin Yoğunlaşma Göstergeleri

2.3.7.1. Varlık Toplamına Göre Yoğunlaşma Göstergeleri

Varlık toplamı açısından son yıllara kadar hayat sigorta şirketlerinin gerisinde olan hayat dışı Sigorta şirketlerinin sektör içindeki ağırlığı, 2005 yılından itibaren enflasyon

düzeltilmesinin etkisiyle artmıştır. Enflasyon düzeltilmesinin hayat dışı sigorta şirketlerinde daha fazla artışa yol açmasında, kuruluş tarihlerinin nispeten daha eski ve varlıklarının içinde parasal olmayan kıymetlerin daha fazla olması etkili olmuştur. Diğer taraftan, 2006 yılında hayat/Emeklilik şirketlerindeki büyüme bireysel emeklilik faaliyetleri dolayısıyla hayat dışı şirketlerin büyüme oranının üzerinde gerçekleşmiştir. Grup ayrımı yapılmaksızın aktif büyüklüğüne göre yoğunlaşma göstergeleri incelendiğinde, 2006 yılında yoğunlaşmanın azaldığı, grup ayrımında incelendiğinde ise hayat dışı grubunda ilk beş şirketin payı artarken, hayat/emeklilik grubunda azaldığı görülmektedir.

Tablo 17: Varlık Toplamına Göre Yoğunlaşma Göstergeler

(Milyar YTL)	2002	2003	2004	2005	2006
Sektör Varlık Toplamı	5,4	7,6	9,8	14,4	17,5
- İlk 5 Şirketin Payı	46,3	44,5	42,3	46,5	43,7
- İlk 10 Şirketin Payı	66,7	65,3	64,5	67,0	63,8
Gruplara Göre Dağılım					
Hayat Dışı Şirketler Varlık Toplamı	2,6	3,7	4,9	7,8	9,1
- İlk 5 Şirketin Payı	50,0	52,4	54,5	53,9	62,2
- İlk 10 Şirketin Payı	79,2	80,5	81,0	86,0	84,4
H / E Şirketleri Varlık Toplamı	2,8	3,9	4,9	6,6	8,4
- İlk 5 Şirketin Payı	75,0	76,7	74,2	70,1	65,5
- İlk 10 Şirketin Payı	89,6	92,0	91,5	90,3	89,3

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

2.3.7.2. Prim Üretimine Göre Yoğunlaşma Göstergeleri

Sanayileşmiş ülkelerle karşılaştırıldığında, prim üretimine göre Türkiye’de hayat dışı sigortacılığın hayat sigortacılığından daha etkin olduğu görülmektedir. 2005 yılında toplam prim üretiminin % 80,77’si hayat dışı Sigorta şirketlerine ait iken, 2006 yılında bu oran % 82,47’ye yükselmiştir. 2004 yılından itibaren hayat Sigorta şirketlerinin üretim payındaki azalışta, bireysel emeklilik faaliyetlerine ağırlık verilmesi ve hayat sigortasından bireysel emeklilik sistemine geçişler etkili olmuştur.

Tablo 18: Prime Göre Yoğunlaşma Göstergeler

(Milyar YTL)	2002	2003	2004	2005	2006
Sektör Toplam Prim Üretimi	3,7	5,1	6,8	7,8	9,7
- İlk 5 Şirketin Payı	37,80	38,80	38,90	41,10	41,77
- İlk 10 Şirketin Payı	62,20	64,00	64,40	65,30	64,49
Gruplara Göre Dağılım					
Hayat Dışı Şirketler Varlık Toplamı	2,7	3,7	5,3	6,3	8,0
- İlk 5 Şirketin Payı	51,90	50,40	49,80	50,80	50,35
- İlk 10 Şirketin Payı	73,30	78,40	78,00	78,60	76,84
H / E Şirketleri Varlık Toplamı	1,0	1,4	1,5	1,5	1,7
- İlk 5 Şirketin Payı	60,00	71,30	66,70	56,50	54,37
- İlk 10 Şirketin Payı	77,00	88,40	87,40	80,30	79,81

*Sağlık ve Ferdi Kaza Branşı Prim Üretimleri Dahil

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

Prim üretiminin gruplara göre ayrımı incelendiğinde, hayat dışı Sigorta şirketlerinin ilk beş şirket ve ilk on şirket bazında üretim yoğunluklarında fazla bir değişiklik yaşanmaz iken, hayat şirketlerinde yoğunlaşmanın giderek azaldığı görülmektedir.

2.3.8 Sigorta Şirketlerinin Mali Tabloları

Reasürans şirketleri dahil sigortacılık ve bireysel Emeklilik sektörü 2006 yılında % 21 oranında büyümüştür. 2004 yılı öncesinde sigortacılık sektörü aktif toplamına göre hayat/emeklilik şirketleri ağırlıklı bir yapıda iken, 2005 yılında hayat dışı sigorta şirketlerinin aktiflerinde % 59 oranında büyüme yaşanması, bu grubun ağırlığının artmasına neden olmuştur. Hayat dışı sigorta şirketlerindeki bu büyümede, kuruluş tarihlerinin nispeten daha eski ve parasal olmayan kıymetlerinin daha fazla olması dolayısıyla 2005 yılı hesaplarına yansıyan enflasyon düzeltmesi etkili rol oynamıştır.⁵²

⁵² Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu, **Türkiye’de Sigorta ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor**, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Matbaası, 2006, s.16.

Tablo 19: Sektör Varlık Toplamı

(Milyar.YTL)	2002	2003	2004	2005	2006
Hayat Dışı Şirketler	2,6	3,7	4,9	7,8	9,1
Hayat / Emeklilik Şirketleri	-	3,3	4,2	5,6	7,2
Hayat Şirketleri	2,8	0,6	0,7	0,9	1,0
Emeklilik Şirketleri	-	0,0	0,0	0,1	0,2
Sigorta ve Bireysel Emeklilik Toplamı	5,4	7,6	9,8	14,4	17,5
Reasürans Şirketleri	0,4	0,5	0,7	1,0	1,1
Varlık Toplamı	5,8	8,1	10,5	15,4	18,6

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

Sigorta ve bireysel Emeklilik şirketlerinin bilançoları aktif bileşenleri açısından incelendiğinde, 2005 yılı hesaplarına yansıyan enflasyon düzeltmesinin burada da etkili olduğu görülmektedir.

En fazla düzeltme yapılan hesaplardan duran varlıkların toplam varlık içindeki payı 2006 yılında artmış, buna karşın likit varlıkların payında dikkat çekici bir değişiklik olmamıştır. Yükümlülük bileşenleri incelendiğinde ise, bireysel emeklilik faaliyetlerindeki artışın etkisinin borçların oransal payındaki artışta da etkili olduğu ve bloke varlıklardaki azalmaya paralel olarak teknik karşılıklarda da azalış olduğu görülmektedir.

Tablo 20: Varlık-Yükümlülük/Özsermaye Bileşenleri (%)

	2002	2003	2004	2005	2006
Varlıklar					
Likit Varlıklar	22,22	23,98	21,96	20,34	21,42
Alacaklar	22,22	20,00	23,10	25,08	33,22
Bloke Varlıklar	40,74	40,64	41,06	32,99	27,47
Duran Varlıklar	12,96	11,82	11,13	20,29	17,33
Diğer - Other	1,85	3,56	2,75	1,29	0,56
Yükümlülük / Özsermaye					
Borçlar	11,11	7,89	7,14	13,89	21,64
Teknik Karşılıklar	55,56	60,53	61,22	48,61	45,11
Özkaynaklar	29,63	27,63	25,51	36,11	31,36
Diğer	4,07	3,95	6,12	1,39	1,89

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

Sigortacılık teknik karşılıklarının yıllar itibariyle seyrinde, aktüeryal matematik karşılıklar ve kar payı karşılıkları toplamından oluşan hayat matematik karşılıkları hariç diğer teknik karşılıklarda artış olduğu gözlenmektedir. Hayat matematik karşılıklarının son yıllarda yatay seyir göstermesinde hayat sigortasından bireysel emeklilik sistemine geçişler etkili olmuştur.

Tablo 21: Teknik Karşılıklar*

(Milyon YTL)	2002	2003	2004	2005	2006
Kazanılmamış Primler Karş.	911	1.525	2.186	2.545	3.155
Muallak Hasar Karşılığı	756	999	1.274	1.628	2.313
Deprem Hasar Karşılığı	145	189	290	346	439
Hayat Matematik Karşılıkları	2.161	2.937	3.553	4.002	4.053

*Reasürans Şirketleri Hariç

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

Özsermayenin yıllar itibariyle seyrinde, 2005 yılında özsermaye toplamında % 117 oranında artış olduğu, 2006 yılında ise özsermaye toplamının sadece % 4,9 oranında arttığı görülmektedir. 2005 yılında yaşanan yüksek oranlı artışta büyük ölçüde enflasyon düzeltmesi etkili olmuştur.

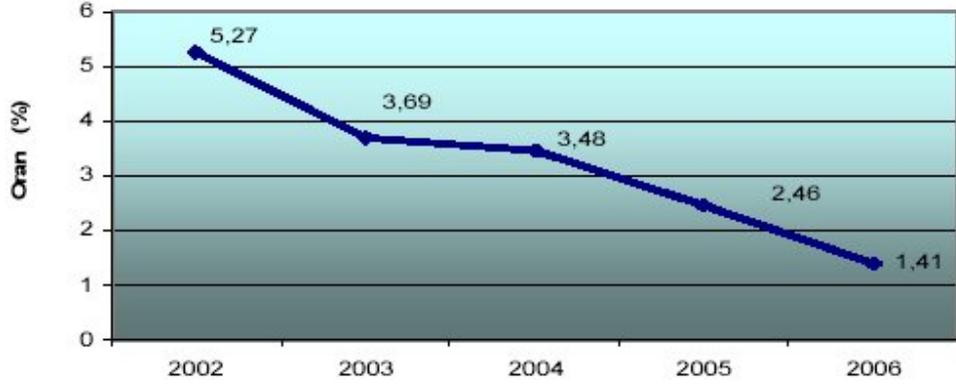
Tablo 22: Özsermaye

(Milyon YTL)	2002	2003	2004	2005	2006
Ödenmiş Sermaye	865	1.234	1.524	3.547	3.546
Kar ve Sermaye Yedekleri	455	620	698	2.310	2.204
Geçmiş Yıllar Kar/Zararı	-63	-91	-138	-907	-421
Dönem Net Karı	308	300	371	379	263
Özsermaye	1.565	2.063	2.454	5.329	5.592

*Reasürans Şirketleri Dahil

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

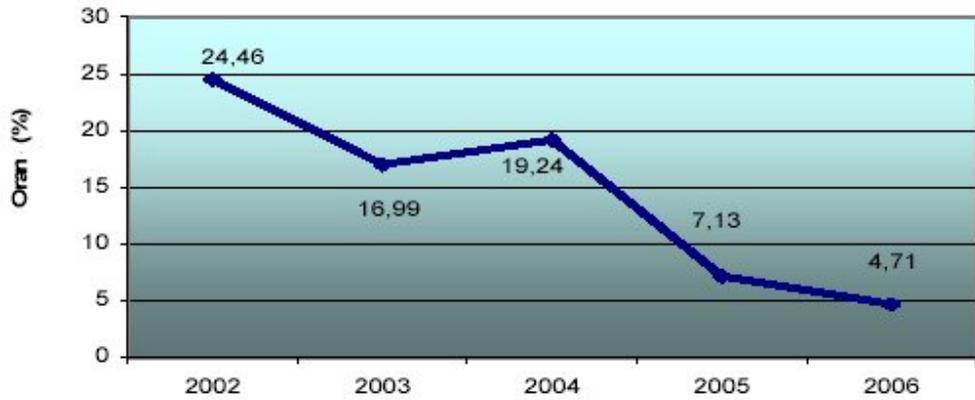
Sigortacılık sektörünün varlık toplamı yıllar itibariyle artmakla birlikte, bilanço karlarındaki azalış nedeniyle aktif karlılığı düşmektedir. 2006 yılında aktif karlılığı 1 puanın üzerinde düşerek % 1,41 düzeyine gerilemiştir.



Şekil 8: Aktif Karlılığı

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

2005 ve 2006 yıllarında, dönem karlarında yaşanan düşme ile birlikte enflasyon düzeltmesi nedeniyle özsermayede ortaya çıkan yüksek oranlı artış özsermaye karlılığının daha yüksek oranda düşmesine neden olmuştur.



Şekil 9: Özsermaye Karlılığı

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

2.3.9. Sigortacılık Sektörü Konsolide Gelir Tabloları

2.3.9.1. Gelir Gider Hesapları

Gelir ve gider hesaplarının seyri grup şirket ve faaliyet ayrımında incelendiğinde, 2005 yılında Sigortacılık Tek Düzen Hesap Planı'nda yapılan değişiklik ile alınan prim ve ödenen tazminatların net olarak gösterilmesinin yanı sıra kazanılmamış primler karşılığının teknik gelirler içerisinde düzeltme kalemi olarak yer alması sonucu toplam teknik gelir ve teknik gider tutarlarında hesaben azalış olmuştur. Ayrıca faaliyet giderlerinin teknik gider unsuru olarak dikkate alınması 2005 yılı teknik dengesinde de azalışa neden olmuştur. Hayat dışı sigorta şirketleri için teknik dengede azalış 2006 yılında da devam etmiştir. Hayat/emeklilik şirketlerinde emeklilik faaliyetlerindeki zararın etkisiyle teknik zarar söz konusudur. Reasürans şirketlerinde ise teknik dengede istikrarlı bir seyir görülmemekle birlikte, dönem karı artış eğilimindedir.

Tablo 23: Gelir Gider Hesapları

(Milyon YTL)	2002	2003	2004	2005	2006
Hayat Dışı Şirketler					
Teknik Gelir Toplamı	5.110	6.585	9.118	4.285	5.087
Teknik Gider Toplamı	4.857	6.425	8.732	4.128	5.059
Teknik Denge	253	160	386	157	28
Yatırım Gelirleri	539	588	602	502	572
Yatırım Giderleri	611	604	718	205	289
Diğer Gelir/Giderler/Karşılıklar	-	-	-	-178	-170
Vergi Sonrası Dönem Karı	181	144	270	276	141
H / E Şirketleri					
Teknik Gelir Toplamı	3.346	4.423	5.496	2.023	2.352
Teknik Gider Toplamı	3.159	4.199	5.233	2.088	2.361
Teknik Denge	187	224	263	-65	-9
Yatırım Gelirleri	218	278	240	231	198
Yatırım Giderleri	300	350	413	36	43
Diğer Gelir/Giderler/Karşılıklar	-	-	-	-64	-72
Vergi Sonrası Dönem Karı	105	152	90	66	74
Reasürans Şirketleri					
Teknik Gelir Toplamı	654	854	1.148	640	760
Teknik Gider Toplamı	642	890	1.170	613	755
Teknik Denge	12	-36	-22	27	5
Yatırım Gelirleri	62	93	111	98	120
Yatırım Giderleri	53	54	78	68	52
Diğer Gelir/Giderler/Karşılıklar	-	-	-	-20	-25
Vergi Sonrası Dönem Karı	21	3	11	37	48

*2005 yılı öncesinde diğer gelir/giderler ile karşılıklar yatırım gelir ve giderlerinin içinde yer almaktadır.

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

2.3.9.2. Prim Üretimi ve Ödenen Tazminatların Seyri

Toplam prim üretimi grup ayrımında incelendiğinde, hayat dışı Sigorta şirketlerinin toplam üretim içindeki ağırlığının yıllar itibariyle artış eğiliminde olduğu ve 2002 yılında % 73 olan payının 2006 yılında % 82'ye yükseldiği görülmektedir.

Tablo 24: Prim Üretiminin Dağılımı

(Milyar YTL)	2002	2003	2004	2005	2006
Hayat Dışı Şirketler	2,7	3,7	5,3	6,3	8,0
Direkt Primler	2,6	3,6	5,1	6,2	7,8
Endirekt Primler	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2
Hayat / Emeklilik Şirk.	1,0	1,4	1,5	1,5	1,7
Direkt Primler	1,0	1,4	1,5	1,5	1,7
Endirekt Primler	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00
Toplam Prim Üretimi	3,7	5,1	6,8	7,8	9,7

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

Prim üretimleri ve ödenen tazminatlar yukarıdaki tabloda grup şirket ayrımında verilmiş olup, hayat/Emeklilik şirketlerinin hayat dışı branşlara ilişkin ferdi kaza ve sağlık üretimleri bu tutara dahil edilmiştir. Ödenen tazminatlar grup ayrımında ele alındığında, hayat dışı Sigorta şirketlerinin payının daha fazla ve yıllar itibariyle artış eğiliminde olduğu, ancak 2006 yılında oransal olarak gerilediği görülmektedir. 2006 yılında hayat branşında büyük oranlı portföy çıkışlarının yaşanması hayat/Emeklilik şirketleri grubunun ödenen tazminatlardaki ağırlığını artırmıştır.

Tablo 25: Ödenen Tazminatın Dağılımı

(Milyar YTL)	2002	2003	2004	2005	2006
Hayat Dışı Şirketler	1,5	1,8	2,7	3,7	4,5
Direkt İşler Tazminatı	1,5	1,8	2,6	3,6	4,4
Endirekt İşler Tazminatı	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Hayat / Emeklilik Şirk.	0,7	0,9	1,2	1,2	1,7
Direkt İşler Tazminatı	0,7	0,9	1,1	1,2	1,7
Endirekt İşler Tazminatı	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Toplam Tazminat Odemesi	2,2	2,7	3,8	4,9	6,2

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

2.3.9.3. Prim Üretim Kanalları

Yıllar itibariyle değişmekle birlikte Ülkemizde prim üretiminin ortalama % 70'i acenteler, % 10'u ise banka şubeleri vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir. Banka şubeleri aracılığıyla gerçekleştirilen üretimde artış gözlenmektedir. 2006 yıl sonu itibariyle sigorta ve Emeklilik şirketlerinin acenteliğini yapan banka sayısı 34'tür.

Tablo 26: Üretim Kanallarının Prim Üretimi İçindeki Payları (Hayat Dışı Şirketler)

	2002	2003	2004	2005	2006
Merkez Prim Üretimi	13,2	12,6	14,0	12,9	12,3
Acente Aracılığıyla	72,9	72,6	69,7	72,1	67,5
Banka Aracılığıyla	8,1	8,8	9,1	9,8	12,4
Broker Aracılığıyla	5,8	6,0	7,2	5,2	7,8

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

2.3.9.4. Teknik Göstergeler

Şirketlerin grup ayrımında teknik göstergeleri incelendiğinde, her iki grupta da prim konservasyon oranlarında büyük bir değişiklik yaşanmadığı, ancak hasar konservasyon ve hasar prim oranlarında artış olduğu görülmektedir. Hasar oranlarındaki artışın ve 2005 yılında Sigortacılık Tek Düzen Hesap Planında yapılan değişikliğin etkisiyle teknik karlılık oranlarında ciddi azalış yaşanmıştır. Hesap planında yapılan değişiklik ile faaliyet giderlerinin genel giderlerden çıkartılarak teknik gider kalemleri arasına dahil edilmesi mali karlılıkta artış teknik karlılıkta ise düşüş yaşanmasına sebep olmuştur.⁵³

⁵³ Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu 2006, www.bddk.org.tr, 12.06.2008

Tablo 27: Sektör Karlılık Göstergeleri

	2004	2005	2006
Hayat Dışı Şirketler			
Prim Konservasyon Oranı	62,03	65,70	64,74
Hasar Konservasyon Oranı	64,74	74,61	72,56
Hasar Prim Oranı	63,63	67,15	68,71
Tazminat Tediye Oranı	69,00	70,03	68,00
Teknik Karlılık	7,28	2,51	0,50
Mali Karlılık	-2,17	3,43	3,53
Hayat/Emeklilik Şirk.			
Prim Konservasyon Oranı	90,80	92,52	91,38
Hasar Konservasyon Oranı	91,14	94,02	94,74
Tazminat Tediye Oranı	98,23	94,66	94,72
Hasar Prim Oranı	79,42	85,12	84,47
Teknik Karlılık	18,40	2,53	8,68
Mali Karlılık	-11,51	12,50	9,38

* Hayat Branşı Hariç

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

2.3.10. Sigorta Branşları İtibariyle Değerlendirme

2.3.10.1. Branş Bazında Yapısal Göstergeler

Türk sigortacılık mevzuatına göre sigortacılık faaliyeti hayat ve hayat dışı olmak üzere iki ana gruba ayrılmakta olup, hayat dışı sigortalar da 10 alt branştan oluşmaktadır. Mevzuat gereği sigorta şirketleri 1998 yılından itibaren hayat ya da hayat dışı sigorta gruplarından sadece birinde faaliyette bulunabilmektedirler. Ancak, 6 hayat dışı sigorta şirketi, yeni sözleşme akdetmeksizin, anılan tarih itibariyle mevcut hayat sigortalarına ilişkin portföylerini devam ettirmektedirler. Mevcut düzenlemelere göre hayat Sigorta şirketleri aynı zamanda hayat dışı branşlardan sağlık ve ferdi kaza branşlarında, emeklilik şirketleri ise ferdi kaza branşında da faaliyette bulunabilmektedirler. Çalışılan branşlara göre ruhsatı bulunan şirket sayısını gösteren tablo aşağıda yer almaktadır.

Tablo 28: Branşlara Göre Ruhsatı Olan Şirket Sayısı

	2002	2003	2004	2005	2006
Hayat Dışı Br.					
Yangın	35	33	30	31	30
Nakliyat	34	33	30	31	30
Trafik	-	-	29	31	30
Kaza	52	44	42	32	30
Ferdi Kaza**	-	-	-	48	48
Kredi	-	8	8	8	8
Hukuksal Koruma	-	-	-	17	17
Mühendislik	35	33	30	31	31
Tarım	14	17	14	18	20
Sağlık	38	44	38	34	34
Hayat	29	30	28	26	26

** 2005 Yılı Öncesi Kaza Branşı İçerisinde Sayılmıştır

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

Faaliyette bulunan branşlara göre faal şirket sayısı ve üretilen poliçe sayıları incelendiğinde, 2006 yılında üretilen poliçelerin % 29'unun trafik, % 22'sinin kaza, % 17'sinin hayat ve % 13'ünün ferdi kaza branşına ilişkin olduğu görülmektedir.

Tablo 29: Branş Bazında Poliçe Adetleri

	Şirket Sayısı	Poliçe Sayısı
Yangın	24	3.069.701
Nakliyat	24	698.382
Trafik	24	9.724.064
Kaza	24	7.552.657
Ferdi Kaza	42	4.420.164
Kredi	5	1.190
Huk.Koruma	15	653.881
Mühendislik	24	1.299.124
Tarım	15	51.992
Sağlık	24	549.167
Hayat	19	5.639.144
Toplam	44	33.659.466

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

2.3.10.2. Branş Bazında Üretim ve Ödenen Hasar Trendi

Direkt prim üretimi yıllar itibariyle hayat-hayat dışı branş ayrımında incelendiğinde, 2003 yılından itibaren hayat branşı prim üretimindeki artışın yavaşladığı, dolayısıyla toplam üretimi içinde hayat dışı branşların ağırlığında artış olduğu görülmektedir. 2006 yılı sektör prim üretiminin % 85'i hayat dışı branşlara ait olup, hayat dışı branşlara ait üretimin de yaklaşık yarısı (% 49) oto kaza sigortalarında gerçekleştirilmiştir. Hayat dışı branşlardan yangın branşı son üç yıldır azalış eğiliminde iken, 2006 yılında % 39 oranında artarak toplam

üretim içindeki payını % 16'ya yükseltmiştir. Nakliyat branşındaki azalış eğilimi 2006 yılında da devam etmiştir. TRAMER sistemine geçiş ile sigortalılık oranındaki artışın etkisiyle 2004 yılında trafik sigortası üretiminde % 65 oranında artış sağlanmış ve bu branşın toplam üretim içindeki payı % 14'e yükselmiştir. Diğer branşların toplam üretim içindeki paylarında önemli bir değişiklik olmamıştır.

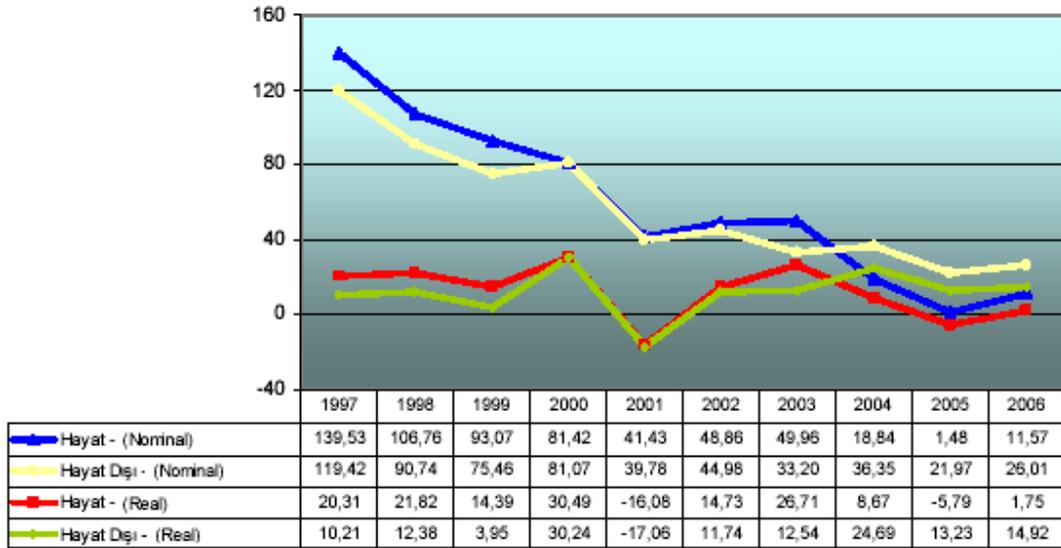
Tablo 30: Direkt Primler ve Toplamdaki Payları

(000) YTL	2002		2003		2004		2005		2006	
	Prim	%	Prim	%	Prim	%	Prim	%	Prim	%
Hayat Dışı Br.	2.967.384	81,55	3.952.078	79,33	5.387.764	81,49	6.423.054	83,80	8.089.781	85,38
Yangın	650.791	17,88	821.953	16,50	1.009.417	15,27	1.092.804	14,26	1.523.767	16,08
Nakliyat	159.067	4,37	194.441	3,90	258.393	3,91	278.726	3,64	331.545	3,50
Trafik	-	-	572.941	11,50	942.618	14,26	1.147.179	14,97	1.327.873	14,02
Kaza	1.550.974	42,62	1.623.386	32,59	2.239.990	33,88	2.518.994	32,86	3.163.092	33,39
Ferdi Kaza *	-	-	-	-	-	-	231.659	3,02	295.450	3,12
Kredi	-	-	-	-	-	-	4.489	0,06	8.310	0,09
Huk Koruma	-	-	-	-	-	-	19.293	0,25	25.152	0,27
Mühendislik	182.294	5,01	206.661	4,15	257.410	3,89	309.684	4,04	412.335	4,35
Tarım	15.292	0,42	20.301	0,41	28.998	0,44	47.933	0,63	53.628	0,57
Sağlık	408.966	11,24	512.395	10,28	650.938	9,85	772.293	10,08	948.630	10,01
Hayat	671.440	18,45	1.029.920	20,67	1.223.951	18,51	1.242.032	16,20	1.384.750	14,62
Toplam	3.638.824	100,00	4.981.998	100,00	6.611.715	100,00	7.665.086	100,00	9.474.531	100,00

* 2005 Yılı Öncesi Kaza Branşı İçerisinde Sayılmıştır

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

Hayat – hayat dışı branş ayrımında direkt prim üretiminin son on yıllık seyri nominal ve reel olarak aşağıda grafik olarak gösterilmiştir.



Şekil 10: Prim Artış Oranları

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

Yıllar itibariyle direkt işlere ilişkin ödenen tazminatlar incelendiğinde ise, hayat branşında portföyden çıkan poliçelerin iştirah ödemelerindeki artış dolayısıyla bu branşın ödenen tazminat payında artış olmuştur. 2006 yılı hayat dışı branşlar prim üretiminin % 49'u oto kaza sigortalarına ilişkin iken, bu oran ödenen tazminatlarda % 64'e çıkmaktadır. Yangın ve nakliyat branşlarının prim üretiminde son yıllarda görülen azalışa paralel olarak ödenen tazminat tutarlarında da azalış olmuştur. Ancak, Yangın branşında 2006 yılında yaşanan prim artışının etkisi izleyen yıllara yansımaktadır. Diğer branşların ödenen tazminat paylarında ise önemli bir değişiklik görülmemektedir.

Tablo 31: Direkt İşlere İlişkin Ödenen Tazminatlar ve Toplamdaki Payları

(000) YTL	2002		2003		2004		2005		2006	
	Öd.Hasar	%	Öd.Hasar	%	Öd.Hasar	%	Öd.Hasar	%	Öd.Hasar	%
Hayat Dışı Br.	1.671.408	75,72	2.028.799	76,35	2.851.324	76,09	3.738.929	77,54	4.618.682	75,72
Yangın	253.670	11,49	252.293	9,49	362.465	9,67	356.812	7,40	449.365	7,37
Nakliyat	58.042	2,63	88.822	3,34	88.540	2,36	106.189	2,20	118.735	1,95
Trafik		0,00	289.276	10,89	451.511	12,05	662.467	13,74	863.949	14,16
Kaza	871.009	39,46	905.719	34,08	1.333.337	35,58	1.836.752	38,09	2.244.061	36,79
Ferdi Kaza *	-	-	-	-	-	-	28.287	0,59	37.102	0,61
Kredi	-	-	-	-	-	-	905	0,02	2.739	0,04
Huk.Koruma	-	-	-	-	-	-	3.923	0,08	1.660	0,03
Mühendislik	224.396	10,17	128.559	4,84	110.648	2,95	133.635	2,77	159.544	2,62
Tarım	6.432	0,29	11.556	0,43	16.756	0,45	30.880	0,64	24.773	0,41
Sağlık	257.859	11,68	352.574	13,27	488.067	13,03	579.079	12,01	716.757	11,75
Hayat	536.013	24,28	628.485	23,65	895.830	23,91	1.082.731	22,46	1.481.062	24,28
Toplam	2.207.421	100,00	2.657.284	100,00	3.747.154	100,00	4.821.660	100,00	6.099.745	100,00

* 2005 Yılı Öncesi Kaza Branşı İçerisinde Sayılmıştır

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

2.3.10.3. Branş ve Grup Şirket Ayrımında Değerlendirme (2006)

2006 yılında aktif olarak faaliyette bulunan sigorta şirketlerinin direct işlere ilişkin olarak branş ayrımında bazı teknik göstergeleri aşağıdaki tabloda verilmiştir. 2006 yılı faaliyetleri sonucu hayat dışı şirketler 38.042 bin YTL teknik kar ederlerken, hayat/emeklilik şirketleri, emeklilik faaliyetleri hariç 143.188 bin YTL teknik kar etmişlerdir. Hayat dışı şirketler için trafik ve kasko branşlarında, hayat şirketleri için ise sağlık branşında teknik zarar söz konusudur.

Tablo 32: Branş Bazında Teknik Veriler (Direkt İşler)

(000 YTL)	Prim	Prim Reas.Payı	Öd.Tazm.	Tazm.Reas. Payı	Muallak Hasar/Tazm.	Ödenen Komisyon	Alman Komisyon	Teknik Kar
Hayat Dışı Şirk.	7.825.687	2.758.251	4.429.186	1.211.003	2.145.140	1.188.944	543.756	38.042
Yangın	1.523.767	1.044.176	449.365	255.932	426.388	212.783	192.365	105.759
Nakliyat	331.545	158.590	118.735	70.791	139.524	62.812	40.247	84.150
Trafik	1.327.873	265.542	863.949	152.097	539.347	232.541	54.885	-115.308
Kaza (Toplam)	3.163.092	752.256	2.244.061	479.638	776.781	461.272	123.571	-184.989
Kasko	2.650.197	501.762	2.080.127	421.974	519.667	404.000	82.962	-249.174
Ferdi Kaza	271.917	42.700	30.987	8.355	19.879	81.580	13.047	97.996
Kredi	8.310	8.115	2.739	2.651	1.831	487	903	316
Hük.Koruma	25.152	5.829	1.660	1.457	2.699	4.977	1.835	15.534
Mühendislik	412.335	287.731	159.544	100.444	161.655	57.814	77.207	34.695
Tarım	53.628	35.353	24.773	14.632	19.759	8.411	7.122	1.183
Sağlık	704.984	157.486	515.413	124.776	50.480	66.266	32.298	1.066
Hayat	3.084	473	17.962	230	6.797	0	277	-2.359
H / E Şirk.	1.648.844	142.134	1.670.559	88.109	93.148	127.278	35.944	143.188
Ferdi Kaza	23.533	5.718	6.115	837	5.766	4.806	2.293	5.053
Sağlık	243.645	90.914	201.344	74.335	20.425	27.740	17.471	-17.767
Hayat	1.381.666	45.502	1.463.100	12.937	66.957	94.732	16.181	155.902
Toplam	9.474.531	2.900.385	6.099.745	1.299.112	2.238.288	1.316.222	579.701	181.230

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

2006 yılında, hayat sigorta şirketleri % 8,68 oranında teknik kar ederlerken, bu oranın hayat dışı sigorta şirketleri için % 0,5 olduğu görülmektedir. Portföy içindeki ağırlığı toplam % 57 olan trafik, kaza ve sağlık branşlarında hasar prim oranlarının % 80'in üzerinde olması dolayısıyla şirketlerin bu branşlarda teknik zarar etmeleri sektörün teknik karlılığı üzerinde de önemli bir rol oynamıştır.

Tablo 33: Karlılık Göstergeleri

	Prim Kons.	Hasar Kons.	TTO	H/P Oranı	Teknik Karlılık
Hayat Dışı Şirketler	64.74	72.56	68.00	68.71	0.50
Yangın	31.47	43.08	52.03	42.86	6.67
Nakliyat	52.17	40.35	46.49	47.73	24.31
Trafik	80.00	82.41	62.06	81.29	-8.48
Kaza	76.22	78.61	74.58	83.79	-5.80
Ferdi Kaza	84.30	73.05	62.67	16.31	35.49
Kredi	2.35	3.19	59.94	41.88	3.79
Hukuksal Koruma	76.83	12.19	35.47	4.86	57.21
Mühendislik	30.22	37.05	51.47	52.59	8.06
Tarım	34.08	40.93	56.01	49.99	2.18
Sağlık	77.66	75.79	91.57	81.61	0.14
H / E Şirketleri	91.38	94.74	94.72	84.47	8.68
Ferdi Kaza	75.72	86.31	51.47	34.79	21.47
Sağlık	62.69	63.08	90.83	89.04	-7.29
Hayat	96.71	99.12	95.62	-	11.28

Kaynak: Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu, 2006

2.3.11. Türk Sigorta Sektörü Rakamsal ve Adetsel Büyümesi

Türk Sigorta sektörü ürettiği prim kadar, poliçe sayısını artıramamaktadır. Daha doğrusu, sigorta sektöründe prim üretimi artmakta ama sigortalı sayısı o oranda artış göstermemektedir.

Sektörün 2007 yılı verilerine göre 2007 yılında 11.1 milyon YTL prim üretimi gerçekleştirilmiştir. Bunun 95 milyon YTL'si hayat sigortası dışındaki branşlardan (elementer branşlar), 1.4 milyonu da hayat sigortalarından oluşmaktadır. Böylece sektör; 2007 yılında, bir önceki yıla göre elementer sigortalarda yüzde 15,89, hayat sigortasında da yüzde 1,90 olmak üzere; toplam, yüzde 13,88 büyümüştür.

Poliçe sayılarına bakıldığında ise 2007 yılında elementer branşlarda (Yangın, nakliyat, kasko, kaza, ferdi kaza, tarım, mühendislik, sağlık, kredi, hukuksal koruma) 28 milyon 630 bin 151 adet; hayat sigortalarında ise 5 milyon 633 bin 131 adet poliçe üretilmiştir. Toplam poliçe sayısı da 34 milyon 263 bin 282 olmuştur.

Bir önceki yıla göre 2007 yılında elementer branşlarda yüzde 3,01, hayat sigortalarında yüzde 53,14 olmak üzere toplamda yüzde 8,87 poliçe sayısında artış yaşanmıştır.

Bu da gösteriyor ki 2007 yılında, sigortacılar, prim üretimini yüzde 13.88 artırırken poliçe sayısını ancak yüzde 8.87 artırabilmişlerdir. Ve bu poliçe artışını, rakamlardan da görüleceği üzere hayat sigortaları kurtarmıştır. Yoksa elementer sigortalarda üretim yüzde 15,89 artarken sigortacılar mevcut portföylerine sadece yüzde 3'lük bir artış eklemişlerdir. bu da artı bir katma değer değil, süresi biten poliçelerin yenilenmesidir sadece.⁵⁴

Bu durum sadece 2007 yılına mı ait bir yapı gerçek değildir. 2004 yılında elementer branşlarda 23,5 milyon, hayat sigortalarında da 5,3 milyon olmak üzere toplam

⁵⁴ Noyan Doğan, **Türk Sigorta Sektörünün Büyümesi**, Referans Gazetesi, 29.02.2008

28,8 milyon poliçe sayısı; 2005 yılında 27,9 milyona düşmüştür. Nedeni ise elementer sigortalardır. Bu sigortalarda 2004'de 23.5 milyon olan poliçe sayısı 2005 yılında 22.3 milyona gerilemiştir. Hayat sigortalarında ise 5.6 milyona çıkmıştır.

İlginçtir ki, 2005'te poliçe sayısında elementer branşlarda yüzde 5'lere varan, toplamda da yüzde 3'ü geçen azalış varken aynı yıl prim üretimi yüzde 15,10 artmıştır. Yani, sigortacıların değişimiyle sektör yüzde 15 büyümüştür. Üstelik, elementer branşlarda üretim artışı genel toplamın da üzerinde gerçekleşerek yüzde 18,12 olmuştur.

2006'da elementer sigortalarda poliçe sayısı önceki yıla göre yüzde 25 artışta 27.7 milyona çıkmıştır. Ancak hayat sigortalarında 2005'teki 5,6 milyon poliçe, 2006'da yüzde 52,36 azalışla, 3,6 milyona düşmüştür. Toplamda ise poliçe sayısı 31,4 milyon ve 2005 yılına göre yüzde 12,43'lük bir artış olmuştur. 2006'da prim üretimindeki artış ise yüzde 30,95 olarak gerçekleşmiştir. Hayat sigortalarda poliçe sayısında yüzde 50 düşüş varken, prim üretimi yüzde 11,58 artış göstermiştir.

Sonuç olarak 2004'ten 2007 sonuna kadar olan sürece baktığımızda sigorta sektöründe, elementer branşlarda toplam prim üretiminde yüzde 77,57 artış sağlanırken poliçe sayısındaki artış yüzde 21,73 olmuştur. Hayat sigortalarında ise dört yıllık dönemde üretim yüzde 15,72, poliçe sayısı yüzde 5 artmıştır. Toplama baktığımızda sigortacılar dört yılda üretimlerini yüzde 66,19 artırırken poliçe sayısını sadece yüzde 18,62 artırmışlardır.

Bu da sigorta sektörünün rakamsal büyüdüğü kadar adetsel büyümediğini göstermektedir. Daha açık anlatımla: sigortacılar prim üretmekte ama poliçe sayısını yani, sigortalı sayısını artıramamaktadırlar. Bunun tek bir anlamı var: Sigortacılar, poliçelerin primlerini her yıl artırdıkları için prim üretimi artmaktadır. Yoksa sigortalı sayısından dolayı üretimde artış yaşanmamaktadır.⁵⁵

⁵⁵ Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu 2006, www.bddk.org.tr, 12.06.2008

2.3.12. AB 2007 Yılı Türkiye İlerleme Raporu'nda Sigorta Sektörü

Avrupa Komisyonu tarafından 6 Kasım 2007 tarihinde açıklanan Türkiye İlerleme Raporu'nda Türk sigorta sektörüne ilişkin gelişmeler, uyumda güçlüklerle karşılaşılan alanlar ve öncelikli olarak ele alınması gereken konular değerlendirilmiştir.

2007 yılı İlerleme Raporu'nda Türk Sigorta Sektörüne ilişkin gelişmelerin geçmiş yıllara oranla daha kapsamlı biçimde ele alındığı ve kaydedilen ilerlemelerin genel olarak olumlu değerlendirildiği görülmektedir. Raporda “**Ekonomik Kriterler**” başlığı altında sigorta sektörüne yönelik genel bir değerlendirmede; “**Rekabet Politikası**” (Başlık 8) başlığı altında ise blok muafiyet düzenlemelerine ilişkin bir değerlendirmede bulunulmuştur. Türk Sigorta Sektörüne ilişkin kapsamlı değerlendirmeler ise “**Mali Hizmetler**” (Başlık 9) başlığı altında yapılmıştır.

2.3.12.1. Ekonomik Kriterler

İlerleme Raporu'nun “**Ekonomik Kriterler**” başlıklı bölümünde Türk finansal piyasalarındaki gelişmeler genel olarak değerlendirilmiştir. Bu çerçevede Raporun 29. sayfasında sigorta sektörüne ilişkin şu ifadeler yer almıştır:

“Sigorta şirketleri, emeklilik fonları, leasing veya faktoring şirketleri gibi banka dışı temel finansal kurumlar etkileyici bir büyüme göstermişlerdir; buna rağmen söz konusu kurumların toplam varlıkları 2007 yılı ortası itibarı ile GSYİH'nin yalnızca %10'una tekabül etmektedir.”⁵⁶

2.3.12.2. Rekabet Politikası

2007 yılı İlerleme Raporu'nda “**Rekabet Politikası**”na ilişkin 8. başlık altında 40. sayfada “Sigortacılık, teknoloji transferi, telekomünikasyon ve posta hizmetleri alanlarında

⁵⁶ Avrupa Birliği Sigorta Sektörü, (14.07.2008)
<http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/AB+ve+uyum/AvrupaBirligiTekSigortaPiyasasi/ABSigortaMevzuati/>

sektöre özel blok muafiyetlere ilişkin yasal düzenlemelerin iç hukuka aktarılmasının henüz tamamlanmadığı” vurgulanmıştır.

2.3.12.3. Mali Hizmetler

“**Mali Hizmetlere**” ilişkin 9. başlık altında, Rapor’un 41, 42 ve 43. sayfalarında, sigorta sektöründeki gelişmeler kapsamlı biçimde değerlendirilmektedir. Özellikle Avrupa Birliği mevzuatına uyum konusunda kaydedilen gelişmelerin detaylı biçimde ele alındığı ve sektörümüze yönelik değerlendirmelerin geçmiş yıllara oranla daha olumlu olduğu görülmektedir. Buna karşın eksikliklere ve ilerleme kaydedilmeyen alanlara da atıfta bulunmaktadır. İlgili başlık altında sektörümüze yönelik olarak şu değerlendirmeler yapılmıştır:

“Sigortacılık ve bireysel emeklilik alanlarında iyi bir ilerleme sağlanmıştır. Sigortacılık alanında 5684 sayılı yeni Sigortacılık Kanunu kabul edilmiş ve Resmi Gazete’de yayınlanmıştır. Kanun, sigorta ve reasürans faaliyetlerine başlama ve bu faaliyetleri yürütmeye ilişkin düzenlemeler yapmakta ve sigorta aracılığına ilişkin kurallar getirmektedir. Teknik karşılıklar, teminatlar (*collaterals*), irat ödemelerine (*annuities*) ilişkin genel kurallar ve poliçe sahiplerinin sigorta sözleşmelerine yönelik olarak bilgilendirilmelerine ilişkin ikincil mevzuat düzenlemeleri de kabul edilmiştir. Tüketicilerin korunması için mahkeme dışı bir uyuşmazlık çözüm kurumunun (*orijinal metinde tahkim olarak ifade edilmemiş*) oluşturulması oldukça olumlu bir gelişmedir. Buna karşın, yeni Sigortacılık Kanunu Avrupa Birliği müktesebatına ancak kısmen uyumludur; zira Avrupa Birliği’nde sigortacılığı düzenleyen mevzuatın bazı temel ilkelerinin gözetilmediği görülmektedir. Zorunlu sigortalarda tarifelerin serbestçe belirlenmesi kısıtlıdır ve genel şartlar Hazine Müsteşarlığı’nın onayına tabidir.

Türkiye, “finansal kayıplar” (*miscellaneous financial expenses*) ve “destek sigortaları” (*assistance*) olmak üzere iki yeni sigorta branşı oluşturmuştur. Türkiye, teknik karşılıkların hesaplanması ve teknik karşılıkların yatırılacağı varlıklara ilişkin kuralları düzenleyen yeni ikincil mevzuatı kabul etmiştir. Bununla birlikte, sigorta, reasürans ve

emeklilik şirketlerinin finansal raporlamalarına ilişkin ikincil mevzuat da kabul edilmiştir. Ancak, hayat-dışı sigortacılık mevzuatına ilişkin olarak koasürans, kredi sigortası, hukuksal koruma sigortası ve destek sigortaları konularında ilerleme kaydedilmemiştir.

Türkiye, havayolu taşımacılığı ve havayolu şirketleri için yolcular, bagaj, kargo, üçüncü kişiler ve posta konularına ilişkin olarak asgari sigorta yükümlülükleri belirleyen mevzuatı iç hukukuna aktarmıştır. Türkiye, zorunlu motorlu taşıt sigortalarına ilişkin yeni bir düzenleme getirmiş olup söz konusu düzenleme motorlu taşıt sigorta tarifelerini bir ölçüde serbestleştirmektedir. Buna ek olarak Türkiye, sigorta garanti sisteminin kapsamını genişleterek sistemin tüm zorunlu sigortaları kapsayacak hale gelmesini sağlayan mevzuatı kabul etmiştir (*Burada güvence hesabına atıfta bulunmaktadır*). Türkiye, bireysel emeklilik şirketi çalışanlarına ve aktüerlere ilişkin asgari yeterliliklere dair ikincil mevzuatı da kabul etmiştir.

Sigortacılık sektörünü düzenleyen ve denetleyen Sigortacılık Genel Müdürlüğü ve Sigorta Denetleme Kurulu'nun yaptırım kapasiteleri ve bağımsızlıklarına ilişkin ilerleme kaydedilmemiştir. Sigortacılık ve bireysel emeklilik alanlarında Avrupa Birliği müktesebatına kısmi uyum vardır.

Sonuç bölümü:

Özellikle yeni Sigortacılık Kanunu'nun kabulü ile Türkiye, sigortacılık ve bireysel emeklilik alanlarında oldukça önemli bir ilerleme kaydetmiştir ...”

2006 yılında yayınlanan Türkiye İlerleme Raporunda, “bazı ilerlemeler olmasına karşılık sigortacılık alanında Avrupa Birliği müktesebatına uyum sınırlıdır” ifadesine yer verilirken, 2007 yılındaki İlerleme Raporunda “sigortacılık ve bireysel emeklilik alanlarında Avrupa Birliği müktesebatına kısmi uyum vardır” ifadesinin kullanılması uyum konusunda kaydedilen ilerlemeyi teyit etmesi açısından son derece önemlidir.

Diğer taraftan, “Mali Hizmetler” başlığı altında Avrupa Komisyonu'nun vurguladığı bir diğer husus söz konusu başlıkta müzakerelerin askıya alınması olmuştur.

Hatırlanacağı gibi, 11 Aralık 2006 tarihinde Brüksel'de yapılan AB Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi Toplantısı'nda havaalanları ve limanlarını Kıbrıs Rum Kesimi'ne açmaması nedeniyle Türkiye ile müzakerelerde sekiz başlığın kısmen askıya alınması kararı alınmış, bu karar 14/15 Aralık 2006 tarihinde AB Konseyi tarafından kabul edilmişti. Askıya alınan başlıklar arasında “mali hizmetler” de bulunmaktaydı (Askıya alınan diğer fasıllar malların serbest dolaşımı, iş kurma hakkı ve hizmet sunumu serbestisi, tarım ve kırsal kalkınma, balıkçılık, ulaştırma politikası, gümrük birliği ve dış ilişkilerdi). Avrupa Komisyonu, 2007 Yılı İlerleme Raporu'nda bu konudaki kısıtlamalar devam ettiği sürece Türkiye'nin söz konusu başlığa ilişkin müktesebatı tam olarak uygulamış sayılmayacağını ifade etmektedir.⁵⁷

2.3.13. Türk Sigorta Sektörü'nün AB'ye Uyumu Konusunda Anket

Türk Sigorta Sektörü AB'ye uyum sağlama konusunda sürekli çalışmalarını sürdürmesine rağmen Sigortacı Gazetesi tarafından 2006 yılının Temmuz ayında sigortacılar arasında yapılan bir ankette çok büyük bir oranda AB'ye uyum konusunda daha çok yol kat edilmesi gerektiği düşüncesi ortaya çıkmıştır. İlgili anketin detayları aşağıdaki grafikte görülmektedir.



Şekil 11: Türk Sigorta Sektörü' nün AB' ye Hazır Olup Olmasına İlişkin Anket⁵⁸

Kaynak: Sigortacı Gazetesi, 2006

⁵⁷ Birlik'ten Dergisi, 2007 Yılı İlerleme Raporu ve Sigorta Sektörünün Değerlendirilmesi, 06.03.2008

⁵⁸ Sigortacı Gazetesi, Türk Sigorta Sektörü AB'ye Ne Kadar Hazır, 30.07.2006

III.BÖLÜM

TÜRKİYE VE AVRUPA'DA MOTORLU TAŞIT SİGORTALARI

Sigorta sektörü hayat-dışı branşında en büyük paya sahip olan motorlu taşıt sigortaları (oto-kaza branşı) hem Türkiye hem de Avrupa'nın diğer ülkelerinde teknik karlılığın çok az olduğu yada faaliyet yıllarının sürekli zararla kapatıldığı sigorta branşıdır. Bu tezin ana konusu olarak Türkiye ve Avrupada motorlu taşıt sigortalarının değerlendirmesi, teknik kayıpların nedenleri ve çözüm önerileri bu bölümde incelenecektir.

3.1 Motorlu Taşıtlara İlişkin Sigortaların Gelişimi

Otomotiv sektöründeki hızlı gelişmelere bağlı olarak ortaya çıkan kazalar neticesinde otomobil sahiplerinin ve kazaya uğrayan üçüncü şahısların maddi ve manevi kayıplara uğramaları, motorlu araçlara yönelik sigorta mekanizmalarının geliştirilmesi için çalışmaların başlamasına neden olmuştur.

Artan trafik kazaları ile birlikte üçüncü şahıslar, uğradıkları zararları tazmin etme sürecinde ciddi sorunlar yaşamışlardır. Kazada kusurlu olan tarafın zararı tazmin etmeye yanaşmaması ya da böyle bir niyeti olsa dahi ödeme gücünden yoksun olması gibi olumsuzluklara karşı toplum genelinin yarattığı tepki, kanun koyucunun bu zararların telafisine yönelik bazı yasal düzenlemeleri kabul etmesine neden olmuştur. Böylece, motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortaları, trafik kazası sonucunda zarar gören üçüncü şahısların korunması gereğine duyulan ihtiyaç nedeniyle zorunlu hale getirilmeye başlanmıştır.⁵⁹

⁵⁹ Ebru Gençosmanoğlu, **Trafik Sigortası Bilgi Merkezinin Trafik Sigortasına Etkisi Üzerine Ekonometrik İnceleme**, Ankara, 2006, s. 21.

İlk olarak 20 Mart 1918 tarihinde Danimarka'da uygulamaya konulan motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortası, I. Dünya Savaşı'nın ardından diğer ülkelerde yayılmaya başlamıştır. 1920'li yıllara gelindiğinde Danimarka'daki uygulamayı diğer İskandinav ülkeleri takip etmiştir. Aynı yıllarda, Avrupa'ya çok uzak ülkelerde de benzer uygulamalar görülmeye başlamıştır. Nitekim, 1927 yılına gelindiğinde Yeni Zelanda'da ve ABD eyaletlerinden Massachusetts'de motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortası uygulaması zorunlu olmuştur.⁶⁰

Böylece, araçlara ilişkin sigortalar ve hatta sorumluluk sigortaları motorlu araçlara ilişkin zorunlu sigortalarla birlikte ivme kazanmaya başlamıştır.

3.2. Türkiye'de Motorlu Taşıtlara İlişkin Zorunlu Sigortalar

Türkiye'de motorlu araçlara ilişkin üç temel zorunlu sigorta bulunmaktadır. Bunlardan iki tanesi sorumluluk sigortası niteliğini taşıırken, diğeri ferdi kaza sigortasıdır.

3.2.1. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası)

Trafik sigortası ile sigortacı, poliçede tanımlanan motorlu aracın işletilmesi sırasında, bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına sebebiyet vermiş olmasından dolayı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre işletene düşen hukuki sorumluluğu, sigorta sözleşmesinde yer alan zorunlu sigorta limitlerine kadar temin eder. Sağlamış olduğu bu teminat kapsamında herhangi bir hasarın vuku bulması durumunda, eksiksiz bir dosya ile yapılan başvuru sonrasında sekiz iş günü içinde tazminat ödemesi yapılması gerekmektedir. Teminat dışında kalan birçok durum mevzuatta açıklanmıştır. İşletilme halinde olmayan araçların sebep olacağı zararlar, işleten tarafından ileri sürülecek tazminat talepleri ve işletenin eşinin, kendisine evlat edinme ilişkisi ile bağlı olanların ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin mallarına gelen zararlar nedeniyle ileri sürebilecekleri talepler teminat dışında sayılmaktadır. Yine, zarar görenlerin

⁶⁰ Insurance Information Institute, **Compulsory Auto Insurance**, <http://www.iii.org/media/hottopics/insurance/compulsory>, 2006

beraberinde bulunan bagaj ve benzeri eşya dışında taşınan eşyanın uğrayacağı zararlar; manevi tazminat talepleri; işletenin 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere karşı yöneltebileceği talepler; işletenin aracına veya bu araç vasıtasıyla çekilen römorklara ve yarı römorklara veya çekilen araçlara gelecek zararlar; motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyetlerde bulunan teşebbüslere, gözetim, onarım, bakım, alım-satım, araçta değişiklik yapılması amacı gibi bir amaçla bırakılan aracın sebep olacağı zararlar; aracın yetkili makamların izniyle düzenlenen yarışlara katılması veya yarışlara katılan araçlara eşlik etmesi ile gösteride kullanılması sonucunda meydana gelecek zararlar; çalınan veya gasp edilen araçların sebep oldukları ve mevzuata göre işletenin sorumlu olmadığı zararlar; çalınma veya gasp durumunu bilerek araca binen kişiler ve aracı çalan ve gasp eden kişilerin zararı ile motorlu bisikletlerin kullanılmasından ileri gelen zararlar kapsam dışındadır.⁶¹

3.2.1.1. Sigortaya İlişkin Yükümlüler

Kamu otoritesi, hem sigorta şirketleri hem de sigortalılar için trafik sigortası yapma yükümlülüğü getirmiştir. Diğer bir deyişle, araç sahibi olan herkes trafiğe çıkabilmek için bu sigortayı yaptırmakla mükellef iken, ilgili branşta faaliyet gösteren sigorta şirketleri de kendilerine başvuranlara bir sigorta sözleşmesi temin etme yükümlülüğü altındadır.

3.2.1.2. Teminat ve Primler

Trafik sigortasına ilişkin teminat ve primler, Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Devlet Bakanı tarafından bir tarife ve talimat ile tespit edilmektedir. Tarife ve talimatta yer alan teminatlar iki ana grupta sınıflandırılmaktadır. Trafik sigortasıyla kazada zarar gören üçüncü şahısların maddi ve bedeni zararları giderilmeye çalışılmaktadır. Bahse konu teminat tutarları, sigorta şirketlerinin kaza nedeniyle zarar gören üçüncü şahıslara

⁶¹ Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü, **100 Soruda Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası**, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Matbaası, 1995, s.11.

ödeyecekleri “azami tazminat” tutarını göstermektedir. Teminat tutarları, günün değişen ekonomik şartları kapsamında her yıl revize edilmektedir. Maddi zararlara ilişkin teminat ile araç işletenin neden olduğu bir kaza nedeniyle üçüncü şahısların mal varlıklarında meydana gelen azalma, “kaza tarihinde geçerli olan tarife ve talimatta belirlenen maddi teminat tutarı” kapsamında tazmin edilmektedir. 1 Ocak 2006 yılından itibaren geçerli olan tarife ve talimatta araç başına teminat tutarı 5,750 YTL ve kaza başına teminat tutarı 11,500 YTL olarak tespit edilmiştir.

İkinci grupta yer alan bedeni zararlara ilişkin teminat ise tedavi giderlerinin tazmini, vefat ve daimi sakatlık olmak üzere üç farklı teminatı düzenlemektedir. 2006 yılı tarife ve talimatında kişi başına ödenecek tazminat tutarı 57,500 YTL olarak maktu bir tutar halinde tespit edilmiştir. Öte yandan, kaza başına teminat tutarları 12 araç grubu için ayrı ayrı sınıflandırılmıştır. Hasarın gerçekleşmesi durumunda, kıymet kazanma tenzili gerekçesi ile tazminattan indirim yapılmamaktadır. Primler, değişen teminat tutarları, günün ekonomik koşulları ve sigortacılık sektörünün teknik sonuçları doğrultusunda revize edilmektedir. 12 farklı risk sınıfını gösteren değişik araç gruplarının herbiri için maktu primler belirlenmektedir. Bununla birlikte, tespit edilen primlere uygulanan çeşitli indirim ve artırımlar yoluyla her bir araç işletenin kendi riski ile orantılı bir fiyatlandırmanın yapılması hedeflenmiştir. Araç türleri itibariyle tespit edilen primler üzerinden araç işletenlerine uygulanan üç temel indirim ya da prim artırımını uygulaması söz konusudur:

- a) İl trafik hasar yoğunluğu indirimi,
- b) Hasar durumu indirimi ya da artırımını,
- c) Zorunlu karayolu taşımacılık mali sorumluluk sigortası (taşımacılık sigortası) indirimi.

İl trafik hasar yoğunluğu indiriminin amacı, trafikteki araç sayısının az olmasına bağlı olarak düşen kaza riski nedeniyle iller arasında fiyat farklılaştırılmasına gidilmesidir. Ayrıca, her bir ilde meydana gelen hasar istatistikleri de kullanılmaktadır.

Prim farklılaşmasına neden olan diğer uygulama hasar durumu nedeniyle uygulanan prim indirimi ya da prim artırımındır. İyi ile kötü şoförler arasında bir ayrıma gidilerek trafik kurallarına uymayan ve dolayısıyla kaza riski daha yüksek olan kişilere prim artırımını uygulanırken, trafik kurallarına saygılı olanlar ödüllendirilmektedir. Bunun için basamaklı bir sistem kullanılmakta ve uygulanan tarife ve talimat kapsamında sigortalılar, hasar geçmişlerine bağlı olarak %20'ye varan indirim veya %40'a varan prim artırımını ile karşılaşabilmektedirler.

Tarife ve talimatta yer alan son indirim ise özellikleri taşımacılık sigortasına ilişkin indirim olup, bu indirimden yararlananlar il trafik hasar yoğunluğu indiriminden faydalanamazlar.

3.2.1.3. Ceza ve Denetim Mekanizmaları

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre trafik sigortası yaptırmaksızın trafiğe çıkanlar hem para cezası almakta hem de trafikten men edilmektedirler. Ancak, bu cezai işlemlerin uygulanabilmesi için trafik sigortası olmayan araç işletenin öncelikle Emniyet Teşkilatı tarafından rastgele seçim (random selection) yöntemiyle yapılan trafik kontrollerinde yakalanması gerekmektedir. Trafikten men cezasının yanısıra uygulanan para cezasının miktarına bakıldığında caydırıcı gücünün yeterli olmadığı görülmektedir.

Bunun sonucunda, sigortasız araç kullanımını engellemeye yönelik başka yöntemlerin geliştirilmesi ihtiyacı ortaya çıkmakta ve başka denetim araçlarına başvurulmaktadır. Örneğin; trafik tescil işlemleri ya da araç muayenesinin yaptırılabilmesi için trafik sigortasının ilgili mercie ibrazı aranmaktadır. Ayrıca, mevzuat gereğince uygulanan para cezasının caydırıcı gücünün zayıflığı dikkate alınarak, tarife ve talimatta trafik sigortasını zamanında yenilemeyen araç işletenlerine müteakip sigorta sözleşmesi döneminde prim artırımını uygulanmaktadır.

3.2.2. Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası

Taşımacılık sigortası ile sigortacı, poliçede belirtilen motorlu taşıtta seyahat eden yolcuların, duraklamalar da dahil olmak üzere, kalkış noktasından varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza sonucu bedeni zarara uğraması halinde, sigortalının 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'ndan doğan sorumlulugunu poliçede yazılı sigorta tutarlarına kadar temin eder. Tazminat gerektiren bir olayın gerçekleşmesi durumunda, hak sahiplerinin başvuruları gerekli evraklar temin edildikten sonra sekiz iş günüdür. Taşımacılık sigortasıyla sağlanan teminat kapsamı dışında kalan haller yine mevzuatta sıralanmış olup, bunlar arasında sigortalı tarafından ileri sürülecek tazminat talepleri; sürücü, hizmetliler ve sigortalının eylemlerinden sorumlu tutulduğu diğer kişiler ile yolcu bileti olmayan kişilerin talepleri; yolcuların, beraberinde bulunan bagaj v.b. eşya ve taşınan diğer eşyanın uğrayacağı zararlar dahil olmak üzere, her türlü maddi zararlara ilişkin talepleri ile manevi tazminat talepleri; çalınma veya gaspedilme olayında bu durumu bilerek taşıta binen kişilerin zararları ve çalan veya gaspeden kişilerin talepleri yer almaktadır.

Diğer taraftan, teminat kapsamı dışında sayılan bazı olağanüstü durumlar da bulunmaktadır. Savaş, her türlü savaş olayları, istila, yabancı düşman hareketleri, çarpışma, (savaş ilan edilmiş olsun, olmasın) iç savaş, ihtilal, isyan, ayaklanma ve bunların gerektirdiği inzibati ve askeri hareketler; nükleer, biyolojik ve kimyasal rizikoların ve bunların gerektirdiği askeri ve inzibati tedbirler; grevlere, lokavt edilmiş işçi hareketlerine, halk hareketlerine ve kavgalara katılma; terörist eylemler ve bu eylemlerden doğan sabotajlar; cürüm ve cinayet işlemek veya bunlara teşebbüs; tehlikede bulunan şahıs ve malları kurtarmak hali hariç, yolcunun kendisini bile bile ağır tehlikeye maruz bırakacak hareketlerde bulunması ve deprem, yanardağ püskürmesi, çığ, sel ve su baskını, yer kayması ve fırtına gibi doğal afetler teminat dışında tutulmuştur.

3.2.2.1. Sigortaya İlişkin Yükümlüler

Bu sigortayı yaptırmakla yükümlü olanlar, şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılığı yapanlardır. Trafik sigortasında olduğu gibi, ilgili branşda faaliyet gösteren tüm sigorta şirketleri de kendilerine başvuran kişilere bu sigorta teminatını sunma yükümlülüğü altındadırlar.

3.2.2.2. Teminat ve Primler

Taşımacılık sigortasına ilişkin teminat ve primler trafik sigortasında olduğu gibi Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Devlet Bakanı tarafından bir tarife ve talimat ile tespit edilmektedir.

Tarife ve talimatta yer alan taşımacılık sigortası teminatları, trafik sigortasından farklı olarak sadece bedeni rizikolar (tedavi teminatı, sakatlanma ve ölüm riski) için teminat sunmaktadır. 1 Ocak 2006 tarihi itibarıyla geçerli olan tarife ve talimatta, bahsi geçen teminat türleri için kişi başına ödenecek tazminat tutarı 57,500 YTL şeklinde maktu bir tutar olarak tespit edilmiştir. Diğer taraftan, kaza başına teminat tutarları tarife ve talimatta sınıflandırılan dört ayrı araç grubu için farklılık göstermektedir.

Sigortanın kapsamına bakıldığında, trafik sigortasıyla sağlanan teminatın taşımacılık sigortasıyla beraber belli özelliği taşıyan vatandaşlar için (şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacıları) bir kez daha verildiği görülmektedir. Bu yüzden, taşımacılık sigortası aslında gerekli olmayan bir sigorta ürünü niteliğini taşımaktadır.

Trafik sigortası ile iç içe geçmişliği nedeniyle vatandaşın aynı teminat için iki kez bedel ödemesini engellemek üzere taşımacılık sigortası yaptırdığını ispatlayanlar için trafik sigortası primlerinden %20 indirim yapılması öngörülmüştür. Herhangi bir hasar durumunda, taşımacılık sigortası öncelikli olarak devreye girmekte ve hasarın bu sigortadan verilen teminat tutarını aşması durumunda trafik sigortası işleme alınmaktadır.

Sigortayı yaptırmakla yükümlü olan kişilerin icra ettikleri meslekleri gereğince, taşımacılık sigortasında il trafik yoğunluğu indirimi geçerli değildir. Ancak, bu sigorta için trafik kurallarına saygılı olan ve olmayan sigortalılar arasında ayrıma gidilerek, araç işletenlerine %20'ye varan indirim ya da %40'a varan prim artırımını uygulanabilmektedir.

3.2.2.3. Ceza ve Denetim Mekanizmaları

Bu sigortayı yaptırmayan kişilere, 1,000 YTL para cezası uygulanması gerekmektedir. Ayrıca, trafik sigortası için öngörülen denetim mekanizmaları bu sigorta için de aynen geçerlidir. Şehirlerarası ya da uluslararası yolcu taşımacılığının yapılabilmesi için Ulaştırma Bakanlığı'ndan bir yetki belgesi alınması zorunluluğu olup, bu yetki belgesinin ön şartlarından birisi taşımacılık sigortasının yapılmış olmasıdır.

3.2.3. Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası (Zorunlu Ferdi Kaza Sigortası)

Zorunlu ferdi kaza sigortası, şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılığı kapsamında seyahat eden yolcuları, sürücüleri ve yardımcılarını, taşımacılık hizmetinin başlangıcından bitimine kadar geçen seyahat süresi içinde, duraklamalar da dahil olmak üzere, maruz kalacakları her türlü kazaların neticelerine karşı teminat altına alır.

Genel şartlara göre, kaza terimi, ani ve harici etkisi tespit edilen doğal afetler de dahil olmak üzere, sigortalının iradesi dışında meydana gelen ve sigortalının bedensel bir sakatlığa maruz kalmasına veya ölmesine sebebiyet veren ani ve harici olayı ifade eder. Birdenbire ve beklenmeyen bir şekilde ortaya çıkan gazların solunması, yanık ve ani bir hareket neticesinde adale ve sinirlerin incinmesi, burkulması ve kopması da kaza sayılır. Ancak, her türlü hastalıklı hal, sigortanın kapsamına giren bir kaza neticesinde meydana gelmediği takdirde, sıcaklık, donma, güneş çarpması ve tıkanıklık gibi tesirler, akıl ve ruh durumuna bakılmaksızın intihar veya intihara teşebbüs, belirgin sarhoşluk, uyuşturucu ve zararlı madde kullanımı, sigortanın kapsamına giren bir kazanın gerektirmediği cerrahi müdahale ve her türlü ışın tedavisi ile ilaç kullanımı neticesinde meydana gelen ve

sigortalının bedensel bir sakatlığa maruz kalmasına veya ölmesine sebebiyet veren olaylar kaza sayılmaz. Herhangi bir hasarın vuku bulması durumunda, eksiksiz bir dosya ile yapılan başvuru sonrasında, sekiz iş günü içerisinde tazminat ödemesi yapılması gerekmektedir.

3.2.3.1. Sigortaya İlişkin Yükümlüler

Yolcu taşımacıları bu sigortayı yaptırmakla yükümlüdür. Trafik ve taşımacılık sigortalarında olduğu gibi, ilgili branşda faaliyet gösteren tüm Sigorta şirketleri de kendilerine başvuran kişilere bu sigorta teminatını sunma yükümlülüğü altındadırlar.

3.2.3.2. Teminat ve Primler

Ferdi kaza sigortasına ilişkin teminat ve primler, Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Devlet Bakanı tarafından bir tarife ve talimat ile tespit edilmektedir. Tarife ve talimatta yer alan teminatlar, taşımacılık sigortasında olduğu gibi sadece bedeni rizikolara (tedavi teminatı, sakatlanma ve ölüm riski) yöneliktir. 1 Ocak 2006 tarihi itibariyle geçerli olan teminat tutarları, kişi başına 57,500 YTL olarak tespit edilmiştir.

Bu sigortayı yukarıda sayılan iki zorunlu motor sigortası ile karşılaştıracak olursak, isminden de anlaşılacağı üzere, bu bir “meblağ” sigortasıdır. Ölüm ya da sakatlanma riskinin ortaya çıkması durumunda, destekten yoksun kalma tazminatı gibi herhangi bir hesaplama gidilmeksizin tarife ve talimatta öngörülen tutar, hak sahibine ödenmektedir.

3.2.3.3. Ceza ve Denetim Mekanizmaları

Ferdi kaza sigortasının ihdası bir Bakanlar Kurulu Kararına dayanmaktadır. Oysa, para cezalarının uygulanabilmesi için dayanağının kanun olması gerekmektedir. Bu nedenle, para cezası bulunmamaktadır. Para cezası olmayan bir sigortanın uygulanabilirliği için denetim mekanizmalarının önemi daha da artmaktadır. Nitekim, yolcu taşımacılığının

yapılabilmesi için Ulaştırma Bakanlığı'ndan alınması gereken yetki belgesinin ön şartlarından birisi bu sigortanın satın alınmış olmasıdır.

3.3. Motorlu Araçlara İlişkin İsteğe Bağlı (İhtiyari) Sigortalar

Sigortacılık sektöründen motorlu araçlara ilişkin isteğe bağlı (ihtiyari) olarak satın alınabilecek iki sigorta ürünü bulunmaktadır. Bunlar, motorlu kara taşıt araçları ihtiyari mali sorumluluk sigortası (ihtiyari trafik) ve kara taşıtları kasko sigortasıdır (kasko sigortası).

3.3.1. Motorlu Kara Taşıt Araçları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası (İhtiyari Trafik Sigortası)

İhtiyari trafik sigortası ile kişiler, trafik sigortası ile sunulan teminat tutarının üzerindeki risklere ilişkin sorumluluklarını sigortalamaktadırlar. Sigortalının kendisinin uğrayacağı zararlar, aracı sevk ve idare edenin, aracı sevk ve idare ederken uğrayacağı zararlar, işletenin veya aracı sevkedenin eşinin, kendisi ile evlat edinme ilişkisi ile bağlı olanların ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin uğrayacağı zararlar, araç sahibi ile işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlar, poliçede gösterilen aracın ve bu araç ile taşınan malların (yolcu bagajı ve benzeri eşya teminat dahilindedir) veya çekilen şeylerin bozulması zarar ve ziyana uğraması yüzünden ileri sürülen talepler, çalınan veya gaspedilen aracın sebep olduğu ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre işletenin sorumlu olmadığı zararlar ile aracın çalındığını ve/veya gaspedildiğini bilerek binen yolcuların zararı, sürat yarışlarına iştirak ve yarış güzergahında yapılan antremanlar sırasında meydana gelebilecek zarar ve ziyan, aracın gözetim, onarım, bakım, alım-satım, araçta değişiklik yapılması amacı ile veya benzeri bir amaçla faaliyette bulunan teşebbüslere bırakılmasından sonra aracın sebep olduğu zararlar ve patlayıcı ve parlayıcı maddeler taşınması (yedek akaryakıt hariç) sebebiyle meydana gelen zarar ve zianlardan dolayı ileri sürülen talepler sigorta teminatının dışındadır. Hasarın gerçekleşmesi durumunda, kıymet kazanma tenzili gerekçesi ile tazminattan indirim yapılmamaktadır.

3.3.2. Kara Taşıtları Kasko Sigortası (Kasko Sigortası)

Kasko sigortası ile sigortacı, sigortalının, karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz taşıtlardan, romörk veya karavanlar ile iş makinelerinden ve lastik tekerlekli traktörlerden doğan menfaatinin belirli tehlikeler dolayısıyla ihlali sonucu uğrayacağı maddi zararları temin eder.

Bu tehlikeler, gerek hareket gerek durma halinde iken sigortalının veya aracı kullananın iradesi dışında araca ani ve harici etkiler neticesinde sabit veya hareketli bir cismin çarpması veya aracın böyle bir cisme çarpması, müsademesi, devrilmesi, düşmesi, yuvarlanması gibi kazalar ile üçüncü kişilerin kötü niyet veya muziplikle yaptıkları hareketler, aracın yanması ve aracın çalınması veya çalınmaya teşebbüstür.

Teminat poliçede belirtmek şartıyla yukarıda sıralanan riziko gruplarından sadece biri veya birkaçı için verilebilir. Kaskoya ilave olarak alınabilecek teminatlar ve kapsam dışında tutulan hallerde sigortaya ilişkin genel şartlarda yer almaktadır. Kaskoya ilişkin bir hasarın meydana gelmesi durumunda sigortacının ne kadar kıymet kazanma tenzili uygulayacağına ilişkin yüzdelerin sözleşme yapıldığı esnada taraflar arasında kararlaştırılması ve sigortalının özellikle bu konuya dikkat etmesi gerekmektedir.

Yukarıda anlatılan her iki sigorta ürününe ilişkin prim hesabı serbest piyasa koşullarında belirlenmektedir. Sigorta şirketleri, poliçenin fiyatlandırılması esnasında sigortalının cinsiyetine, eğitim durumuna, ehliyet süresine, hasar geçmişine, plakasına bakarak doğru fiyat tespiti yapmaya çalışmaktadır. Piyasada yer alan çoğu ihtiyari poliçenin paket poliçeler olarak düzenlendiği görülmektedir. Paket poliçe kapsamında kasko ve ihtiyari sorumluluk sigortası teminatının yanı sıra sürücünün kendisine gelebilecek zararlardan dolayı ferdi kaza sigortası teminatının da sunulduğu görülmektedir.

3.4. Motorlu Araçların Neden Olduğu Zararların Tazmininde Kullanılan Diğer Sigorta Yöntemleri

Motorlu araçlara ilişkin sigortalar arasında araç işleteninin neden olduğu bir kaza sonrasında üçüncü şahısların can ve mallarında meydana gelebilecek zararların telafisine, diğer bir anlatımla sorumluluk sigortasına verilen önem, bu amaca ilişkin sigortaların kamu otoritesi tarafından “zorunlu sigorta” olarak ihdası ile bir kez daha gözler önüne serilmektedir. Böylece, zarar gören üçüncü şahısların mağduriyeti, kazaya neden olan araç işleteninin mali gücüne bağlı olmaksızın özel sigortacılık sistemi yoluyla hızla giderilebilecektir.⁶²

Nitekim, dünya uygulamasına bakıldığında da motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortalarının zorunlu sigorta olarak uygulandığı görülmektedir.

Bu durumda iki temel soru akıllara gelmektedir:

a) Kamu otoritesi, trafik sigortası olmayan araçların neden olabilecek zararlar için herhangi bir tedbir almış mıdır? Yoksa, trafik kazasının sonuçlarını zarar gören açısından “şansa mı” bırakmaktadır? Diğer bir anlatımla, sigortası olan bir araç işleteninin zarar verdiği üçüncü şahıslar özel sigortacılık sisteminin sunduğu hizmetten yararlanarak mağduriyetlerini kolayca giderirken sigortası olmayan araç işleteninin zarar verdiği üçüncü şahısların, mağduriyetlerinin giderilmesi için kazaya neden olan araç işleteninin hali vaktinin yerinde olması için dua etmekten başka şansları bulunmamakta mıdır?

b) Motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortaları hemen hemen tüm dünyada zorunlu sigorta kimliği ile ortaya çıkıyorsa uluslararası seyahat eden sigortalılara ve bunların zarar verdikleri tazminat alacaklılarına işlem kolaylığı sağlamak üzere uluslararası kabul gören bir uygulama birlikteliği sağlanabilir mi?

⁶² Gençosmanoğlu, s.29.

Yukarıda bahsi geçen her iki soru tüm ülkelerde tartışılmış ve çözüm için çeşitli yöntemler üretilmiştir. Ülkemizde ise aşağıda yer alan uygulamalar yürürlüktedir.

3.4.1. Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı

Kanun koyucu, araç işletenlerine trafik sigortası yaptırma zorunluluğunu getirirken kendisine de önemli bir görev yüklemektedir. Bu görev koyduğu bu kurala herkes tarafından uyulmasını temin etmektir.

Bunun için trafik sigortası olmayanlara yönelik cezai müeyyedeler oluşturulmuş, ayrıca ilave denetim mekanizmaları ile kamu kontrolü güçlendirilmeye çalışılmıştır.

Kamu otoritesi, bütün aldığı tedbirlere rağmen hala bazı araç işletenlerinin geçerli bir trafik sigortasının olmaması nedeniyle “en azından bedeni zarar gören” kaza mağdurlarının daha fazla zarar görmelerini engellemek üzere bir telafi mekanizması yaratması gerektiğinin de farkındadır. Kamu otoritesinin cevaplaması gereken bir soru daha bulunmaktadır. Araç işleteninin trafik sigortası yaptırdığı sigorta şirketinin yükümlülüklerini yerine getiremeyecek duruma düşmesi halinde hem sigortalıların (araç sahiplerinin) hem de trafik kazası nedeniyle zarar gören üçüncü şahısların mağduriyeti nasıl giderilecektir?⁶³

Böylece, yukarıda değinilen soruların cevabı olarak Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı (Garanti Hesabı) oluşturulmuştur. Garanti Hesabının görevleri, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 108 inci maddesi ile düzenlenmiştir.

Bu madde uyarınca;

a) Kazayı yapan motorlu aracın saptanamaması durumunda kazanın meydana geldiği tarihte geçerli trafik sigortasına göre bedeni zararlar nedeniyle ödenecek tazminat tutarları,

⁶³ Gençosmanoğlu, s.30.

b) Trafik sigortası yaptırmaksızın trafiğe çıkarılan motorlu aracın kişilere verdiği bedeni zararlar nedeniyle kazanın meydana geldiği tarihte geçerli trafik sigortasına göre ödenecek tazminat tutarları,

c) Trafik sigortası sözleşmesinin vadesi içerisinde Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Devlet Bakanının asgari teminat tutarlarını artırmaya rağmen ücreti mukabilinde ek sözleşme (zeyilname) düzenlenmemesi nedeniyle eksik teminatlı kalan motorlu araçların kişilere verdiği zararlar kazanın meydana geldiği tarihte yürürlükte olan zorunlu mali sorumluluk sigortası tarifesindeki teminatlar ile sigorta sözleşmesinde belirtilen teminatlar arasındaki farka kadar ödenecek tazminat tutarları,

d) Araç işletenin sorumluluğunun olmadığı hallerde, çalınmış veya gaspedilmiş motorlu aracın kişilere verdiği zararlar için kazanın meydana geldiği tarihte geçerli trafik sigortasına göre bedeni zararlar nedeniyle ödenecek tazminat tutarları, 1 Ocak 2004 tarihinden itibaren geçerli olan Trafik Sigortası Tarife ve Talimatlarıyla teminat artışlarının sigorta sözleşmelerine otomatik olarak yansıtılmasının sağlanması nedeniyle, Garanti Hesabının bu madde kapsamında herhangi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.

e) Mali bünye zaafiyeti nedeniyle ruhsatları iptal edilen ya da iflas eden sigorta şirketinin akdetmiş oldukları sigorta sözleşmeleri nedeniyle ödemekle yükümlü olduğu maddi ve bedeni zararlar, Garanti Hesabı tarafından karşılanmaktadır.

1996 yılında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda yapılan bir değişiklik ile Kanun'un 8 inci maddesi kapsamında Garanti Hesabının görev tanımına ilave olarak yeni bir görevin daha verildiği görülmektedir. Buna göre, trafik kazası nedeniyle hastanelerde tedavi gören kişilerin Sağlık Bakanlığı tarifesi üzerinden hesaplanan hastane giderleri, trafik sigortasını yapan sigorta şirketi tarafından karşılanması öngörülmektedir. Şirket, sigorta sözleşmesindeki teminat tutarını aşan miktar için, diğer bir anlatımla kendi yükümlülüğünde olmayan tutar için Garanti Hesabına başvurabilecek ve sigorta şirketine gerekli ödemenin Garanti Hesabı tarafından yapılması sonrasında, doğal olarak, yapılan bu ödeme için kazaya neden olan araç işletenine rücu edilecektir.

Mevzuatta yapılan değişlikle hastane masraflarının Garanti Hesabından karşılanması amaçlanmış, ancak sigortacılık anlayışıyla uyuşmayan bu yeni görev uygulamada bir çok sorunu beraberinde getirmiştir. Öncelikle sigorta şirketlerine, akdetmiş oldukları sözleşmede bahsi geçen teminattan daha fazla bir harcama yapma yükümlülüğünü getirmek hakkaniyet ilkesi ile bağdaşmamaktadır. Üstelik, Kanun “trafik kazasında zarar görenlerden” bahsetmekte, diğer bir deyişle kazaya neden olan araç işletenin ve bu araç işletenin zarar verdiği üçüncü şahısların hastane masraflarının trafik sigortasını yapan şirket tarafından karşılanması beklenmektedir. Oysa, trafik sigortasının kapsamı konusunda verilen bilgilerde de bahsedildiği üzere, bu sigorta bir sorumluluk sigortası olup, verdiği teminatın kapsamında trafik kazasında zarar gören üçüncü şahısların zararlarının tazminidir.

Kısaca, sigorta şirketinden sözleşme kapsamında olmayan bir kişinin hastane masraflarının karşılanması da beklenmektedir.

Diğer bir sorun ise ödemenin nasıl yapılacağı hususudur. Sigorta sözleşmesi kapsamında hak sahibi olan kişi (tazminat alacaklısı) kazada zarar gören üçüncü şahıstır. Bu kapsamda, sigorta şirketlerinin hak sahibinin onayı olmaksızın doğrudan hastanelere ödemede bulunması imkan dahilinde değildir. Nitekim, Kanunun getirmiş olduğu bu yeni düzenleme nedeniyle uygulamada sıkıntılar yaşanmıştır. Garanti Hesabının görevini yerine getirebilmesi için gerekli gelir kaynağı Kanunun 108 inci maddesinde açıklanmıştır. Buna göre, sigorta şirketlerinin yıllık prim üretimlerinin %1’i oranında Garanti Hesabına kaynak aktarımında bulunma zorunluluğu getirilmiştir. Böylece, mali bünye zaafiyeti nedeniyle ya da iflas nedeniyle herhangi bir şirketin sigorta sözleşmesi kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirememesi sonucunda sigortacılık sistemine karşı kamuoyu nezdinde doğabilecek bir güvensizliğin, sigorta şirketlerinin katılımı ile oluşturulan bir fon üzerinden yapılan tazminat ödemeleri yoluyla engellenmesi hedeflenmiştir.

Garanti Hesabına sigortalılar da trafik sigortası sözleşmesi için ödedikleri sigorta primi üzerinden katkıda bulunmaktadır. Primin %2’si oranındaki katkı payı poliçelere

yansıtılması sonucunda araç işletenlerinin, mali bünye zaafiyeti nedeniyle ya da iflas nedeniyle sigorta şirketlerinin sözleşme kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirememesi sonucunda teminatsız kalmamaları sağlanmaktadır. Ayrıca, sigortasız araçların ya da gaspedilmiş veya çalınmış araçların neden olduğu kazalara karşı en azından bedeni zararların tazminine ilişkin bir kaynak yaratılarak sosyal dayanışma sağlanmaktadır.

3.4.2. Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası (Yeşil Kart Sigortası)

3.4.2.1. Yeşil Kart Sisteminin Doğuşu

1917-1942 yılları arasında yabancı ülkelere gelen araçların neden olduğu kazalar sonucunda üçüncü şahısların uğradıkları maddi ve bedeni zararların artması sonucunda kaza nedeniyle ortaya çıkan tazminat sorumluluğunun hızla yerine getirilmesinin temini ve bu sayede üçüncü şahısların mağduriyetinin giderilmesini teminen motorlu araçlara ilişkin uluslararası bir sorumluluk sigortası ihdas edilebilir mi sorusu akıllara gelmiştir.

Nitekim, İskandinav ülkeleri aralarında yaptıkları anlaşma kapsamında Birinci Dünya Savaşı sonrasında bu amaca ilişkin bir sistemi devreye sokmuşlardır. 1947 yılında Uluslararası Çalışma Bürosu, yabancı plakalı araçların zararlarının tazminine ilişkin kuralların yaratılmasını teminen tavsiye kararı almıştır. Bunu Birleşmiş Milletler Ekonomik Komisyonunun konuya ilişkin uluslararası bir anlaşma imzalama imkanını araştırması izlemiştir. Ülkelerin konuya sıcak bakmaları sonucunda Avrupa Ekonomik Komisyonu Nakliyat Alt Komitesi tarafından yayımlanan Tavsiye Kararı ile İskandinav Ülkeleri arasındaki sistemin Avrupa geneline yaygınlaştırılması amacıyla motorlu araçlara ilişkin zorunlu sorumluluk sigortası uygulaması olan ülkelere giriş yapan araçlar için tek tip sigorta sözleşmesi akdedilmesi, bu amaç için ise tek tip sigorta kartı yaratılması, sisteme dahil olan sigorta şirketlerinin katılımı ve ülkelerin onayı ile merkezi büroların kurulması, bu büroların tazminat ödeme sürecini hızla çözümlenmelerini teminen karşılıklı anlaşma yapmaları istenilmiştir. Tavsiye Kararı izleyen 1949 yılında Londra'da bir uluslararası

konferans düzenlenerek motorlu araçlara ilişkin uluslararası mali sorumluluk sigortası sisteminin kapsamına karar verilmiş, Bürolar Konseyi adı altında devamlı bir kurul atanmış, yönetimi İngiltere Motorlu Taşıt Bürosuna verilmiştir. Böylece, sistemin yürütme organları kurulmuştur.

3.4.2.2. Yeşil Kart Sisteminin İşleyişi

Yeşil Kart Sistemine giriş için öncelikle Ulusal Yeşil Kart Bürolarının kurulması ön şartı bulunmaktadır. Büro kuruluşuna ilişkin ulusal mevzuat kapsamında gerekli işlemler tamamlandıktan sonra Bürolar Konseyine sisteme giriş için başvuru yapılmaktadır. Yeşil Kart sistemi her bir ülkedeki Büronun karşılıklı anlaşma imzalaması ile çalışmaktadır. Ülkeler nezdinde kurulan Büroların tazminat ödemelerinin yerine getirilmesini temin etmek ve şirketlere garantör olmak üzere iki temel işlevi bulunmaktadır:

a) Büro, üyesi olan sigorta şirketlerinin ödeme gücüne düşmesi durumunda garantör olarak görev yapmaktadır. Bu görev için “Ödeme Bürosu” (The Paying Bureau) tanımlaması yapılmaktadır.

b) Kazanın vuku bulduğu ülkedeki Büro, tazminat başvurularını kabul etmekte, ülke dışındaki asli sigortacı ile temasa geçmekte ve tazminatı yurt dışından getirterek kazada zarar gören üçüncü tarafa gerekli ödemeyi yapmaktadır. Bu işlevi nedeniyle “Tedvir Bürosu” (The Handling Bureau) tanımlaması yapılmaktadır.⁶⁴

Sistemin işleyişi, Tedvir Bürolarının iki önemli kuralı uygulamasına bağlıdır. Büro, zarar görenlerin haklarını ülke mevzuatı kapsamında en iyi şekilde korunmasını sağlamalı ve aynı zamanda Ödeme Bürosunun haklarını da en iyi şekilde korumalıdır. Bu yüzden Tedvir Bürosu, asli sigortacının izni ile zarar gören ile anlaşma yapabilmekte ya da tazminat talebi hakkında mahkemeye başvuru yapabilmektedir. Hasar incelemesi, her ne kadar kazanın gerçekleştiği ülke mevzuatı (Tedvir Bürosunun bulunduğu ülke mevzuatı)

⁶⁴ Fergan Oktay, **Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası (Yeşil Kart) Sisteminin Genel Yapısı ve Türkiyedeki Uygulamasının Ana Hatları**, İstanbul, TSRŞB, 1998, s.20.

kapsamında yapılırsa da Tedvir Bürosu, Ödeme Bürosunun hasar araştırmasına ilişkin taleplerini de karşılamakla yükümlüdür. Tedvir Bürosu, yaptığı işlemlerden dolayı kurulu olduğu ülkenin resmi makamlarına karşı sorumludur.

Kurulan sistem sayesinde trafik kazası nedeniyle zarar görenler, yabancı bir sigorta şirketine başvuru yapmak yerine kendi ülkelerindeki tedvir bürosuna yine kendi dillerinde başvuru yapmaktadırlar. Sigorta şirketleri açısından konuya bakıldığında sigorta sözleşmesini akdeden şirket, kazanın olduğu ülkedeki mevzuatı öğrenmek zorundadır. Oysa bu görevin ödeme bürosu tarafından üstlenilmesi farklı ülke mevzuatlarını öğrenme karmaşasından şirketleri kurtarmaktadır.⁶⁵

3.4.2.3. Yeşil Kart Sisteminin Türkiye Uygulaması

Yeşil Kart Sistemine giriş için 19 Ekim 1963'de Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde Motorlu Taşıt Bürosu, ödeme ve tedvir bürosu olarak kurulmuştur. Yeşil Kart Sistemi kapsamında üstlenilen risk için güçlü bir kapasite yaratılmasını temin etmek ve reasürans işlemlerinin tek elden yürütülmesini temin etmek üzere adi ortaklık şeklinde Yeşil Kart Reasürans Havuzu kurulmuştur. Motorlu Taşıt Bürosunun, sisteme dahil olması durumunda üstleneceği garantörlük görevi nedeniyle Reasürans Havuzuna ilişkin şirketlerarası anlaşmada şirketlerin birbirine müteselsil kefil oldukları kabul edilmiştir. Büro, 1 Ocak 1964'de Bürolar Konseyine üyelik başvurusunda bulunmuştur. 6 Ocak 1964'de üyelik talebi Kabul edilmiştir. Büronun, sisteme dahil olacak şirketlerle ve diğer ülkelerdeki bürolarla anlaşma yapma süreci tamamlandıktan sonra 1 Nisan 1964'den itibaren ülkemizde de yeşil kart poliçesi düzenlenmeye başlanmıştır.

Ülkemizin Yeşil Kart Sistemine girişi ile birlikte, yabancı plakalı araçların ülkeye girişinde yapılan sınır kontrollerinde yeşil kart poliçesinin ibrazı istenilmeye başlanmıştır. Anılan belgenin bulunmaması durumunda yabancı plakalı araç ülkeye giriş öncesinde trafik sigortası satın almak zorundadır.

⁶⁵ Gençosmanoğlu, s.34.

Ülkemizdeki bir sigorta şirketi tarafından düzenlenen yeşil kart sigortası kapsamında yurt dışına tazminat ödemesi yapılması gerektiğinde ödeme bürosu olarak Motorlu Taşıt Bürosu, kazanın olduğu ülkedeki tedvir bürosunun incelemesi kapsamında gerekli tazminat ödemesini aktarmak üzere Yeşil Kart Reasürans Havuzuna başvurarak Havuz üyesi şirketlerden tazminat ödemesi için katılım istemektedir. Aynı zamanda, Tedvir Bürosuna da tazminat ödemesinin gerçekleşeceği konusunda garantörlük de yapmaktadır. Motorlu Taşıt Bürosu, Reasürans Havuzunun haklarını korumak amacıyla, kendisine yapılan başvuruya ilişkin olarak “kontrol” mahiyetinde bir inceleme sürecini de yürütmektedir.

3.5. Türkiye’de Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER)

Trafik sigortasına ilişkin her türlü bilginin toplanacağı merkezi bir veri tabanı olan TRAMER, kuruluş çalışmalarının başladığı ilk günlerden itibaren sigortacılık sektöründe tüm dikkatleri üzerine toplamıştır.

3.5.1. Kuruluş Amacı

Sigortacılık mesleğinin temelinde riskin ölçümlenmesi yattığına göre, bu mesleğin icrasında güvenilir istatistiklere duyulan ihtiyaç tartışılmaz. Bu amaçla, bir bilgi merkezi kurulma düşüncesi TRAMER ile hayata geçirilmiştir.

Öte yandan, “Trafik Sigortası Bilgi Merkezi'nin esas fikri, büyük yolsuzlukların çok yakın geçmişimizde yaşandığı bu branşta üretimin kayıt altına alınması olarak kısaca özetlenebilir. Bir anlamda kayıt dışı ekonomiyle mücadelenin bir parçası gibi de düşünülebilir. Türkiye genelinde üretilen tüm trafik sigortası poliçelerinin elektronik ortamda en geç 24 saat gecikme ile belli bir merkezde toplanması ana fikri oluşturuyor” denilmektedir.

Bilgi merkezi kurulmasına ilişkin önceliğin trafik sigortasına verilmesinin nedenlerinin başında motor sigortalarının Türk sigortacılık sektöründeki prim üretimi

içinde oluşturduğu pay gelmektedir. Dolayısıyla, başlangıç noktasının motor sigortaları olarak belirlenmesi geniş bir kullanıcı sınıfını kapsadığı anlamına gelmektedir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereğince Hazine Müsteşarlığınca her yıl yürütülen tarife hazırlama çalışmalarında teminat ve primlerin tespiti için ihtiyaç duyulan trafik sigortasına ilişkin güvenilir istatistiki verilerin temini gerekmektedir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, araç işletenlerine zorunlu trafik sigortasını yaptırma ve ilgili branşta faaliyet gösteren sigorta şirketlerine ise sigorta talebinde bulunan herkese Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakan tarafından yayımlanan tarifeye uygun sigorta sözleşmesi düzenleme yükümlülüğü getirmiştir. Kanun koyucunun trafik sigortasını “zorunlu” uygulama olarak kabul etmesi sonrasında, bu uygulamanın tam olarak yerine getirilmesine ilişkin denetim mekanizmalarını oluşturulurken yardımcı yapılanmalara ihtiyaç duymaktadır. Kamu otoritesinin, trafik sigortasına ilişkin verilerin bir araya getirilmesini temin edecek bir veri tabanını kurma yolundaki ilk denemesi 1996 yılında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nda yapılan bir düzenlemeyle hayata geçirilmiştir.

Böylece, trafik sigortasına ilişkin veriler Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde bir araya getirilmeye başlanmıştır. Ancak, verilerin konsolidasyonunda yaşanan sıkıntılar istatistiğin güvenilir bir şekilde kullanıma hazır hale gelmesinde sorun yaratmıştır. 1996 yılındaki denemenin en büyük eksikliği, Müsteşarlığın trafik sigortasına ilişkin yürüteceği denetim görevine yardımcı olamamasıdır.

Nitekim, çok sayıda sigorta şirketi haksız rekabete konu olmamak için trafik sigortasında fiyat rekabetine girişmiş ve 2004 yılı ortasına kadar bu şirketlerin Trafik Sigortası Tarife ve Talimatına uymadığı tespit edilmiştir. Bunun sonucunda, yine TRAMER’in İlk Adım Projesi kapsamındaki tespitlerine göre, sektör trafik sigortasındaki prim üretiminin neredeyse %68’ine tekabül eden 401 milyon YTL’lik prim kaybına uğramıştır. Yüksek risk grubuna giren kişilerin olması gerekenden düşük prim karşılığında sigortalanması ise hasar/prim oranlarını olumsuz yönde etkilemiştir.

Sigorta sahtekarlarının tespitine yardımcı bir veri tabanının olmaması hem vatandaşları hem de sigorta şirketlerini zor durumlara düşürmüştür. Daha önce de belirtildiği üzere, bir çok araç işleteni kazaya karıştıktan sonra poliçelerine ilişkin kayıtların sigorta şirketine aktarılmadığını öğrenerek sigorta sözleşmesinin hükümlerini yerine getirdiklerini ispatlamak zorunda kalmış ya da yetkisi olmayan kişiler tarafından düzenlenen sahte poliçeler nedeniyle, ellerindeki poliçelerin değerinin sadece A4 kağıt maliyetine eşit olduğunu öğrenmiştir.

Kötü niyetli müşterilerin sicilini tutacak bir mekanizmanın olmaması nedeniyle, sigorta şirketleri de kimi zaman sahte hasar ödemesi yapmak zorunda kalmışlardır.

Özetle, sigortacılık sektöründe sağlıklı istatistiklerin teminine yönelik merkezi veri tabanının kurulmasına örnek teşkil etmek ve trafik sigortasında etkin denetim mekanizmalarını kurabilmek amacıyla bilgi merkezi kurulmasına ilişkin yeni bir projeye ihtiyaç duyulmuştur. Çalışma, 2004 yılında TRAMER adıyla hayata geçirilmiştir. Fikir olarak bir ilk olmamakla birlikte, TRAMER'in idari ve teknik yapılanma şeklinin sigortacılık sektörü için bir yenilik olduğu tartışmasızdır. Sigorta şirketlerinden alınan standardize edilmiş verileri bir araya getirme görevini üstlenen TRAMER'i böylesine özel yapan, kamu ve özel tüm ilgili tarafların sorunlarına çözüm üretecek alt yapıyı kurmasıdır.⁶⁶

Trafik Sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliği'nin 5 inci maddesinde TRAMER'in görevleri belirlenmiştir. Bu maddeye göre TRAMER;

a) Üye sigorta şirketlerinin trafik sigortası sözleşmelerine ilişkin kayıtlarının tutulduğu ilişkisel bir veritabanı oluşturmak ve bu verilerin en çok bir günlük gecikme ile üye sigorta şirketleri tarafından sürekli güncellenmesini sağlamak,

b) Üye sigorta şirketlerinden trafik sigortasına ilişkin muallak ve ödenmiş hasar verilerini almak ve bu kayıtları sigorta kayıtları ile ilişkilendirmek,

⁶⁶ Ebru Gençosmanoğlu, **TRAMER Bir Yenilik Mi**, Tramer E-Bülten, İstanbul, 2004, s.12.

c) Hasarsızlık indirimine veya prim artırımını uygulamasına esas teşkil etmek üzere hasar durum belgesi düzenlemek, bu belgeyi üye sigorta şirketinin, acentenin veya sigorta ettirenin talebi halinde vermek,

d) Trafik sigortasını yaptırmamış motorlu araç işletenlerinin tespiti amacıyla ilgili kurumlarla işbirliği yapmak, mümkün olduğu takdirde motorlu araçlara ait trafik tescil kayıtlarını elektronik ortamda almak, bu kayıtları sigorta kayıtları ile ilişkilendirmek ve sigortasız araçlara ait listeler oluşturmak,

e) Yetkili kullanıcıların, işlerini yapmak için ihtiyaç duyduğu bilgi taleplerini mümkün olduğu ölçüde karşılamak,

f) Toplu sigorta verilerini, sigortalılık oranlarını, kaza ve hasar verilerini ve benzeri istatistikleri hazırlanacak formatta bilgi raporlarına dönüştürmek ve ilgililerin bilgisine sunmak,

g) Üye sigorta şirketlerinin trafik sigortası ile ilgili uygulamalarını takip etmek,

h) Üye sigorta şirketlerinin trafik sigortasından doğan karşılıklı rücu alacaklarına ilişkin mahsuplaşma işlemlerini kolaylaştırmak,

i) Trafik sigortası tarifesi ile ilgili çalışmalar yapmak, üzere görevlendirilmiştir. Merkezin yukarıda tanımlanan görevleri yerine getirmek üzere istenen yeteneklere sahip güvenli ve yedekli bir bilişim sistemi kurması öngörülmüştür.

3.5.2. TRAMER' in Faaliyet Tarihi

Trafik Sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliğinin yayımı tarihinde kurulan TRAMER'e istenen verilerin 31 Mart 2004 tarihi itibarıyla sigorta şirketleri tarafından gönderilmesi zorunlu hale getirilmiştir. Konuyla ilgili olarak, Hazine Müsteşarlığınca yayımlanan 4 Mayıs 2004 tarihli ve 25347 sayılı açıklama ile TRAMER tanıtılmış ve bu alanda yürütülen çalışmalar hakkında sektör bilgilendirilmiştir.

Veri aktarımı yükümlülüğü başlangıçta standart olmayan şirket verilerinin TRAMER'e aktarımı şeklinde gerçekleştirilmiştir. Bu arada trafik sigortasında sektörel veri deseni yaratılması amacıyla, trafik sigortası alanında faaliyet gösteren şirket temsilcilerinin katılımıyla çalışma grupları oluşturulmuştur. Yapılan çalışmalar sonucunda bir veri deseni hazırlanarak TRAMER tarafından ilan edilmiştir. Hazırlanan veri deseni, Hazine Müsteşarlığı tarafından yayımlanan 2 Haziran 2004 tarihli ve 33368 sayılı ikinci bir açıklama ile nihai halini almıştır. Buna göre, trafik sigortasına ilişkin poliçe üretim sürecinde "el ile poliçe üretimine" son verilmesi ve sigorta şirketlerinin ilan edilen veri desenine uygun bilgi aktarımını öngörülen zaman aralığında gerçekleştirmesi gerekmektedir.

Böylece, TRAMER ve şirketler nezdindeki altyapı çalışmalarının tamamlanmasıyla birlikte, TRAMER bugünkü idari ve teknik altyapısıyla fiilen faaliyete geçmiştir.

3.5.3. Neden TRAMER?

- Trafik Sigortası ülkemizde önemli bir büyüklüğe ve uygulama alanına sahiptir. Aynı zamanda, zorunlu bir sigorta olmasından dolayı, çoğu zaman, gayri memnun sigortalı ile idareyi karşı karşıya getirmektedir.
- Trafik Sigortası, prim üretimi açısından hayat dışı toplam primin %16'sını oluşturmakla birlikte, sigortalı sayısı 10 milyon (potansiyel: 13 milyon) civarındadır ve geniş bir sigortalı tabanı bulunmaktadır.
- Trafik Sigortası, denetimin yetersiz olduğu sigorta şirketlerinde, çabuk büyümek isteyen ve suistimale eğilimli kişilerce kolaylık ve sıklıkla kullanılabilen bir sigorta dalıdır. Bu nedenle, yanlış ve vatandaşı mağdur eden uygulamalar yaygınlıkla bu dalda olmaktadır.
- Bu tür yanlış uygulamalar, sektörde haksız rekabete yol açmakta ve zamanla prim üretimini koruma kaygısıyla diğer şirketlere de bulaşabilmektedir.

- Trafik Sigortasındaki yanlış uygulamalar, Hazine dahil tüm sigortacılık sistemine olan güveni zedelemektedir.
- Trafik Sigortasına ilişkin tüm sektör verilerinin toplandığı güvenilir ortak bir veritabanı bulunmamaktadır. Var olan verilerin bir kısmı eksik ve bir kısmı da doğruluğundan şüphe duyulan verilerdir. Bu durum, Hazine tarafından bu konuda daha doğru politikalar geliştirilmesine engel olmaktadır.
- Uygulamada, özellikle hasarsızlık indirimi ve acente komisyonu gibi konularda, Tarife ve Talimata aykırı işlemler yapıldığı gözlenmektedir. Ancak bu yanlış uygulamaların takip edilebileceği bir bilişim altyapısı bulunmamaktadır.
- Piyasada pek çok kayıt dışı poliçenin bulunduğu ilişkin bulgular olmasına karşın bu konuda fazla bir şey yapılamamaktadır.
- Hazine tarafından sağlıklı fiyatlandırma yapılabilmesi için doğru poliçe ve hasar bilgilerinin bir yerde toplanması gerekmektedir.
- Sigortasız araçlar (hiç sigorta yaptırmayan veya sigortasını zamanında yenilemeyenler) mevcut durumda polis kontrolü dışında takip edilememektedir. Trafik tescil kayıtları ile sigorta kayıtları arasında bir ilişki bulunmamaktadır.
- Fiyatın belirlenmesinde etkili olan Hasar Durum Belgeleri şirketlerden zamanında alınamamaktadır. Bu durum ise, fiyatlarda tarife dışı uygulamalara yol açmaktadır.
- Bazı acentelerden veriler, 1-2 aylık gecikmelerle şirketlere intikal ettirilmektedir. Ayrıca, elle poliçe düzenleyen azımsanmayacak sayıda acente bulunmaktadır. Bu durum ise, sigortalıların takibi ve tahsilat açısından şirketlerde önemli sorunlara yol açmakta ve sigortaya olan güveni zedelemektedir.⁶⁷

⁶⁷ Neden Tramer?, http://www.tramer.org.tr/neden_tramer.php, (12.07.2008)

3.5.4. İdari Yönetim

TRAMER'in yönetimi çeşitli kamu kurumu temsilcileri ile sector temsilcilerinin katılımı ile oluşturulan beş kişilik Yönetim Komitesi tarafından gerçekleştirilmektedir. Yönetim Komitesi Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğünden bir üye (başkan), İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğünden bir üye, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliğini (Birlik) temsilen bir üye, üye sigorta şirketlerinin teknik yöneticileri arasından Birlik Yönetim Kurulunca belirlenecek bir üye ve Merkez müdüründen oluşmaktadır.⁶⁸

3.5.5. TRAMER Kullanıcılarının Sistemden Sağladıkları Faydalar

Poliçelerin sistemden sorgulanma imkanı sayesinde vatandaş sahte poliçe alma riskinden kurtulacak ve poliçesinin vade tarihlerini istediği zaman görebildiği için sigorta sözleşmesini zamanında yenileyebilecektir. Ayrıca, tazminatı gerektiren bir durumda, takas merkezi uygulamasıyla kendisine rücu edilerek rahatsız edilmek ve icra takibi altında olmaktan kurtulacaktır. Dahası, sağlıklı işleyen trafik sigortası sisteminde tazminatların zamanında alınması ve kişiyi takip eden indirim/prim artırımını uygulamasında kazanılmış hakların korunması beklenmektedir.

Tarifenin gereğince uygulanması sonucunda kaçakların önlenmesi yoluyla sektörde ilave prim geliri elde edilecek, gerek sigorta şirketlerinin gerekse acentelerin gelirleri artacak ve sistem dışı poliçe yazımının engellenmesi suretiyle sektörün kontrol dışında taahhütlere girmesinin önüne geçilecektir. Yine, yanlış tarife uygulaması nedeniyle sektördeki haksız rekabet ortadan kalkacak, takas merkezi sayesinde şirketler en kısa sürede karşılıklı alacaklarını mahsuplaşma imkanına kavuşacak ve TRAMER tarafından sunulan hazır bilgi seti neticesinde poliçe üretim hızı artacaktır.⁶⁹

Kamu açısından, sektörün kayıt altına alınması vergi kaybını önleyecek ve sektörün gelirini artırarak vergi tahsilatının artmasıyla sonuçlanacaktır.

⁶⁸ Tramer organizasyon yapısı, <http://www.tramer.org.tr/organizasyon.php>, (12.07.2008)

⁶⁹ Gençosmanoğlu, s.36.

3.6. Motorlu Taşıt Sigortalarında Prim Üretimini Etkileyen Faktörler

Tüketiciler sigorta satın alırken çeşitli sosyolojik, kültürel ve ekonomik nedenlerden etkilenmektedir. Bunların en önemlileri arasında risk altında tüketici davranışları, gelir ve servet, sigortanın fiyatı, toplumun eğitim seviyesi ve dini inançları, faiz oranları, nüfusun bağımlılık oranı, sosyal güvenlik programları, beklenen enflasyon oranı ve ortalama hayat beklentisi yer almaktadır.⁷⁰

Ayrıca, Türk sigortacılık sektöründe talebi etkileyen diğer nedenlerin başında rekabet ortamı, pazarlama ve reklam teknikleri, sigortacılık sektörüne ilişkin kamu denetimi ve mevzuat düzenlemeleri gelmektedir.⁷¹

Yukarıda açıklanan faktörlerden, sigorta sektörünün temel göstergesi niteliğindeki prim üretimini belirleyen muhtemel etkenler aşağıda incelenmiştir.

3.6.1 Risk Altında Farklı Tüketici Davranışları

Geleneksel ekonomi teorisinin en temel varsayımlarından birisi iktisadi kararların risksiz ve belirsizliğin olmadığı bir ortamda alındığıdır. Esasen bu varsayımın uygulanabilirliği gerçek dünyada çok kısıtlı olmakta, örneğin yapılan tercihlerde tüketiciler risk ve belirsizliklerle karşılaşmaktadır.

Gerçek hayatta karşılaşılan bu risk ve belirsizliklere karşı üç farklı davranış şekli tanımlanmaktadır. Birinci grupta yer alanlar, risk ve belirsizliğe karşı önlemler alarak riskten kaçınmayı tercih etmekte, bu davranışın tersine ikinci grup riski sevenlerden oluşmaktadır. Son gruptakiler ise risk ve belirsizliğe karşı tepkisiz ve tarafsız (nötr) bir özellik göstermektedir.

Bahsedilen gruplardan riski sevmeyenler, risk ve belirsizliği ortadan kaldırmak amacıyla bunların tazmin edilmesine yönelik bir bedel (prim) ödeme isteği sonucunda

⁷⁰ Sinan Kuşçu, *Sigorta Talep Teorisi ve Türkiye Uygulaması*, Erzurum, 1996, s.27.

⁷¹ Ebru Eşdur, *Özel Sigortacılık Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri*, Ankara, 1999, s. 19.

sigorta talebi yaratmaktadır. Böylece, sigorta prim ödemesi yöntemiyle sigorta satın alanlar, oluşturdukları gruba belirli bir riski transfer ederek bu riski asgari düzeye indirmekte ve muhtemel büyük bir zarara karşılık düşük bir ücret (prim) ödemeyi kabul etmektedir.⁷²

3.6.2. Poliçe Fiyatı

Ekonomi teorisine göre, bir ürünün talebini belirleyen en önemli etken fiyattır. Sigorta fiyatları ile sigorta ürünlerine olan talep arasında ters yönlü bir ilişki olup, fiyatın yükselmesi halinde talep azalmaktadır. Diğer taraftan, poliçe fiyatlarının risk ile orantılı belirlenmemesi halinde tüketici talebinin olumsuz etkilenmesi mümkündür.

Örneğin, riziko fiyatının üstünde poliçe satılmak istenmesi halinde, tüketicinin risk beklentileri karşılanmayacak ve poliçe talebi istenen düzeyde gerçekleşmeyecektir.

3.6.3. Kişi Başına Gelir ve Refah

Tüketicilerin gelir ve refah düzeyi, sigorta talebini etkileyen temel etkenler arasındadır. Kişi başına gelir ve refah arttıkça gerek sigortaya konu ürünlerin (araba, ev, eşya v.b.) miktarı artmakta, gerekse poliçe maliyetlerinin tüketiciler tarafından karşılanması mümkün olmaktadır.

Başka bir ifadeyle sigorta talebi, gelirin doğrudan bir fonksiyonu olarak tanımlanmaktadır.

Özellikle gelişmekte olan ülkelerde, sigorta poliçelerinin gelir düzeyine göre pahalı olması talep yetersizliğine neden olmaktadır. Bunun sonucunda gelişme yolundaki ülkelerde sigorta sektörü yeterince güçlenememektedir. Diğer bir ifadeyle, ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ile sigorta sektörünün mali gücü arasında doğrusal bir ilişki bulunmaktadır.⁷³

⁷² James Trieshmann and Sandra Gustavson, **Risk Management&Insurance**, Cincinnati, 1998, s.54.

⁷³ Gençosmanoğlu, s.36.

3.6.4. Enflasyon Beklentisi

Enflasyonist ortamda faaliyet gösteren ekonomilerde yerli ve yabancı firmaların yatırım kararları olumsuz yönde etkilenmekte ve bu durum, hem sigortacılık sektörüne fon girişini azaltmakta hem de gelir düzeyi düşen firmaların sigorta taleplerini azaltmaktadır.

Özellikle hayat sigortası gibi uzun dönemli poliçelere ödenen primlerin enflasyon karşısında gerçek değerlerinin hızla erimesi, tüketicilerin bu alandaki sigorta ürünlerine olan ilgisini ve güvenini azaltmaktadır.

Sigortaya ödenecek bugünkü yüksek ücretin bir süre sonra değer kaybedeceği beklentisi nedeniyle, enflasyonun hayat-dışı sigorta (mal ve sorumluluk) ürünlerine olan talebi olumlu yönde etkileyebilmektedir.⁷⁴

3.6.5. (Reel) Faiz Oranları

Bir ülkedeki reel faiz oranları sigorta poliçe primlerinin alternatif maliyeti olarak kabul edilmekte ve yüksek faiz getirilerinin elde edildiği ortamlarda tüketicilerin risk davranışlarını yönlendirmektedir. Hayat sigortalarında tam ikame etkisi olan faiz getirilerinin, mal ve sorumluluk sigortalarından doğacak hasarların karşılanmasında da bir alternatif olarak görülmesi mümkündür. Sonuç olarak, reel faiz oranları ile polise talebi arasında negatif bir bağın olduğu söylenebilmektedir.

3.6.6. Diğer Faktörler

Yukarıda değinilen etkenlerin yanı sıra, kamu tarafından uygulanan Sosyal programlar, demografik yapı, ürünlerin kalitesi ve tüketicilerin eğitim düzeyi ile dini inançları gibi diğer faktörler, sigorta talebinin belirleyicisi olmaktadır.

Kamu tarafından uygulanan politikaların, sigorta talebi üzerindeki etkisi farklı olabilmektedir. Sağlık sigortalarının tamamıyla devlet tarafından karşılandığı alanlarda

⁷⁴ Kuşçu, s.29.

gelişme görülmezken, ödenen primlerin gelir vergisinden düşülmesi gibi teşvik uygulamaları poliçe talebinde önemli artışlara sebep olmaktadır.

Ortalama yaşam süresi veya ortalama hane-halkı sayısı ile ilişkili bağımlılık oranı gibi demografik yapıdaki farklılıklar, sigorta sektörünün büyüklüğünü belirlemektedir. Örneğin, ortalama yaşam süresi düşük olan ülkelerde hayat sigortalarına olan talep yüksek olurken, sigortalının bakmakla yükümlü olduğu nüfusun sayısı ile sigorta talebi arasında dogrusal bir ilişki görülmektedir.

Tüketicilerin eğitim düzeyi, satın alınacak mal ve hizmetin sağlayacağı faydanın bilinmesini sağlayarak, sigorta talebinin ortaya çıkması veya var olan talebin artırılmasında belirleyicidir.

Dini inançların özellikle gelişmekte olan ülkelerde kaderciliğe ve yanlış inanca dayalı anlayışların, sigorta ürünlerine olan talebi olumsuz etkilediğine dair çeşitli bulgular mevcuttur.⁷⁵ Bu anlamda, eğitimin söz konusu yanlış anlayışların ortadan kaldırılması ve dolayısıyla sigorta sektörünün gelişmesinde olumlu bir faktör olması beklenmelidir.

Trafik sigortası sektöründe poliçe alımının zorunlu olarak uygulanması, bir önceki başlık altında anlatılan ve sigorta sektöründe eğitim, din, ortalama hayat beklentisi, tüketicinin risk davranışı gibi poliçe talebini açıklayan faktörlerden bazılarını önemsiz kılmaktadır. Bu faktörler zorunlu olmayan Kasko sigortalarında birer faktör olabilir.

Örneğin, Trafik sigortası hususunda motorlu araç kullanan kişilerin belirli düzeyde eğitime sahip olmaları zorunludur. Yine, poliçe satın alımının hukuken gerektiği hemen herkes tarafından bilinmekte olup, tüketicinin risk davranışının (riskten kaçınma, risk alma ve risk karşısında tarafsız olma) poliçe talebini normal koşullar altında değiştirmesi beklenmemektedir.⁷⁶

⁷⁵ Kuşçu, s.30.

⁷⁶ Gençosmanoğlu, s.42.

Bu nedenle, trafik sigortası sektöründeki gelişmenin öncü göstergelerinden biri kabul edilen prim üretimini etkileyen temel faktörlerin kişi başına gelir, enflasyon oranı ve poliçe talebini oluşturan trafikteki sigortalı araç sayısı olduğu söylenebilir.

3.7. Son Yıllarda Türkiye Motorlu Taşıt Sigortalarının Rakamsal Boyutu

2004 yılında satılan araç sayısının 2003 senesine oranla daha fazla olmasına rağmen, ikinci el piyasalarındaki durgunluk ve araçların sigorta bedellerinin önceki senelere göre aynı değerde seyretmesi ve aşırı fiyat rekabetinin bütün hızıyla devam etmesi nedeniyle önceki senelere göre prim üretimi artışı istenen seviyeye ulaşmamıştır. Buna karşılık yedek parça ve işçilik ücretlerindeki artış hasar maliyetlerini yükseltmiş ve dolayısıyla Kasko Sigortalarında Hasar/Prim oranı da artış göstermiştir. Bu sebepten Kasko Sigortalarının Kaza branşına olan teknik kârlılık etkisi azalmıştır. Kasko Sigortalarındaki bu olumsuzluğa karşın, Kaza Branşında prim üretimi açısından önemli bir büyüklüğe sahip olan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) sigortasının daha sağlıklı bir alt yapıya kavuşması ve bununla beraber tarife ve talimatta uygulama birliği sağlanması amacıyla Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER)'in kurulması ve yılın ikinci yarısı ortasında faaliyete geçmesi çok önemli bir gelişme olmuştur. Bu sayede bu branşta sağlıklı bir prim artışı gözlenmeye ve hasar verilerinin de tam olarak devreye girmesiyle de bu branştaki usulsüz hasar talepleri ve ödemeleri ortadan kalkmaya başlamıştır. Kaza Branşında 18.01.2004 tarihinden itibaren 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na göre yaptırılması zorunlu olan Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası, yeni bir zorunlu sigorta olarak yürürlüğe girmiştir. Bu arada Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası 25.03.2004 tarihinden itibaren Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası adı altında yapılmaya başlanmıştır. 2004 senesinde tüm zorunlu sigortaların teminat limitleri 2003 senesine göre yükseltilmiş ve primlerinde artış yapılmıştır. Otuz bir şirketin faaliyet gösterdiği kaza branşında 2004 yılında prim gelirleri 1,998,986 YTL olarak gerçekleşmiş, bir önceki yıla göre cari fiyatlarla %36,08 oranında artmış, ABD Doları bazında %41,88 oranında artış göstermiştir. Kaza branşı prim gelirlerinin toplam prim gelirleri içindeki payı 2004 yılında bir önceki yıla göre %28,87'den

%29,46'ya yükselmiştir. 2004 yılında kaza branşında hasar oranı %79,19 olarak gerçekleşerek, 2003 yılının hasar oranına göre düşme göstermiştir. Bu branşın Toplam teknik kâr içindeki payı bir önceki yıl %-37,25 iken, 2004 yılında %10 yükselmiştir.⁷⁷

2005 yılı araç satışı bakımından bir önceki yılın satış seviyelerinde seyretmesine rağmen hem sıfır araç bedellerinde bir önceki seneye göre bariz bir artış olmaması hem de ikinci el araç bedellerindeki düşüş ve sektörün teknik hesaplardan yoksun bir şekilde yaptığı aşırı fiyat rekabetinin hızla devam etmesi ve kasko tarifelerinde temel fiyat çarpanı olarak sigorta bedellerinin esas alınması nedeniyle üretim artışı istenen seviyelere ulaşmamıştır. Buna karşılık yedek parça ve işçilik ücretlerindeki engellenemeyen Enflasyon üstü artışlar hasar maliyetlerini hızla yükseltmiş ve dolayısıyla Kasko Sigortalarında Hasar / Prim oranında bir önceki seneye göre büyük artışa neden olmuştur. Diğer taraftan, Kaza Branşı prim üretimi içinde yer almakla birlikte Yangın paket poliçeleri ile sağlanan Hırsızlık ve Cam Kırılması sigortalarında da, iş kollarındaki değişiklik ve faaliyete son verme nedenlerinden ötürü üretim azalması gözlenmiştir. Bütün bu sebepler bir araya gelince de bu branşta teknik karlılıktan söz etmek imkansız hale gelmiş, 2005 yılı sigorta şirketlerinin tamamına yakın bir kısmının büyük oranda teknik zarar ettikleri bir yıl olmuştur. Kasko Sigortalarındaki bu olumsuzluğa karşın Kaza branşında Kaskodan sonra en büyük prim üretimi sağlanan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortalarında Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER) giderek artan bir oranda sisteme nüfuz etmeye başlamıştır. Trafik Sigortalarındaki bu sağlam yapı sayesinde elde edilen hasar istatistik bilgilerinin de akılcı değerlendirilmesi ile sektör bu branşta sağlıklı bir prim yapısına ve istikrarlı bir teknik karlılığa kavuşmaya başlamıştır. Bir yıl önce yürürlüğe konulan Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası, kamunun taşımacılık ruhsatı verme aşamasında konuyu çok ciddi uygulamaması nedeniyle beklenen seviyede seyretmemiştir. Kaza Branşında 5188 sayılı Özel Güvenlik Yasası ile birlikte 26.02.2005 tarihinden itibaren Özel Güvenlik Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve 27.01.2005 tarihinden itibaren de Zorunlu Sertifika Mali Sorumluluk Sigortası adında iki

⁷⁷ TSRŞB 2004 Faaliyet Raporu, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yayınlar/Faaliyet+Raporları/>, (16.07.2008)

yeni zorunlu Sigorta yürürlüğe girmiştir. 2005 senesinde tüm zorunlu sigortaların teminat limitleri 2004 senesine göre yükseltilmiş ve primlerinde artış yapılmıştır. Otuzbir şirketin faaliyet gösterdiği kaza branşında 2005 yılında prim gelirleri 3.717.878.412 YTL'ye yükselerek bir önceki yıla göre cari fiyatlarla yüzde 21,84 , ABD Doları bazında yüzde 21,43 oranında artış göstermiştir. Kaza branşında prim gelirlerinin toplam prim gelirleri içindeki payı 2005 yılında bir önceki yıla göre yüzde 44,97'den yüzde 47,56'ya yükselmiştir. 2005 yılında kaza branşında hasar oranı yüzde 80,73 olarak gerçekleşerek, 2004 yılının hasar oranına göre artış göstermiştir. Bu branşın eski hesap düzenindeki toplam teknik kar içindeki payı bir önceki yıl yüzde 10,68 iken, 2005 yılında yüzde 10,82 olarak gerçekleşmiştir.⁷⁸

2006 yılı Kaza Branşı sonuçlarını önemli ölçüde etkileyen Otomotiv sektörü açısından kötü bir dönem olarak gerçekleşmiş ve 2005 yılında 717.000 olan araç satış adetleri, 2006 yılını 617.000 olarak yaklaşık % 16 azalma ile tamamlamıştır. Nisan, Mayıs aylarında yaşanan ekonomik dalgalanma ve artan faiz oranları bu durumun arkasındaki önemli faktörlerden biri olarak görülürken, otomotiv sektörünün daralmanın etkisini ortadan kaldırmak için yedek parça maliyetlerine yaptığı zamlar, araç sigortası hasarlarında ortalama dosya maliyetlerinin de tekrar artmasına neden olmuştur. Araç satışlarında yükselen faiz ortamının tetiklediği daralma, Sigorta bedellerinin artışını durdurduğu, dolayısıyla direkt prim girişinde düşüş yarattığı gibi, yedek parça maliyetlerinin artması ticari sonucunu getirdiği için, Türk Sigorta Sektörünün karlılığını tehdit eden en önemli ekonomik olay olarak göze çarpmaktadır. 2005 yılında Kaza branşında 150 milyon ABD Doları zarar eden Türk Sigorta Sektörü yine bu yılın sonlarına doğru kasko sigortalarında başlattığı “doğrudan maliyetlere göre fiyatlandırma” politikasını, 2006 yılı içinde de hızlandırarak devam ettirmiştir. Kasko fiyatlarının artması, hasar anındaki en önemli yükü oluşturan yedek parça maliyeti artışlarının sigortalılara yansımaları anlamını taşımaktadır. Fiyatlardaki bu artış trendi ve ekonomiden sıcak para çıkışlarına bağlı oluşabilecek yeni dalgalanmalar, 2001 krizinden bu yana kasko

⁷⁸ TSRŞB 2005 Faaliyet Raporu, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yayınlar/Faaliyet+Raporları/>, (16.07.2008)

sigortalarında sürekli zarar eden ve bu trendi çevirmek için ilk etapta kasko fiyatlarını artırmaktan başka şansı olmayan Türk Sigorta sektörünün 2007 yılında sigortalı sayısında azalma yaşamasına neden olmuştur. Bununla birlikte 2006 yılı Sigorta sektörünün hasar maliyetlerini kontrol altında tutmaya güç ve kaynak harcadığı bir dönem olmuştur. Bu çerçevede TRAMER bünyesinde toplanmaya başlanan kasko poliçe ve hasar kayıtları ise gelecekte yapılabilecek analiz ve takip çalışmalarına temel teşkil edecek bir ortak bir veritabanının oluşması için atılan önemli bir adım niteliği taşımaktadır. 2006 yılı, her ne kadar hasar maliyetlerini kontrol altında tutma ve tarife fiyatlarının artırılması çabalarının sonucu olarak Kaza sigortalarında oluşan zararın azaldığı bir yıl olsa da kasko kaynaklı Kaza Branşı zararının halen devam ettiği bir yıl olarak tamamlanmıştır. Öte yandan tarife fiyatları yıllık olarak Hazine Müsteşarlığınca belirlenen ve bu yönüyle de ekonomik dalgalanmaların savuşturulmasına fırsat vermeyen Karayolları Zorunlu Sorumluluk Sigortalarında 2004 yılı sonunda devreye giren yeni rezerv uygulamaları (IBNR, IBNER), 2004 yılından bu yana artan limitlerin yanı sıra yetersiz primlendirme ile birleşen yüksek aracılık komisyonları (2005), yaptığı kar ile daha önceden Kaza Branşında oluşan zararın etkilerinin ortadan kalkmasına olanak sağlayan bu branşın da 2006 yılında zarara girmesine neden olmuştur. Her ne kadar gelişen teknolojik altyapı ve artan cirolar genel gider oranlarının düşmesine neden olsa da artan hasar/prim oranları ve aracılık komisyonları birleşik oranın %100'ün üzerinde oluşmasına yani bir başka deyişle operasyonel olarak zarar edilmesine neden olmuştur. Otuzbir şirketin faaliyet gösterdiği kaza branşında 2006 yılında prim gelirleri 3.098.688.000 YTL'ye yükselerek bir önceki yıla göre cari fiyatlarla % 27,18, ABD Doları bazında % 19,16 oranında artış göstermiştir. Kaza branşında prim gelirlerinin toplam prim gelirleri içindeki payı 2006 yılında bir önceki yıla göre % 31,17'den % 32,05'e yükselmiştir. 2006 yılında kaza branşında hasar oranı % 84,61 olarak gerçekleşerek, 2005 yılının hasar oranına göre düşme göstermiştir.⁷⁹

⁷⁹ TSRŞB 2006 Faaliyet Raporu, <http://www.tsrbs.org.tr/tsrbs/Yayınlar/Faaliyet+Raporları/>, (16.07.2008)

3.7.1. Rakamlarla Türkiye’de Trafik Sigortası

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası branşında faaliyet ruhsatı bulunan tüm Sigorta şirketleri Merkezin doğal üyesidir. TRAMER Bilgi Merkezi’nden alınan 01.01.2007-31.12.2007 dönemini kapsayan veriler aşağıda verilmiştir. 2007 yılsonu itibariyle, trafik sigorta poliçeleri üretiminde 2006 yılını 1.26 milyar YTL prim üretimi ile kapatan sigorta sektörü, yaklaşık olarak 1.48 milyar YTL üretim gerçekleştirerek önceki yıla göre yaklaşık %17’lik büyüme sağlamış olup trafiğin genel prim üretimindeki oranı yaklaşık %13,5 olarak gerçekleşmiştir. Poliçe adetleri ise 2006 yılına göre %4,77’lik büyüme ile yaklaşık 10.5 milyona ulaşmıştır.

Tablo 34: 2007 Yılı Tarife Basamağı Bazında Trafik Sigortası Poliçe Adetleri ve Prim Üretimi Farkı (Ocak-Aralık Kümülatif) –Bin YTL

Tarife Basamak Kodu	2006		2007		Fark			
	Poliçe Adedi	Prim Üretimi *	Poliçe Adedi	Prim Üretimi *	Poliçe Adedi	Artış Yüzdeleri	Prim Üretimi *	Artış Yüzdeleri
1	603.357	93.792	620.942	99.748	17.585	2,91	5.956	6,35
2	410.963	61.848	418.043	66.631	7.080	1,72	4.783	7,73
3	621.684	91.523	638.570	101.825	16.886	2,72	10.302	11,26
4	3.170.973	394.279	3.380.083	483.699	209.110	6,59	89.420	22,68
5	2.017.535	260.596	1.660.744	236.345	-356.791	-17,68	-24.251	-9,31
6	934.667	116.135	1.487.646	201.050	552.979	59,16	84.915	73,12
7	2.216.520	246.692	2.245.856	290.530	29.336	1,32	43.838	17,77
SEKTÖR TOPLAMI:	9.975.699	1.264.865	10.451.884	1.479.828	476.185	4,77	214.963	16,99

Kaynak: TRAMER Bilgi Merkezi (TRAPORT), 2008

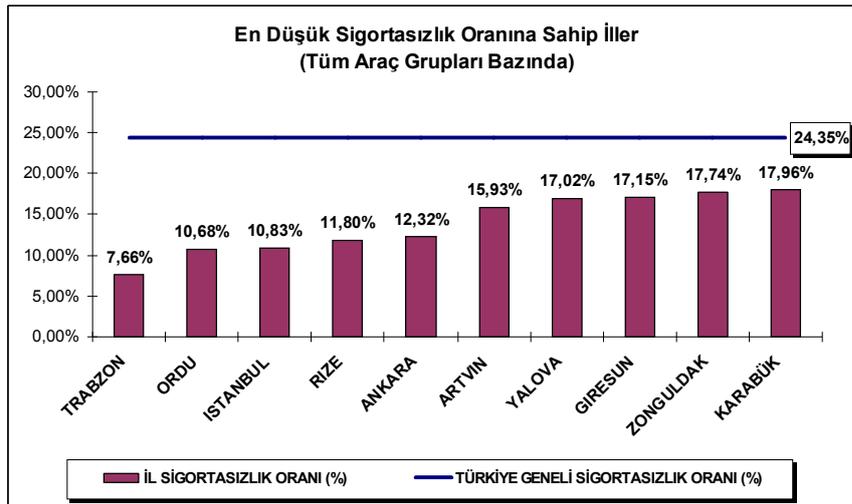
TRAMER’in kuruluşu ile birlikte, 2003 yılı sonunda %31 olan sigortasızlık oranının, 2007 yılsonu itibariyle %24,35’e gerilediği görülmektedir. Sigortasızlık oranının halen yüksek olmasındaki en büyük payı %66,89 ile Traktör ve %69,15 ile Motosiklet türü araçlar paylaşmaktadır. Traktör ve Motosiklet araç grubuna ait bilgiler dikkate alınmadığında ise Türkiye genelindeki sigortasızlık oranının %9,26 seviyesinde olduğu görülmektedir.

Tablo 35: Araç Türleri Bazında Trafik Sigortası Poliçe Üretimi ve Sigortasızlık Oranı (Aralık 2007)

Araç Türü	Poliçe Adedi	Yürürlükteki Poliçe Adedi	Araç Adedi	Sigortasızlık Oranı
01 - OTOMOBİL	6.454.900	6.018.803	6.472.156	7,00
03 - MINIBÜS(8-14 KOLTUK)	338.566	316.738	372.601	14,99
04 - OTOBÜS(15-25 KOLTUK)	162.991	151.356	189.128	19,97
06 - KAMYONET	1.777.507	1.695.107	1.890.459	10,33
07 - KAMYON	630.810	594.082	729.202	18,53
09 - TRAKTÖR	443.537	439.485	1.327.334	66,89
11 - MOTOSİKLET VE YÜK MOTOSİKLETİ	625.236	618.116	2.003.492	69,15
14 - ÖZEL AMAÇLI TAŞIT	18.337	18.177	38.573	52,88
Genel Toplam	10.451.884	9.851.864	13.022.945	24,35

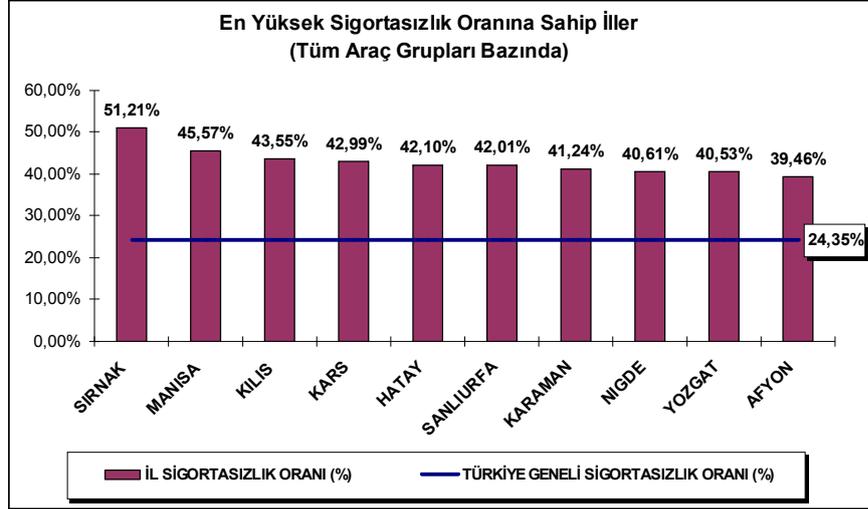
Kaynak: TRAMER Bilgi Merkezi (TRAPORT), 2008

Türkiye'deki sigortasızlık oranları illere göre incelendiğinde Karadeniz Bölgesi illerinin sigorta konusunda çok daha duyarlı olduğu görülmektedir;

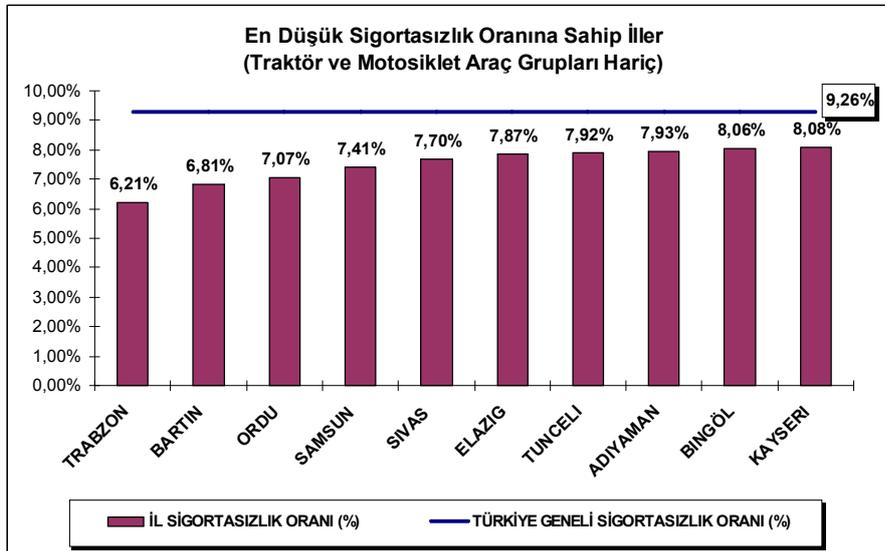


Şekil 12: Tüm araç grupları dahil iken, en düşük sigortasızlık oranına sahip ilk 10 il

Kaynak: TRAMER Bilgi Merkezi (TRAPORT), 2008

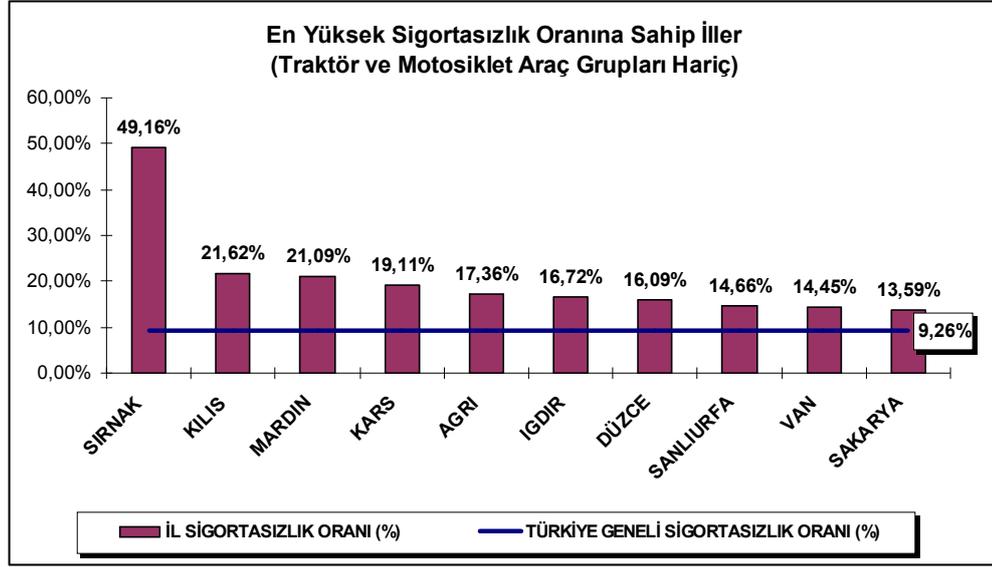


Şekil 13: Tüm araç grupları dâhilken, en yüksek sigortasızlık oranına sahip ilk 10 il



Şekil 14: Motosiklet-Traktör araç grupları hariç, en düşük sigortasızlık oranına sahip iller

Kaynak: TRAMER Bilgi Merkezi (TRAPORT), 2008



Şekil 15: Motosiklet-Traktör araç grupları hariç, en yüksek sigortasızlık oranına sahip iller

Kaynak: TRAMER Bilgi Merkezi (TRAPORT), 2008

Trafik Sigortası (Under Writing Year) Poliçe Yılı Bazında Hasar Verileri

Sektör genelinde, 2003 yılı başlangıç tarihli poliçelerden 470.937 bin YTL prim üretimi elde edilmiş, ilgili poliçeler için 2007 yılı itibariyle toplam 426.895 bin YTL hasar tazminatı gerçekleşmiş ve hasar/prim oranı %90,65 olmuştur.

2004 yılı başlangıç tarihli poliçeler değerlendirildiğinde ise; 803.627 bin YTL prim üretimine karşılık 2007 yılı itibariyle toplam 641.130 bin YTL hasar tazminatı gerçekleşmiş ve hasar/prim oranı %79,78 olmuştur.

2005 yılı başlangıç tarihli poliçeler değerlendirildiğinde ise; 1.045.907 bin YTL prim üretimine karşılık 2007 yılı itibariyle toplam 852.178 bin YTL hasar tazminatı gerçekleşmiş ve hasar/prim oranı %81,48 olmuştur.

2006 yılında üretilen poliçeler için 2007 yılı itibariyle elde edilen hasar/prim oranı ise %78,72 olarak gerçekleşmiştir.

Ayrıca, aşağıdaki raporda “Chain Ladder” metodu kullanılarak, geçmiş verilere dayanılarak geleceğe yönelik bir tahmin yapılmıştır (renklendirilmiş alan). “Chain Ladder” metodu ile yapılan tahminler doğrultusunda ise, 2006 yılında üretilen poliçeler için 2010 yılında hasar/prim oranının ise %98,04 civarında, 2007 yılı başlangıçlı poliçeler için ise 2011 yılında %124,95 olarak tahmin edilmiştir. 2007 başlangıçlı poliçelerde hasar/prim oranının çok yüksek olmasının nedeni, ilk girilen muallâk hasarların çok yüksek meblağlar olarak dosyalara girilmesinden kaynaklanmaktadır.⁸⁰

Tablo 36: Yıllar Bazında Trafik Sigortası Poliçe Üretimi ve Ödenen Birikimli Hasar Tazminat Tutarı Dağılımı - Bin YTL (poliçe yılı –UWY Bazında)

YIL	PRİM ÜRETİMİ	ÖDEME DURUMU	0.YIL	H/P	1.YIL	H/P	2.YIL	H/P	3.YIL	H/P	4.YIL	H/P
2003	470.937	MUALLAK	9.042	19,64%	25.968	72,46%	33.885	85,05%	37.389	88,20%	39.932	90,65%
		ÖDENEN	83.455		315.296		366.666		377.955		386.963	
2004	803.627	MUALLAK	17.521	19,07%	65.794	67,52%	75.240	76,96%	81.486	79,78%	87.028	82,13%
		ÖDENEN	135.697		476.829		543.228		559.644		572.982	
2005	1.045.907	MUALLAK	52.193	22,80%	113.108	71,81%	130.935	81,48%	143.140	84,75%	152.875	87,37%
		ÖDENEN	186.326		637.978		721.243		743.244		760.958	
2006	1.216.463	MUALLAK	49.799	22,37%	186.461	78,72%	224.130	90,96%	245.021	94,89%	261.686	98,04%
		ÖDENEN	222.442		771.146		882.369		909.285		930.956	
2007	1.428.446	MUALLAK	142.232	28,92%	445.845	98,43%	535.914	114,43%	585.868	120,28%	625.715	124,95%
		ÖDENEN	270.807		960.192		1.098.682		1.132.196		1.159.180	

Kaynak: TRAMER Bilgi Merkezi (TRAPORT), 2008

3.7.2. Rakamlarla Türkiye’de Kasko Sigortası

2007 yılı sonu itibariyle toplam poliçe adedi 3.262.930 olup, yürürlükte olan poliçe adedi 3.266.597 ve ilgili poliçelere ilişkin açılan hasar dosyası adedi toplam 621.086’dır. Hasarlı araç oranının, Otobüs araç türünde sektör geneline oranla daha yüksek olduğu görülmektedir.

⁸⁰ Mehmet Üst, **Poliçe Yılı Bazında Hasar Verileri**, Tramer E-Bülten, Ocak 2008

Tablo 37: Araç Türleri Bazında Kasko Sigortası Poliçe Üretimi ve Sigortasızlık Oranı (Aralık 2007)

Araç Türü	Poliçe Adedi	Yürürlükte Olan Poliçelere Ait Veriler				Tescilli Araç Adedi	Kaskolu Araç Oranı	Kaskosuz Araç Oranı
		Poliçe Adedi	Hasar Dosya Adedi	Hasarlı Araç Adedi	Hasarlı Araç Oranı			
01 - OTOMOBİL	1.995.593	1.993.590	404.961	317.414	15,92	6.472.156	30,80	69,20
03 - MINIBÜS(8-14 KOLTUK)	95.936	95.835	19.798	15.837	16,53	372.601	25,72	74,28
04 - OTOBÜS(15-25 KOLTUK)	62.384	62.091	16.199	12.222	19,68	189.128	32,83	67,17
06 - KAMYONET	746.451	745.758	143.536	115.492	15,49	1.890.459	39,45	60,55
07 - KAMYON	278.929	277.201	33.302	28.561	10,30	729.202	38,01	61,99
09 - TRAKTÖR	72.089	80.655	2.037	1.880	2,33	1.327.334	6,08	93,92
11 - MOTOSİKLET VE YÜK MOTOSİKLETİ	10.493	10.414	1.094	967	9,29	2.003.492	0,52	99,48
14 - ÖZEL AMAÇLI TAŞIT	1.055	1.053	159	124	11,78	38.573	2,73	97,27
Genel Toplam	3.262.930	3.266.597	621.086	492.497	15,08	13.022.945	25,08	74,92

Kaynak: TRAMER Bilgi Merkezi (TRAPORT), 2008

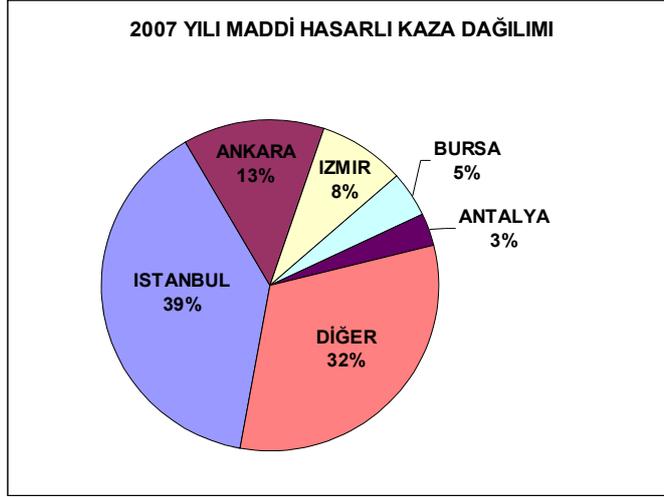
Tablo 38: Araç Türleri Bazında Kasko Sigortası Prim Üretimi ve Toplam Hasar

Kasko Branşı Kullanım Tarzı Bazında Prim Üretimi (1.1.2007-31.12.2007)				
Araç Türü	Yazılan Prim	Ödenen Tazminat	Muallak Hasar	Toplam Hasar
Hususi	1.718.534.181	1.249.640.269	300.216.403	1.549.856.672
Taksi	17.837.652	12.581.407	3.295.960	15.877.367
Minibüs	81.214.860	56.145.238	15.636.400	71.781.637
Küçük Otobüs	53.888.717	21.893.816	10.149.052	32.042.868
Büyük Otobüs	63.896.324	46.711.367	9.390.015	56.101.382
Kamyonet	571.581.904	365.704.151	94.333.029	460.037.180
Kamyon	297.746.137	174.447.168	51.405.333	225.852.501
İş Makinası	6.616.947	6.797.202	2.842.815	9.640.017
Traktör	23.496.074	11.109.356	3.764.211	14.873.568
Römork	46.468.355	21.060.772	10.151.901	31.212.673
Motosiklet	8.178.189	7.084.922	1.815.834	8.900.757
Tanker	16.172.946	5.072.001	2.268.798	7.340.799
Çekici	88.313.054	66.124.686	24.260.826	90.385.511
Özel Amaçlı Taşıt	1.789.240	3.500.085	760.945	4.261.030
Diğer	47.421.114	29.166.973	10.838.260	40.005.233
GENEL TOPLAM	3.043.155.693	2.077.039.413	541.129.781	2.618.169.195

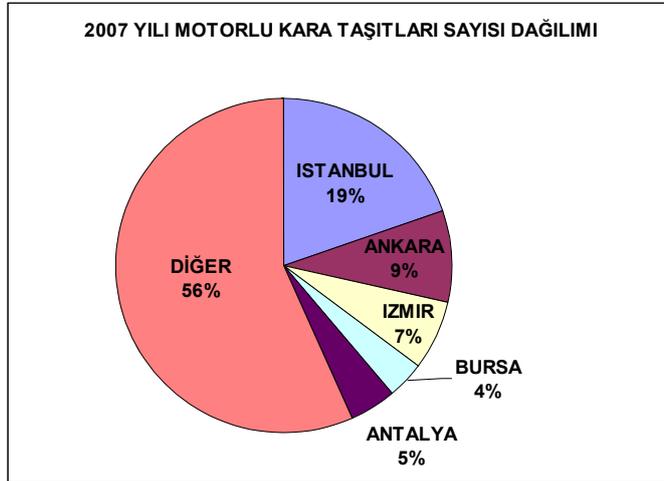
Kaynak: TSRŞB, Kasko Prim Raporu, 2008

3.7.3. Türkiye’de 2007 Yılı Kaza Verileri

Türkiye’de meydana gelen maddi kazalar incelendiğinde aşağıdaki tablolar ile karşılaşılmaktadır.

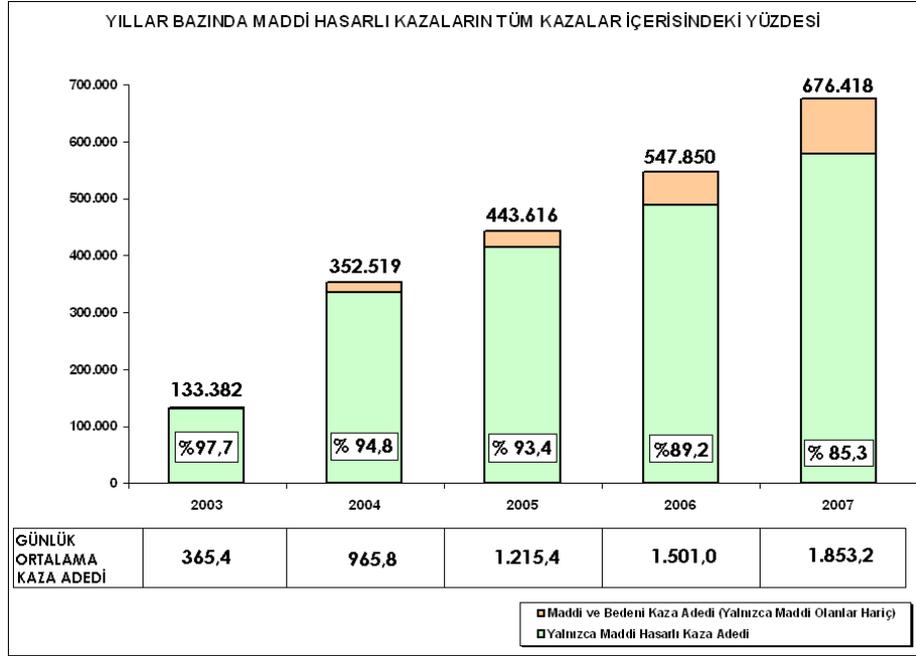


Şekil 16: 2007 Yılı Maddi Hasarlı Kaza Adedi Dağılımı

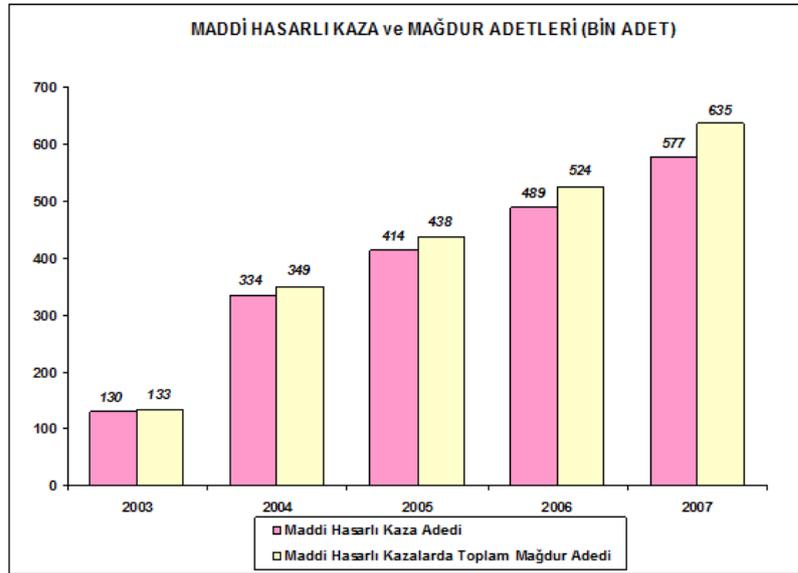


Şekil 17: 2007 Yılı Motorlu Kara Taşıtları Sayısı Dağılımı

Kaynak: TRAMER Bilgi Merkezi (TRAPORT), 2008



Şekil 18: Yıllar Bazında Maddi Hasarlı Kazaların Tüm Kazalar İçerisindeki Yüzdesi



Şekil 19: Maddi Hasarlı Kaza ve Mağdur Adetleri (Bin Adet)

Kaynak: TRAMER Bilgi Merkezi (TRAPORT), 2008

3.7.4. Trafik ve Kasko Sigortalarında Teknik Kar/Zarar Durumu (2007)

Tablo 39: 2007 Yılında Trafik ve Kasko Sigortalarındaki Teknik Kar/Zarar Oranları⁸¹

SİGORTA ŞİRKETLERİ TRAFİK ve KASKO BRANŞLARININ KONSOLİDE KAR ZARAR HESABI (YTL)		
1.1.2007 - 31.12.2007		
	Trafik	Kasko
TEKNİK GELİR	1.229.752.885	2.484.676.493
A.) YAZILAN PRİMLER (NET)	1.292.962.045	2.535.460.025
a.) Yazılan Primler (Brüt)	1.583.328.434	3.029.959.398
b.) Reasüröre Devredilen Primler (-)	-290.366.389	-494.499.374
B.) KAZANILMAMIŞ PRİMLER KARŞILIĞI (NET) (-)	-578.035.362	-1.167.500.412
a.) Kazanılmamış Primler Karşılığı (Brüt) (-)	-691.542.600	-1.363.546.319
b.) Kazanılmamış Primler Karşılığı (Reas. Payı)	113.507.239	196.045.907
C.) DEVREDEN KAZANILMAMIŞ PRİMLER KARŞILIĞI (NET)	470.053.707	1.017.314.746
a.) Devreden Kazanılmamış Primler Karşılığı (Brüt)	569.380.830	1.219.509.575
b.) Devreden Kazanılmamış Primler Karşılığı (Reas. Payı) (-)	-99.327.122	-202.194.830
D.) DEVAM EDEN RİSKLER KARŞILIĞINDA DEĞİŞİM	0	0
E.) TEKNİK OLMAYAN BÖLÜMDEN AKTARILAN YATIRIM C	27.628.073	66.388.059
F.) DİĞER TEKNİK GELİRLER	17.144.422	33.014.076
TEKNİK GİDER	-1.474.399.214	-2.480.102.401
A.) ÖDENEN HASARLAR (NET) (-)	-928.687.658	-1.774.470.553
a.) Ödenen Hasarlar (Brüt) (-)	-1.105.591.165	-2.137.346.923
b.) Ödenen Hasarlar (Reas. Payı)	176.903.507	362.876.370
B.) MUALLAK HASARLAR KARŞILIĞI (NET) (-)	-679.651.183	-483.091.803
a.) Muallak Hasarlar Karşılığı (Brüt) (-)	-762.611.261	-574.305.875
b.) Muallak Hasarlar Karşılığı (Reas. Payı)	82.960.078	91.214.072
C.) DEVREDEN MUALLAK HASARLAR KARŞILIĞI (NET)	495.736.709	434.711.281
a.) Devreden Muallak Hasarlar Karşılığı (Brüt)	551.995.973	522.384.633
b.) Devreden Muallak Hasarlar Karşılığı (Reas. Payı) (-)	-56.259.264	-87.673.352
D.) İKRAMIYE VE İNDİRİMLER KARŞILIĞINDA DEĞİŞİM	0	0
E.) DİĞER TEKNİK KARŞILIKLARDA DEĞİŞİM (-)	-4.788.679	-10.074.727
F.) FAALİYET GİDERLERİ (-)	-357.008.402	-647.176.599
TEKNİK KAR/ZARAR	-244.646.329	4.574.092
TEKNİK KAR/ZARAR ORANI	-15,45%	0,15%
HP ORANI	90,08%	75,86%

Kaynak: TSRŞB, 2008

Uzun yıllardan sonra kasko branşında teknik kar az da olsa pozitifte dönmüş görünmektedir. Bunun nedeni sektörün süre gelen kaskodaki zararlarını aşağıya çekebilmek için etkili hasar yönetimine özen göstermeye başlamaları, fiyatları şuursuz bir rekabet ile değil daha gerçekçi etkenler kullanarak belirlemeleridir. Trafik sigortası ise 2007 yılında büyük zarar etmiştir. 1 Temmuz 2008 tarihinde trafik sigortasında serbest tarifeye geçilecek olması ve bu nedenle rekabetin sektörde artacağı düşünülürse sadece rekabete dayalı

⁸¹ TSRŞB, 2007 IV. Dönem Teknik Kar-Zarar Oranları, (18. 07.2008)

www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Istatistikler/Genel+Sektör+verileri/Türk+sigorta+sektörü+verileri/2007yilitablolari

fiyatlama yapılırsa ve gerekli önlemler biran önce alınmazsa bu branşlarda çok daha fazla zarar edileceği açıktır.

3.8. Trafik ve Kasko Sigortasında Karşılaşılan Sorunlar

Trafik ve kasko sigortalarına ilişkin sorunları iki ana başlık altında değerlendirilmesi mümkündür. Bunlardan ilki, trafik ve kasko sigortalarına ilişkin mevzuatın uygulamada yarattığı sorunlar olup, bunlar mevzuatta gerekli değişikliklerin yapılmasıyla nispeten kolayca çözümlenebilecek niteliktedir.

Trafik ve kasko sigortalarında karşılaşılan asıl önemli sorun, başta kamusal ve sektörel disiplindeki zaafılar nedeniyle yıllar boyunca gittikçe ağırlaşan yapısal nitelikli sıkıntılardır.

3.8.1. Yapısal Sorunlar

Sigortacılık sektörünün gerek kamu gerekse sektör tarafından bilinen, ancak henüz bir yol haritası tespit edilmemesi nedeniyle gittikçe müzminleşen sorunları bulunmaktadır. Bu sorunların başında hala bazı araç işletenlerinin zorunlu trafik sigortası yaptırmaması nedeniyle trafik güvenliği üzerinde yarattıkları tehdit, risk değerlendirmesi ve doğru fiyatlandırmanın yapılması için gerekli istatistiklerin yetersiz olması, kamusal ve sektörel disiplin yetersizliği sonucunda gittikçe artan dolandırıcılık faaliyetleri, sigorta şirketlerinin yıllar boyunca kötü seyreden hasar/prim oranları ile sigortalılara ya da tazminat alacaklılarına kaliteli hizmet sunulamaması sayılabilir.⁸²

3.8.1.1. Sigortalanma Oranları

Trafik sigortası gibi kanunen yaptırılması zorunlu bir sigortadan bahsedildiğinde sigortalanma oranlarına ilişkin bir başlığın ele alınması şaşırtıcı gelebilir. Bununla birlikte, 2008 Nisan sonu itibariyle toplam poliçe adeti ile trafik siciline kayıtlı toplam araç sayısı kontrol edildiğinde sigortalanma oranının ortalama %77 olduğu görülmektedir.

⁸² Gençosmanoğlu, s.43.

Diğer bir anlatımla, trafik siciline kayıtlı araçların %23'ü trafik sigortası teminatı olmaksızın kullanılmaktadır. Araç cinsleri itibariyle bakıldığında, otomobiller için ortalama %87'lik bir sigortalanma oranının sağlanırken, özellikle motorsiklet ve traktör sınıftaki araçlarda sigortalanma oranlarının %20'lere kadar düştüğü görülmektedir.

Ancak, sigortalanma oranları araç sahibinin geçici bir süre için sigorta yaptırmadığı durumları yansıtmamakta ve bunun sonucunda yıl içinde sigorta teminatı olmayan bir araç ile karşı karşıya gelme olasılığı %23'den daha yüksek olmaktadır.



Şekil 20: Türkiye Genelinde Sigortasızlık Oranı

Kaynak: TRAMER Bilgi Merkezi, 2008

3.8.1.2. İstatistiklerin Güvenilirliği

Tüketiciye sunulacak bir sigorta ürününün hangi fiyattan piyasaya arz edileceği tespit edilirken esas alınan faktörlerden en önemlisi geçmiş dönemlere ait istatistiksel sonuçlardır.

Sigorta şirketleri, trafik sigortasına ilişkin teknik sonuçları kendi bünyelerinde oluşturdukları bilgi işlem sistemlerinde saklamaktadır. Ancak, bu bilgileri sisteme işleyen kişilerin standart bir veri deseni üzerinden hareket etmemesi nedeniyle, 2004 yılına kadar şirketlerin kendi kullanımları için oluşturdukları istatistiklerin ne kadar sağlıklı olduğu tartışmalıdır. Dolayısıyla, bilgiyi bir araya getirme yönteminin kişiden kişiye farklılık gösterdiği bir ortamda sektör rakamlarına ulaşmak için yapılan konsolidasyon işleminde de sorunlar yaşanmıştır. Bu durum, trafik sigortası primlerinin doğruluğu konusunda endişelere neden olmaktadır. 2004 yılında kurulan TRAMER trafik sigortası ile ilgili istatistiki bilgileri doğru şekilde toplayıp yorumlamada büyük katkı sağlamıştır. Aynı yöntemin kasko branşında da benzer bir yapı ile ele alınması gerekmektedir.

3.8.1.3. Kamusal Denetim Yetersizliği

Trafik sigortasına ilişkin denetimler iki ayrı amaç için farklı kamu kurumları tarafından gerçekleştirilmektedir. Bunlardan ilki, trafik sigortası olmayan araçların tespit edilmesi amacıyla Emniyet Teşkilatı tarafından yapılmaktadır. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca, sigortasız trafige çıkan araçlara trafikten men cezası ve para cezası uygulanması gerekmektedir.

Trafikten men cezası her zaman uygulanamayacak kadar ağır bir ceza olurken, para cezası yeterince caydırıcı güce sahip değildir. Sonuç olarak, trafikte seyreden araçlar nezdinde yapılan denetimlerin sigortasız araç kullanımını engelleme yönündeki başarısı sınırlıdır.

İkinci denetimin konusu, Hazine Müsteşarlığı tarafından tespit edilen trafik sigortası primleri ile uygulama esaslarının ya da 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereğince tazminat ödemelerine ilişkin kuralların sektör tarafından uygulanmasının sağlanmasına ilişkindir. Söz konusu denetim çoğunlukla Hazine Müsteşarlığına intikal eden şikayetler kapsamında gerçekleştirilmekle birlikte, trafik sigortası tarife ve talimatının uygulanmasını sağlamak ya da hasar ödemelerini takip etmek için gerekli denetimler istenen seviyede değildir.

Sigortasız araç kullanımının engellenmesine ilişkin yaptırımların zayıflığı, tarife ve talimat vesilesiyle getirilecek ilave müeyyidelerin uygulanmasını gündeme getirmiştir. Tarife ve talimat hükümleri, sigorta sözleşmesini vade bitim tarihinde yenilemeyenlerin bir sonraki sözleşme döneminde hasarsızlık indiriminden yararlanmalarını öngörmüştür. Ancak, bu düzenleme hasarsızlık indirimine hak kazanan iyi şoförlerin sigorta sözleşmelerini zamanında yenilememeleri nedeniyle cezalandırılmalarına neden olurken, trafik kurallarına saygı göstermeyen kötü şoförler için herhangi bir müeyyide içermemiştir.

Bu durumu düzeltmek üzere, 1 Ocak 2003 tarihinden itibaren trafik sigortasını zamanında yenilemeyen araç işletenlerine, bir sonraki sözleşme döneminde gecikme süresine bağlı olarak, sözleşme fiyatında %50'ye varan prim artırımını uygulaması getirilmiştir. Öte yandan, tarife ve talimatın uygulanmasına yönelik genel denetim yetersizliği bu yeni müeyyidenin uygulanmasını engellemiştir.

Bundan da öte, sigortasız araçların tespitine ilişkin olarak trafikte yapılan sistematik kontroller AB müktesebatı uyarınca yasaklanmıştır. Bu husus, AB ile katılım müzakereleri yürütmekte olan ülkemiz açısından uyum gerektiren konular arasında yer almaktadır. AB'nin Motor Sigortaları Direktiflerine göre, üye devletler, trafik sigortasının araç işletenleri tarafından yapılmasını sağlamakla yükümlü bulunmakta, ancak bu görevi ifa ederken serbest dolaşım ilkesine zarar verecek uygulamalardan kaçınmaları ve gümrük kapılarında ya da trafikte yapılan kontrolleri ortadan kaldırılmaları gerekmektedir. Bu durum, trafik sigortasında ülkemizde farklı bir denetim anlayışının getirilmesi gerektiğini bir kez daha gözler önüne sermektedir.⁸³

3.8.1.4. Sigorta Dolandırıcılığı

Sigorta sektöründeki kamusal denetim yetersizliği, sigortalanma oranlarının %100'e ulaşmasında ve trafik sigortası tarife ve talimatının uygulanmasında sorunlar yaşanmasına neden olmaktadır. Diğer taraftan, sektörel disiplin eksikliği sigorta dolandırıcılıklarına mahal vermektedir.

⁸³ Gençosmanoğlu, s.46.

Kazaya karıştıktan sonra bir çok araç işleteni, poliçeye ilişkin kayıtların sigorta şirketine aktarılmaması nedeniyle sigorta sözleşmesine ilişkin yükümlülüklerini yerine getirdiklerini ispatlamak zorunda kalmışlar ya da yetkisi olmayan kişiler tarafından düzenlenen sahte sözleşmeler nedeniyle ellerindeki poliçelerin değerinin sadece A4 kağıt maliyetine eşit olduğunu öğrenmişlerdir. Kötü niyetli müşterilerin sicilini tutacak bir mekanizmanın olmaması nedeniyle, Sigorta şirketleri de kimi zaman sahte hasar ödemesi yapmak zorunda kalmışlardır. Bu gibi olaylar, müşterinin sigortacıya, sigortacının ise müşteriye karşı güven duygusunu zedelemektedir. Oysa sigortacılık sektörünün başarısı, tarafların karşılıklı güveni esasına bağlıdır.

Sigorta şirketleri, insanlara sağlıkları, arabaları, evleri hatta hayatları için bir güvence sunarken, zaman zaman insanların bu durumu kötüye kullanmaları nedeniyle zor durumda kalabilmektedirler. “Sigorta Dolandırıcılığı” olarak adlandırılan bu tür durumlar, sıklıkla otomobil sigortalarında ve yangın sigortalarında yaşanmaktadır.

Sigorta dolandırıcılığı örneklerine bakıldığında, bu tür olaylar Türkiye’de çokta eskiye dayanmamaktadır. Zaten sigorta bilincinin henüz gelişmekte olduğu ülkemizde, sigorta dolandırıcılığının da yeni sayılabilecek bir kavram olduğu söylenebilir. Tespit edilebilen vakalara bakıldığında, bundan birkaç yıl öncesine gitmek yeterli olacaktır. O yıllarda en çok rağbet gören dolandırıcılık şeklinin özellikle kaza sigortalarında olduğu belirtilmektedir. Örneğin, sahte kaza tespit tutanakları düzenleyerek, hasarlı aracın fotoğrafı çekiliyor ve diğer işlemlerde yapılarak sigorta şirketinden hasar talep edilebiliyordu. Hatta birkaç sigorta şirketine birden başvurularak aynı hasar için hepsinden tazminat talep ediliyordu. Sahte mühürler, sahte bilirkişi raporları gibi yöntemlerle şirketleri dolandıran bu kişiler, ödemelerini rahatça alabiliyorlardı.

Eksperler incelemelerinde ve gözlemlerinde çoğu zaman uzmanlıklarıyla bu tarz dolandırıcılıkları ortaya çıkarabilmektedirler.

Bu tür dolandırıcılığın bugün artık pek sık yaşanmadığı belirtilmektedir. Bunun nedeni bazı vakalarda, hep aynı aracın kaza yapmış olarak gözükmesi üzerine bu kazaların

sahte olduğunun ortaya çıkması ve sigorta şirketlerinin de bu tarz olayları önlemek amacıyla çeşitli yöntemler geliştirmelerinden kaynaklanmaktadır. Sigorta şirketleri ilk olarak durumu iyice incelemeyen ve çek yoluyla ödeme yapmayı sonlandırarak bu durumu engellediler. Ayrıca, sigorta şirketinde bu tür evrakları inceleyen çalışanların, evrakın sahtesini gerçeğinden ayırabilecek kişilerden oluşmasını sağladı. Böylece, sahte bir evrakla karşılaşıldığında, anlaşılması daha kolay hale getirilmiş oldu.

Bugün, kanıtlanması çok daha zor dolandırıcılık örnekleri karşımıza çıkmaktadır. Yine en yaygın olanı otomobil sigortalarında yaşanmaktadır. İkinci sırayı ise yangın sigortaları almaktadır. Otomobil sigortalarında, özellikle oto tamircilerinin içinde bulunduğu organize örgütlerden bahsedilmektedir. Bu kişiler, eski model arabalara özellikle parçaları pahalı olan BMW, Mercedes gibi arabalara bilerek kaza yaptırmaktadırlar. Sonrasında da, sigortadan hem işçilik parası, hem de yedek parça parasını almaktadırlar. Bir başka örnekte araca küçük bir kaza yaptırarak hasarın fazla gösterilmesidir. Bu tür kazalarda kaza gerçekleştikten sonra polis gelerek, tutanak tutmakta ve araba servise gönderilmektedir. Serviste hasar büyütülmekte veya önceden var olan hasarlarla kaza sırasında olmuş gibi gösterilmekte ve sigorta şirketi arabayı incelemek için eksper gönderdiğinde, eksper de aracı bu şekilde görmektedir. Ne eksper, ne de sigorta şirketi bu hasarın kazadan sonra oluştuğunu ya da önceden var olduğunu kanıtlanamamaktadır. Böylece, gerçekte 500 YTL olan bir hasar için 5-10 bin YTL ödenebilmektedir.

Diğer bir yol, kaza yapmış olan araca birkaç gün sonra başka bir yerde kaza yaptırıp, yine tutanak tutturarak bu sefer başka bir sigorta şirketinden daha önceden kasko yaptırdığı için o şirketten de hasar talep edilmesidir. Şirketler eğer bir şekilde durumdan şüphelenip diğer şirketlerle bağlantıya geçmezlerse, bu durum birkaç kez tekrarlanabilmektedir. Sigorta dolandırıcılığının sonlanmasını sağlayacak en etkili yöntem ise, sigorta şirketlerinin bir araya gelerek bu konuda ciddi çalışmalar yapmaları ile mümkün olacak gözükmektedir.

Sigorta dolandırıcılığının diğer branşlarda da görülmekle beraber kaza ve yangın sigortaları kadar değildir. Şirketlerin bu konuda çeşitli önlemler aldıkları bilinmektedir. Bu önlemlerden en etkilisinin eksperlerle çalışmak olduğu söylenebilir. Eksperler incelemelerinde ve gözlemlerinde çoğu zaman uzmanlıklarıyla bu tarz dolandırıcılıkları ortaya çıkarabilmektedirler. Bir diğer önlem ise, birçok şirketin istihbaratını güçlendirmiş olmasıdır. Bu şekilde, örneğin sürekli kaza yapan araçlar tespit edilmekte ve dolandırıcılık ortaya çıkarılmaktadır.

Ayrıca, birçok şirkette çeşitli konularda uzmanlaşmış kişilerin çalışması da olayların çözülmesine yardımcı olmaktadır. Şirketlerin hukuk departmanları veya anlaşmalı çalıştıkları hukuk büroları ise bu tarz vakaların sonuçlandırılmasında oldukça önemli bir rol oynamaktadır.

Fakat sigorta dolandırıcılığı konusunda hala yapılması gereken birçok şey vardır. Şirketlerin aldıkları önlemler, dolandırıcılık konusunda ne yazık ki yeterli olamamaktadır. Şirketlerin kendi olanaklarıyla bu konuyla mücadele etmeleri pek de mümkün görünmemektedir. Örneğin, bir kundakçılık olayı düşünüldüğünde, bir eksperin ya da bir hukukçunun uzmanlığı ve bilgisi bu konuda yeterli olamayabilir. Bu tarz vakalarda, itfaiyenin bulguları dışında, kundakçılık konusunda uzman bir kişinin de vaka üzerinde çalışması gerekmektedir. Fakat Türkiye’de bu konuda uzman kişileri bulmak oldukça güçtür.

Bir başka örneğe, bazı otomobil servislerinin gerçekleştirdiği dolandırıcılığa bakıldığında da, şirketlerin sadece yetkili servislerle çalışmalarının dolandırıcılık konusunda önleyici olacağı söylenebilmektedir. Fakat bu da pek mümkün olamamaktadır. Çünkü yetkili servislerin sigorta şirketlerine maliyeti oldukça fazla olmaktadır.⁸⁴

⁸⁴ Best Dergisi, **Türkiye’de Sigorta Dolandırıcılığı**, 01.02.2007

3.8.1.5. Hasar / Prim (H/P) Oranları

H/P oranı, alınan bir YTL'lik primin ne kadarının hasarlar için kullanıldığını göstermektedir. Dolayısıyla, H/P oranının seyri, sözleşme fiyatının tespitinde önem taşımaktadır.

H/P oranının hesaplanmasında uygulanan formül şöyledir:

$$\frac{H}{P} = \frac{\text{Ödenen Hasar (t) + Muallak Hasar (t) - Muallak Hasar (t - 1)}}{\text{Toplam Prim (t) - Cari Riziko Karşılığı (t) + Cari Riziko Karşılığı (t - 1)}}$$

Toplanan primin % 50'den fazlası hasar ödemeleri için kullanılmaktadır. Şirket karı; hasar ödemeleri, genel gider harcamaları ve acente komisyonu sonrasında kalan tutar olarak tanımlandığında trafik sigortası sigorta şirketleri için poliçe başına %8 kâr getiren bir sigortadır.

Bu hesap yapılırken H/P oranının pay bölümünde bir önceki dönem itibariyle ayrılan muallak hasar tutarı, ödenen hasar ve cari dönem muallak hasar tutarı oranından çıkarılmaktadır.

Özetle, muallak hasarların bir yıl içinde sonuçlandırıldığı varsayılmaktadır. Oysa, ülkemizdeki mahkeme süreçlerinin uzunluğu dikkate alındığında H/P'nin hesaplanmasında payın çok daha büyük bir tutara tekabül edeceği açıktır. Bu da şirket kârlılığının polise başına %8'den daha düşük olacağı anlamına gelmektedir.

H/P oranlarının bulunduğu seviyenin temel nedeni tarife ve talimatta tespit edilen primler midir? Sektörün genelinde yaklaşım, tarife ve talimatın tam olarak uygulanmaması yönünde olduğundan dolayı bu sonuca ulaşılması haksızlık olur. Tarife ve talimatta sigortalıların hasar geçmişlerine bağlı olarak kullandıkları indirim ya da artırım oranlarını gösteren basamaklara ilişkin poliçe adetlerinin dağılımına bakıldığında, çoğu sigortalının

en yüksek basamaktan indirim kullandığı görülmüştür. Oysa, hasar geçmişlerine ilişkin kayıtlar incelendiğinde bir çok poliçe için uygulanan prim basamağının hatalı olduğu kolayca ispatlanabilecektir.

Sigorta sahtekarlıkları nedeniyle H/P oranının payında yaşanan olumsuz gelişim göz ardı edilse bile, tarife ve talimatın gereği gibi uygulanmaması trafik sigortası sektörünün kârlılığını düşürmektedir. Bunun doğal sonucu, tarife ve talimatı uygulamayan şirketlerin sektörün H/P oranları üzerindeki olumsuz etkisi nedeniyle bir sonraki dönemin primlerinin olması gerekenden çok daha yüksek olarak tespit edilmesidir.

3.8.1.6. Pert Total Uygulamaları

Kazaya maruz kalarak zarar gören aracın işçilik ve parça fiyatları aracın kaza tarihindeki piyasa rayiç değerini aşıyorsa, o araç kasko sigorta poliçesi genel şartlarının B.3.3.1.2 maddesi kapsamında Tam Ziya (Pert Total) kabul edilmektedir. Ya da aracın masrafları kaza anındaki değerini aşmamakla beraber sigortalının onayı ve mutabakatı ile araç pert total kabul edilmektedir. Bu durumdaki araçlara ait bilgiler Emniyet Genel Müdürlüğü'ne liste halinde bildirilmektedir. Kaydı silinmemiş ve hurdaya çıkarılmamış araçların güvenlik birimlerine gönderilmesindeki amaç; araçların yasa dışı olarak yeniden kullanılmasını önlemektir.

Ne yazık ki bazı sigorta şirketleri tamamen yanmış, parçalanmış araçları hurdaya ayırıp trafikten kaydını sildirmek yerine, bu araçları hurda araba alan kimselere satmakta ve sovtaj geliri olarak dosyaya kayıt etmektedirler. Tam ziya kabul edilen sigortalı araçların aynı modeli oto hırsızlarınca ısmarlama olarak çalınmakta ve pert olan aracın yasal belgeleri kullanılarak ufak bir modifikasyon ile araç başka bir sigorta şirketine sigorta ettirilmektedir. Trafığe çıkarılan yasal belgeli ama modifiye edilmiş çalıntı araç için yeniden çalıntı ihbarı ile sigorta şirketinden tazminat alınmaktadır.

Pert kararı alınan araçların tamir edildikten sonra satılmasının önünde yasal bir engelin bulunmaması, bu işi yapanların ekmeğine yağ sürmektedir.

Bu konuda en büyük suçlu olarak gösterilen sigorta şirketlerinin üst kuruluşu konumundaki Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği bünyesinde hurda araçlar için bir havuz bulunmaktadır. Pert araçların motor ve şasi numaraları buraya kaydedilmektedir. Havuz sadece sigorta şirketlerine hizmet vermektedir.

Bir aracın pert ilan edilmesi için kaza oranları sigorta şirketine göre değişmektedir. Araçlar yüzde 50 ile 70 arasında hasara uğramışsa eksper raporları doğrultusunda hurdaya çıkartılmaktadır. Avrupa Birliği ülkelerinde hurdaya giden bu araçlar, Türkiye'de ise tekrar trafiğe çıkartılmaktadır. Sigorta şirketleri, bedelini ödedikten sonra kendi malı olan araçları açık artırma ile satmaktadır. Satın alanlar, sıfır parça yerine yine trafik kazasına karışmış ve hurdaya ayrılmış araçların sağlam veya az hasarlı parçalarıyla tamir etmektedirler.

Hurda belgesi ile satılan aracın tekrar trafiğe çıkması mümkün değildir. Trafikten çekme belgeli araçlar ise bir süre sonra yeni ruhsatlarıyla tekrar trafiğe çıkartılmaktadır. Pert araç satışında farklı yöntemler kullanılarak alıcının hasar bilgisine ulaşmasının önüne geçilmektedir. Bunun için ikinci kez trafiğe çıkarılan arabanın kolay satılması için kaydı çoğunlukla kadınların üzerine yapılmaktadır.

Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nin genel sekreteri Erhan Tunçay ise, pert araçlarla ilgili uygulamaların Kara Taşıtları Kasko Sigortası Kanunu çerçevesinde yapıldığını belirtmektedir. Vatandaşlardan 'Hasarsız veya az hasarlı diye aldık, pert çıktı' şeklinde eleştiriler aldıklarını ifade eden Tunçay, 'Bu durum alıcı ile satıcı arasındaki bir ihtilaftır.' değerlendirmesini yapmaktadır.

Sonuç olarak pert total olarak işlem görüp yeniden trafiğe çıkan araçlar dolaylı yoldan sigorta sektörüne zarar vermektedir. Sigorta şirketleri dosya bazında hasarı minimize ederken sektörel anlamda bir zarara neden olduklarının bilincine varmalıdırlar.

3.8.1.7. Hasar Ödemelerinde Yaşanan Şikayetler

Toplanan primlerin neredeyse tamamının giderler için kullanıldığı bir ortamda prim gelirlerinden elde edilen mali kârın önemi artmaktadır. Mali kâr elde etmek için

kullanılabilecek kaynak ise açıktır. Genel gider harcamaları ya da acentelere olan borçlar ertelenemeyeceğine göre mali kâr için kullanılacak kaynak, hasar ödemeleri için ayrılan fonların mümkün olduğunca şirket bünyesinde tutulması yoluyla temin edilecektir. Özellikle faiz oranlarının yüksek olduğu dönemlerde mali kâr önemini artırmış ve bu yüzden tazminat ödemelerinde 5-8 aylık bir süreci içeren ciddi gecikmeler yaşanmıştır.

Oysa, Trafik Kanunu gereğince sigorta şirketlerine yapılan hasar başvurularının gerekli evrakların tamamlanmasını müteakip 8 iş günü içinde sonuçlandırılması gerekmektedir.

Zorunlu sigortalar, sigortacılık sektörünün kamuoyu nezdindeki vitrinidir. Sigorta şirketine kanunların amir hükümleri kullanılarak “hazır müşteri” temin edilmektedir. Bu müşterinin memnuniyeti, sigorta şirketinin diğer sigorta ürünleri için pazarlama yapma olasılığını artırmaktadır. Dolayısıyla, trafik sigortasında sigortalıların ya da tazminat alacaklılarının haklarının zamanında ve gereği gibi yerine getirilmemesi, sektörün imajını kötü etkileyeceği için uzun vadede tüm sigorta ürünleri için prim kaybına neden olabilecektir.⁸⁵

3.8.1.8. Garanti Hesabı ve Genel Bütçenin Gelir Kayıpları

Sigortalı, trafik sigortası priminin %5’i oranında gider vergisi ödemekle mükelleftir. Ayrıca, münhasıran trafik hizmetlerinde kullanılmak üzere Sigorta şirketleri tarafından İçişleri Bakanlığı Merkez Saymanlığı hesabına yatırılan %5’i oranındaki pay, sigorta ettirenden alınmaktadır. Fonların Genel Bütçeye devredildiği düşünüldüğünde, araç sahiplerinin trafik sigortası için yaptıkları harcama sonucunda prim tutarının %10’u tutarında vergiye tabi tutuldukları söylenebilir. Dolayısıyla, denetim yetersizliği nedeniyle trafikte sigortasız araçların kullanılması ya da Trafik Sigortası Tarife ve Talimatının gereği gibi uygulanmaması sonucunda poliçede ifade edilen primin gerçek primi yansıtmaması devletin vergi kaybına uğramasına neden olmaktadır. Sigortalı ayrıca, Karayolları Trafik Kanununa göre trafik sigortası priminin %2’si oranındaki Karayolu Trafik Garanti Sigortası

⁸⁵ Gençosmanoğlu, s.49.

Hesabına katılım gerçekleştirmektedirler. Ayrıca, sigorta şirketleri de yıllık prim üretimlerinin %1'i oranında anılan hesaba katılım gerçekleştirmektedir. Dolayısıyla, herhangi bir nedenle prim tahsilatında sorun yaşanması devletin vergi kaybının yanısıra Garanti Hesabının da gelir kaybıyla sonuçlanmaktadır.

3.8.2. Mevzuat Yazımından Kaynaklanan Sorunlar

Son yıllarda trafik sigortası için getirilen yeniliklerin, mevzuatın yazımı nedeniyle uygulamada ortaya çıkan sorunların giderilmesi amacıyla yapıldığı görülmektedir.

İlk yenilik, maddi teminat tutarlarının tespitinde araç başı ve kaza başı teminat tutarlarının tespitidir. Daha önceki yıllarda bu ikili ayrıma gidilmemesi nedeniyle zincirleme kazalarda zarar gören üçüncü şahısların tazminat ödemelerinde sorunlar yaşandığı gözlemlenmiştir.

Şöyle ki; trafik sigortası tarife ve talimatında belirlenen teminat tutarları azami sınırları göstermektedir. Toplam zarar miktarının, bahse konu azami tutarı aşması durumunda ise tazminat alacaklılarına oransal ödeme yapılmaktadır. Bunun için tek bir maddi teminat tutarının belirlendiği yıllarda sigorta şirketi, kazaya karışan tarafların tamamının başvurusu yapılmadan herhangi bir tazminat ödemesi gerçekleştirmemekteydi. Oysa araç başına ve kaza başına ayırımının getirilmesiyle birlikte kaza mağdurlarının zararı, diğer mağdurların başvuru yapmaları beklenmeksizin ödenebilir hale gelmiştir.

Diğer bir yenilik, tarife ve talimatların belirli bir tarih aralığında güncellenmesinin sağlanmasıdır. Hazine Müsteşarlığı, yaklaşık beş yıldır tarife ve talimat çalışmasını her yıl Aralık ayı içerisinde tamamlanmakta ve yeni yıla birlikte güncellenmiş teminatlar ve primler üzerinden sigorta yapılması konusunda bir uygulama standardı oluşturmuştur. Böylece, sigorta şirketleri müşterilerine yönelik olarak hazırladıkları pazarlama politikalarını Ocak ayı itibarıyla fiyatların değişeceğini bilerek belirlemektedirler. Bu uygulama düzenli bir zaman serisi yaratılmasını da sağlamış olup, trafik sigortası teminat ve prim değişikliklerinin yaratacağı sonuçların daha doğru analiz edilmesine yardımcı

olmaktadır. Trafik sigortasında getirilen başka bir yenilik ise sigortacılık sektöründe “kıymet kazanma tenzili” olarak anılan uygulamanın bu sigortadan istisna tutulmasıdır. Sigorta kavramının temelinde “bir şeyi eski haline getirme” ilkesi yatmaktadır. Örneğin, 1998 model bir araç tamir edilebilir şekilde zarar görmüş ise tamir esnasında kullanılacak malzemeler yine bu arabanın üretiminde kullanılan 1998 model malzemeler olmalıdır. Ancak bu malzemenin bulunamaması nedeniyle bugüne ait malzeme kullanılıyor ve bu malzeme arabanın piyasa değerini olumlu yönde etkiliyor ise tazminat ödemesinde “sebepsiz zenginleşmeye neden olunmaması için” indirim yapılmaktadır.

Bununla birlikte, konu trafik sigortası olduğunda bu genel yaklaşımın uygulanması sorunlar yaratmıştır. Kendi iradesi dışında kazaya karışan kişinin aracı tamir edilmekte ve üstelik kıymet kazanma tenzili gerekçesiyle tazminatın tamamı da ödenmemektedir. Bu durum zarar gören üçüncü şahsın mağduriyetinin daha da arttırmıştır. Üstelik motorlu araçlara ilişkin piyasa koşullarına bakıldığında tamir gören araçların piyasa değeri, genel olarak, yeni malzeme kullanılsın ya da kullanılsın düşmektedir. Bu nedenle, trafik sigortasından yapılan tazminat ödemelerinde kıymet kazanma tenzili uygulanması 2002 yılından itibaren yasaklanmıştır.

Diğer taraftan, yukarıda değinilen yeni uygulama başka bir sorunun doğmasına neden olmuştur. Şöyle ki; tazminat için trafik sigortasını yapan şirkete başvurulara kıymet kazanma tenzili uygulanmazken, kasko şirketine başvurulara sözleşme hükümleri gereği “aynı olay ve aynı araç” için indirim uygulanabilmektedir.

Trafik sigortasında getirilen son değişikliklerden birisi tarife ve talimat kapsamında teminat artışı yapılması durumunda herhangi bir ek ücret ödenmeksizin söz konusu teminat tutarlarının vadesi henüz bitmeyen sigorta sözleşmesi için de geçerli olmasıdır. 2002 yılı öncesindeki uygulamaya bakıldığında teminat tutarlarının artırılması ile birlikte araç işletenlerinin vadesi henüz dolmayan sigorta sözleşmesine bedeli karşılığında ek bir sözleşme (zeyilname) düzenletmeleri gerekmekteydi. Oysa bu zorunluluk çoğu zaman ihmal edildiği için bir kaza durumunda zarar gören üçüncü şahıslara ödenecek tazminat

tutarı eski Tarife ve Talimatta bahsi geçen teminat tutarlarına denk gelmekteydi. Üçüncü şahıslar, bahse konu eksik tazminat ödemesi için ayrıca Garanti Hesabına başvuru yapmak zorunda kalmaktaydı. Ancak, 2002 yılında kabul edilen tarife ve talimat kapsamında teminat artışlarının sigorta sözleşmelerine kendiliğinden (otomatik) yansıtılması sağlanmıştır. Böylece kaza mağdurları, kazayı yapan kişinin ihmali nedeniyle eksik teminat üzerinden tazminat alarak yeniden mağdur edilmemektedirler. Ayrıca, zeyil düzenlenmemesi nedeniyle Garanti Hesabına başvuru yapıldığı için otomatik teminat artışı uygulaması Garanti Hesabının mali bünyesi üzerinde de olumlu etki yaratmıştır. Sigorta sözleşmesinin vade tarihi içinde meydana gelecek teminat artışının maliyeti, primin tespiti sırasında hesaba katılmaktadır.

Diğer taraftan, 2918 sayılı karayolları Trafik Kanunu'nun 8 inci maddesinin yazımından kaynaklanan bir sorun gün geçtikçe ağırlaşan sonuçları ile hala yürürlüktedir. Buna göre, trafik kazası geçiren kişilerin acil yardım harcamaları, Trafik Sigortasını akdeden şirket tarafından karşılanmaktadır. Trafik Sigortası teminat limitlerini aşan bir tutar söz konusu ise sigorta şirketi yaptığı fazla ödeme için Garanti Hesabına başvurmaktadır. Garanti Hesabı gerekli aktarımı Sigorta şirketine gerçekleştirdikten sonra yapmış olduğu ödeme için ilgililere rücu etmektedir.

Bahse konu madde nedeniyle, sigorta şirketlerine vermedikleri teminat üzerinden tazminat ödeme sorumluluğu getirilmektedir. Öncelikle, trafik sigortası bir sorumluluk sigortasıdır. Diğer bir deyişle, tazminat alacaklıları trafik kazasında zarar gören üçüncü şahıslardır. Bununla birlikte sosyal güvenlik kuruluşları, kanunun lafzında "trafik kazası nedeniyle yapılan masraflardan" bahsedildiği için araç işletenlerinin hastane masraflarında trafik sigortasını yapan şirketçe ödenebileceğine hükmederek bu kişilerin faturalarını ödemeyi reddetmiştir. Ayrıca kanun maddesi, trafik sigortasının kapsamındaki kişilerin teminat tutarını aşan masrafları için trafik sigortasını düzenleyen şirkete yükümlülük getirerek sigortacılık anlayışı ile bağdaşmayan bir işlemi kanun gücünü kullanarak uygulatmaktadır. Yine bu güç sayesinde Garanti Hesabına ek mali külfet getirilmektedir.

3.9. Türkiyede Kasko ve Trafik Sigortalarında Yapılması Gerekenler

Genel anlamda sektörün kasko ve trafik branşlarındaki kayıpların nedenleri hasar maliyetlerinin olması gerekenin çok üzerinde olması ve sahte hasarların artması, amansız fiyat rekabetinin yanında, sigortalılara yansıtılmayan hasar maliyetleri ve ücretsiz verilen ek teminatlar ile durumun iyice zora girmesi, hasarsızlık indirimlerinin sağlıklı uygulanamaması, hasar frekansı düşük ve yüksek sigortalının ayırt edilememesi, diğer ülkelerde uygulanan bonus-malus sisteminin ülkemizde iki taraflı uygulanamaması, poliçe primlerinin hasar maliyetlerine göre belirlenmemiş olması, fiyatlandırmada risk analizi yapılmadan portföyden pay alma kaygısının ön plana çıkması, araç yedek parçalarının kalite ve fiyat açısından farklılık göstermesi ve fiyatlarının enflasyon ve döviz kurları üzerinde artışı, pert total araçların illegal yollar ile sisteme geri dönmesi, araçlardan çıkan hasarlı parçaların iadeci firma adı altındaki şahıslarca toplanması, lüks araçların sahte ve kaçak evraklarla yurt dışına kolay çıkması ve kolay alıcı bulmasından dolayı araç çalınmaları ve change olaylarının artmasıdır.⁸⁶

3.9.1. Kişiyeye Göre Prim

Sigortacıların gündeminde her zaman kasko ve trafik sigortaları yer almaktadır. Bunun nedeni sektörde en büyük rekabetin kasko ve trafik sigortalarında yaşanıyor olmasıdır. Toplam prim üretiminin yüzde 32'sini kasko, 14'ünü ise trafik sigortaları oluşturmaktadır. Yani toplam prim üretiminin neredeyse yüzde 50'si araç sigortalarından gelmektedir. Hal böyle olunca da tartışma bitmek bilmemektedir. Çünkü şirketler kasko sigortalarından zarar etmektedir. Aşırı fiyat rekabeti, yedek parça ve servis ücretleri ile otomobil hırsızlıklarının artması da bu zararları artırmaktadır.

Kaskoda sektör genelinde ortalama son 12 aylık fiyat artış oranları yüzde 30'larda iken, hasar/prim oranlarındaki iyileşme yüzde 5'le sınırlı kalmaktadır. Bu durum fiyatları artırmanın sigorta sektörünü mutlaka kârlılığa taşıyacağı anlamına gelmemektedir.

⁸⁶ Mehmet Aydoğdu, **Üzerimizden Haksız Kazanç Sağlayan Kesimler Çoğalıyor**, Dünya Gazetesi, 14.06.2006

Teknik anlamda yapılması gereken daha farklı şeyler vardır. Yüksek risk grubuna giren müşterilerin sektör içinde takibinin yapılabileceği bilgi paylaşım sistemi, ortak hafıza modülü gibi paylaşımcı alanlar yaratılmalıdır.

Sektörde yoğun rekabet, yeni ürünlerle birlikte kişiye odaklı prim sistemini de gündeme getirmiştir. Önümüzdeki dönemde herkesin bir risk primi olması planlanmaktadır. Kasko primlerini de buna göre ödenecektir. Aynı marka ve aynı model araç, aynı şehirde de kullanılsa farklı fiyatlarla sigortalanacaktır. Örneğin, otomobil kullanıcının evli ya da bekar olması belirleyici olacaktır. Hatta evliyse çocuğunun olup olmadığı da araç sahibinin ödeyeceği prim tutarını etkileyebilecektir. Bekar olanlar daha yüksek, evli ve çocuklu olanlar daha düşük primlerle kasko sigortası yaptırabilecektir. Örneğin, 20 yaşında ve babasının parasıyla lüks bir otomobile binen bir kullanıcı, aynı araca 45 yaşında ve kendi parasıyla binen birine göre neredeyse iki katı daha yüksek prim ödeyecektir.

Türkiye'de de şirketlerin otomobil kullanıcılarının özel durumlarına göre prim uygulamasına geçmesi gerekmektedir. Araç kullanıcılarının geçmişini inceleyip, kişinin hasar yoğunluğuna göre prim uygulayabilmek için önce bir müşteri takip sistemi oluşturulması gerekmektedir. Türkiye'de uygulanan havuz sistemi dünyada çoktan terk edilen bir uygulamadır. Bütün müşterilerin primlerini bir yerde, hasarlarını ayrı bir yerde toplayıp ortalama bir prim çıkarmak artık çok eskilerde kalmıştır. Kullanıcının ve aracın yaşına, cinsine, kullanım yılına, marka ve modeline, yaşanılan şehre göre değişen 1500'e yakın kriterden oluşan risk bazlı bir tarife sistemi uygulanması gerekmektedir.⁸⁷

Bu sistem uygulanmazsa sigorta şirketlerinin bu işten kar etmesi çok zordur. Kişiye özel prim sistemi sadece şirketler değil tüketiciler için de faydalı olacaktır. Çünkü iyi sürücü ile kötü sürücü aynı primi ödemeyecektir. Örneğin Avrupa'da bir otobüs firması 5 defa büyük hasarlı kaza yapıp, ölümlere neden olduğu takdirde sigorta yaptıracak şirket

⁸⁷ Takvim Gazetesi, **Kasko Sigortasında Risk Bazlı Fiyatlandırma**, 22.07.2007

bulması çok güçtür. Bu yüzden de hem arabasını hem de kullanıcıasını iyi seçmek zorunda kalmaktadır.⁸⁸

3.9.2. Kullandığın Kadar Öde Sistemi

İtalyan sigorta sektöründe üç yıl önce piyasaya sunulan “Otonu Kullandığın Kadar Prim Öde” sistemi her gün 1000 yeni müşteri ile hızlı büyüme göstermektedir. Bu alanda öncü olan İtalya’yı diğer Avrupa ülkeleri de örnek almaya başlamışlardır.

Sürücülerin profilini çıkarmak, sürüş tarzını tanımlamak, çalınan veya kaza yapan bir aracın yerini anında tespit etmek, bir kazanın meydana geliş şeklini temsili olarak yeniden oluşturmak... Bütün bunlar sigorta şirketlerinin her zaman belirlemeye çalıştığı etkenlerdir. Teknoloji ile bunlar gerçeğe dönüşüp İtalya da uygulamaya koyulmuştur. İtalya Avrupa’da “Otonu Kullandığın Kadar Prim Öde” sistemini böylesine geniş kapsamlı olarak uygulayan ilk ülke olmuştur. Bu bilgisayar-GPS sistemi, araca yerleştirilen bir tür “kara kutu” sayesinde, her bir müşteriye aracını kullanma şekline göre farklı koşullar içeren bir poliçe sunulmasına imkân vermektedir.

2007 sonunda İtalya’da bu kara kutu ile teçhiz edilmiş yaklaşık yarım milyon araç bulunmaktadır ve her gün 1000 kadar yeni araç bu sayıya eklenmektedir.

İtalya Otomobil Kulübü’nün sigorta şirketi Sara Assicurazioni, 2005 yılında lanse ettiği Sara Free poliçesiyle bu tür sigortayı müşterilerine sunan ilk şirketlerden biri olmuştur. Sigortalı bu sistemi seçtiği takdirde, daha başlangıçta %10’luk bir indirimden yararlanmaktadır. Kalan tutarın %30’u peşin ödenmekte, %70’i ise kat edilen mesafeye göre değişmektedir. İtalya’da genelde yılda 12.000 km baz alınmaktadır, çünkü İtalya’da nüfusun %26’sı yani yaklaşık 15 milyon kişi yılda 10.000 km’den az yol yapmaktadır. Bu eşik değerinin üzerinde ise sigortalı normal poliçe primini ödemektedir. Bu limitin altında

⁸⁸ Barış Bekar, **Bekarların Kasko Primi Yükselinecek**, Para Dergisi, Mayıs 2008

ise tarife kat edilen kilometreye göre hesaplanmaktadır. Zaten bu sistemi seçen insanların %70'i yılda 7.000 km'nin altında yol yapmaktadırlar.⁸⁹

Türkiye'de ise Eureka Sigorta, "Kullandığın kadar kasko öde" sistemine dayanan "kaskometre" adını verdiği yeni ürününü 2008 yılı Mart ayında sektöre tanıtmıştır. Türkiye'de bir ilk olan sistemle, araç sahipleri, araçlarına takılan kaskometre cihazı sayesinde her ay araçlarını kullandıkları ölçüde prim ödeyeceklerdir.

Kaskometre ile kullanıcının her ay ne kadar sigorta primi ödeyeceği aracın yol aldığı kilometre miktarına göre belirlenmekte, kilometre miktarı, araca takılan ve hizmete ismini veren 'kaskometre' cihazı ile kaydedilmektedir. Bu tür yenilikçi ürünler mevcut müşterilerin yanı sıra, arabasını çok az kullandığı için kasko sigortası yaptırmayı tercih etmeyen kişilere de hem geniş kapsamlı hem de ekonomik bir kasko poliçesi sunmaktadır.⁹⁰

3.9.3. Doğru Fiyat Belirleme ve Etkili Hasar Yönetimi

Türkiye'de sigortacılık tarife dönemi ile başlamıştır. Primleri devletin belirlediği bu dönem 80'leri sonuna kadar devam etmiştir. 90'lı yıllara gelindiğinde ise tarife dışı döneme geçilmiştir. Şirketler acımasız bir rekabete girmiş, fiyatlar aşağı çekilmiş ve kârlar düşmüştür.⁹¹ Doğru fiyatın belirlenememesi sektörün en büyük sorunu olmuştur. Genel anlamda Türkiye'de kasko ve trafik sigortalarında süre gelen kayıpların nedenleri müşteri bazında ve coğrafi bazda segmentasyon yapılamaması, hasar maliyetlerinin yeterli düzeyde kontrol edilememesi, pazar payı kapma gibi nedenlerle fiyatların düşürülmesi, nakit bazlı fiyatlama içgüdüğü, İngilizce deyişle "Cash flow underwriting" gibi gerekçelerle açıklanabilir. Sigorta şirketlerinin kontrolü dışında gelişen bazı konjonktürel faktörler de zararı tetikleyen unsurlar arasında yer almaktadır. İkinci el araç piyasasında araç bedellerinin aşırı düşmesi ve hasar maliyetlerinin yükselmesi sonucu oluşan dengesizlikler, ülkemiz karayollarının durumu, sürücü alışkanlıkları bu tür konjonktürel faktörler arasında

⁸⁹ David Kohen, **Otonu Kullandığın Kadar Prim Öde (Pay As You Drive) Sistemi İtalya'da Çok Tutuldu**, Sigortacı Gazetesi, Ocak 2008

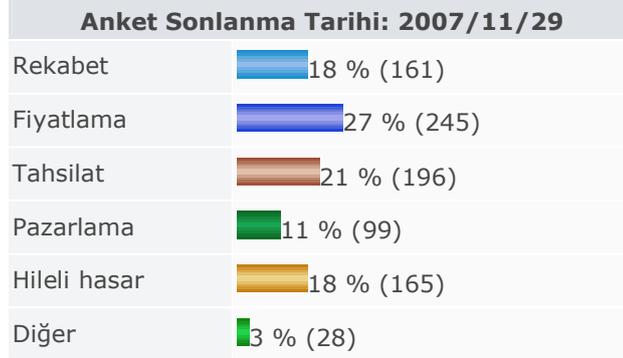
⁹⁰ Sigortacı Gazetesi, **Eureka Sigorta'dan Bir İlk "Kaskometre"**, 04.04.2008

⁹¹ Hande Süzer, **Sigortacılıkta 3. Döneme Girdik**, Capital Dergisi, 01.09.2006

yer almaktadır. Bu konjonktürel faktörler de son tahlilde riske uygun fiyatlamamanın yapılamamış olması sonucunu doğurmaktadır.⁹²

Sigortacı Gazetesinin 2007 yılı sonunda sektörün önde gelenleri arasında yaptığı bir ankette sektörün en önemli sorununun rekabet kaynaklı doğru fiyatlama yapılmaması olduğu ortaya çıkmıştır. İlgili ankete ait detaylar aşağıdaki grafikte yer almaktadır.

Sizce sigorta sektörünün en önemli sorunu nedir?



Ankete Katılan Kişi Sayısı : 894

Şekil 21: Türk Sigorta Sektörü'nün En Önemli Sorunu Üzerine Anket⁹³

Kaynak: Sigortacı Gazetesi, 2007

Kasko ve Trafik branşlarında teknik karlılığa geçilebilmesi için müşteri gruplarına göre doğru fiyatlama (risk bazlı fiyatlama) ve hasar denetiminin etkin bir şekilde yapılması gerekmektedir.⁹⁴ Mevcut olan hasarlar doğru şekilde yönetildiği zaman hasar/prim oranları daha makul seviyeye gelecektir. Trafik sigortalarında ise tarifelerdeki sigorta limitleri ile primler arasında uyumsuzluk söz konusudur. Buradaki hedef iş kabulünde teknik karlılığı ön plana çıkaracak şekilde seçici olmaktır.

⁹² Sabah Gazetesi, **Kaskoda Trendler Değişecek**, 27.06.2007

⁹³ Sigortacı Gazetesi, **Türk Sigorta Sektöründeki Başlıca Sorunlar**, 29.11.2007

⁹⁴ Dünya Gazetesi, **Sektörün Fiyatlamasını En İyi ve Rasyonel Bazda Yapması Gereken Branş "Kasko"**, www.dunyagazetesi.com.tr, 25.05.2007

Doğru Avrupa'da uygulanan Oto sigortaları alanında yapılan istatistiki çalışmalar sonucunda yakın dönemde serbest tarifeye geçmiş olan şirketler, pazardaki faaliyet süresince çok değişkenli hasar analizleri yapmıştır, faktörlere göre yüklemeler belirlemişler ve bu değişiklikler 2004 yılında yazılan tüm işlerde uygulanmıştır, neticede gerek hasar frekansı gerekse hasar/prim oranlarında olumlu sonuçlar elde edilmiştir. Farklı faktörler hasar frekansı ve hasar şiddeti üzerinde farklı etki yaparlar, bu nedenle bağımsız değerlendirilmeleri gerekir. Öte yandan sadece hasar analizi yapmak yeterli değerildir, bir müşterinin teorik maliyeti ve mevcut tarifelerin yanı sıra rakiplerin uygulamaları da dikkate alınmalıdır.⁹⁵

Başarılı bir hasar yönetimi sigortacılıkta en önemli başarı faktörlerinden birisidir. Başarılı bir hasar yönetiminin daha etkin ve hızlı hizmet vermek gibi müşteri memnuniyetini arttırıcı temel fonksiyonunun yanı sıra, underwriting, fiyatlama, hasar maliyetlerini iyileştirme, sahte hasarları nleme gibi alanlarda da olumlu yansımaları bulunmaktadır. Son yıllarda Türk sigorta şirketlerinin teknolojinin de sağladığı geniş olanaklarla hasar yönetimi amaçlı çalışmalara yöneldiği gözlemlenmektedir. Bu konuda bazı olumlu gelişmeler görülmekle birlikte, bu konuda alınması gereken önemli bir mesafe bulunduğu da bir gerçektir.

Hasar yönetimi denilince deneyim ve yeterlilik ön plana çıkmaktadır. Hasarı değerlendirecek ve yönlendirecek personelin yeterliliği, konusundaki uzmanlığı, deneyimi, hasara yaklaşımı sonucu belirleyen en önemli unsurlardan biridir. Personelin Türkiye ve dünyada piyasa koşullarındaki değişim ve gelişmelerden haberdar olup işini yaparken bunlardan yararlanması gerekmektedir. Bu amaçla, personele verilecek yurt içi-yurt dışı teknik ve davranış eğitimlerinin devamlı hale getirilmesi, personelin kendisini sürekli geliştirmesinin sağlanması gerekmektedir.

⁹⁵ Margarida Judice , Watson Wyatt, **Oto Kaza Branşı ile ilgili Yurt Dışı Uygulamaları**, 2006, s.11.

Aynı şekilde hasarın tespitinde görev yapan eksperlerin konularında yetkin ve tecrübeli kişiler olması, sigortacılığı ve teknik konuları bilmesi, ayrıca sigortalının ve sigortacının haklarını koruyarak doğru sonucu ortaya koyabilmesi gerekmektedir. Şirketler yukarıdaki özelliklere sahip yeterli sayıda eksperle çalışmalı ve karşılıklı iletişimi sağlayabilmelidir.

Günümüz koşullarında sigorta sahtekarlıklarının ve haksız hasar taleplerinin önüne geçilmesi de önem kazanmıştır. Ancak, haksız talepleri önlemeye çalışırken sigortalıların haklarının da korunması gerekmektedir. Bunun için iyi bir istihbarat (araştırma) biriminin oluşturulması kısa sürede hak sahibine hakkının teslim edilmesi yerine getirilmesi gereken önemli bir görevdir. Doğal olarak tüm bu birikim ve yaklaşımların iyi bir teknik ve program alt yapısı ile desteklenmesi şarttır. Bölgeler ve branşlar bazında alınacak istatistiklerle çalışmalar yönlendirilmelidir, aksi takdirde istenilen sonucu almak mümkün olmayacaktır.

Hasar yönetiminde hız, müşteri memnuniyetinde ürün yeterliliği ve fiyatı kadar ön planda olan bir unsurdur. Hasar sürecinin hız kazanması, diğer pek çok sektörde olduğu gibi teknolojik alt yapı ile ilintilidir. Şirketlerin alt yapılarının güçlendirilmesinin yanı sıra, yasal mevzuat ve uygulamaların da süratle teknolojiye ayak uydurması önem taşımaktadır. E-devlet ve e-bankacılık uygulamalarının yaygınlaşması, hasar süreçlerinde hukuki gerekliliklerin getirdiği kısıtları süratle aşmada yardımcı olacaktır.⁹⁶

3.9.4. Otomotiv ve Sigorta Sektörü Arasındaki İlişkiyi Güçlendirme

Yıllar boyunca otomotiv firmaları sigorta konusunu kendilerinin para kazanacakları alan olarak görmüşlerdir. Oto satışından para kazanma olanakları aramak yerine daha çok hasarlı araç tamirinden para kazanmayı tercih etmişlerdir. Doğal olarak bu alanda da para kazanmaları gerekmektedir, fakat durum ne yazık ki biraz abartılmıştır. Bu durum parça ve işçilik maliyetlerinin yıllarca enflasyonun ve döviz kurlarının çok üstünde

⁹⁶ Best Dergisi, **Hasar Denetimi ve TRAMER Sisteminde Kasko Poliçe ve Hasar Verilerinin İşlenmesi**, 15.04.2006 Sayı: 27 s.37.

artması sonucunu doğurmuştur. Bu anlayış sigorta şirketleri ile birlikte sigortalıları da mağdur etmiştir. Sigorta şirketleri bu maliyeti de fiyatlarına yansıtılmışlardır. Buna rağmen zarar etmişlerdir. Sigorta sektörü bu durumla mücadele ederek hasar maliyetlerini kontrol altına alabilmek için yedek parça tedarik sistemleri geliştirerek hasar maliyetini belirleyen tüm taraf ve unsurların denetlenmesi alanlarında bir çok yeni uygulama oluşturmaktadır. Bu uygulamaları oluşturma aşamasında Otomotiv sektörü ile çok yakın bir ilişki içinde olmalıdır.

Özellikle sigortacılık sektörünün ve sigorta bilincinin henüz gelişme döneminde olduğu pek çok ülkede benzer durum söz konusudur. Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Yunanistan gibi ülkelerde oto sigortalarının hayat dışı prim üretimi içerisindeki payı % 50 oranındadır. Oto sigortalarının pek çok ülkede geçerli olan bir diğer karakteristik özelliği de hasar oranlarının yüksekliği ve teknik kar rakamlarının düşüklüğüdür. Üretilen otomobillerin kazalara karşı dayanıklılığı, kaza güvenliği, dizaynı, karoseri yapısı ve onarılabilirlik düzeyi, teknolojik ekipmanları, yedek parça fiyatları, işçilik maliyetlerindeki zaman ve emek katsayıları, gibi pek çok kriter, araçları üreten otomobil firmalarının inisiyatifinde olan, ama sigorta şirketlerinin teknik sonuçlarını ve karşı karşıya oldukları riskleri direkt olarak etkileyen unsurlardır.

Özellikle gelişmiş ülkelerde bu alanda yaşanan gelişmeler incelendiğinde, otomotiv ve sigorta sektörleri arasındaki oldukça ciddi boyutta bir ilişki olduğu, hasar analizi ve tespiti konusunda sürat, doğruluk ve verimliliği sağlamak üzere teknolojik olarak ciddi gelişmeler yaşandığı, hasar onarım teknikleri ve yöntemleri konusunda ciddi araştırma faaliyetleri yapıldığı görülmektedir.

Tüm bu veriler bir araya getirildiğinde, oto hasar araştırma, takip ve yönetim sistemleri açısından gelişmiş ülkelerde görülen başarılı örneklerin vakit geçirilmeden ülkemizde de uygulamaya sokulması hem kaçınılmaz hem de ülkemiz sigorta sektörü için son derece gereklidir.

Özellikle Avrupa ülkelerinde 1960'lı yıllardan itibaren başlayan bu çalışmaların paralelinde, pek çok ülkede, özellikle oto sigortaları konusunda ciddi bir uzmanlaşma, ar-ge faaliyetlerini yürütme ve sigorta sektörüne danışmanlık hizmeti vermek üzere kurulmuş özel şirketler ve araştırma merkezleri bulunmaktadır. Özellikle oto sigortaları konusunda çalışan sigortacıların, zaman içerisinde otomotiv sektörü ile çok yakın bir ilişki içerisinde girdiği ve bu alanda çok önemli araştırma ve geliştirme faaliyetlerini yürüttükleri görülmektedir.⁹⁷

Genel olarak bakıldığında, bu alanda faaliyet gösteren kurumları 2 ana kategoriye ayırmak mümkündür.

- Oto hasarlarının azaltılması, araç güvenliğinin artırılması ve onarım maliyetlerin düşürülmesi amacıyla çalışmalar yapan araştırma merkezleri ,
- Özellikle yedek parça fiyat kataloğu, hasar tespit ve hasar yönetim sistemi konusunda yazılım ürünleri geliştiren teknoloji şirketleri.

Oto sigortalarının en önemli örnekleri olan Zorunlu Mali Mesuliyet (Trafik) Sigortası ve Kasko Sigortası, poliçe sayısı olarak en geniş kitlelere hitap eden, hasar adedi ve boyutu en yoğun olan, poliçe tanzimi ve hasar organizasyonu coğrafik olarak en yaygın olan sigorta branşlarıdır. Bu sebeple, hem maliyet disiplini hem de müşteri tatmini sağlanması için sigorta sektörünün üretim faaliyetleri ile birlikte oto hasar organizasyonları açısından da ciddi çalışmalar yapması gerekmektedir.

Sigortacılık sektörü penceresinden konuya bakıldığında, otomotiv sektörü prim açısından çok önemli bir üretim kaynağıdır. Ancak buna karşılık, yukarıda sıralanan kriterler dikkate alındığında da, sigortacıların elde edecekleri teknik sonuçlar ve karlılık, önemli oranda otomotiv firmalarının aldığı kararlara endeksli bir yapıdadır.

⁹⁷ Okan Utkueri, **Oto Sigortalarında Araştırma, Analiz ve Yönetim Sistemleri**, İstanbul, 2004, s.14.

Dünya genelinde sigorta sektörünün gelişmiş olduğu ülkelerde, oto hasarlarının onarım teknikleriyle ilgili araştırma ve geliştirme faaliyetlerinde bulunulması, otomotiv sektörü ile işbirliği içerisine girilerek hasar maliyetlerinin azaltılması, hasar tespiti ve analizinde teknolojik ürünlerin geliştirilmesi ve benzeri konularda 1970 yıllarında başlatılan çalışmaların, artan bir yoğunluk ve önemle devam ettiği görülmektedir.

Ülkemizde bu açıdan büyük bir gereksinim olmasına ve şirketlerimizin ciddi sıkıntılar yaşamasına rağmen, yıllık maddi boyutu çok yüksek olan oto hasarları konusunda, henüz çok kısıtlı düzeyde çalışmalar yapıldığı görülmektedir. Son 5 yıllık süreç içerisinde gerçekleştirilmiş olan bu çalışmaların, diğer ülkelerde edinilen bilgi birikimi ve yapılan başarılı uygulamalardan faydalanılarak hızla geliştirilmesi ülkemiz sigorta sektörü açısından büyük önem taşımaktadır.⁹⁸

Bu aşamada, ülkemizdeki sigorta şirketlerinin rekabet avantajlarına müdahalede bulunmadan, sektörel anlamda ortak bir platformda buluşması ve güç birliği yapmaları, hem daha başarılı ve kapsamlı çalışmalar yapılması hem de elde edilen sonuçların otomotiv sektörü nezdinde etkili olarak uygulamalara yansıtılabilmesi açısından büyük yarar sağlayacaktır.

3.9.5. Kasko Poliçe Hasar Verilerinin Ortak Bir Havuzda İşlenmesi

Sigorta sektöründe son üç yılda sektördeki hasar oranının yüzde 30'lar seviyesinde artmış olduğu tahmin edilmektedir. Rekabetin çok yoğun yaşandığı sigorta sektöründe, hasar oranı ciddi oranda artarken, primlerin aynı oranda artması pek mümkün gözükmemektedir. Bu nedenle, hasarı denetim altına almak şirketlerin karlılığı için en uygun çözüm olarak görünmektedir.

Sigorta şirketleri kasko branşında teknik karlılık oranlarında önemli problemler yaşamaktadır. Poliçe fiyatlarının artması sektörde yaşanan kızgın rekabet nedeniyle kısa

⁹⁸ Utkueri, s.15.

vadede çok mümkün gözükmemektedir. Dolayısıyla, şirketlerin karlılıklarını artırmaları için hasarın denetimi ve kontrolü en etkin çözüme işaret etmektedir.

Şirketler karlılıklarını artırmak için, istatistiklere göre daha fazla hasara sebebiyet veren araç markası, modeli, kullanım tarzını veya kullanıcı profilini daha az hasar yapanlardan ayırıp tarifelerini bu yolda düzenleyip kendi bünyeleri içinde hasar denetimi için özel departmanlar kurmalıdırlar. Hasar maliyetlerinin belli limitlere indirilmesi için sadece sigorta sektörünün değil, sektörle birlikte tüm otomotiv ve yedek parça imalatçı ve ithalatçıların da bir araya gelerek ortak çözümler aramaya başlaması gerekliliği ise farklı bir konu olarak sektörde tartışılmalıdır. TRAMER gibi kasko branşı için oluşturulacak bir merkezden tek bir yapı altında ortak çözümlerin üretilmesi ise hasarın denetimi ve kontrolü için sektörün çözümlerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sigorta Şirketleri güvencesi altında bulunan araçların hasarları, eksperler tarafından ve kullanılan özel yazılımlar aracılığıyla denetlenmelidir. Eksperler hasarları onarım aşamasında takip etmeli ve kullanımlarına sunulan yeni teknolojiler sayesinde değişen parçalara marka bazında katalog fiyatı uygulamasını gerçekleştirmelidirler. Diğer taraftan özel servis/tamirhane ve yetkili servislerde işçilik fiyatları ile ilgili detaylı bilgi havuzları oluşturulmalı ve takip eden dönemlerde parça fiyatlarında olduğu gibi işçilik fiyatlarının da standart hale getirilmelidir.

Kasko braşında da hasara ilişkin bilgilerin sektör ortak havuzunda paylaşılması, yurtdışında da örnekleri olduğu gibi, risk segmentasyonu yapıp fiyatlandırmaya baz teşkil edecek verileri derleyen ve sigorta sektörünün tamamına hizmet verecek şekilde yapılanan bir merkezin kurulması son derece faydalı olacaktır. Bu merkez aynı zamanda otomotiv sektörüyle de yakın temas içerisinde bulunarak araçların güvenlik ve kalite standartlarının artırılmasına da yardımcı olabilecektir. Yaratacağı know-how ile hem otomotiv üreticilerine hem de bu işle iştigal eden tüm taraflara daha verimli çalışma oluşturacaktır.

3.10. Avrupa Motorlu Taşıt Sigortaları Değerlendirmesi

Ülkemizdeki Motorlu taşıt sigortalarının durumu detaylı bir şekilde incelendikten sonra bu bölümde Avrupa'daki motorlu taşıt sigortalarının durumu detaylı olarak incelenecek ve 15 örnek Avrupa ülkesindeki son uygulamalardan bahsedilecektir.

3.10.1. Özet Bilgiler

Motorlu taşıt sigortası, Avrupa Birliği tek sigorta piyasasının en yaygın kullanıma ve tanınırlığa sahip sigorta ürünüdür. Yaklaşık 300 Milyon aracın yer aldığı Avrupa Birliği, dünyanın en büyük motorlu taşıt piyasasını oluşturmaktadır. Motorlu taşıt sigortası, hayat-dışı sigorta alanında en büyük paya sahip olup 2006 yılında bu alandaki toplam prim gelirleri yaklaşık 130 Milyar Euro'yu bulmuştur.

Avrupa Komisyonu, Perakende Finansal Hizmetlere ilişkin olarak hazırladığı Yeşil Kitap'ta AB perakende sigorta piyasalarının daha da derinleşmesi yolunda yaptığı çalışmanın kapsamına motorlu taşıt sigortasını da almak istediğini vurgulamıştır. Avrupa Komisyonu'nun özellikle incelemeyi amaçladığı konular, ülkeler arasındaki fiyat farklılıkları, sınır-ötesi işlem hacimlerinin düşüklüğü, motorlu taşıt sigorta poliçelerinin ülkeden ülkeye taşınamaması konularıdır.⁹⁹

3.10.1.1. Pazar Büyüklüğü

Avrupa'da motorlu taşıt sigortası alanında faaliyet gösteren 1.000 civarında şirket bulunmaktadır. 2006 yılında bu şirketlerin topladığı toplam prim gelirleri 127,2 Milyar Euro'yu bulmuştur. Bu miktarın 2005 yılına göre %1 azalmış olduğu gözlenmektedir. Toplam motorlu taşıt sigortası prim gelirlerinde görülen %1'lik azalmanın nedeni olarak poliçe sahiplerinin motorlu taşıt sorumluluk primlerindeki düşüşü gösterilmektedir.

⁹⁹ TSRŞB Avrupa Birliği ve Uluslararası İlişkiler Birimi, **Avrupa Motorlu Taşıt Sigortaları Piyasası Raporu**, Mart 2008, s.3.

3.10.1.2. Maliyet Analizi

Avrupa genelinde toplam hasar masraflarının 2000 yılından itibaren sabit kaldığı görülmektedir. Hasar oranlarına (hasar masrafı/prim oranı) dair yapılan uzun dönemli gözlemler, motorlu taşıt sigortası piyasasının konjonktürel bir yapıya sahip olduğunu orta koymaktadır.

3.10.1.3. Fiyatlandırma

Motorlu taşıt sorumluluk primlerindeki düşüşe rağmen, sigortalı başına düşen sorumluluk primleri açısından gerek ülkelerin kendi içlerinde gerekse ülkeler arasında büyük farklılıklar olduğu gözlenmektedir. Örnek olarak Letonya'da 72 Euro olan primin Lüksemburg'da 391 Euro olduğu görülmektedir (CEA ortalaması 186 Euro'dur). Fiyatlar, bölgeler ve ülkeler arasındaki hasar sıklıkları ve ortalama hasar masrafları farklılıklarını göstermektedir. Bu nedenle, bir kişi sigorta için kendi ülkesinde diğer ülkelerde ödeyeceğinden daha fazla bir miktar ödeyebilmektedir.

Primlerin, diğer sebeplerin yanında ayrıca yol güvenliği şartları veya hasar masraflarındaki ortalama seviye (tamir, yedek parça ve tıbbi masraflar vs.) gibi unsurlardan dolayı etkilendiği de görülmektedir.

Avrupa'da ortalama hasar maliyetlerinin ulusal mevzuatlar nedeniyle de farklılık gösterdiği görülmektedir. Motorlu taşıt sigortası Avrupa'daki poliçe sahipleri tarafından aynı algılansa da farklı üye ülkelerdeki poliçeler değişik miktarlarda sigorta teminatı önerebilmektedir.

3.10.1.4. Prim Düzeyinin Azaltılması

Hasar sıklığının ve ortalama hasar maliyetlerinin azaltılmasıyla prim düzeyinin düşmesi mümkündür. Avrupa'da ortalama hasar maliyetlerinin değişiklik gösterdiği görülmektedir. Örneğin, Finlandiya'da 5 000 Euro, İtalya'da ise 4 000 Euro'nun üzerinde olan ortalama hasar maliyetlerinin Letonya ve Slovakya'da 1 000 Euro'nun altında olduğu

dikkat çekmektedir. Ortalama hasar maliyetlerinin değişiklik göstermesi çeşitli faktörlere bağlıdır. Bu faktörlerin en önemlileri bedensel hasar tazminatı ve araç tamiri ile yedek parça olarak tanımlanmaktadır. Bedensel hasar tazminatı çoğunlukla ulusal yargı sistemleri ve davalarla belirlenmekte olup bu alandaki masrafların enflasyondan daha hızlı biçimde yükseldiği görülmektedir. Araç tamiri ve yedek parça maliyetleri ise çoğunlukla araç üreticileri tarafından belirlenmektedir. Piyasaların tam olarak serbestleşmediği durumlarda yedek parçaların daha pahalı olduğu görülmektedir. Aynı yedek parçanın fiyatı Avrupa genelinde % 20'nin üzerinde değişiklik gösterebilmektedir.

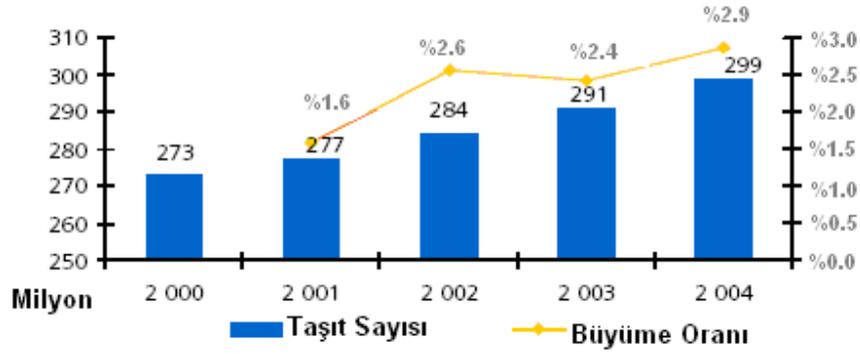
3.10.2. Motorlu Taşıt Sigortası Hizmeti Sunan Sigorta Şirketi Sayısı

Avrupa motorlu taşıt sigortası piyasasında faaliyet gösteren şirketlerin sayısının son on yıl içerisinde düşüş gösterdiği görülmektedir. Bunun sonucu olarak, 1998 yılında 1 634 olan şirket sayısının 2006 yılında 1 250'ye gerilediği dikkat çekmektedir. Gözlenen bu düşüş, tüm dönem boyunca motorlu taşıt sigortası hizmeti sunan şirket sayısında ortalama %3 azalma olduğunu göstermektedir.

3.10.3. Avrupa'daki Taşıt Sayısı

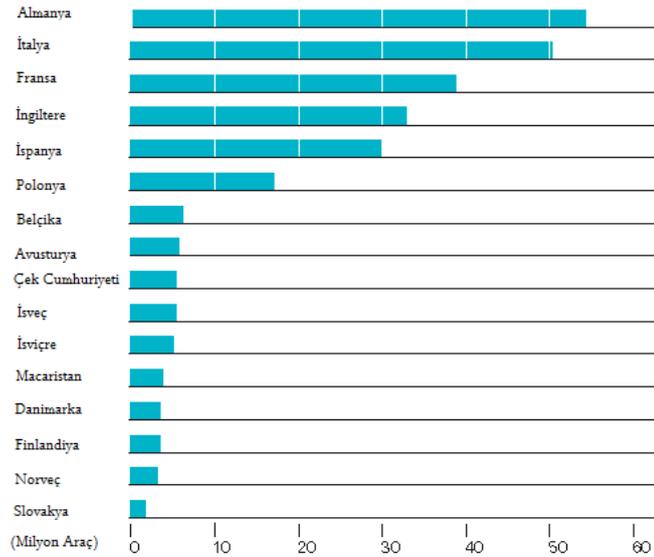
Yaklaşık 300 milyon taşıt sayısı ile Avrupa, 250 milyon taşıta sahip Kuzey Amerika (Amerika ve Kanada) motorlu taşıt piyasasını geride bırakarak dünyanın en büyük motorlu taşıt piyasası konumundadır. Avrupa motorlu taşıt piyasası, 2000 ve 2004 yılları arasında %1,5'ten %3'e varan bir büyüme göstermiş ve toplam araç sayısı 299 milyona ulaşmıştır. Bununla birlikte, son beş yıl içerisinde piyasanın ortalama %2,4 oranında büyüdüğü görülmektedir. Söz konusu taşıtların %78'ini özel veya ticari dört tekerli taşıtlar, %10'unu kamu taşıtları ve %12'sini de motosikletler oluşturmaktadır.¹⁰⁰

¹⁰⁰ Thomas Bauer, Lutz Melle, **European Motor Markets**, Swiss Re, 2007, s.6.



Şekil 22: Avrupadaki Taşıt Sayısı

Kaynak: CEA Statistics No.32

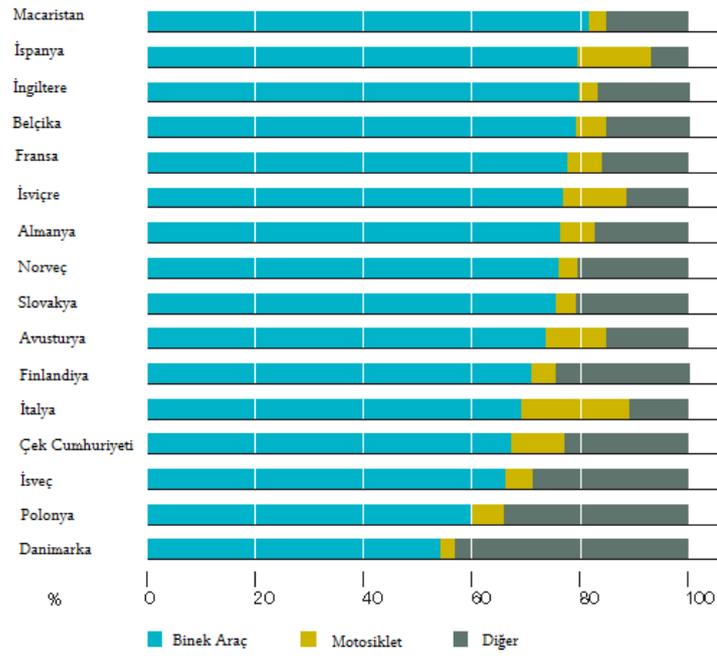


Şekil 23: Avrupada Ülke Bazında Taşıt Sayısı

Kaynak: Swiss Re, European Motor Markets, 2007

Swiss Re firmasının 2007 yılında yaptığı bir araştırmada 270 milyon araç adetinde sahip 16 Avrupa ülkesi incelendiğinde yukarıdaki grafikten de görüldüğü gibi Almanya Avrupadaki araçların yaklaşık 1/5'ine sahiptir. Almanya'yı Fransa ve İngiltere takip

etmekte fakat bu iki ülke araç tipleri bazından farklılık göstermektedir. İlk dört sıradaki ülkeler bu araştırmadaki tüm araçların 2/3 ünü oluşturmaktadır. Grafiğin alt sırasındaki ülkeler nüfuslarına göre araç oranları daha düşük olan ülkelerdir. Araç kategorisi bazında ülkelerin durumu aşağıdaki grafikte görülebilir.



Şekil 24: Avrupada Ülke ve Taşıt Tipi Bazında Taşıtların Sayısı

Kaynak: Swiss Re, European Motor Markets, 2007

Kamyonlar, Otobüsler, Zirai Traktörler ve Özel amaçlı araçlar diğer kategorisinde yer almaktadır. Grafikten de görüldüğü gibi İspanya ve İtalyada Motosiklet lerin oranı diğer ülkelere göre daha fazladır. Danimarka ve Polonya gibi ülkelerde ise özel amaçlı araçların (diğer) kullanımı daha fazladır.¹⁰¹

¹⁰¹ Bauer, Melle, s.13.



Şekil 25: Ülke Bazında Araç Yoğunluğu

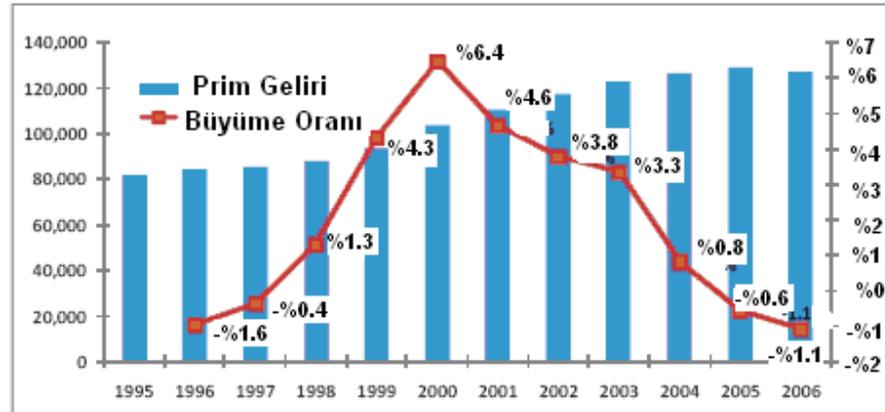
Kaynak: Swiss Re, European Motor Markets, 2007

Yukarıdaki oranlar ülke bazında kişi başına düşen araç adetini göstermektedir. Bu araştırmada yer alan ve Avrupa'nın büyük bir kısmını temsil eden ülkeler baz alındığında kişi başına ortalama araç adeti 0,6 dır. Kuzey Amerika (ABD ve Kanada) da ise bu oran 0,8 dir. Batı Avrupada bu oran 0,7 iken İtalyada bu oran 0,9 dur. İtalyada bu oranın yüksek olmasındaki en büyük neden motosiklet adetinin çok daha fazla olmasıdır. Orta ve Doğu Avrupada (Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Macaristan ve Polonya) ise ortalama oran 0,4 civarındadır. Çek Cumhuriyetinde oran Orta ve Doğu Avrupa ortalamasınının (0,4) biraz

üstünde iken Slovakya'da biraz altında kalmaktadır. Orta ve Doğu Avrupada araç adetinin düşük kalmasına rağmen ekonomik gelişmelere paralel olarak orta vadede araç yoğunluğunun %50 ye yakın artacağı varsayılmaktadır.¹⁰²

3.10.4. Avrupa Motorlu Taşıtlı Sigortası Prim Üretimleri

Motorlu taşıtlı sigortası, 127,2 Milyar Euro'luk prim geliri ile hayat-dışı sigorta branşları içerisinde %31'lik oranla en büyük paya sahiptir. Ancak artan sigortalı taşıtlı sayısına rağmen 2006 yılında bu branşta -%1'lik negatif bir büyüme kaydedilmiştir. Bunun başlıca nedeni sigorta hizmeti sunan şirketler arasındaki rekabet olarak açıklanmaktadır.



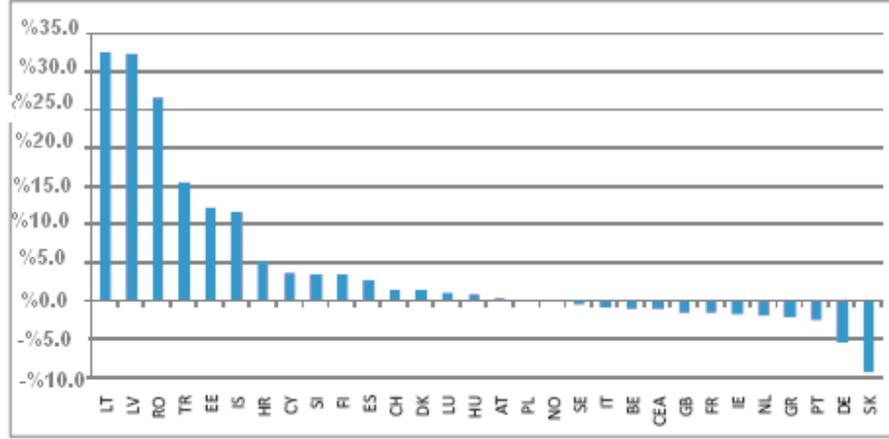
Şekil 26: Motorlu Taşıtlı Sigorta Primlerinin Gelişimi (Milyon Euro)

Kaynak: CEA Statistics No.32, 2007

Aşağıdaki grafikte CEA üyelerinin neredeyse yarısında, 2006 yılında motorlu taşıtlı sigortasında ülke başına düşen büyüme oranları bakımından azalma görülmektedir. Büyüme oranlarında görülen bu azalmanın özellikle doymuş ve rekabetçi bir pazara sahip Batı Avrupa ülkelerinde görülmesi dikkat çekmektedir (Almanya: -% 5,6; Portekiz: -% 2,7; Hollanda:- % 2; Fransa:- % 2; İngiltere: -% 1,6).¹⁰³

¹⁰² Bauer, Melle, s.17.

¹⁰³ CEA Statistics, No: 32, **The European Motor Insurance Market**, Aralık 2007



Şekil 27: Motorlu Taşıtlı Sigorta Primlerinin Ülke Bazında Büyüme Hızları

Kaynak: CEA Statistics No.32, 2007

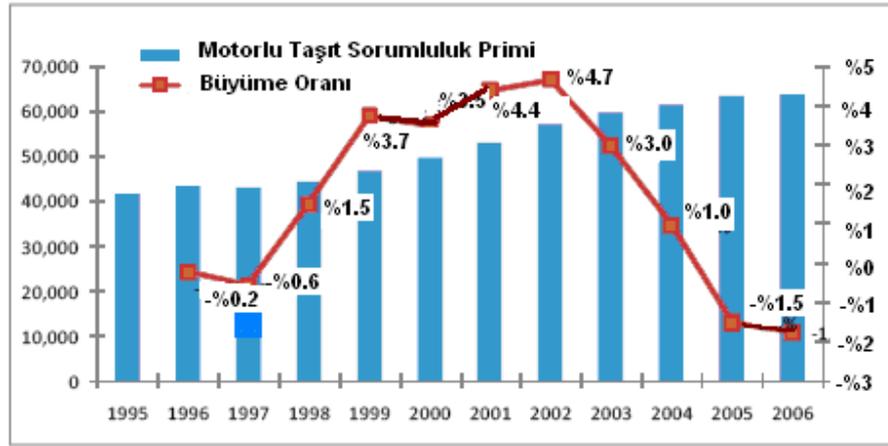
Grafikten de görüldüğü gibi Avrupa genelindeki ülkelerin yaklaşık yarısında prim gelirlerinde bir düşüş gözlenmiştir. Bu düşüş batı Avrupa ülkelerinde (Almanya:% -5.4, Portekiz:%-2.7, Hollanda:%-2, Fransa:%-1.7, İngiltere:%-1.6) daha net görülebilmektedir.

Bunun nedeni bu ülkelerdeki pazarın daha doymuş ve rekabetçi olmasıdır. Bu tür rekabet ortamı prim ücretlerinde indirimlere neden olmakta bu da sigorta şirketlerinin yeni tarifeler oluşturmaları gerekliliğini ortaya koymaktadır. Bu indirimler tüketicilerin karşısına hasarsızlık indirimi, kullandığın kadar öde modeli gibi formlarda çıkmaktadır.

Gelecekte Teknik ve Finansal alandaki bu tür rekabet amaçlı değişiklikler çok dikkatli ele alınmalı ve prim ücret tarifeleri 1990'ların sonunda çoğu ülkede yaşanan sigorta kaza branşındaki zararlara yeniden yol açılmaması için buna göre oluşturulmalıdır. Fakat her gün düzenli olarak artan işçilik maliyetleri, yedek parça fiyatları ve tıbbi yaralanma tazminatları, hasar maliyetlerini etkilemekte ve yükselen ortalama hasar maliyetleri de prim ücretlerini düşürmede zorlayıcı bir faktör olmaktadır.

3.10.5. Üçüncü Şahıs Sorumluluk ve Hasar Primleri

Avrupada Motorlu taşıt sorumluluk sigortası prim gelirlerinde 2005 yılında gözlenen %1,5 oranındaki azalmanın ardından 2006 yılında da %1,8 oranında bir azalma gözlenmiş ve toplam motorlu taşıt sorumluluk sigortası prim gelirlerinin 64 Milyar Euro düzeyinde seyretmiştir. Belirtilen büyüme rakamları, son on yıl içerisinde görülen en düşük rakamlar olarak kaydedilmiştir. Bunun nedeni, sigortacılar arasında pazar paylarını arttırmaya yönelik rekabettir.

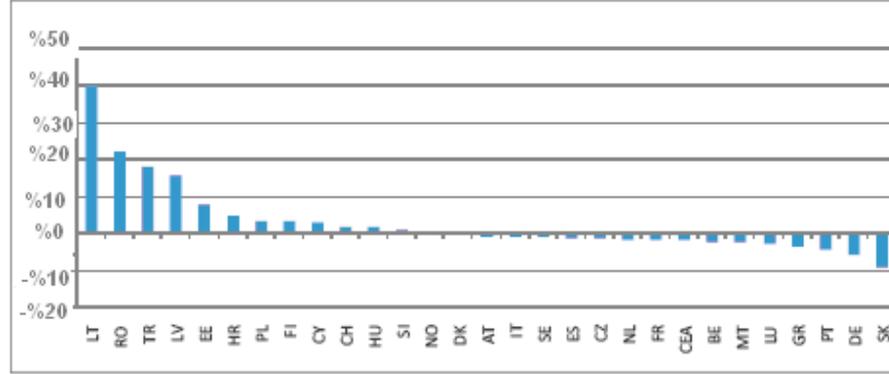


Şekil 28: Motorlu Taşıt Sorumluluk Primi (Milyon Euro)

Kaynak: CEA Statistics No.32, 2007

Motorlu taşıt sigortası prim gelirlerinde olduğu gibi motorlu taşıt sigortası sorumluluk primlerinde de üye ülkeler arasında büyük farklılıklar gözlenmektedir. Motorlu taşıt sigortası sorumluluk primleri alanında en düşük büyüme oranları Batı Avrupa ülkelerinde görülürken, en yüksek büyüme oranlarına yeni üye ülkelerde rastlanmaktadır.¹⁰⁴

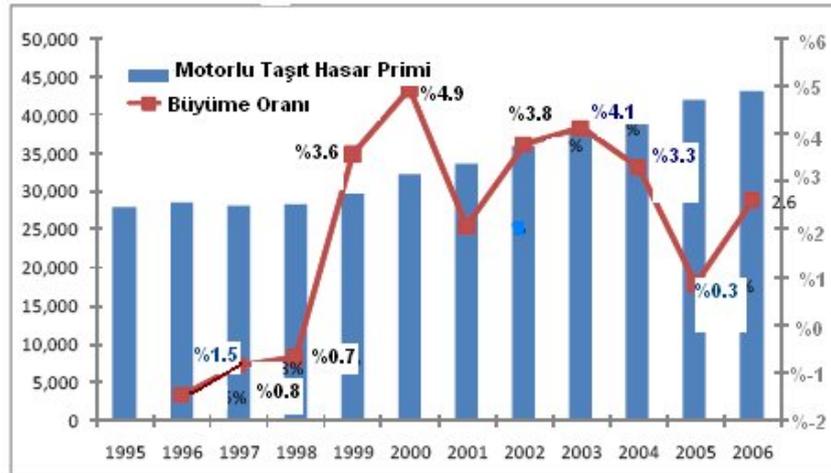
¹⁰⁴ CEA Statistics, No: 32, **The European Motor Insurance Market**, Aralık 2007, <http://www.cea.eu/index.php?mact=DocumentsLibrary,cntnt01,details,0&cntnt01documentid=366&cntnt01returnid=191>



Şekil 29: Ülke Bazında Motorlu Taşıtlı Sorumluluk Primleri Büyüme Oranları

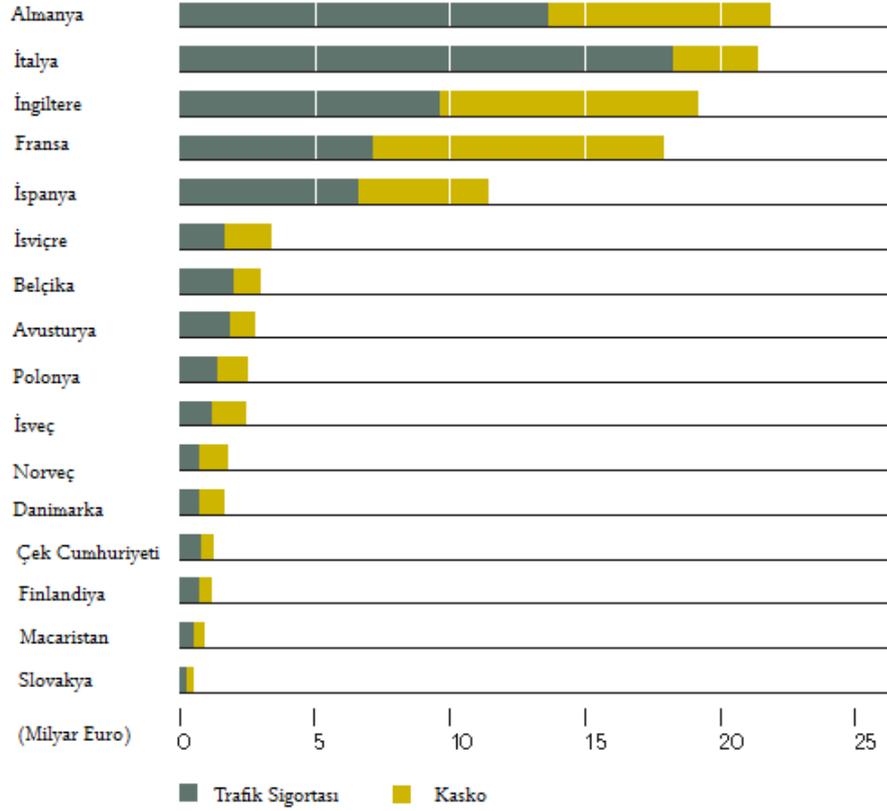
Kaynak: CEA Statistics No.32, 2007

Poliçelerin zorunlu olmadığı motorlu taşıtlı hasar piyasasının, toplam motorlu taşıtlı prim gelirlerinde düşük bir oran teşkil ettiği görülürken; bu piyasanın motorlu taşıtlı sorumluluk sigortasında görülen negatif büyümeyle çelişen pozitif bir büyüme oranı bulunmaktadır. Prim gelirlerinde 2005 yılında %0,9 büyüme oranına karşın 2006 yılında %2,6 oranında büyüme kaydedildiği görülmektedir.



Şekil 30: Motorlu Taşıtlı Hasar Primi (Milyon Euro)

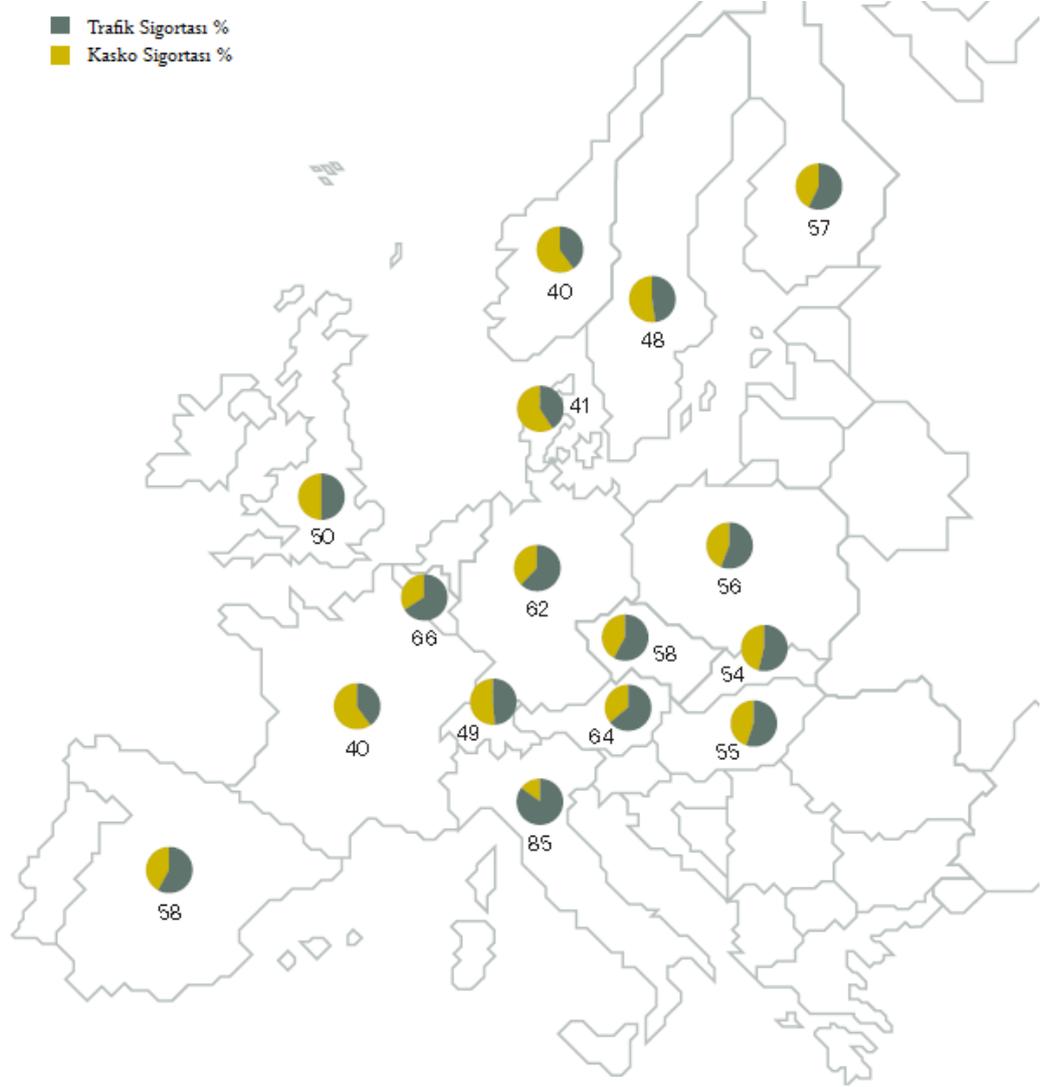
Kaynak: CEA Statistics No.32, 2007



Şekil 31: Avrupada Ülke Bazında Trafik ve Kasko Sigortası Primlerinin Oranı

Kaynak: Swiss Re, European Markets, 2007

Yukarıdaki grafikte görüldüğü üzere yazılan primlerin toplamı ülkelerin araç adetleri ile orantılı olmaktadır. Bu orana etki eden faktörlerde en önemlisi de ortalama prim fiyatıdır. Ülkeden ülkeye farklılık göstermekte ve sıralamadaki yerleri değiştirebilmektedir. Bu araştırmada baz alınan ülkelerdeki 266 milyon araca karşılık yazılan primlerin toplamı 112 milyar Euro olup %58'i (65 milyar Euro) trafik sigortasındaki yazılan primlerden, geriye kalan %42 lik kesim (47 milyar Euro) kasko branşında yazılan primlerden oluşmaktadır. Bu grafikte ilk dört sırada yer alan Almanya, İtalya İngiltere ve Fransa bu ülkeler içindeki toplam prim üretiminin % 70 ini (79 milyar Euro) oluşturmaktadır.



Şekil 32: Ülke Bazında Trafik ve Kasko Sigortaları Prim Gelirlerinin Oranı

Kaynak: Swiss Re, European Markets, 2007

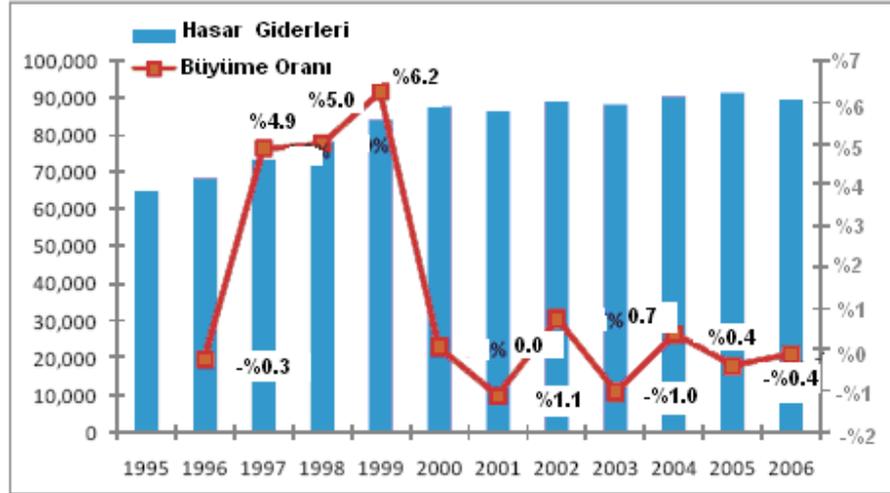
Toplam prim içinde Kasko branşının (yangın ve hırsızlık dahil) oranı ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. İtalyada kasko branşının tüm primler içindeki oranı %15 iken Fransa ve Norveçte bu oran %60 civarındadır. Avusturya ve Almanyada bu prim branşlarının dağılımı birbirine benzese de bu pazarlar arasında temelde farklılıklar vardır.

Almanyada ortalama kasko primi 211 Euro iken Avusturyada ortalama kasko primi 595 Euro dur. Benzer şekilde Polonyada da Trafik Sigortası primleri düşük iken Kasko sigortası primleri çok daha yüksektir.

3.10.6. Motorlu Taşıtlı Sorumluluk Sigortası ve Hasarda Maliyet Analizi

3.10.6.1. Hasar Giderleri

Hasar giderleri açısından bakıldığında, giderlerin, 1994 ile 1999 yılları arasında önemli artış gösterdiği, 2000 ile 2006 yılları arasında ise sabit kaldığı görülmektedir.



Şekil 33: Avrupa'da Hasar Giderlerinin Gelişimi (Milyon Euro)

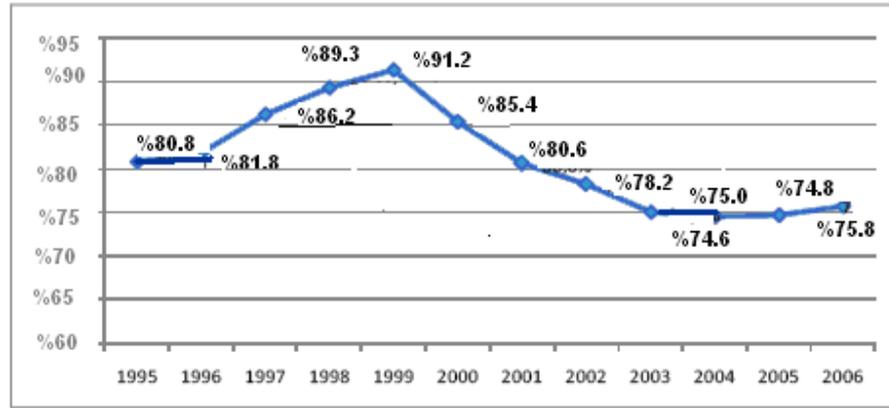
Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

3.10.6.2. Hasar Prim Oranı

Hasar prim oranı, hasar ve primlerdeki büyümeyi göstermektedir. Hasar prim oranının, 2006 yılında %75,8; 2005 yılında ise %74,8 oranında kaydedildiği görülmektedir. Hasar prim oranına ilişkin uzun dönemli yapılan gözlemler, motorlu taşıtlı sektörünün dönemsel bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir. 1995 ile 1999 yılları arasında hasar prim oranlarının, prim gelirlerine kıyasla sürekli bir yükseliş trendi izlediği görülmektedir.

Gözlenen bu yükseliş trendi sürdürülebilir olmayan bir duruma yol açmış ve sigorta şirketlerinin önemli zararlara uğramasına neden olmuştur. 1999 yılından itibaren, hasar giderlerinde istikrar ve prim gelirlerinde görülen az miktardaki yükseliş, sigortacılara kârlılık sağlama ve 2001 krizi sırasında meydana gelen yatırım gelirlerindeki azalmayı hazmetme olanağı sağlamıştır.

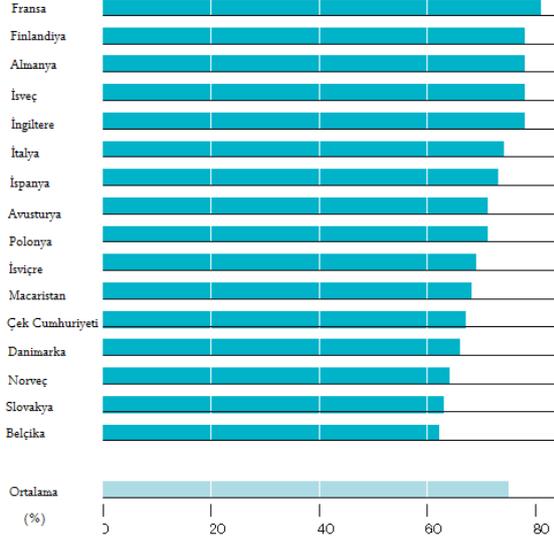
2005 ve 2006 yıllarında gözlenen artışlar, sigorta sektörünün kârlılığını ciddi şekilde azaltacak yeni bir büyüme safhasına girildiği varsayımına yol açmaktadır.¹⁰⁵



Şekil 34: Motorlu Taşıtların Hasar Prim Oranı

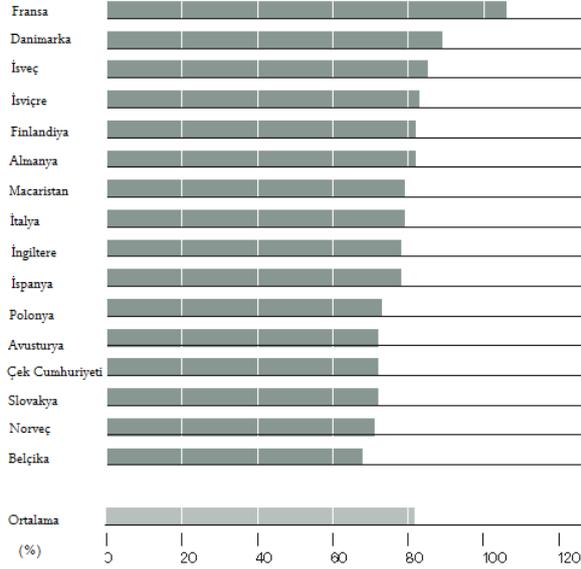
Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

¹⁰⁵ CEA Statistics, No: 32, **The European Motor Insurance Market**, Aralık 2007, <http://www.cea.eu/index.php?mact=DocumentsLibrary,cntnt01,details,0&cntnt01documentid=366&cntnt01returnid=191>



Şekil 35: Avrupada Ülke Bazında Motorlu Taşıtların Sigortaları Hasar Prim Oranı

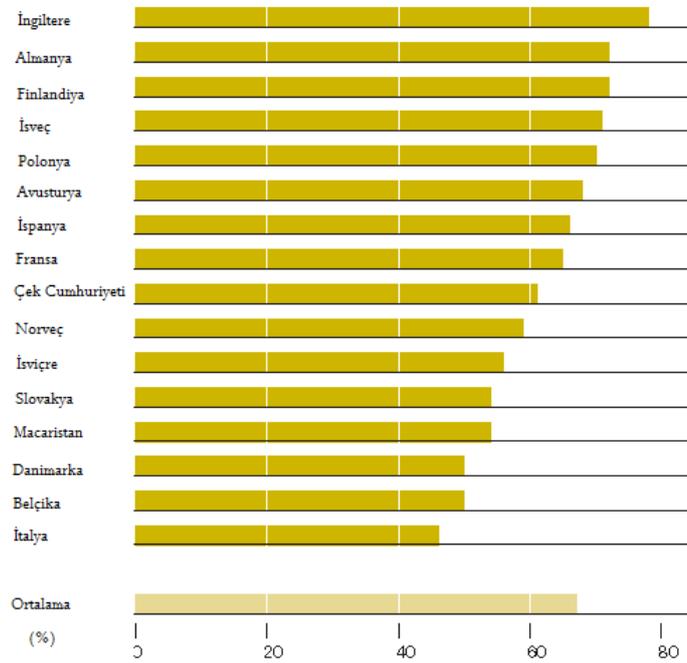
Kaynak: Swiss Re, European Motor Markets, 2007



Şekil 36: Avrupada Ülke Bazında Trafik Sigortası Hasar Prim Oranları

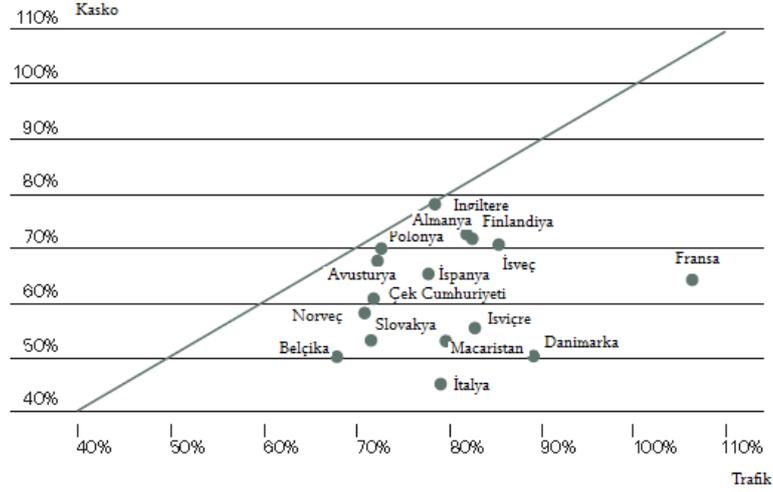
Kaynak: Swiss Re, European Motor Markets, 2007

Avrupa genelinde Trafik Sigortası hasar prim oranlarında ülke bazında büyük farklılık gözlemlenmektedir. Belçikda hasar prim oranı %68 iken Fransada bu oran %106 dır. Fransada trafik sigortalarında kaza sonucu yaralanmalarda ödenen tazminat bedellerinin yüksek oluşu bu oranın yüksek oluşunu açıklamaya yeterli olacaktır. Avrupa genelinde hasar prim oran ise yaklaşık %82dir. Ayrıca daha genel bakıldığında Doğu ve Orta Avrupada hasar prim oranı %73 iken Batı Avrupada bu oran %82dir.



Şekil 37: Ülke Bazında Kasko Sigortasında Hasar Prim Oranları

Kaynak: Swiss Re, European Motor Markets, 2007



Şekil 38: Ülke Bazında Trafik ve Kasko Sigortaları

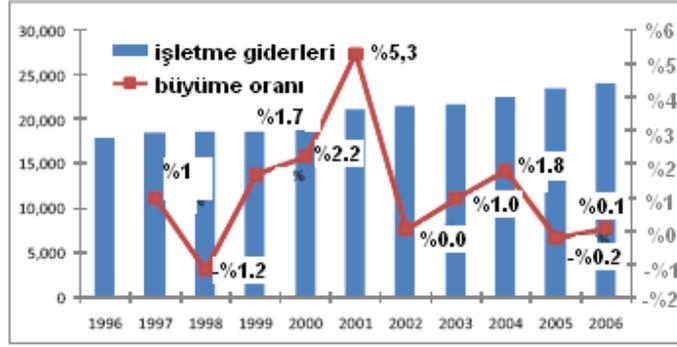
Hasar Prim Oranı Karşılaştırması

Kaynak: Swiss Re, European Motor Markets, 2007

Avrupa genelinde trafik sigortası hasar prim oranı (hasar ödemeleri/prim üretimi) ile kasko sigortası hasar prim oranı karşılaştırıldığında, kasko sigortası hasar prim oranının trafik sigortası hasar prim oranından daha düşük olduğu görülmektedir. Avrupa genelinde ortalama kasko sigortası hasar prim oranı %67 iken trafik sigortası hasar prim oranı %82 dir.

3.10.6.3. İşletme Giderleri

İşletme giderleri, motorlu taşıt sigortaları branşında sigortacılar tarafından yüklenen teknik masraflar olarak tanımlanmaktadır. İşletme giderleri, idari masraflarla edinme maliyetlerini içermektedir. 1998 ile 2001 yılları arasında işletme giderlerinde görülen artışın, 2002 yılında yerini düşüşe bıraktığı dikkat çekmektedir. 2006 yılında ise işletme giderlerinde bir düşüş gözlenmektedir. Bunun nedeni, rekabetin, sigortacıları müşterilerine en iyi fiyatı sunabilmek için maliyetleri azaltmaya yönlendirmesidir.

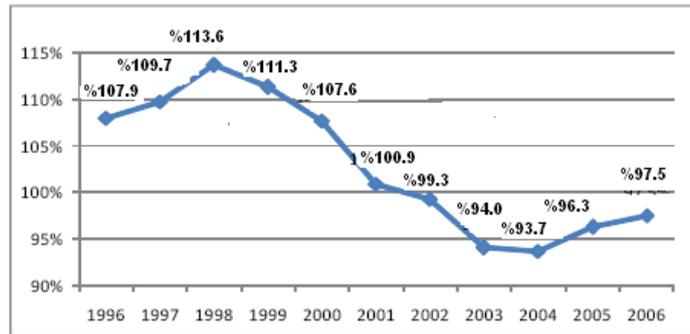


Şekil 39: İşletme Giderleri ve Büyüme Oranı

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

3.10.6.4. Bileşik Oran

Bileşik oran, toplam hasar masrafları ile işletme giderlerinin prim gelirin bölünmesiyle elde edilmektedir. 2005 ile 2006 yıllarında prim gelirlerinin, hasar masraflarından daha fazla azaldığı, bu azalmanın da bileşik oranın yükselmesine neden olduğu dikkat çekmektedir. 2005 ile 2006 yıllarında bileşik oranda görülen büyümenin, sigorta sektörünün yeni bir döneme girdiği varsayımına yol açtığı görülmektedir.



Şekil 40: Bileşik Oran

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

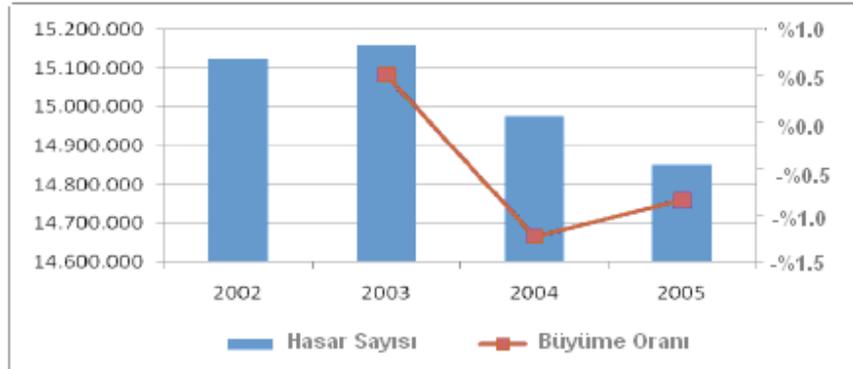
3.10.7. Motorlu Taşıtlı Sigortası Primlerinin Belirlenmesi

Motorlu taşıtlı sigortası primlerinin, sigorta şirketlerinin, müşterilerinden gelecek olası tazminat talepleri ve bu taleplerin yaratacağı olası masraflar üzerinde yaptıkları analizlerin sonucunda belirlendiği görülmektedir. Buna ek olarak, sigorta sahiplerinin ödediği prim miktarları da farklı ulusal vergiler, harçlar ve mevzuatlar nedeniyle değişiklik gösterebilmektedir. Bu nedenle, motorlu taşıtlı sigortası primlerinin belirlenmesinde iç ve dış faktörlerin etkili olduğu gözlenmektedir.

3.10.7.1. İç Faktörler

3.10.7.1.1. Kaza sayısı ve Hasar sıklığı

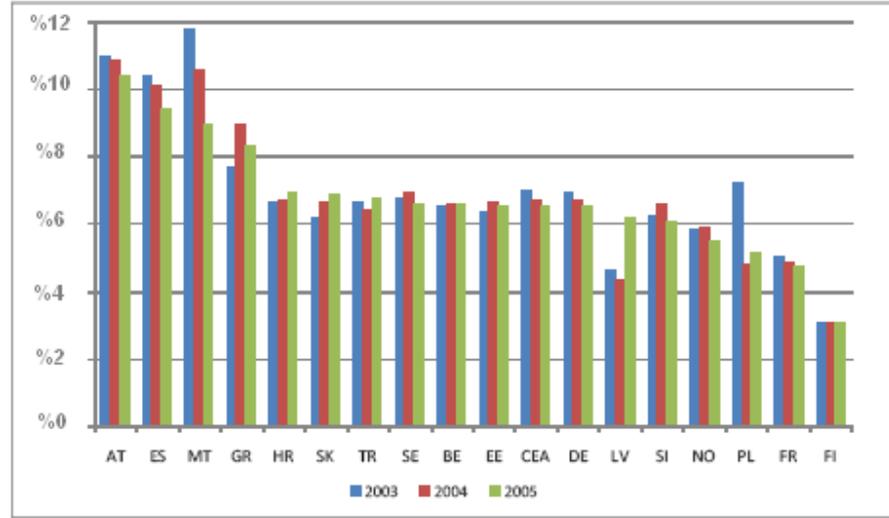
Avrupa motorlu taşıtlı sigortası piyasasının %71'ini oluşturan örnek ülkelerde mevcut veriler, Avrupa genelinde kaza sayısının, 2003 yılında kaydedilen artışın ardından 2004 ve 2005 yıllarında azaldığını göstermektedir. Kaza sayısında en fazla azalmanın 2004 (-%1,2) ve 2005 yıllarında kaydedildiği görülürken, yine aynı yıllar içerisinde hasar sayısının da %0,8 oranında düştüğü gözlenmektedir.



Şekil 41: Motorlu Taşıtlı Sorumluluk Sigortasında Hasar Adeti

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

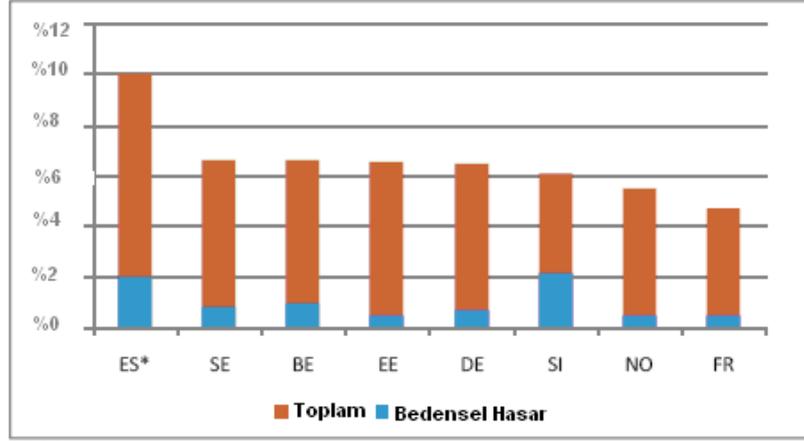
Hasar sıklığını, hasar sayısı ile sigortalı taşıt sayısı arasındaki oran oluşturmaktadır. Buna göre, 2003 yılında %7 olan hasar sıklık oranının 2005 yılında %6,6'ya düştüğü görülmektedir. Genel olarak bakıldığında, hasar sıklığı oranındaki azalma, çoğu Batı Avrupa ülkesinde görülürken, Doğu Avrupa ülkelerinde daha heterojen bir gelişim gözlenmektedir.



Şekil 42: Motorlu Taşıtlı Sorumluluk Sigortasında Hasar Sıklığı

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

Bedensel hasarların hasar sıklığındaki payının, pazarlar arasındaki farklılıklara rağmen çoğu ülkede kısıtlı kaldığı görülmektedir. Böylece, motorlu taşıtlı sorumluluk sigortasının sadece maddi hasarları kapsadığı dikkat çekmektedir.



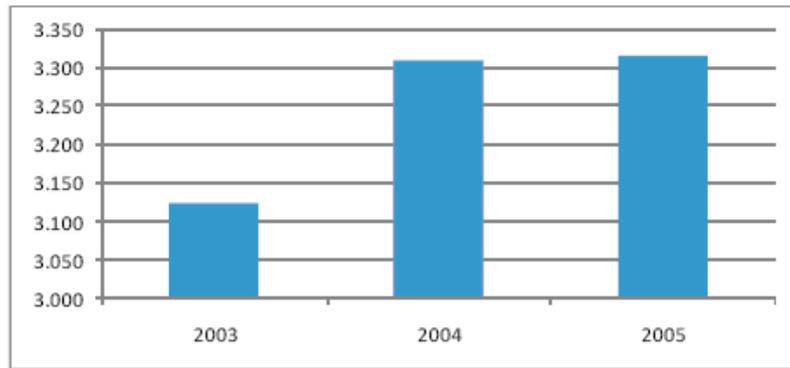
*2004

Şekil 43: Bedensel Hasarın Hasar Sıklığındaki Payı - 2005

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

3.10.7.1.2. Ortalama Hasar Maliyeti

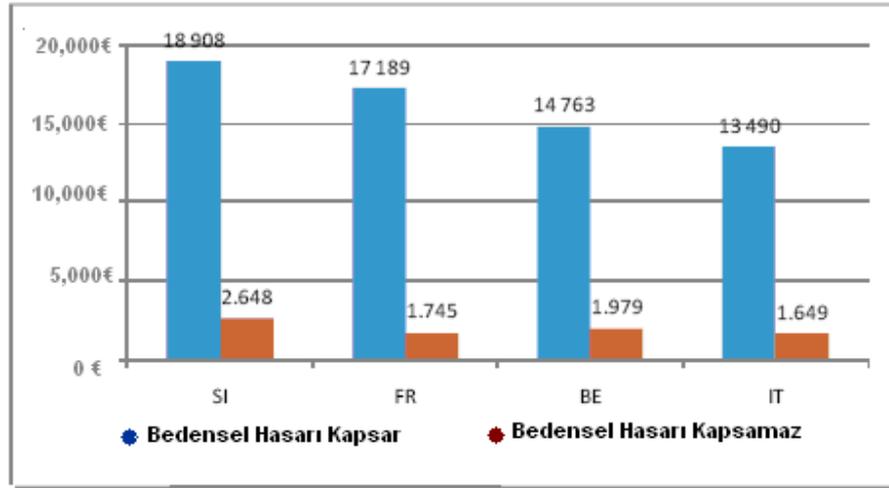
Avrupa motorlu taşıt sigortası piyasasının yaklaşık olarak %65'ini temsil eden örnekleme dayanılarak yapılan tahminler, motorlu taşıt sorumluluk sigortasında ortalama hasarın 2005 yılında ortalama %0,2 oranında artarak 3.300 Euro'ya ulaştığını ortaya koymaktadır.



Şekil 44: Motorlu Taşıt Sorumluluk Sigortasında Ortalama Hasar Maliyeti

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

Genel olarak bakıldığında, Avrupa'daki ortalama hasar maliyetinin yaklaşık 3 300 Euro olduğu görülmektedir. Ancak hasar maliyetinin, ülkeler arasında büyük farklılıklar gösterdiği de görülmektedir. Örneğin, ortalama hasar maliyetinin Finlandiya'da 5 000 Euro, İtalya'da ise 4 000 Euro'nun üzerinde olduğu görülürken; Letonya ve Slovakya'da 1 000 Euro'nun altında olduğu dikkat çekmektedir. Genel olarak bakıldığında, Doğu Avrupa ülkelerindeki ortalama hasar maliyeti seviyesinin Batı Avrupa ülkelerine kıyasla daha düşük olduğu anlaşılmaktadır. Buna rağmen, ortalama hasar maliyetine ait en fazla büyüme oranları da Doğu Avrupa ülkelerinde görülmektedir.



Şekil 45: Ortalama Hasar Maliyeti - 2005

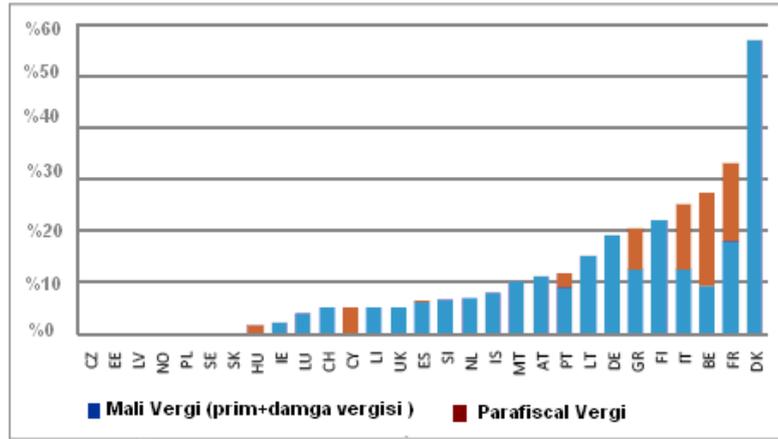
Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

Bedensel hasarların ortalama hasar maliyetindeki payının (sadece 6 ülke için geçerlidir) İtalya'da yaklaşık % 75, Finlandiya, Fransa ve Belçika'da %50; Slovenya ve Estonya gibi yeni üye ülkelerde ise belirtilen değerlerin çok daha altında olduğu gözle çarpılmaktadır.

3.10.7.2. Dış Faktörler

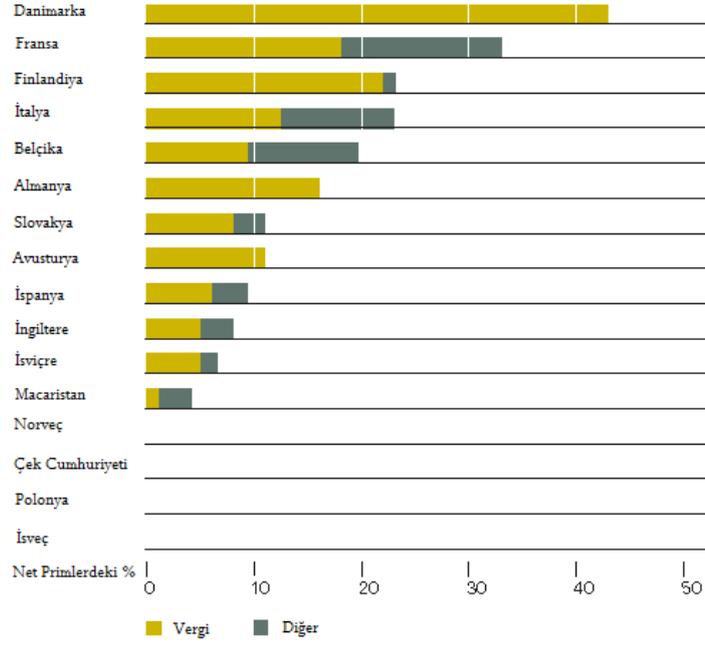
3.10.7.2.1. Vergilendirme

Ortalama fiyat düzeyleri, vergilendirme sonrası hesaplandığından sigortalılar tarafından fiilen ödenen fiyatlardan daha düşük gözükmemektedir. Ortalama prim rakamlarındaki farklılık farklı Avrupa piyasalarındaki farklı riskler ve tazminat düzeyleriyle açıklansa da sigorta primlerine uygulanan mali rejim de bunda etkili olmaktadır. Mali rejim, motorlu taşıt sigortası fiyatında farklılık yaratan en önemli dış faktör olarak göze çarpmaktadır. Aşağıdaki grafikte görüldüğü üzere, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Letonya ve İsveç gibi ülkelerde motorlu taşıt sigortasına vergi uygulanmazken, Danimarka'da motorlu taşıt sigortasına uygulanan vergi % 60'ı bulmaktadır. Örneğin; Portekiz'de motorlu taşıt sigortasına vergi %12,75 oranında uygulanmaktadır. Bu vergi oranını oluşturan kalemler şöyle sıralanmaktadır. Damga vergisi için %9; acil durum fonu için %1, Portekiz Sigorta Kurumu için % 0,25 ve motor garanti fonu için %2,5. Portekiz'de uygulanan %12,75 oranındaki vergiye, tehlikeli malların taşınmasını ve bu malların taşınmasında kullanılan taşıtların sigortasını da kapsayan itfaiye vergisinin de %13 oranında eklendiği göze çarpmaktadır.



Şekil 46: Avrupa'da Motorlu Taşıtlar Sorumluluk Sigortasının Vergilendirilmesi

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007



Şekil 47: Ülke Bazında Ortalama Prim Ücretlerine Etki Eden Vergi ve Diğer Etkenler

Kaynak: Swiss Re, European Motor Markets, 2007

Bu araştırmada baz alınan Batı Avrupa ülkelerinde ortalama trafik sigortası primi 308 Euro iken bu ülkelerdeki net prim 238 Euro dur. Orta ve Doğu Avrupada ise ortalama trafik sigortası primi 113 Euro iken net prim 112 Euro dur. Bu bize Avrupanın farklı ülkelerinde vergi ve diğer faktörlerin ortalama trafik sigortası primine etkisinin farklı olduğunu göstermektedir.

3.10.7.2.2. Ulusal Mevzuat

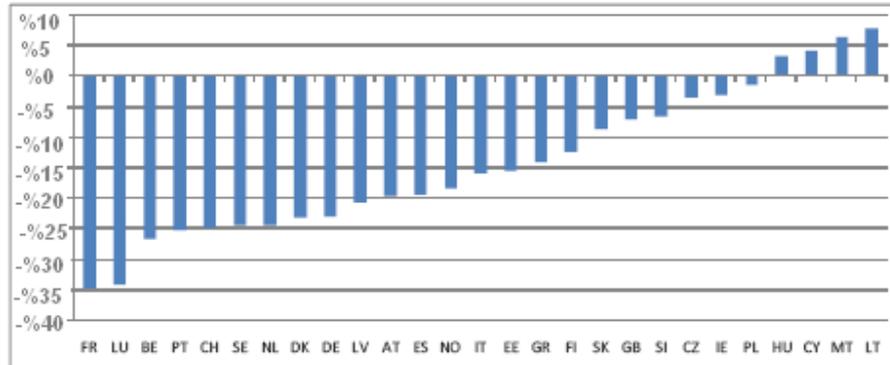
Motorlu taşıt sigortalarında ulusal mevzuatların farklı sigorta kapsamaları getirdikleri görülmektedir. Bu nedenle, motorlu taşıt üçüncü şahıs sorumluluk sözleşmelerinin içeriğinin, taşıtın kayıtlı bulunduğu ülkenin mevzuatı tarafından belirlendiği dikkat çekmektedir.

3.10.8. Hasar Sıklığı ve Hasar Maliyetini Etkileyen Faktörler

3.10.8.1 Hasar Sıklığı ve Yol Güvenliği

Yol güvenliğindeki ilerlemeler ve özellikle Avrupa ülkelerinin 2001 ile 2010 yılları arasında yollarda meydana gelen ölüm oranlarını %50 oranında azaltma vaatleri, hasar sıklığındaki azalmayı açıklayan başlıca etkenler olarak görülmektedir.

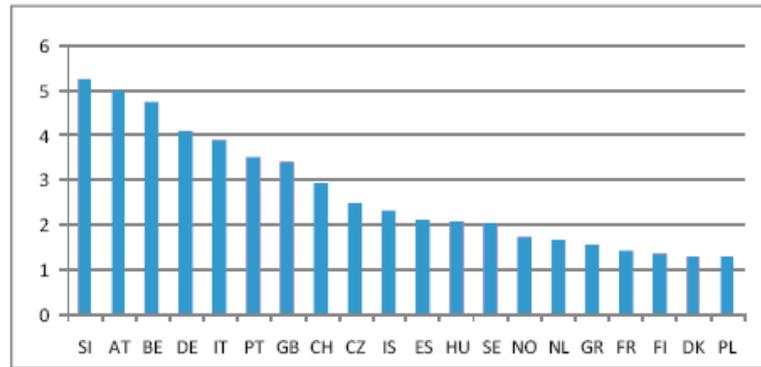
Grafikte görüldüğü üzere, Avrupa’da yollarda meydana gelen ölüm oranlarını azaltmak için alınan önlemlerin başarılı oldukları sonucu ortaya çıkmaktadır. Yolda meydana gelen ölümlerin, %30’dan fazla oranla en fazla Fransa ve Lüksemburg’da azalma gösterdiği görülmektedir. Ancak bu iki ülkede görülen ölüm oranlarındaki büyük azalmanın diğer ülkelerde görülmediği göze çarpmaktadır. Polonya, İrlanda, Slovenya, İngiltere ve Slovakya gibi ülkelerde yollarda meydana gelen ölümlerde azalmanın %10’un altında kaldığı görülmektedir. Buna rağmen, Litvanya, Malta, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Çek Cumhuriyeti ve Macaristan gibi ülkelerde ise yollarda meydana gelen ölümlerin artış gösterdiği göze çarpmaktadır.



Şekil 48: Avrupa Yollarında Meydana Gelen Ölüm Oranlarındaki Azalma (%)
2001-2005 Yılları Arası

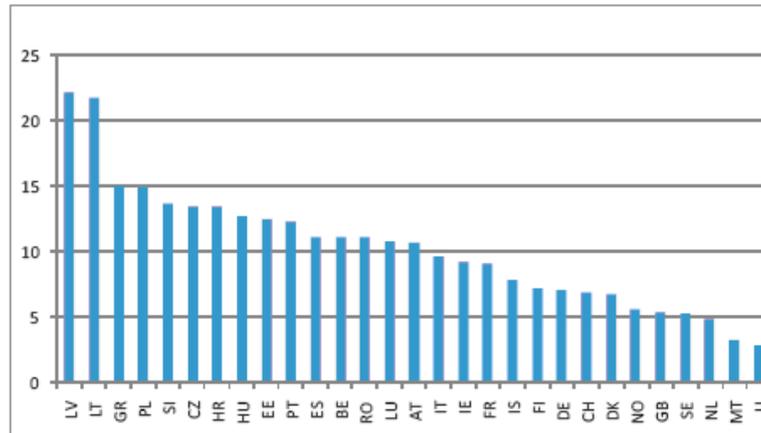
Kaynak: Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi, 2006

Ülkeler arasında görülen değişik hasar sıklığı oranlarının, 1 ile 5 arasındaki hasar seviyesi aralığında 1.000 kişi başına düşen bedensel hasar sayısı ile 1.000 kişi başına düşen ölüm sayısı gibi göstergelerden de etkilendiği görülmektedir. Bu alanlardaki ortalama değerlerin Batı Avrupa ülkelerine kıyasla Doğu Avrupa ülkelerinde daha yüksek olduğu da dikkat çekmektedir. Özellikle Fransa ve Hollanda'da yol güvenliği alanında alınan önlemlerin başarılı olduğu görülmektedir.



Şekil 49: Avrupa'da 1.000 Kişiyeye Düşen Yaralanma Sayısı

Kaynak: IRTAD (2005)



Şekil 50: 2004 Yılında 1.000 Kişiyeye Düşen Ölüm Sayısı

Kaynak: OECD/ECMT (2005)

Hasar sayısını etkileyen bir diğ er unsur da trafik koşullarıdır. Trafik koşullarının, ÷lkeler arasında farklılıklar gösterdiğ i gör÷lmektedir. Trafik koşullarının, ÷lkelere ait değiş ik doğal çevre, yol uzunluğu, taşıt yoğunluğu ve sür÷c÷ alışkanlıkları gibi özellikler tarafından belirlendiğ i dikkat çekmektedir.

Sigorta sahteciliğ i ve sigortasızlık faktörleri, sigortalılar üzerinde ÷lkeden ÷lkeye değiş en farklı etkiler yaratmaktadır. Doğ ru veri yetersizliğ ine rağ men, sigorta sahteciliğ inin ve sigortasızlığ ın sigortalı sayısı ve sigortalılar tarafından ödenen poliçe bedelleri üzerinde önemli etkisi olduğ u gör÷lmektedir.

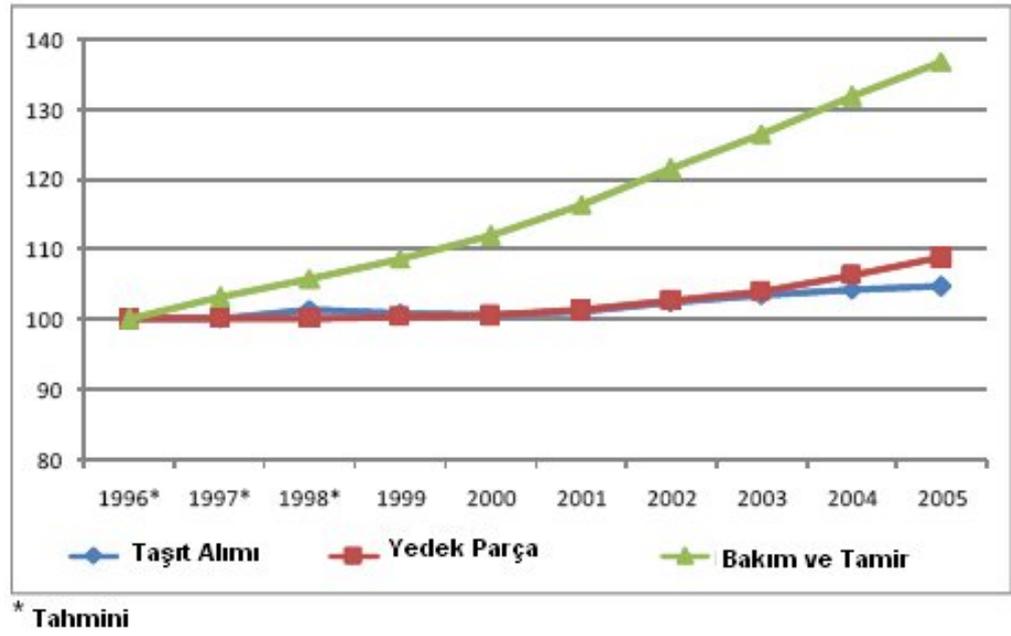
İtalyan Sigorta şirketleri Birliğ i (ANIA) ile Özel Sigorta ve Prim Kontrol Kurumu (ISVAP) tahminlerine göre, hasar ödemelerinin %2,81'nin sahtecilik iç erdiğ i ve bu oranın sigortalılar tarafından ödenen hasar oranlarının %2,44'ünü oluşturduğ u göze çarpmaktadır. İngiliz Sigorta Birliğ i'nin (ABI) yaptığ ı araştırmada ise İngiltere'de sigorta sahteciliğ inin 1,6 Milyar Pound olduğ u tahminlerine yer verdiğ i gör÷lmektedir. Ayrıca, ABI araştırması, on kiş iden birinin sahtekârlık yaptığ ını kabul ettiğ ini göstermektedir. Veriler, yapılan sahtekârlığ ın, sigorta bedelini yükselttiğ ini ve her dürüst sigortalının bir sene iç erisinde ödediğ i ortalama prim bedeline %40 ek bedel getirdiğ ini göstermektedir.

Sigortasızlık, Avrupa'daki toplam taşıt sayısında ortalama %1 ile %2 oranında gör÷lmektedir. Diğ er faktörler aç ısından, sigortasız taşıt kullanma seviyeleri ÷lkeden ÷lkeye değ iş iklik göstermektedir. Tahmin edilen en yüksek sigortasız taşıt kullanma oranının %3'ün üzerinde olduğ u (İngiltere'de %5'in üzeri) en düşük sigortasız taşıt kullanma oranının ise %1'in altında olduğ u dikkat çekmektedir (Almanya'da %0,01). Buna rağ men, Avrupa genelinde sigortasızlık alanında ilerleme kaydedildiğ i gör÷lmektedir.

3.10.8.2. Araç Tamiri ve Yedek Parça Fiyatı

Motorlu taşıt sigortasında araç tamiri ve yedek parça fiyatları, hasar harcamalarını etkileyen önemli faktörler olarak gör÷lmektedir. Son yıllarda yedek parça ve taşıt fiyatlarının dengeli bir seyir izlediğ i görülürken son on yıl iç erisinde taşıt tamir ve bakım

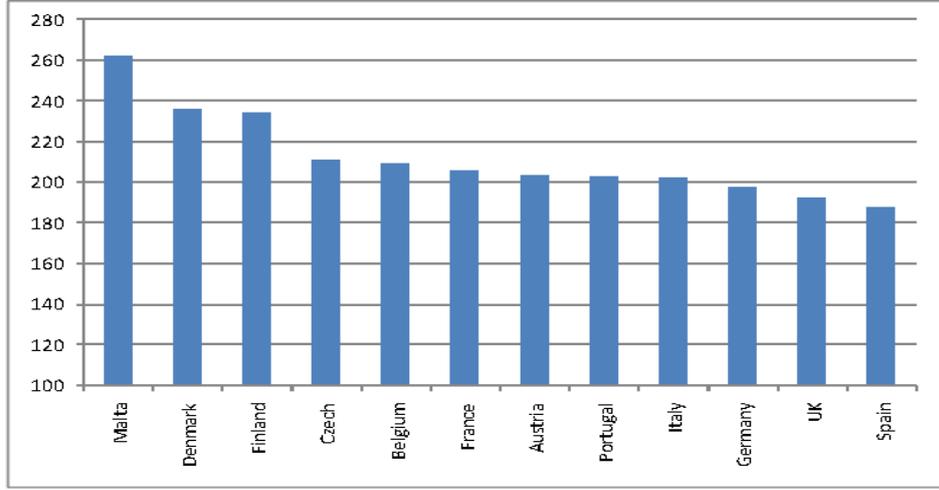
fiyatlarının %36 büyüyerek, ortalama %3,5 oranında büyüme gösterdiği gözlenmektedir. Taşıtların tamir ve bakım fiyatlarındaki büyüme oranları ile bu hizmetler için ödenen fiyatların ülkeler arasında değişiklik gösterdiği dikkat çekmektedir. Örneğin, 1996 yılından beri Slovakya, Portekiz, İzlanda'da taşıtların tamir ve bakım fiyatlarının iki katına çıktığı görülmektedir.



Şekil 51: Avrupa'da Taşıtların Alımı, Yedek Parça ve Tamir Fiyat Endeksinin Gelişimi

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

Avrupa genelinde ülkeden ülkeye benzer yedek parçalarda farklı ücretlerle karşılaşılmaktadır. CEA araştırmasına göre B Kategori araçlarda ortalama yedek parça fiyatı İspanya'da 188Euro iken bu fiyat Malta'da 262Euro dur.



Şekil 52: 2006 Yılında Kategori B Araçlarda Benzer Yedek Parçaların

Ortalama Fiyatı (Euro)

Kaynak: CEA, Spare Part Price Survey, 2007

3.10.8.3. Tıbbi Bakım Fiyatı

Tıbbi bakım fiyatlarının, diğer fiyat endekslerinden (taşıt tamir, yedek parça) daha fazla büyüme gösterdiği görülmektedir.

3.10.8.4. Yasal Gider Masrafları

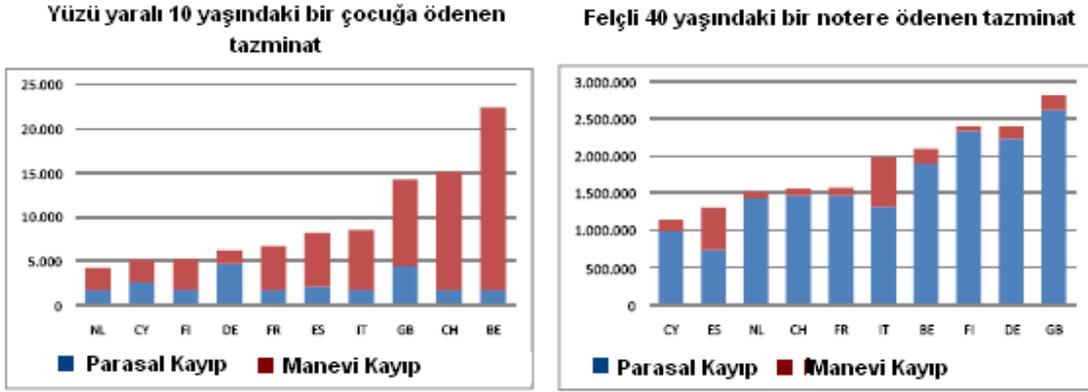
Mahkemeler tarafından görülen tazminat davalarının, hasar harcamaları üzerinde etkisinin arttığı görülmektedir.

3.10.8.5. Trafik Kazalarının Etkileri

Trafik kazalarının etkileri, kazanın meydana geldiği ülkeye göre değişiklik göstermektedir. Örneğin, Almanya'da meydana gelen ölümcül bir trafik kazasında ortalama olarak %13,7 oranında kişinin hastanelik olduğu görülmektedir. Aynı oranın Norveç ve Portekiz'de ise %3,7'ye düştüğü görülmektedir.

3.10.8.6. Yaralanma Sonucunda Ödenen Tazminat Farklılıkları

Grafiklerde görüldüğü üzere, benzer şekilde meydana gelen bir kaza sonucunda bir ülkede ödenen toplam tazminat bedelinin, diğer bir ülkede ödenen tazminatın beş katı değerinde olduğu görülmektedir. Tazminat bedelinin, tüm maddi kayıplar (gelir kaybı, tıbbi masraf, ev kurma, tekerlekli sandalye, estetik bakım vs.) ile manevi kayıpları (manevi tazminat, estetiksel zarar) kapsadığı göze çarpmaktadır.¹⁰⁶



Şekil 53: Yaralanma Sonucu Ödenen Tazminat Farklılıkları

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

3.10.9. Örnek Ülkeler Bazında Motorlu Taşıt Sigortaları Uygulamaları

Avrupada genel anlamda trafik ve kasko sigortasının durumunu, hasar maliyetlerini, hasar frekansındaki değişimleri ve police fiyatlarını belirlemede kullanılan etkenleri inceledikten sonra bu bölümde Avrupa ülkelerinin belli başlılarında motorlu araç sigortalarının durumu ele alınacaktır.

¹⁰⁶ CEA Statistics, No: 32, **The European Motor Insurance Market**, Aralık 2007, <http://www.cea.eu/index.php?mact=DocumentsLibrary,cntnt01,details,0&cntnt01documentid=366&cntnt01returnid=191>

3.10.9.1. Avusturya

Avusturya Sigorta Sektöründe şu an 25 sigorta şirketi motorlu araç sigortaları branşında faaliyet göstermekte olup bunlardan birisi sadece bu branşa yönelik hizmet sunmaktadır. İlk beş sıradaki sigorta şirketi sektörün %67 sini oluşturmaktadır. 10 sigorta şirketinin her birinin pazar payı %1 in altındadır. Trafığe kaydedilen araç sayısı her yıl düşük seviyede artış göstermektedir. Prim gelirleri 2006 yılı sonunda %0,7 artışla 1.8 milyar Euro ulaşmıştır. Hasar frekanslarında devam eden yavaş bir düşüş gözlemlenmektedir. Tamir maliyetlerinde enflasyon oranının %2 nin altında olduğu düşünüldüğünde %3,22 lik artış yaşanmış olup işçilik saat ücreti %5,17 artarak şu an ortalama 101Euro civarına gelmiştir. Düzenli araştırmalar ve eğitimler sonucu olarak maliyet azaltıcı tamir metotları (plastik-spot tamiri vb.) ortaya çıkmaya başlamıştır. Tamirhane ve servisler ile elektronik alt yapılar geliştirilerek eksper raporları, fatura vb evrakların elektronik ortamda alışverişi sağlanmıştır. Bu gelişmeler hasar maliyetlerindeki operasyonel maliyetleri dolayısı ile ortalama poliçe ücretini azaltacaktır.

3.10.9.2. Belçika

Tablo 40: Belçika’da 2003-2006 Arasında Prim Gelirlerindeki Büyüme

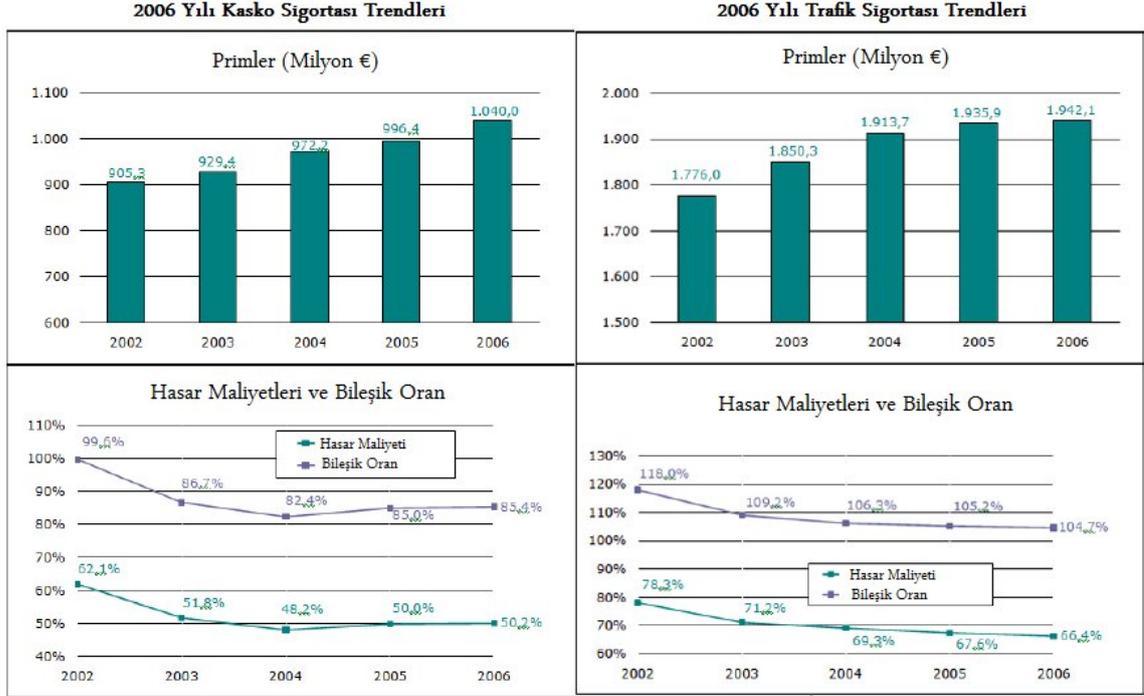
Belçika	Prim Gelirleri (Milyon €)				Büyüme (%)		
	2003	2004	2005	2006 (*)	2004/2003	2005/2004	2006 (*)/2005
Trafik Sigortası	1,857	1,940	1,962	1,958	+ 4.5	+ 1.2	-0.2
Kasko Sigortası	934	995	1,020	1,061	+ 6.1	+ 2.6	+ 4.0

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

Belçikada kasko branşında prim gelirleri düzenli bir artış göstermekte olup hasar maliyetleri prim gelirlerine oranla son yıllarda % 50 seviyesinde ilerlemektedir. Birleşik oran ele alındığında son yıllarda çok büyük bir değişme olmadığı ve % 85 civarında seyrettiği görülmektedir.

2001 ve 2004 yılları arasındaki kayıpların ardından 2005 yılında trafik sigortaları sağlıklı bir yapıya kavuşmuştur. Bu dönemde hasar maliyetlerinde hızlı bir düşüş

gözlemlenmiştir. Prim gelirleri 2005 yılında %1.2 artış göstermiştir. 1996 ile 2005 yılları arasında trafik sigortasındaki ortalama prim %3 artış göstermiştir.



Şekil 54: Belçika'da 2006 Yılındaki Kasko ve Trafik Sigortası Trendleri

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

Son yıllarda yapılan bazı derecelendirme ayarlamaları sonucunda Zorunlu Trafik Sigortası yeniden karlılığa geçmiştir. Kamyonlar (2.5 ton dan ağır araçlar) için trafik sigortası 2004 yılındaki %12,8 lik kayıptan sonra 2005 yılında %5,4 lük pozitif sonuç göstermiştir. 2002 ve 2003 yıllarında yol güvenliğine gösterilen dikkat sonucunda hasar maliyetleri düşüşe geçmiştir. Hasar maliyetleri bu yıllarda sırasıyla 10 ve 7 puan düşüş göstermiştir. Hasar frekansı 2004 ve 2005 yıllarında sabit bir seyir izlemiştir. Hasar maliyetleri 2001-2005 yılları arasında %11,6 lık artış göstermiş olup bunun nedenleri arasında yeni araçların fiyatlarının, yedek parça ve aksesuarların fiyatlarının artışının ve işçilik ücretlerinin artışının olduğu söylenebilir. Kasko branşında ise sağlıklı bir prim

yazma oranı vardır. Prim gelirleri %2,6 artış göstermiştir. Assuralia tarafından yapılan bir araştırmaya göre ortalama kasko primi turizm ve iş sektöründe %1,1 artış göstermiştir. 2005 yılında hasar maliyetleri %1,7 artış göstermiş olup hırsızlık oranları azalmaya devam etmektedir. Devlet istatistiklerine göre araç çalınma sayıları 2003 yılında 20.859'a, 2004 yılında 16.969'a, 2005 yılında ise 14.854'e gerilemiştir. Hasar harcamalarındaki artışı kaza sayısının artışından çok tamir maliyetlerindeki yükselişten kaynaklanmaktadır.

2005 yılında kazalardaki ölüm sayısı %6,4 azalarak 1.089'a gerilemiştir. Ölüm oranı son yıllarda giderek azalmaktadır fakat kazalardaki yaralanma oranı giderek artmaktadır. 2005 yılı sonunda kazalardaki ciddi yaralanma oranı %5,9 artmıştır. Hafif yaralanma oranı da %3,4 artış göstermiştir. Son 5 yılda kazalardaki ölüm oranı toplamda %25 azalmıştır. Bu bağlamda Belçika AB içinde üçüncü en iyi sırada yer almaktadır. Belçika'nın üzerinde sadece Fransa ve Lüksembourg yer almaktadır.

2005 yılında kazalardaki ölüm sayısı %6.4 azalarak 1.089'a gerilemiştir. Ölüm oranı son yıllarda giderek azalmaktadır fakat kazalardaki yaralanma oranı giderek artmaktadır. 2005 yılı sonunda kazalardaki ciddi yaralanma oranı %5.9 artmıştır. Hafif yaralanma oranı da %3.4 artış göstermiştir. Son 5 yılda kazalardaki ölüm oranı toplamda %25 azalmıştır. Bu bağlamda Belçika AB içinde üçüncü en iyi sırada yer almaktadır. Belçika'nın üzerinde sadece Fransa ve Lüksembourg yer almaktadır.

Birleşik trafik garanti fonu, Belçika'daki toplam araçların %1.8 inin sigortasız olduğunu belirtmektedir. Komşu ülkeleri ile karşılaştırıldığında Belçika'daki sigortasızlık oranı Fransa'dan iyi fakat Almanya'dan kötü bir seviyededir. Yine de AB ye yeni üye olan Romanya' da bu oran %25, Estonya'da %20 dir. Belçika'da sigortasızlık oranı yüzünden mahkemeye yansıyan dosya oranı 2005 yılında %11 azalarak 8.165 adete, 2006 yılında ise %3,5 azalarak 7.877'ye düşmüştür. 2006 yılında sigortasız dosyaların toplam maliyeti 25 milyon Euro olarak gerçekleşmiştir.

3.10.9.3. İsviçre

2006 yılında İsviçre Sigorta Sektöründe en yüksek (%2.8) büyüme oto kaza (trafik-kasko) branşında yaşanmış olup bu branşta 5.3 milyar İsviçre Frankı prim geliri elde edilmiştir. Trafığe kayıt edilen araç adeti son yıllarda sürekli artış göstermekte olup özel araç sayısı %1 büyüyerek 3,9 milyon araca ulaşmıştır. 1.000 kişiye düşen araç sayısı ise 523 olmuştur. Bu bağlamda İsviçre Avrupa'da araç yoğunluğu bakımından en gelişmiş ülkelerden birisidir.

Kazaların azaltılması amacıyla son yıllarda yapılan çalışmalar (sürücülerin bilgilendirilmesi, farklı şartlardaki sürüş eğitimleri, gündüz farların açık tutulma zorunluluğu vb.) sonucunda kaza adeti her yıl giderek azalmakta ve sigorta şirketlerinin trafik – kasko branşı performansını pozitif yönde etkilemektedir.

İsviçrede yeni kanun gereği trafik ve kasko branşında faaliyet gösteren sigorta şirketleri 2008 yılı sonuna kadar araçların sigortalılık durumunun kanıtı olarak araç plaka numaraları ve gerekli tanımlayıcı bilgileri Trafik Şubelerine (Araç kayıt işlemi yapan yetkili birimlere) bildirmek ile yükümlüdürler. Buna sigortanın elektronik kanıt sistemi adı verilmiştir.

Gelecekte haksız hasar ödemelerinin önüne geçebilmek için sigorta şirketleri trafik ve kasko hasar bilgilerini bir havuzda toplamaya başlamışlardır. Türkiye'de de son iki yılda Sigorta Birliğinde aynı işlem yapılmakta ve araçların daha önceki hasarları (pert kararı alınıp alınmadığı vb.) belirlenebilmektedir. Buradaki amaç tüm sigortaların aracın önceki hasar durumları hakkında bilgiyi ortak bir elektronik havuzdan takip ederek aracın durumu hakkında net ödemeler yapabilmelerini sağlamaktır.

3.10.9.4. Almanya

2006 yılında motorlu taşıt sigortası piyasasında toplanan prim gelirlerinin, bir önceki yıla kıyasla %3,6 oranında azalma göstererek yaklaşık 21,2 Milyar Euro'yu bulduğu

kaydedilmiştir. Motorlu taşıt sorumluluk sigortası primlerinin ise geçen yıla kıyasla -%3,6 oranında azalma göstererek 13,1 Milyon Euro'yu bulduğu gözlenmektedir.

Artan fiyat rekabetinden kaynaklanan prim gelirlerindeki azalmanın 2006 yılında daha fazla göze çarptığı görülmektedir. Motorlu taşıt sorumluluk sigortasındaki yıllık ortalama primin %4,6 oranında düşerek 243 Euro'yu bulduğu gözlenmektedir. Bu rakamın iki yıl öncesine kıyasla 20 Euro azaldığı görülmektedir.

2006 yılında Sigorta Sözleşmesi Kanunu'nun yeniden düzenlenmesi için Parlamento (Bundestag) tarafından onay verildiği görülmektedir. Bu çerçevede yeni kanun hazırlanmıştır.

18 Ağustos 2008 tarihinde yürürlüğe giren "Genel Eşit Muamele Yasası"nın kısmen Avrupa Birliği'nin eşit muamele direktifine dayandığı dikkat çekmektedir. Söz konusu yasanın, cinsiyet ayrımına dayalı muamelenin ancak doğru aktüeryal ve istatistiksel verilere dayalı risk değerlendirmesinde müsaade edilebilir olduğu hükmünü getirdiği görülmektedir.

Alman Sigorta Birliği'nin, 25 yaş altındaki kadın ve erkek sürücüler için vergi farklılıklarını gösteren istatistiksel verileri kendi web sitesinde yayınlamayı amaçladığı görülmektedir.

11 Haziran 2005 tarihinde yayınlanan "Beşinci Motorlu Taşıtlı Üçüncü Şahıs Sorumluluk Direktifi"nin Kasım 2007 tarihinde ulusal mevzuata girdiği görülmektedir. Buna göre, bedensel hasarlarda ödenecek teminat bedeli 7,5 Milyon Euro, maddi hasarlarda ödenecek bedel ise 1 Milyon Euro olarak belirlenmiştir.

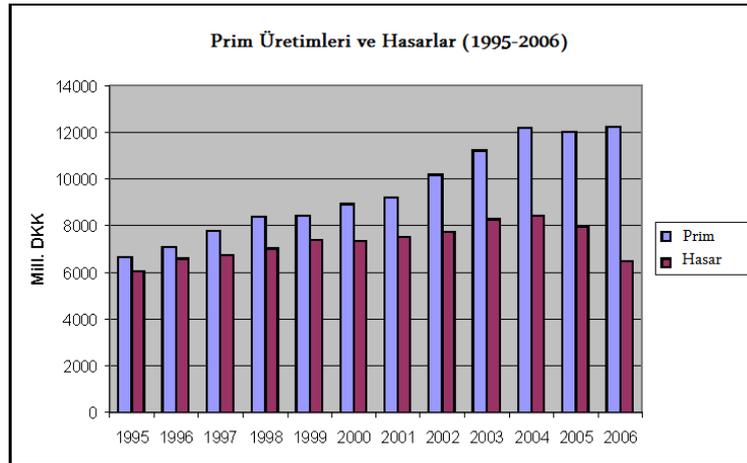
Avrupa Birliği'nin çevre sorumluluk direktifine dayanan "Çevresel Hasar Kanunu"nun 14 Kasım 2007 tarihinde yürürlüğe girdiği görülmektedir. Direktifin, 30 Nisan 2007 tarihinden itibaren görülen hasarlar ile motorlu araç kullanımı sonucunda meydana gelen çevresel hasar durumlarında uygulanacağı dikkat çekmektedir. Motorlu araç kullanımı sonucunda meydana gelen çevresel hasarlar ile kastedilen şartların, tehlikeli

malların taşınması ile sürücünün hatalı veya ihmalkâr olduğu durumları teşkil ettiği görülmektedir.

Avrupa tek sigorta piyasası ve deregülasyonun Almanya’da faaliyet gösteren yabancı sigorta şirketleri ile yurtdışında faaliyet gösteren Alman sigorta şirketlerinin sayısını giderek arttırdığı görülmektedir. Söz konusu şirketlerin, piyasanın %19’unu oluşturduğu gözlenmektedir. Buna rağmen, Alman sigorta piyasasının büyük çoğunluğunun yüzden çok tedarikçiden oluştuğu görülmektedir.

3.10.9.5. Danimarka

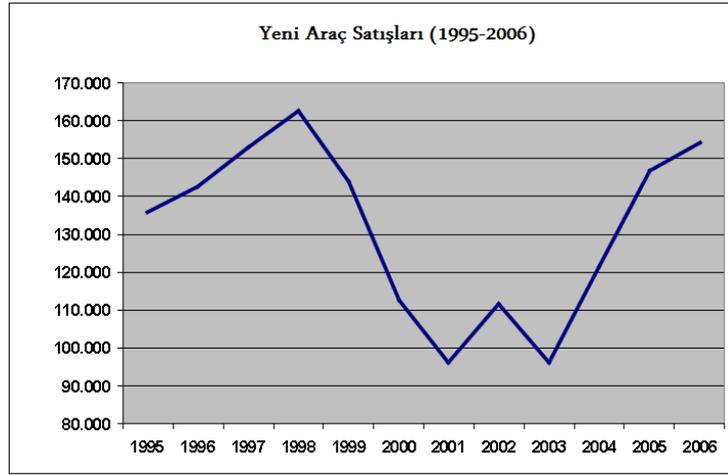
Danimarka’da, trafik sigortası doğrudan trafiğe kayıt edilen yeni araçlar ile orantılı olup plaka lisans ücretleri ve yani araç vergileri ile etkilenmektedir. Tüm araçlara trafik sigortası yapılmaktadır. Danimarkadaki motorlu araç vergileri ve yeni araç fiyatlarının yüksek olması nedeniyle tüm araçların %85 i tamamlayıcı motorlu araç sigortası yaptırmaktadır. 2006 yılında toplam motorlu araç sigorta primleri 12 milyar DKK üzerine çıkmıştır. 2005 ve 2006 yıllarında hasarlar azalmıştır. Danimarka’da hayat dışı branşların toplam prim gelirinin %30 u motorlu araçların sigorta primlerinden oluşmaktadır.



Şekil 55: Danimarka’da Prim Üretimleri ve Hasarlar

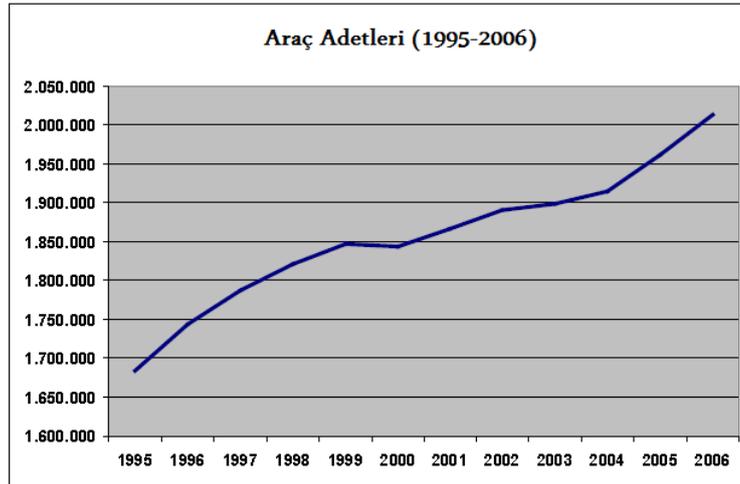
Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

Danimarka’da 2006 yılında satılan sıfır araç adeti 154.227 dir. 2005 yılına göre %5 lik bir artış yaşanmıştır. 1995 yılından 2006 yılına kadar satılan sıfır araçların grafiği aşağıda yer almaktadır. 2006 yılı sonunda toplam binek araç adeti 2.000.0000 olmuştur.



Şekil 56: Danimarka’da Yeni Araç Satışları (1995-2006)

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007



Şekil 57: Danimarka’da Araç Adetleri (1995-2006)

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

Danimarka'da son yıllarda hemen hemen tüm araç ithalatçıları yüksek rekabet ortamı nedeniyle yedek parça fiyatlarında indirimlere gitmişlerdir. Bu indirimler hem araçların bakımı hem de tamiri için sıklıkla kullanılan parçaların çoğunda yapılmıştır. Bu fiyat ayarlamaları ithalatçıdan ithalatçıya farklılık göstermektedir. Sigorta şirketleri bu nedenle her servisten farklı yedek parça iskontoları almaktadır. Tamirlerde yan sanayi veya eşdeğer parça kullanım oranı değişmektedir. Ayrıca araç üreticileri Danimarka'ya ithal edilen araçlardaki fabrika fiyatlarını yükseltmektedirler. Sıfır araçlardaki yüksek vergi oranları (%25 KDV) tüketici fiyatlarını etkilemektedir. Danimarka'da bu bağlamda yapılması gereken sıfır araçların ülkeye girişindeki ve trafiğe kaydı sırasındaki vergilerde yeni düzenlemeler yapmak ve tüketici fiyatlarının yıllık enflasyon oranında artmasını sağlamaktır.

İstatistikler Danimarka'da 2006 yılında yaşanan trafik kazalarında 306 kişinin öldüğünü göstermektedir. Bu adet 2005 yılındaki kazalardaki ölüm adetinden 25 daha azdır. Ayrıca bu adetin altında yıllık ölüm adetini görebilmek için Danimarka'nın tarihinde 1937 yılına gitmemiz gerekmektedir. Çünkü sadece bu yılda 2006 yılındaki ölüm adetinden daha düşük adet yer almaktadır. 2006 yılındaki bu olumlu gelişmeler 2007 yılında da devam etmiş olup 2007 üçüncü çeyreği sonunda Danimarka'da trafik kazalarında yaşanan ölüm adeti 272 olarak gerçekleşmiştir.

3.10.9.6. İspanya

İspanya, nüfus açısından olduğu gibi ekonomik büyüklük açısından da Avrupa Birliği'nin beşinci, dünyanın ise sekizinci büyük ülkesi konumundadır. 2006 yılında İspanya'nın gayrisafi yurtiçi hâsılasının 976,189 Milyon Euro olarak kaydedildiği görülmektedir.

2006 yılında İspanyol sigorta sektöründe toplanan primlerin %7,9 oranında artış göstererek 52,680 Milyon Euro'yu aştığı kaydedilmiştir. 2005 yılında 11,742 Milyon Euro olarak kaydedilen taşıt primlerinin 2006 yılında %4,9 oranında artış göstererek 12,313 Milyon Euro'ya ulaştığı görülmektedir.

2006 yılında sigorta şirketlerinin, yarım milyon bedensel hasar mağduru için 9,045 Milyon Euro ayırdığı kaydedilmiştir. Aynı rakamın 2005 yılında 5, 400 Milyon Euro tutarında olduğu görülmektedir.¹⁰⁷

2007 yılında İspanyol Parlamentosu, yürürlükte olan hukuki sorumluluk ile motorlu taşıt sigortası üzerine derlenen yasa metnini değiştiren yasa tasarısını geçirmiştir. Kaynağını İspanyol mevzuatına aktarılan Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi'nin 11 Mayıs 2005 tarihli 2005/14/EC Direktif'inden alan yasanın (Beşinci Motorlu Taşıt Sigortası Direktifi) getirdiği başlıca yeniliğin, zorunlu motorlu taşıt sigortasına getirilen yeni sınırlar olduğu görülmektedir. 1 Ocak 2008 tarihinde yürürlüğe giren yeni düzenleme ile mağdur sayısı fark etmeksizin bedensel hasar başına 70 Milyon Euro; maddi hasarlara karşılık ise hasar başına 15 Milyon Euro ödenmesi öngörülmektedir.

Son birkaç yıl içerisinde hasar oranında kaydedilen olumlu sonuçların daha rekabetçi bir piyasa yaratması ortalama primlerde de azalmaya yol açmıştır. Puanlama sisteminin uygulanması sonucunda, daha fazla sigorta şirketinin sürücü ehliyetinin geri alınması veya sürücü ehliyetinin feshedilmesi durumunda tazminat ücretini sağlayacak sigorta hizmeti vermeye başladığı görülmektedir. Piyasa uygulamaları konusunda belli alanlarda gelişme kaydedildiği görülmektedir:

- İyi uygulama kanununun onaylanması: İspanyol Sigorta Birliği (UNESPA) tarafından İspanyol sigorta piyasasında faaliyet gösteren sigorta şirketlerine rehber olması amacıyla iyi uygulama, yönetim ve şeffaflık üzerine bir kılavuz hazırlanmıştır. Bu kılavuzda yer alan kuralların, mevcut yasal sistemde sigorta şirketleri tarafından uyum gösterilmesi zorunlu tüm yasal ve düzenleyici yükümlülöklere bakılmaksızın, uygulanacağı görülmektedir.

¹⁰⁷ CEA Statistics, No: 24, **European Insurance in Figures**, Haziran 2006

- Bedensel hasarlara ve özellikle ağır yaralıları yönelik özel talimatların geliştirilmesi: 2007 yılında sağlık ödemelerinin yönetimi için “Otomatik Yönetim Sistemi”nin yürürlüğe girdiği görülmektedir. Söz konusu sistemin, yaralıları sağlık yardım ödemelerini düzenlemek üzere sağlık merkezleri ile sağlık işletmeleri arasında bilgi paylaşımını ve sağlık merkezlerinde elektronik faturalama gibi düzenlemeleri hayata geçirme amacını taşıdığı görülmektedir. Özet olarak otomatik yönetim sisteminin, faturalama ve ödeme işlemlerinde şeffaflığın takibi, idari yönetim masraflarının azaltılması ile sağlık işletmeleri ve merkezlerinin bilânçolara erişimi gibi işlevleri öngördüğü görülmektedir. Buna ek olarak, İspanyol Sigorta Birliği’nin (UNESPA), 2007 yılında kazalarda meydana gelen yaralanmalarda sigorta işletmeleri arasında otomatik ödemeyi sağlayacak bir bilgi teknoloji sistemi (IT) geliştirmeye başladığı da dikkat çekmektedir.

- Motorlu Taşıtlı Sorumluluk Reasüransındaki Gelişmeler: Reasürörlerin, sınırsız teminat açısından zorunlu sigortanın yeni limitlerini uyarlamak zorunda oldukları görülmektedir.

2006 yılındaki taşıtlı sigortasının dağılımı 2005 yılı ile karşılaştırıldığında sigorta dağılımları, sigorta suçu ve sahteciliği önleyen sözleşmeler, taşıtlarda elektronik ve telematik sistemlerin geliştirilmesi açısından farklılıklar olduğu dikkat çekmektedir.

Sigorta dağılımları incelendiğinde acenteler tarafından elde edilen prim oranının % 40,48 (2005 yılına kıyasla %1,6 oranında artış görülmektedir), brokerler tarafından elde edilen prim oranının % 30,37 (2005 yılına kıyasla %7,30 oranında artış görülmektedir), bankalar tarafından elde edilen prim oranının %2,88 (2005 yılına kıyasla %12,87 oranında artış görülmektedir), elektronik ticaret tarafından elde edilen prim oranının %1,57 (2005 yılına kıyasla %12,81 oranında artış görülmektedir), sigorta şirketi şubeleri tarafından elde edilen prim oranının %9,06 (2005 yılına kıyasla %43,46 oranında azalma görülmektedir) ve telefonla yapılan sigorta satışı yoluyla elde edilen prim oranının ise %14,86 (2005 yılına kıyasla %55,88 oranında artış görülmektedir) olduğu kaydedilmiştir.

Sigorta sahteciliğini önlemeye yönelik sigortaların hem özel işletmelerde hem de kamuda mutlak bir sistem içerisinde yapıldığı görülmektedir. Sigorta sahteciliğine yönelik başlatılan mücadelenin, sahtekârların tespit edilmesi için İspanyol Sigorta Birliği (UNESPA) bünyesinde bulunan özel komisyonlar ve ülke çapında artırılan polis kontrolleri tarafından yürütüldüğü dikkat çekmektedir.

Son dönemde konum tespiti yapmak üzere geliştirilen “Global Konumlandırma Sistemi” (GPS) cihazlarının, yeni nesil ve özellikle üst sınıf taşıtlara yerleştirildiği dikkat çekmektedir. Aynı cihazların eski model taşıtlara yerleştirilmesi için de giderek artan bir talebin olduğu gözlenmektedir. Buna bağlı olarak, sigorta şirketlerinin de söz konusu cihazları taşıyan taşıtlar için yeni prim düzenlemeleri geliştirdikleri görülmektedir.

3.10.9.7. Finlandiya

2006 yılında Finlandiya'nın GSYH %5,5 artmış işsizlik oranı ise %7,1'e gerilemiştir. Motorlu Araçlar Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) branşındaki prim gelirleri toplamı 2006 yılı sonunda 697 milyon Euro'ya ulaşmıştır. Bu rakam 2005 yılına göre %4,9 luk bir artışı işaret etmektedir. Trafığe kayıt edilen özel araçlar ise 2005 yılına oranla %1,7 azalma göstermiştir. Motorlu Araç Sigortası (Kasko) Prim gelirleri 460 milyon Euro olarak gerçekleşmiş olup bir önceki yıla oranla %4,3 artış göstermiştir. 2006 yılında trafik kazası sayısı %2,9 artmıştır. Yaşanan kazalardaki ölüm adeti 270 olmuştur. Bu sayı 2005 yılında 266 olarak kayıtlara geçmiştir. 2006 yılında 119.608 trafik sigortası hasarı meydana gelirken kasko sigorta hasar adeti 288.503 tür ve bir önceki yıla göre % 9,4 artmıştır. Motorlu Araçlar Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) için 2006 yılında ödenen hasar bedeli toplam 420 milyon Euro olup bir önceki yıla göre %8,4 artmıştır, buna karşılık gelen Motorlu Araç Sigortası (Kasko) hasar giderleri de 2005 yılına göre %11,4 artış göstermiştir.¹⁰⁸

¹⁰⁸ CEA Statistics, No: 31, **European Insurance in Figures**, Ağustos 2007

3.10.9.8. Fransa

Fransa'da motorlu taşıt sigortası prim gelirlerinin 17,8 Milyar Euro'yu bulduğu görülmektedir. 2006 sonu itibariyle Fransa'daki dört tekerlekli taşıt sayısının 36,7 Milyon, motosiklet ve moped sayılarının ise 2,5 Milyon olduğu kaydedilmiştir.

Taşıt yaşı incelendiğinde, 2005 yılına kıyasla yoldaki taşıtların yaşının 8 yaş artış gösterdiği, %34 oranındaki taşıtın ise 10 yaşını aştığı görülmektedir. Buna ek olarak, özel ve ticari dizel taşıtların, 2005 yılına kıyasla önem kazanmaya başladıkları dikkat çekmektedir. (2005 yılında dizel taşıt artış oranı %47,7 iken 2006 yılında bu oran %49,8'e yükselmiştir.)

2006 yılında hane halklarının sahip olduğu motorlu taşıt mülkiyeti oranlarında %82'lik artış olduğu gözlenmektedir.

Motorlu taşıt sigortası primlerinin, 2006 yılında -%0,4 oranında azaldığı gözlenmektedir. Hasar deneyimlerindeki gelişme ve motorlu taşıt piyasasındaki güçlü rekabetin, primlerin azalmasına neden olduğu görülmektedir (özellikle motorlu taşıt sorumluluk sigortası teminat primleri). Primlerde gözlenen azalmanın, hane halkının tüketiminden daha az olduğu dikkat çekmektedir. Buna göre 2006 yılında motorlu taşıt sigortası primlerinin 17,8 Milyar Euro'yu bulduğu gözlenmektedir. Bu rakamın 14,5 Milyar Euro'sunu kişisel/bireysel primlerin, 3 Milyar Euro'sunu ise ticari primlerin oluşturduğu kaydedilmiştir.

Sigorta şirketlerinin ihtiyari teminat ödemelerini genişletmeyi amaçladıkları görülmektedir. Teminat ödemelerinin hırsızlık için %81, motorlu taşıt hasar teminatı için ise %60 civarında olduğu gözlenmektedir.

2006 yılında maddi veya bedensel hasarlar açısından hasar sıklığında bir azalma görülmektedir. Bu azalmanın başlıca nedeni 2006 yılında kötü hava koşulları ile yüksek yakıt fiyatları nedeniyle trafikte azalma görülmesidir.

Buna göre 2006 yılında yapılan ödeme miktarının bir yıl öncesine kıyasla %1 artış göstererek 14,8 Milyar Euro'yu bulduğu görülmektedir (idari masraflar dâhil değildir). 2006 yılında bileşik hasar oranının ise primlerin %84'ünü oluşturduğu gözlenmektedir. Toplam hasar giderlerinin dörtte birinin yaralanma, kalanın ise maddi hasarlara tahsis edildiği görülmektedir.

Kazalarda meydana gelen yaralanmalar hakkındaki polis tutanakları, 2002 yılından itibaren yaralanmalarda görülen azalmanın 2006 yılında da devam ettiğini göstermektedir (-%3,9). Buna göre, 2006 yılında ölüm oranlarının, % 11,6 oranında azalarak 4,703'ü bulduğu; yaralanma oranlarının ise sadece %5,4 oranında azalma göstererek 102,291 olduğu kaydedilmiştir.

Yaralanmalarda olduğu gibi, maddi hasar alanında da yetkili merciler tarafından alınan önlemlerin etkileri görülmektedir. Hasar sıklığında görülen azalmanın 2002 yılında %6 olduğu 2003 yılında ise tepe noktasına ulaşarak -%9 oranına ulaştığı kaydedilmiştir. Maddi hasar sıklığında 2004 yılında -%4, 2005 yılında ise -%3 oranlarında azalmanın devam ettiği görülmektedir. Son olarak ise 2006 yılında azalmanın -%5 oranında kaydedildiği görülmektedir.

Aynı zamanda, ortalama maddi hasar giderlerinin %2 artarak 1,490 Euro'yu bulduğu kaydedilmiştir. Söz konusu artışın, boya malzeme maliyetinde %6,8'lik, bir saatlik çalışma maliyetinde %5,2'lik ve yedek parça maliyetinde %4,2'lik kaydedilen yükselişlere rağmen gerçekleşmesi dikkat çekmektedir.

2006 yılında hırsızlık oranında %10,8'lik bir azalma kaydedildiği de dikkat çekmektedir. Diğer taraftan, çalınan taşıtların tamir edilemez duruma geldiği vakaların gittikçe artış gösterdiği görülmektedir. Buna bağlı olarak, 2006 yılında çalınan taşıtların %37,6'sı tamir edilemez duruma gelmiştir. Bu oranın, son on yıl içerisinde görülen en yüksek oran olduğu dikkat çekmektedir.

23 Aralık 2006 tarihli motorlu taşıt uzmanlığını işkolu olarak düzenleyen 2006-1808 numaralı kararın, söz konusu iş kolu yönetimini yeniden belirlediği görülmektedir. Karayolu Kanunu'nda yer alan metnin, motorlu taşıt konusunda uzmanların uymak durumunda olduğu şartları belirlediği dikkat çekmektedir. Buna göre, motorlu taşıt alanında faaliyet gösteren uzmanlara; verdikleri hizmetin bedelini açık bir şekilde belirtmek, hizmeti belirlenmiş süre içerisinde sunmak, taşıtı ve sürücünün hayatını tehdit edecek olumsuz koşullar hakkında sürücüyü uyarmak, taşıt hakkında düzenlediği raporun kopyasını taşıt sahibine göndermek ve taşıt sahibini taşıtın tamiri sürecinde hasar maliyeti ile teknik konularda bilgilendirmek gibi sorumluluklar yüklendiği görülmektedir.

3.10.9.9. İngiltere

2006 yılı verileri, toplam motorlu taşıt sigortası prim gelirlerinin %1,2 oranında azalarak 10,295 Milyon Pound olduğunu göstermektedir. Buna ek olarak, motorlu taşıt sigortası piyasasındaki harcamanın %1 oranında azalarak 10,503 Milyon Pound olduğu kaydedilmiştir. Sigorta şirketlerinin uğradığı zarara bakıldığında ise, 2005 yılında 189 Milyon Pound olan zarar miktarının 2006 yılında 204 Milyon'a yükseldiği görülmektedir.

İngiliz Prim Endeksi'ne göre ortalama motorlu taşıt primlerinde 2005 yılında görülen %3,6'lık azalmaya karşın 2006 yılında %6'lık yükselme görüldüğü kaydedilmiştir.¹⁰⁹

Özel taşıt hasar sıklığına bakıldığında ise 2005 yılında 17,8 olan hasar sıklık oranının 2006 yılında %18 oranında kaydedildiği görülmektedir. Buna rağmen, 2005 yılında %30,8 olan ticari motorlu taşıtlarındaki hasar sıklık oranının 2006 yılında %28,8'e düştüğü dikkat çekmektedir. Hırsızlık sonucunda meydana gelen hasar giderlerinin ise 2006 yılında %4'ün altında artış göstererek 519 Milyon Pound'a ulaştığı görülmektedir. 2005

¹⁰⁹ CEA Statistics, No: 27, **The European Motor Insurance Market**, Aralık 2006

yılında 300,000 olan hırsızlık sonucunda meydana gelen hasarların 2006 yılında %3 oranında düşerek 291,000'e gerilediği gözlenmektedir.

İngiliz sigorta piyasasında beş büyük sigorta grubunun özel taşıt sigortası piyasasının %65'ini oluşturduğu görülmektedir. Ticari motorlu taşıt sigortası alanında faaliyet gösteren beş büyük şirketin pazar paylarının ise %64,9'un üzerinde olduğu dikkat çekmektedir. Genel olarak bakıldığında ise, İngiltere'de motorlu taşıt sigortasının, %35 oranında bağımsız araçlar tarafından, %44 oranında doğrudan satış yoluyla, kalan %21'in ise sigorta şirketi acenteleri, bankalar ve kooperatifler tarafından sağlandığı görülmektedir.

İngiltere'de genel sigorta alanında işlem yapma yetkisine sahip 600'ün üzerinde sigorta şirketi olduğu görülmektedir. Buna ek olarak, uygulamada yaklaşık 67 sigorta şirketi ile 13 Lloyd's sendikasının aktif olarak motorlu taşıt sigorta işlemi yaptıkları gözlenmektedir.

İngiltere'nin, sigortasız taşıt kullananları tespit etmek üzere "Motorlu Taşıt Sigortası Veritabanı" (MID) yöntemini kullanması ile sigortasız taşıt kullanımı konusunda ilerleme kaydettiği görülmektedir.

Bu çerçevede sigortasız taşıtlara el konulmasını öngören yeni düzenlemenin polis tarafından memnuniyetle karşılandığı görülmektedir. Bunun sonucu olarak binlerce sigortasız taşıta el konulduğu ya da taşıtların imha edildiği dikkat çekmektedir. Uygulamaya konulan düzenlemelerin toplum çapında dikkat çektiği ve sigortasız araç kullananlar üzerinde caydırıcı etki yaratmasının beklendiği görülmektedir.

Konu ile ilgili en büyük önlem olarak ise sigortasız taşıt kullananlara ek olarak; sigortasız taşıt sahiplerini suçlu durumuna sokan yasanın kabul edildiği görülmektedir.

İngiltere genelinde Avrupa Birliği "Beşinci Motorlu Taşıt Sigortası Direktifi"ni uygulamak için tüm gerekli değişikliklerin, 11 Haziran 2007 tarihi itibarıyla yürürlüğe konulduğu görülmektedir. Müzakereler sonucunda, hükümetin 11 Haziran 2007 tarihinden itibaren meydana gelen kazalar için en düşük üçüncü şahıs sorumluluk mal hasar miktarını

250,000 Pound'dan 1,000,000 Pound'a çıkardığı gözlenmektedir. Buna rağmen, bedensel hasar tutarında bir değişiklik yapılmadığı dikkat çekmektedir.

Risk fiyatlandırması alanında, değişik taşıt modellerinin getireceği riskler konusunda sigorta hizmeti sağlayanların yararını gözetecek "Grup Derecelendirme Sistemi"nin gözden geçirildiği görülmektedir.

Motorlu taşıt enkazını elden çıkarmayı öngören uygulama yasası yeniden gözden geçirilmiştir. Yeni yasanın, taşıt enkazının yasadışı kullanımını ve gerekli şekilde tamir edilmemiş taşıtların yola çıkmasını önlemek amacıyla alınması gereken tedbirler hakkında yol gösterdiği görülmektedir.

2006 yılında yürürlüğe giren "Yol Güvenliği Yasası"nın alkollü taşıt kullanımı, hız limiti, sürücü eğitimi, yabancı sürücülerin kural ihlali ile ilgili hususları içerdiği ve taşıt kullanımı esnasında cep telefonu ile konuşan sürücülere yönelik cezayı yükselttiği görülmektedir. Yeni cezanın daha önce bahsedilen sigortasız taşıta sahip olanlara cezalar getirdiği de dikkat çekmektedir.

Genç ve yaşlı bireylerin motorlu taşıt sigortası piyasasına erişimde karşılaştıkları sorunları inceleyen çalışmanın devam ettiği görülmektedir. Genç sürücülerin, neden oldukları yüksek çarpışma oranları nedeniyle daha yüksek prim oranlarına maruz kaldıkları; yaşlı sürücülerin ise sigorta şirketi seçiminde fazla seçim hakkına sahip olmadıkları görülmektedir.

Yol güvenliği açısından İngiliz Sigorta Birliği'nin (ABI) genç sürücülerin güvenliğini artırmaya yönelik önlem alınması için hükümet düzeyinde lobi faaliyeti yürüttüğü dikkat çekmektedir. En az 12 ay sürücülük öğrenme, yapısal öğrenme programı ve yolcu kısıtlamalarının, genç sürücülerin güvenliğini artıracak önlemleri oluşturduğu görülmektedir.

İngiliz Sigorta Birliği'nin (ABI) üzerinde çalıştığı diğer bir konu ise yaşlı sürücülerin motorlu taşıt sigortası piyasasına erişimlerinin sağlanmasıdır. 2007 tarihinde

ABI, yaşlı sürücülerin motorlu taşıt ve seyahat sigortası hizmeti alabilmelerini sağlamak için bir görev kolu geliştirmiştir. Söz konusu görev kolunun, yaşlı bireylerin birçoğunun taşıt sigortası edinmede yaşadıkları zorlukları giderecek bir sistem kurmayı öngördüğü dikkat çekmektedir.

Genel olarak bakıldığında, İngiltere’de kaza sayılarının artış gösterdiği görülmektedir. Meydana gelen kazalardaki taşıtların yeni AB üyesi ülke taşıtları olduğu da dikkat çekmektedir. 2000 ile 2006 yılları arasında görülen kazalarda yer alan yabancı menşeli taşıtların 6,300 civarında olduğu kaydedilmiştir. Söz konusu taşıt sayısının 5,333 ‘ünü 2004 yılında AB’ye üye olan Doğu Avrupa ülkelerinin oluşturduğu görülmektedir.

3.10.9.10. Yunanistan

2006 yılında Yunan sigorta piyasasında toplam 90 sigorta şirketi bulunduğu görülmektedir. Bu şirketlerin 63’ünün Yunan şirketi olduğu diğerlerinin ise yabancı şirketler olduğu dikkat çekmektedir. Buna rağmen 90 şirketin sadece 78’inin sadece sigorta şirketi olarak faaliyet gösterdiği görülmektedir. Hayat-dışı sigorta alanında ise faaliyet gösteren 62 sigorta şirketi olduğu görülmektedir.

Toplam prim gelirinin 2006 yılında %10,45 oranında büyüme göstererek 4,33 Milyar Euro’ya ulaştığı kaydedilmektedir. Bu oranın 2005 yılında ise 3,92 Milyar düzeyinde olduğu görülmektedir.

Hayat-dışı sigorta primlerinin ise bir yıl öncesine göre %3,6 oranında büyüme göstererek 2,06 Milyar Euro’ya ulaştığı ve toplam prim gelirlerindeki payının 2006 yılında %47,53 olduğu gözlenmektedir. Aynı oranın 2005 yılında %50,68 olduğu dikkat çekmektedir.

2006 yılında Yunanistan motorlu taşıt sigortası piyasasında faaliyet gösteren 44 şirket olduğu görülmektedir. Bu şirketlerin 41’inin Yunan şirketi, kalan 3 şirketin ise yabancı sigorta şirketlerinin şubeleri olduğu dikkat çekmektedir.

Motorlu taşıt sigortası alanında toplanan primlerin hayat-dışı sigorta branşında toplanan primlerin %59,74'ünü oluşturduğu görülmektedir.

Motorlu taşıt üçüncü şahıs sorumluluk primlerinin -%0,44 oranında azalma göstererek 942 Milyon Euro'yu bulduğu gözlenmektedir. Buna rağmen, son tahminler, Yunanistan'da dolaşımda olan taşıt sayısının %5,35 oranında arttığını ortaya koymaktadır.

2006 yılında motorlu taşıt sigortası alanında faaliyet gösteren ilk beş büyük şirketin toplanan motorlu taşıt primlerinin % 39'unu, ilk on büyük şirketin ise toplam primlerin %62,9'unu oluşturduğu görülmektedir.

2007 yılında Yunan Ulaşım Bakanlığı tarafından yol yardımı konusunda taslak kanun hazırlandığı görülmektedir. Söz konusu taslak metinde yol yardımı konusunda faaliyet gösterebilmek için sigorta şirketlerinin uyması gereken şartların sıralandığı gözlenmektedir.¹¹⁰

Sigorta aracılığının Yunan mevzuatına aktarılmasını sağlayacak 2002/92/EC sayılı direktifi öngören 190/2006 tarihli hükümet kararının, 14 Eylül 2006 tarihinde yayınlandığı görülmektedir. Söz konusu kararın, sigorta ve reasürans aracılığı faaliyetlerinin sigorta araçları tarafından başlatılıp sürdürülmesine ilişkin kuralları kapsadığı gözlenmektedir. Kabul edilen hükümet kararının, mesleki faaliyetin yanında sigorta aracılığı işini yürüten, motorlu taşıt sigortası resmi satıcıları, bankalar ve diğer yasal kişileri kapsadığı görülmektedir.

Doğrudan tazminat sözleşmesi aracılığıyla çözümlenen vakaların 2005 yılında artış göstermesi ile doğrudan tazminat sözleşmesi sisteminin başarıya ulaştığı görülmektedir. Bu sistem aracılığıyla, sigortalıların tazminatlarını hızlı ve sorunsuz bir şekilde aldıkları dikkat çekmektedir. 2006 yılında %42,73 oranlık hasarın, doğrudan tazminat sözleşmesi sistemi ile ödendiği görülmektedir.

¹¹⁰ CEA Statistics, No: 32, **The European Motor Insurance Market**, Aralık 2007

Tablo 41: Yunanistan Motorlu Taşıt Sigortaları Temel Göstergeleri (2005-2006)

Yunanistan Oto Kaza Branşı Temel Verileri (€)	2005	2006	% Değişim
Toplam Prim Üretimi	1,136,828,262	1,063,097,210	-6.49%
Ödenen Hasarlar	842,780,035	787,220,292	-6.59%
Yıllık Hasar Adeti	476,338	449,368	-5.66%
Yıllık Sigortalanan Araç Adeti	4,689,186	4,387,973	-6.42%
Yıllık Trafığe Çıkan Yeni Araç	445,985	451,331	1.20%
Toplam Araç Adeti	6,640,613	6,995,659	5.35%
Ortalama Hasar Maliyeti	1,613	1,686	4.53%
Sigortalanan 1.000 Araçta Hasar Frekansı	101.58	102.40	0.81%
Kasko Hasar Prim Oranı	86.91%	85.70%	-1.39%

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

3.10.9.11. İtalya

Motorlu taşıt sorumluluk sigortası bilincinin Avrupa ülkelerine kıyasla İtalya'da daha az geliştiği görülmektedir. Bunun sonucu olarak, taşıt hırsızlığı, yangın ve taşıtların çarpışması sonucu meydana gelen hasarlara yönelik sigorta poliçelerinin yaygın olmadığı dikkat çekmektedir. Bu nedenle, hayat-dışı branşındaki prim gelirinin İtalya'nın gayri yurtiçi hasılatında düşük bir paya sahip olduğu gözlenmektedir.

İtalya'da 2005 yılında % 8,51 olan hasar sıklık oranının 2006 yılında %8,39'a düştüğü görülmektedir. Söz konusu %1,48 oranındaki azalmanın en büyük nedeninin ise petrol fiyatlarındaki yükseliş olduğu dikkat çekmektedir.

Tablo 42: İtalya’da Kaza Frekansı ve Ortalama Hasar Maliyetleri (Euro)

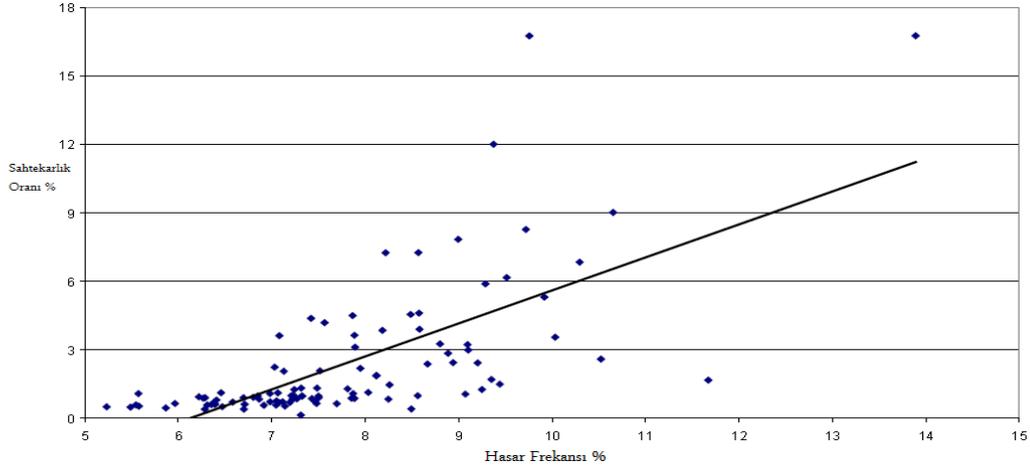
YIL	KAZA FREKANSI	ÖNCEKİ YILA GÖRE % DEĞİŞİM	ORTALAMA HASAR MALİYEYİ	ÖNCEKİ YILA GÖRE % DEĞİŞİMİ	KAZALARDA YARALANMA ORANI
2000	10.95%	-0.93%	2,809	13.07%	20.5%
2001	9.55%	-12.77%	3,186	13.41%	21.2%
2002	8.78%	-8.09%	3,532	10.87%	20.0%
2003	8.63%	-1.71%	3,805	7.74%	21.0%
2004	8.58%	-0.57%	3,982	4.65%	20.2%
2005	8.51%	-0.81%	4,047	1.62%	21.4%
2006*	8.39%	-1.48%	4,136	2.20%	21.0%

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

Avrupa’daki hasar sıklık oranları incelendiğinde İtalya’daki oranın, ortalamanın üzerinde olduğu gözlenmektedir. Buna rağmen, 2000 yılında ortalamanın %2,5 üzerinde olan kaza sıklığının 2004 yılına gelindiğinde % 1,5’e düştüğü kaydedilmiştir. Dört yıl içerisinde Avrupa’da %19 oranında azalan kaza sıklığına karşın İtalya’da kaza sıklığının %28 oranında düştüğü dikkat çekmektedir. İtalya’da uzun dönemde görülen kaza sıklığındaki azalmaya neden olan en önemli faktörün, sigortalıların sahip oldukları ikinci taşıt olduğu görülmektedir.

Ortalama hasar giderlerine bakıldığında ise, İtalya’da ortalama hasar giderlerinin 2006 yılında yükseldiği görülmektedir. Söz konusu yükselişe bedensel hasarda %2,9 oranında görülen artışın neden olduğu dikkat çekmektedir. Buna rağmen, ortalama hasar giderlerinde görülen artışın (%2,2) kaza sıklığında görülen azalmayı dengelediği görülmektedir. Böylece 2005 yılında Avrupa genelinde 3,300 Euro olan ortalama hasar giderlerinin, İtalya’da 4,000 Euro olduğu gözlenmektedir. Söz konusu miktarın ortalamanın %33 üzerinde olduğu da dikkat çekmektedir. İtalya’da hasar başına ödenen giderin, diğer AB ülkelerinden farklı olmasının nedeni olarak bedensel hasar ile sonuçlanan yüksek kaza oranları görülmektedir.

Kaza sıklığı ve ortalama hasar giderlerinin İtalya genelinde farklılık gösterdiği dikkat çekmektedir. Hasar sıklığında görülen farklılıkların nedeni olarak ülkenin bazı bölgelerinde sıkça rastlanan sigorta sahteciliği görülmektedir. Özel Sigorta ve Prim Kontrol Kurumu (ISVAP) verileri, bölgesel hasar sıklığı ile sigorta sahteciliği vakaları arasındaki korelasyon katsayısının, toplam hasar giderlerinin %0,81'ini oluşturduğunu göstermektedir.



Şekil 58: İtalya’da Hasar Frekans ve Hasarlardaki Sahtekarlık Oranının Korelasyon

Kaynak: ANIA, ISVAP, CEA Statistics No. 32, 2007

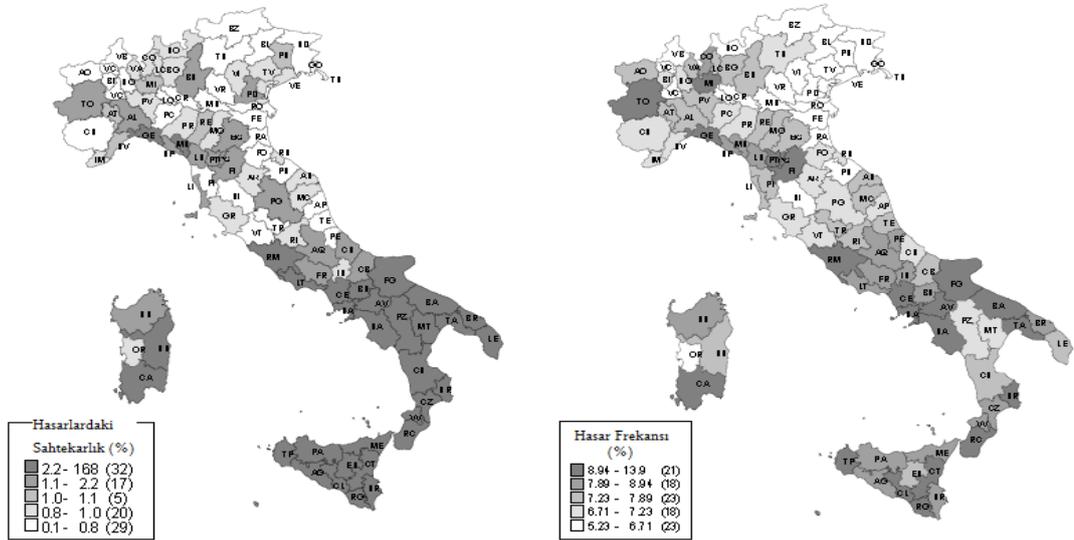
1994 yılında görülen prim serbestleştirilmesinin ardından motorlu taşıt sorumluluk sigorta pazarının, prim fiyatlarındaki artışa rağmen kayıpta olduğu gözlenmektedir. 2000’li yıllara gelindiğinde motorlu taşıt sorumluluk pazarının teknik hesaplar açısından zararda olduğu kaydedilmektedir. 1991 ile 2001 yılları arasında bu sektörde görülen zararın 12 Milyar Euro’yu aştığı görülmektedir.

İtalya’da motorlu taşıt sigortasında yıllar içerisindeki fiyat artışını sayı olarak döken iki veri kaynağı olduğu görülmektedir. Bu kaynakların ilkinin, ulaşım ekipmanı sigorta fiyatı için “İstat Endeksi” olduğu görülmektedir. İstat endeksinin, seçilmiş risk profil primlerinin denetlenmesine dayalı bir metot olduğu dikkat çekmektedir. Motorlu taşıt sigortasında fiyat artışını ortaya koymada kullanılan ikinci veri kaynağının ise “Motorlu

Taşıt Sorumluluk Sigorta Deflatorü” (fiyat düşürücü etken) olduğu görülmektedir. Bu veri kaynağı ise sigortalıya düşen ortalama hasar giderindeki değişiklikleri takip etmektedir. Söz konusu veri kaynağında taşıt sayısı ve özelliklerindeki değişiklikler önemli rol oynamaktadır.

İtalyada hasarlardaki sahtecilik oranı bölgeden bölgeye farklılık göstermektedir. Özellikle Güney İtalya bu konuda en üst sırada yer alır. İtalyanın güney bölgesinde hasar dosyalarındaki ortalama sahtekarlık oranı %8,31 dir. Campania bölgesinde bu oran %13’ü bulur. Bu bölgede ayrıca hasar frekansı da %11,74 ile İtalya’da üst sıralarda yer almaktadır. Ayrıca Puglia’da hasar frekansı %9,75 olup hasar dosyalarında ortalama sahtekarlık oranı %7’nin üzerindedir.

Araştırmalar sonucunda İtalyada en yüksek hasar frekansının (%14,01) ve en fazla sahtekarlık oranının (%16,8) Naples’de olduğu görülmüştür. En düşük hasar frekansı (%5,28) ve en düşük sahtekarlık oranı (%0,5) Rovigo’dadır.



Şekil 59: İtalyada Bölge Bazında Hasarlardaki Sahtekarlık ve Hasar Frekansı Durumu

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

Ortalama dosya başı Hasar Maliyetlerine bakıldığında İtalya genelinde bölgeler arasında çok fazla fark olmadığı görülmektedir. Ortalama dosya başı hasar maliyeti 3.548 Euro olup Kuzey İtalya'da 3.533 Euro ve Güney İtalya'da 3.664 Euro ortalamalar görülmektedir. Bunun önemli nedenlerinden birisi nahkemelerde standart tazminat uygulamalarının başlanması ve kaza sonucu yaşanan anlaşmazlıklarda doğan tazminat bedellerinin bölgeler arasında çok yakın olmasıdır.

Şehir bazında ortalama hasar maliyetlerinde bir inceleme yapıldığında ise farklılıklar bölgelere oranla daha çok ve nettir. Örnek olarak, Veneto, Emilia Romagna ve Sicilyada ortalama hasar maliyetleri 4.000 Euro'nun üzerindedir. Liguria, Piedmont ve Marche'de ise ortalama hasar maliyetleri düşüktür (ortalama 2.900 Euro). En yüksek ortalama dosya başı hasar maliyetleri ise 4.900 Euro ile Rovigo da görülmektedir. Rovigo'ya Venice, Bologna ve Ferrara ortalama 4.600-4.700 Euro arası ortalama hasar maliyetleri ile izlenmektedir.

Trafik ve Kasko sigortalarındaki dolandırıcılığın ve ekonomik sistemlerdeki bölge bazında dağılımları arasında yakın bir korelasyon görülmektedir. Örnek olarak, 2005 yılı verilerine göre hasarlardaki sahtekarlık oranı ile karşılıksız çıkan çeklerin oranı arasında 0,63 lük bir korelasyon bulunmaktadır.

İtalya'da 1990'lı yıllardan beri, özellikle 1994 yılında primlerdeki serbestleşme olduktan sonra İtalya'da Trafik Sigortası sürekli kayıplar yaşamıştır. Bu nedenle de Prim ücretleri artış göstermiştir. Yıllar boyunca devam eden kayıplar 1999 yılında zirveye çıkarak 1,2 milyar Euro'ya ulaşmıştır (Prim gelirlerinin %16'sı).

Sektörün 1991 ile 2001 yılları arasındaki kaybının toplamı 12 milyar Euro dur. İlk defa 2002 yılında sektörde kayıp yaşanmamış ve durum az da olsa pozitif dönmüştür.

2002 yılından sonra poliçe fiyatlarındaki artış hızı azalma göstermeye başlamıştır. Bu döneme kadar poliçe fiyatını etkilen en önemli faktörler sürücünün yaşı, cinsiyeti, aracın motor boyutu, aracın yaşı ve geçmiş yıllarda karıştığı kaza adeti iken bu dönemden

sonra sigortalıların %90 civarının yıl içinde kazaya karışmadığı da göz önünde bulundurularak poliçe fiyatlarını etkileyecek bonus sistemleri, hasarsızlık indirimi gibi uygulamalar devreye girmiştir.

3.10.9.12. Hollanda

Hollanda Oto Kaza Branşı primlerinde 2005 yılına oranla 2006 yılında çok düşük bir yükselme olmuştur (%0,4). Aynı dönemde enflasyon oranı ise %1,1 olarak gerçekleşmiştir. Primlerdeki bu çok az yükseliş 2006 yılında yollardaki araç sayısının %1,9 arttığı göz önüne alındığında düşündürücü bir gelişmedir. Bu düşüşün nedeni 2006 yılı içinde sigorta sektöründe yaşanan amansız rekabet olarak görülmektedir.

2006 yılı sonunda 2005 yılına oranla kaza sonucu yaralanmaların adeti 9.401 den 9.055'e (%4 azalma) düşmüş, kaza sonucu ölüm adeti ise 817 den 811'e düşmüştür. Aynı zamanda rapor edilen kaza adeti ve hırsızlık oranlarında da düşüş yaşanmıştır. 2006 yılında 2005 yılına oranla çalınan araç adeti %8 düşmüştür.

2002 yılında çalınan araç adeti yaklaşık 30.000 iken 2006 yılında 18.000 civarına düşmüştür. Pert-Total olan araçların tamir ve trafiğe kayıt işlemleri konusunda daha titiz davranılarak change olaylarının önüne geçilmesi bu araç çalınmalarının giderek düşmesinin nedenlerinden birisidir.

3.10.9.13. Norveç

Norveçteki Sigorta Sektörü dört büyük sigorta şirketi tarafından domine edilmiş durumdadır. Bu sigorta şirketleri IF, Gjensidige, Sparebank 1 ve TrygVesta dır. Prim üretimi bazında bu dört sigorta şirketinin toplam Pazar payı %91 civarındadır. 2005 yılına göre toplam Pazar paylarında bir azalma olsa da bu şirketlerin sıralamasını değiştirmemiştir. Norveçte son yıllarda büyük sigorta şirketlerinin pazar payı kaybetme trendi ortaya çıkmıştır. 2002 yılında toplam Pazar payı %94.1 iken 2007 yılı sonunda toplam Pazar payları %90.7 ye düşmüştür. Bunun temel nedeni Terra Skadeforsikring Sigorta şirkettir. Bu Sigorta şirketi 2000 yılında %2.7 Pazar payına sahipken 2006 yılı

sonunda Pazar payını %4.3 e çıkartmıştır. 2004 ve 2005 yıllarındaki olumlu gelişmelerin ardından sektöre dahil olan ve yeni kurulan sigorta şirketi sayısı artmaya başlamıştır. 2006 ve 2007 yıllarında hasar ödemelerindeki artış dikkat çekmekte ve bu da poliçe fiyatlarında artışa neden olmaktadır. Önümüzdeki yılların bu nedenle çok daha yoğun rekabete sahne olması beklenmektedir.

2006 yılında Norveçte sigortalı araç adeti %1,4 artış göstermiştir. Bu oran 2002 yılından beri yıllık artış oranlarından düşüktür. 2002 yılından bu yana yıllık sigortalı araç adeti ortalama %2 nin üzerinde artış göstermiştir.

2006 yılında prim gelirlerinde %2,3 artış olarak 1,81 milyar Euro'ya çıkmıştır. Ortalama prim ise 545 Euro civarındadır. Ortalama primdeki bu miktar %0,8 lik bir atışı göstermektedir. 2005 yılında ise ortalama prim %0,7 düşüş göstermiştir.

2006 yılında hasar adeti 2005 yılına göre %5,6 artmıştır. Aynı dönemde hasar ödemeleri 1.22 milyar Euro ya ulaşarak 2005 yılına göre %8,3 artış göstermiştir.

Norveç sigorta sektöründe araç tamir ve asistans hizmetleri kapsamında çalışmalarını sürdüren üç ana şirket bulunmaktadır. Bunlar Falck, Viking ve Norveç Otomobil Birliğidir. Hollanda firması olan Falck Viking Redningstjeneste firmasını 2006 yılında satın alarak sektördeki ana oyuncuların sayısını azaltmayı amaçlamıştır.

Bir araştırmaya göre Norveçte sürücülerin %44'ü araç kullanırken uyuyakalmaktadır. 2005 yılındaki ölüm ile sonuçlanan kazaların %11'inde sürücülerin direksiyon başında uyudukları kaydedilmiştir. Bu bağlamda Norveç Karayolları Başkanlığı gazete ilanları, kalabalık alanlardaki reklam panoları ve el broşürleri ile bir kampanya başlatmıştır. Kampanyanın ana iki ana fikri vardır: Yorgunsan araç kullanma ve Yorgunsan en az 15 dakika dur ve uyu. Bu kampanyanın direksiyon başında uyumalardan doğan kazaların oranını azaltacağı umut edilmektedir.

Norveçte yakın zamanda araç tamir sistemlerinde revizyonlar yapılması çalışmaları devam etmekte ve 2008 yılı içinde bu sistemi uygulama alınması

planlanmaktadır. Amaç DBS isimli sistemle hasar hesaplama sistemlerinin modernize edilip geliştirilmesidir. DBS Sigorta sektöründe kullanılan ve tamir sırasında yedek parça ve işçilik maliyetlerini standart bir şekilde hesaplayan, kaçakların önüne geçilmesini kolaylaştıran bir sistemdir. Aynı sistemi kullanan tamirhanelerde benzer hasarlara farklı maliyetler çıkartılmayacaktır. 2008 yılı sonuna kadar 100.000 hasar hesaplaması yapılması beklenmektedir.

3.10.9.14. Portekiz

2006 yılında Portekiz ekonomisinde gayri safi yurtiçi hasılanın %8,5'ini oluşturan toplam prim değerlerinin 13,1 Milyar Euro olduğu görülmektedir. Toplanan prim değerlerinin üçte ikisinin hayat sigortası branşından geri kalan bölümün ise hayat-dışı branşından geldiği kaydedilmektedir.

Buna rağmen, 2006 yılında hayat-dışı branşta elde edilen prim gelirinin yaklaşık 4,400 Euro olduğu gözlenmektedir. Söz konusu rakamın bu branşta görülen en yüksek değer olduğu da dikkat çekmektedir. Motorlu taşıt sigortasının hayat-dışı sigorta branşının %45,9'unu, tüm sigorta pazarının ise %15,3'ünü oluşturduğu görülmektedir.

Tablo 43: Portekiz'de Prim Üretimi, Hasar Maliyetleri ve Hasar/Prim Oranı
(2005-2006)

	Prim Üretimi			Hasar Maliyetleri			Hasar Prim Oranı	
	2005	2006	Değişim	2005	2006	Değişim	2005	2006
Araç Sigortaları Toplamı	1.997.380	2.003.450	0,3%	1.393.082	1.358.596	-2,5%	69,8%	67,9%
Trafik Sigortası	1.365.325	1.353.317	-0,9%	1.097.603	977.619	-10,9%	80,4%	72,2%
Kasko Sigortası	558.875	573.708	2,7%	289.106	376.209	30,1%	51,7%	65,6%
Taşımacılık	112	129	16,0%	18	17	-5,9%	16,2%	13,1%
Yolcu Sigortaları	73.068	76.295	4,4%	6.355	4.751	-25,2%	8,7%	6,2%

(Bin €)

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

Motorlu taşıt sigortası alanında ise sigortalı taşıt sayısındaki artışın önceki dönemlerle karşılaştırılmazken, bu alandaki prim hacminin, taşıt başına ödenen ortalama prim değerlerinde azalmaya neden olduğu görülmektedir.

Motorlu taşıt sigortasında hasar oranının 2006 yılında %3 oranında azalmasıyla birlikte, teknik operasyonlar konusunda ilerleme kaydedildiğine dair yorumlar dikkat çekmektedir. Hasar oranlarındaki azalmanın, yol güvenliğindeki yapısal gelişmeler, taşıt kullanımına getirilen kısıtlamalar (özellikle yakıt fiyatlarının yükselişi) ile sigortacıların, hasar ve sigorta sahteciliğinin tespiti konularında etkinliklerinin artırılması sonucu meydana geldiği görülmektedir.

Motorlu taşıt sigortası branşına atfedilen önemin bir sonucu olarak motorlu taşıt sigortası hasarlarına ilişkin 3 Mayıs 2006 tarihli 83/2006 sayılı bir Kanun Hükmünde Kararname yayınlanmıştır. KHK' da, Beşinci Motorlu Taşıt Sigorta Direktifine uygun olarak motorlu taşıt sigortası hasar ödemelerinde daha fazla şeffaflık sağlamak isteyen sigorta şirketleri için yeni kuralların yer aldığı dikkat çekmektedir.

Doğrudan tazminat sözleşmesini tamamlayıcı anlaşmanın 1 Mayıs 2007 tarihinde uygulamaya konulduğu görülmektedir. Bu anlaşmanın, iki taşıtın sebep olduğu ve maddi hasar doğuran kazaların hasarının giderilmesinde etkili olduğu dikkat çekmektedir.

Beşinci Motorlu Taşıt Sigorta Direktifi'ni ulusal mevzuata aktaran 21 Ağustos 2007 tarihli 291/2007 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin, Motorlu Taşıt Garanti Fonu aracılığıyla kazazedelerin korunmasına yönelik bazı önlemler aldığı görülmektedir. Söz konusu KHK'nın, zorunlu motorlu taşıt üçüncü şahıs sigortasının öngördüğü ödenecek minimum hasar bedellerini gözden geçirdiği dikkat çekmektedir. Buna göre 1 Aralık 2009 tarihinden itibaren, bedensel hasar başına ödenen hasar tazminatının 1,200,000 Euro'dan 2,500,000 Euro'ya, maddi hasar başına ödenen hasar tazminatının ise 600,000 Euro'dan 750,000 Euro'ya çıkartılması öngörülmektedir. Buna ek olarak direktifin bu iki alanda 2012 yılında ödenecek hasar ödemelerini de kapsadığı görülmektedir. Böylece 2012 yılında

bedensel hasar başına ödenen hasar tazminatının 5,000,000 Euro, maddi hasar başına ödenen hasar tazminatının ise 1,000,000 olarak belirlendiği görülmektedir.

3.10.9.15. İsveç

İsveçteki binek araç adeti 2006 yılında %1,2 artarken hafif ve ağır ticari araçlar %4 artmıştır. Traktörler hariç toplam 4-tekerlekli araç sayısı 4.694.485'e ulaşmış olup kişi başı araç adeti 0,52 olmuştur.

Trafik sigortası primleri 2006 yılında %0,3 artarak 1.180 milyon Euro olmuştur. Bu dönemde rapor edilen Trafik Sigortalı kaza adeti %0,1 düşmüştür. 1990 yılından bu yana rapor edilen kaza adeti %8,4 düşüş sağlamıştır. (1990 yılında rapor edilen hasar adeti 408.631 iken 2006 yılında 374.262 olmuştur). Toplam trafik sigortası hasar maliyetleri 2006 yılında %6,5 düşerek 529 milyon Euro olmuştur.

2006 yılında kaza sonucu ölüm adeti 378 olup 2005 yılına oranla %0,9 düşmüştür. Ayrıca kaza sonucu yaralanma adeti %11,4 düşerek 36.152 olmuştur. 1990 yılı verileri ile karşılaştırıldığında ölüm adeti %52 düşmüştür (1990 yılında kaza sonucu ölüm adeti 787 dir). Kaza sonucu yaralanma adeti ise 1990 yılına göre %1,9 artmıştır (1990 yılında kaza sonucu yaralanma adeti 35.489 dur.)

Kasko sigortası primleri 2005 yılına oranla 2006 yılında %1,4 artarak 1.299 milyon Euro olmuştur. Bu dönemde kasko sigortası hasar maliyetleri %0,6 düşerek 791 milyon Euro olmuştur.¹¹¹

2006 yılındaki araç çalınma adeti %21,1 düşerek 80.645 olmuştur. 1996 ile 2006 yılları arasında yıl bazında çalınan araç adetleri aşağıdaki tabloda görülmektedir.

¹¹¹ CEA Statistics, No: 32, **The European Motor Insurance Market**, Aralık 2007

Tablo 44: İsveç'te Araç Hırsızlığı Hasarları (1990-2006)

YIL	HASAR ADET	YIL	HASAR ADET
1990	158,712	1998	144,413
1991	146,857	1999	144,609
1992	135,690	2000	144,498
1993	120,620	2001	132,139
1994	110,668	2002	133,143
1995	118,776	2003	124,577
1996	127,440	2004	115,633
1997	144,240	2005	102,210

Kaynak: CEA Statistics No. 32, 2007

İsveç Sigorta Sektörü'ndeki oyuncular incelediğinde yapının yıllardır çok fazla değişmediği görülmektedir. Sektördeki ilk dört sigorta şirketi prim üretiminin %90 nını gerçekleştirmektedir. Toplamda faaliyet gösteren 62 sigorta şirketi vardır. Son yıllarda Pazar payını %5 artıran iki küçük sigorta şirketi vardır. Sadece bu şirketler Pazar yapısını çok az değiştirmiştir. Sektörün karlılık oranı memnuniyet verici durumda olup Kasko ve Trafik Sigortası Bileşik rasyosu % 90 nın altındadır. Hasar prim oranı ise %70 e yakındır.

İsveçte poliçe dağıtım kanallarının başında araç satıcıları gelmekte ve sigorta şirketleri adına acentelik rolünü yürütmektedirler. İsveçte sigortasızlık oranı ise oldukça düşük olup %0.90 civarındadır.

Daha önce bahsedildiği gibi hasar prim oranı giderek düşmekte ve önceki yıllara oranla oldukça iyi seviyededir. Benzin ve motorinde artan fiyatlar bireysel bağlamda daha az yolun kat edilmesine ve kaza riskinin düşmesine yol açarken artan ekonomik gelişmeler ticari kanatta daha fazla yol yapıp hasar riskinin artmasına neden olmaktadır.

Yol güvenliği için her geçen gün yeni çalışmalar yapılmakta ve hasar istatistiklerinin tutulduğu geniş veritabanlarında hangi araçların ne kadar güvenliği olduğu

ve neden olduğu açıklamaları yapılmaktadır. Araç onarımları konusunda ise oluşturulan teknik okullarda daha kalifiye ve teknik bilgiye hakim uzmanlar yetişmesine ve daha doğru tamir / bakım uygulamaları ile hasar maliyetlerinin kontrol altına alınmasına çalışılmaktadır. 2007 yılında sigorta sektörü ve araç tamir endüstrisi ile ortaklaşa bir çalışmaya başlanmış ve yeni araçların nasıl daha kaliteli tamir edilebileceği, gelişmiş teknolojilerin teknik açıdan kullanılma yöntemleri konferanslarla anlatılmıştır.

IV. BÖLÜM

SONUÇ

Türk sigorta sektöründe son yıllarda % 15 civarında yıllık büyümeler olmasına rağmen gelişmiş ülkeler ile karşılaştırıldığında mevcut durumun hala arzulanana seviyeye çok uzak olduğu görülmektedir. Sektörün öncü göstergelerinden olan toplam prim üretimi ve kişi başına prim üretimi yıl bazında artış göstermektedir. Ancak ülkemizin potansiyeli ile karşılaştırıldığında bu artışlar yeterli değildir. Kişi başına prim üretimi diğer gelişmiş ülkelere göre çok az ve sigorta sektörünün GSMH içindeki payı oldukça düşüktür. Ülkemiz, sigorta üretiminde ekonomik gelişmişlik ve nüfus yapısı ile benzer olduğu ülkelerin oldukça gerisindedir. 2006 verileri baz alındığında Türkiye GSYİH sıralamasında Avrupada 8. sırada yer almasına rağmen sigortacılık göstergeleri ele alındığında Avrupa'nın çoğu ülkesinden geridedir. Prim üretimi baz alındığında Avrupada 19. sırada yer almaktadır, dünya prim üretiminin 0,18'i ülkemizde yapılmaktadır. Primlerin GSYİH içindeki oranına baktığımızda ise Türkiye Avrupada 34. sırada olup Primlerinin GSYİH içindeki payı % 1,6 dır. Gelişmiş ülkelerde ise bu oran % 10 civarındadır. Kişi başı ortalama prim üretiminde ise 89 \$ ile Avrupada 33. sırada yer almaktadır. Ülkemizin Avrupadaki diğer ülkelerin seviyesine gelmesi için daha çok yol kat etmesi gerekmektedir.

Ülkemizin Avrupadaki diğer ülkelerin seviyesinde olmamasındaki en temel sorun toplumda yeterli düzeyde sigorta bilincinin ve kültürünün oluşmamış olmasıdır. Gelişme konusunda bir diğer engelleyici faktör ise, bir çok alanda olduğu gibi, Dünyadaki gelişmelerin izlenmemesidir. Sigorta sektörü kapalı bir yapıdadır ve bu kapalılığı aşma konusunda çok fazla çaba gösterilmemektedir. Risk bazlı yapılmayan fiyatlandırma uygulamaları ise, sektörün içinde olduğu olumsuz görüntünün, en önemli nedenlerinden bir

diğeridir. 1990 yılında serbest tarife sistemine geçilmesi ile aşırı fiyat rekabeti oluşmuştur. Teknik açıdan risk analizi yapılmadan, maliyetler göz ardı edilerek, yapılan fiyat indirimleri, genel olarak prim kayıplarına neden olmuş, teknik karlarda azalma ve sigorta şirketlerinin mali yapılarında olumsuz gelişmeler doğurmuştur. Bu olumsuz gelişmeler, mali zorluklar karşısında, sigorta şirketlerini hasar ödemelerinde zorluklarla karşı karşıya bırakmış, dolayısıyla hasar ödeme süreleri uzamış, bu durumsa yeni yeni oluşan, sigorta bilincine zarar vermiştir. Sigorta sektörünün gittikçe ağırlaşan bir diğer problemi, tahsilat sürelerinin uzunluğudur. Tahsilat sürelerinin uzunluğu, primlerin mali açıdan değerlendirilmesi önündeki en önemli engeldir ve mali karlılığı olumsuz etkilemektedir. Ayrıca tahsilat süresinin uzunluğu müşteri (sigortalı) memnuniyetini olumsuz yönde etkileyen en önemli etkendir.

Yabancı sigorta şirketlerinin gelişmiş ülkelerde artık bulamadıkları yüksek kar marjları ve büyüme olanaklarının ülkemizde daha yüksek olması, doymuş pazarlardaki yoğun rekabetin henüz ülkemizde yaşanmıyor olması ve sigorta penetrasyonu (nüfusun) oranının ülkemizde çok daha düşük olması nedeniyle ülkemizdeki büyüme potansiyelinin farkında olan yabancı sigorta firmalarının son yıllarda sektöre nüfus etmeleri sektörde yeni gelişmelerin olacağını ve rekabetin daha da kızışacağını göstermektedir. Bu nedenle yerli sigorta şirketlerimizin sektörde var olabilmeleri ve diğer firmalar ile rekabet edebilmeleri için sektörde fiyatların düşürülmesi suretiyle oluşan aşırı fiyat rekabeti önlenmeli, yeterli risk analizlerinin yapılması sonucu optimal fiyatlandırma politikası uygulanmalıdır. Fiyatın yanı sıra kaliteli ürün ve hizmet rekabetine öncelik verilmelidir. Sigorta şirketleri arasındaki rekabet reklam, tanıtım ve hizmet kalitesi yönünde de gelişme göstermektedir. Bu yönde yapılan çalışmalar kamuoyunun ilgisini çekmekte ve sigorta bilincinin yaygınlaştırılmasına katkı sağlamaktadır. Bu aşamada yaratılan olumlu etkinin devamlılığı açısından oluşan hasarlarda ödeme süreçleri iyileştirilmeli, sigortalı mağdur edilmemelidir.

Ülkemizde, birçok gelişmekte olan ülkede olduğu gibi toplam prim üretiminin % 50'ye yakın bölümü motorlu taşıt sigortaları (trafik ve kasko sigortaları)'ndan oluşmaktadır. Bu nedenle bu branşlardaki teknik kar/zararlar sektörü derinden

etkilemektedir. Yıllardır ülkemizde bu branşlarda zarar edilmekte ve diğer branşlardaki karlar ile bu branşlardaki zararlar telafi edilmeye çalışılmaktadır. Bu da sigorta sektörümüzün büyümesini etkilemektedir. Bu branşlarda gerek kamu gerekse sektör tarafından bilinen, ancak henüz bir yol haritası tespit edilmemesi nedeniyle gittikçe ağırlaşan sorunlar bulunmaktadır. Genel anlamda sektörün kasko ve trafik branşlarındaki kayıpların nedenleri hasar maliyetlerinin olması gerekenin çok üzerinde olması ve sahte hasarların artması, bu nedenle yıllardır olumsuz seyreden hasar/prim oranları, amansız fiyat rekabetinin yanında, sigortalılara yansıtılmayan hasar maliyetleri ve ücretsiz verilen ek teminatlar ile durumun iyice zora girmesi, hasarsızlık indirimlerinin sağlıklı uygulanamaması, hasar frekansı düşük ve yüksek sigortalının ayırt edilememesi, poliçe primlerinin hasar maliyetlerine göre belirlenmemiş olması, fiyatlandırmada risk analizi yapılmadan portföyden pay alma kaygısının ön plana çıkması, araç yedek parça fiyatlarının enflasyon ve döviz kurları üzerinde artışı, pert total araçların illegal yollar ile sisteme geri dönmesi, lüks araçların sahte ve kaçak evraklarla yurt dışına kolay çıkması ve kolay alıcı bulmasından dolayı araç çalınmaları ve change olaylarının artmasıdır. Tüm gelişmekte olan diğer Avrupa ülkelerinde de olan sigortasızlık oranındaki yüksek seyir ve hasarlardaki sahtekarlık da motorlu taşıt sigortalarındaki bu kayıplara etki etmektedir.

Motorlu taşıt sigortaları konusunda sektör, son yıllarda özellikle kasko sigortalarında, artan hasar maliyetleri ile karşı karşıya kalmıştır. Buna karşılık olarak özellikle 2. el piyasasındaki durgunluk, rizikoyu karşılayacak oranda artırılması gerekirken rekabetçi piyasa sebebiyle yükseltilemeyen hatta düşük tutulan fiyatlarla hedeflenen prim artışına ulaşamaması, düşük enflasyona rağmen artmaya devam eden parça ve işçilik maliyetleri sebebiyle hasar/prim oranının yüksek çıkmasına neden olmuştur.

Özellikle trafik sigortasındaki kayıpların önüne geçebilmek adına araçların ve sigorta şirketlerinin kayıtlarını belirli bir standartta ve eşzamanlı olarak izlemeye yönelik TRAMER faaliyete geçirilmiştir. 2004 yılında faaliyete geçmesinin ardından TRAMER'in, sektörün prim üretimi ve motorlu araçların sigortalanma oranında belirgin bir artışa neden olduğu görülmektedir. 2008 yılı ikinci yarısı sonu itibarı ile sigortasızlık oranı %23 seviyesine

gerilemiştir. Herhangi bir azalma göstermeyen sahte ve abartılı hasar talepleri bu branşta büyük kayıplara neden olmaktadır. Şartlar elverdiği ölçüde sahte ve abartılı hasarlara karşı sigortacılar arasında işbirliği yapılmaya çalışılsa da bu mücadeleler maalesef her şirketin kendi bünyesinin dışına istenen düzeyde çıkamamaktadır. Oysa ki bu konu gerçekten önemle ve sistemli bir şekilde üzerinde durulması gereken çok önemli bir realitedir. TRAMER uygulaması bu mücadelenin başlangıç için önemli bir adımı olmakla beraber, TRAMER benzeri uygulamaların, sektörel bazda, sektörün ve sektörün bağlantılı olduğu tüm organlar için (sigortalılar, 3. şahıslar, karşılığı olmadığı halde hatır faturası düzenleyen firmalar, acenteler, anlaşmalı tamir servisleri, yetkili yetkisiz tüm onarımcılar, hatta gerçek dışı rapor tanzim eden merciler v.b.) ve branşlara uygun esaslar dahilinde, tasarlanacak yeni sistemler ile hayata geçirilmesi gerekmektedir. Aynı yapının kasko sigortaları içinde yapılması ve kasko poliçe ve hasar verilerinin de tek merkezden ulaşılabilir olması gerekmektedir.

Ayrıca sigorta dolandırıcılığı konusunda, sigorta şirketleri kendi bünyelerinde önlem almanın yanında birlik halinde bazı çözümler geliştirmelidirler. Ekspertler ile daha etkin çalışma yöntemleri geliştirmelidirler çünkü ekspertler incelemelerinde ve gözlemlerinde çoğu zaman uzmanlıklarıyla bu tarz dolandırıcılıkları ortaya çıkarabilmektedirler. Bir diğer önlem ise, birçok şirketin istihbaratını güçlendirmesidir. Bu şekilde, örneğin sürekli kaza yapan araçlar tespit edilmekte ve dolandırıcılık ortaya çıkarılmaktadır. Ayrıca, birçok şirkette çeşitli konularda uzmanlaşmış kişilerin çalışması da olayların çözülmesine yardımcı olmaktadır. Şirketlerin hukuk departmanları veya anlaşmalı çalıştıkları hukuk büroları ise bu tarz vakaların sonuçlandırılmasında oldukça önemli bir rol oynamaktadır. Bazı otomobil servislerinin gerçekleştirdiği dolandırıcılığa bakıldığında ise, şirketlerin sadece yetkili servislerle çalışmalarının dolandırıcılık konusunda önleyici olacağı söylenebilmektedir. Fakat bu da pek mümkün olamamaktadır. Çünkü yetkili servislerin sigorta şirketlerine maliyeti oldukça fazla olmaktadır. Bu nedenle sigorta şirketleri sahte hasarları önlemek ve hasar maliyetlerini dengede tutabilmek için iyi yapılanmış servis ağları oluşturmalarıdır.

Motorlu taşıt sigortalarında sürekli yüksek seyreden hasar/prim oranı sektörün kayıplarını açıkça ortaya koymaktadır. H/P oranı, alınan bir YTL'lik primin ne kadarının hasarlar için kullanıldığını göstermektedir. Dolayısıyla, H/P oranının seyri, sözleşme fiyatının tespitinde önem taşımaktadır. Trafik sigortasında toplanan primin % 90'dan fazlası, kasko sigortasında ise toplanan primin % 75'den fazlası hasar ödemeleri için kullanılmaktadır. Kaskoda sektör genelinde ortalama son 12 aylık fiyat artış oranları yüzde 30'larda iken, hasar/prim oranlarındaki iyileşme yüzde 5'le sınırlı kalmaktadır. Bu durum fiyatları artırmanın sigorta sektörünü mutlaka kârlılığa taşıyacağı anlamına gelmemektedir. Teknik anlamda yapılması gereken daha farklı şeyler vardır. Hasar maliyetleri kontrol altına alınarak hasar prim oranı olumlu bir yapıya kavuşturulmalıdır. Yüksek risk grubuna giren müşterilerin sektör içinde takibinin yapılabileceği bilgi paylaşım sistemi, ortak hafıza modülü gibi paylaşımcı alanlar yaratılmalıdır. Kişiye göre prim belirlenmeli ve uygulanmalıdır. Ayrıca kullandığın kadar öde sistemi aracını az kullanan sigortalılar açısından kasko sigortasında farklı açılımlar getirecektir.

Başarılı bir hasar yönetimi sigortacılıkta en önemli başarı faktörlerinden birisidir. Başarılı bir hasar yönetiminin daha etkin ve hızlı hizmet vermek gibi müşteri memnuniyetini artırıcı temel fonksiyonunun yanı sıra, underwriting, fiyatlama, hasar maliyetlerini iyileştirme, sahte hasarları önleme gibi alanlarda da olumlu yansımaları bulunmaktadır. Son yıllarda Türk sigorta şirketlerinin teknolojinin de sağladığı geniş olanaklarla hasar yönetimi amaçlı çalışmalara yöneldiği gözlemlenmektedir. Bu konuda bazı olumlu gelişmeler görülmekle birlikte, bu konuda alınması gereken önemli bir mesafe bulunduğu da bir gerçektir.

Hasar yönetimi denilince deneyim ve yeterlilik ön plana çıkmaktadır. Hasarı değerlendirecek ve yönlendirecek personelin yeterliliği, konusundaki uzmanlığı, deneyimi, hasara yaklaşımı sonucu belirleyen en önemli unsurlardan biridir. Personelin Türkiye ve dünyada piyasa koşullarındaki değişim ve gelişmelerden haberdar olup işini yaparken bunlardan yararlanması gerekmektedir. Bu amaçla, personele verilecek yurt içi-yurt dışı

teknik ve davranış eğitimlerinin devamlı hale getirilmesi, personelin kendisini sürekli geliştirmesinin sağlanması gerekmektedir.

Aynı şekilde hasarın tespitinde görev yapan eksperlerin konularında yetkin ve tecrübeli kişiler olması, sigortacılığı ve teknik konuları bilmesi, ayrıca sigortalının ve sigortacının haklarını koruyarak doğru sonucu ortaya koyabilmesi gerekmektedir. Şirketler yukarıdaki özelliklere sahip yeterli sayıda eksperle çalışmalı ve karşılıklı iletişimi sağlayabilmelidir.

Dünya genelinde sigorta sektörünün gelişmiş olduğu ülkelerde, oto hasarlarının onarım teknikleriyle ilgili araştırma ve geliştirme faaliyetlerinde bulunulması, otomotiv sektörü ile işbirliği içerisinde girilerek hasar maliyetlerinin azaltılması, hasar tespiti ve analizinde teknolojik ürünlerin geliştirilmesi ve benzeri konularda 1970 yıllarında başlatılan çalışmaların, artan bir yoğunluk ve önemle devam ettiği görülmektedir.

Ülkemizde bu açıdan büyük bir gereksinim olmasına ve şirketlerimizin ciddi sıkıntılar yaşamasına rağmen, yıllık maddi boyutu çok yüksek olan oto hasarları konusunda, henüz çok kısıtlı düzeyde çalışmalar yapıldığı görülmektedir. Son 5 yıllık süreç içerisinde gerçekleştirilmiş olan bu çalışmaların, diğer ülkelerde edinilen bilgi birikimi ve yapılan başarılı uygulamalardan faydalanılarak hızla geliştirilmesi ülkemiz sigorta sektörü açısından büyük önem taşımaktadır.

Bu aşamada, ülkemizdeki sigorta şirketlerinin rekabet avantajlarına müdahalede bulunmadan, sektörel anlamda ortak bir platformda buluşması ve güç birliği yapmaları, hem daha başarılı ve kapsamlı çalışmalar yapılması hem de elde edilen sonuçları otomotiv sektörü ile ilişkilerini güçlendirmek adına paylaşımları gerekmektedir.

Zaten Grup (Blok) Muafiyeti Tebliği'nin yayınlanması bu konudaki bazı sıkıntıları giderecektir. Bu gelişme Türk otomotiv sektöründeki çalışmaları da hızlandıracaktır. Grup muafiyeti tebliği motorlu kara taşıtlarının dağıtımını ve satış sonrası hizmetleri ile yedek parça ticaretine ilişkin anlaşmaların tabi olduğu kuralları belirlemektedir. Söz konusu

uygulama ile ; Otomotiv piyasasında rekabet nedeni ile yedek parça fiyatlarının düşmesi, Eşdeğer parça kullanımının mümkün hale gelmesi nedeni ile fiyatların gerilemesi, Sigorta Sektörü ve Otomotiv Sektörü arasında rollerin değişmesinin maliyetlere yansması, Sigorta şirketlerine selektif davranma imkanı doğması, Otomotiv piyasasında oyuncuların artmasının hizmet kalitesinin artmasını zorunlu hale getirmesi ve bunun sigorta sektörüne yansması, Standartlara uymayan servislerin yetkilerini kaybedecek olmasının yapılacak işin kalitesine yansması, gibi unsurlar sektöre olumlu katkılarda bulunacaktır.

Sonuç olarak bu sorunlar ülkemiz sigorta sektörü tarafından çok iyi bilinmesine rağmen alınan önlemler sigorta şirketi bazında değişiklik göstermekte ve sektörün geneline yansıtılmamaktadır. Bu da sektörün genel anlamda motorlu taşıt sigortalarından yıllardır zarar etmesine neden olmaktadır.

Mutlaka bilinmelidir ki; özellikle globalleşmenin çok hızlı olduğu ve sınırların ortadan kalktığı günümüzde, mevcut sigorta şirketlerimiz sektörden pay kapma kaygısıyla yanlış rekabeti devam ettirerek gereken önlemleri birlikte almadıkları sürece ve hasar maliyetlerini kontrol altına alma konusunda etkin yöntemler geliştiremedikleri sürece kayıplar daha da çok artacak ve sigortalıların hasar ödemeleri yapılamayacak duruma gelecektir. Bu sigorta şirketlerimiz sektördeki yerlerini yabancı şirketlere bırakırken hasar ödemeleri konusunda sigortalılara yaşattıkları sıkıntılar nedeniyle sigortanın özü olan “güven” ilkesi ülkemizde yerine çok zor gelecek şekilde zedelenecektir.

KAYNAKÇA

A. Ataman, **Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türk Sigorta Sektörü**, Sivas, 2003, s.8.

Alp Süer, **Türk Sigorta Sektörü'nün Büyüme Hızı**, İstanbul, 2008, s.2.

Atilla Uyanık, Suna Oksay, Onur Acar, **Avrupa Birliği'nin Vergilendirme Yapısı ve Sigorta Sektörü**, TSRŞB Sigorta Araştırma ve İnceleme Yayınları-1, İstanbul, 2005, s.4.

Berna Özşar, **15 Soruda Avrupa Birliği ve Avrupa Birliği Tek Sigorta Piyasası**, İstanbul, 2006, s.6.

Berna Özşar, **Avrupa Birliği Sigorta Müktesebat Rehberi**, TSRŞB Yayın No:3, İstanbul, 2005, s.2.

Ebru Eşdur, **Özel Sigortacılık Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri**, Ankara, 1999, s. 19.

Ebru Gençosmanoğlu, **Trafik Sigortası Bilgi Merkezinin Trafik Sigortasına Etkisi Üzerine Ekonometrik İnceleme**, Ankara, 2006, s. 21.

Ebru Gençosmanoğlu, **TRAMER Bir Yenilik Mi?**, Tramer E-Bülten, İstanbul, 2004, s.12.

Enver Alper Güvel, **Sigortacılık**, Ankara, 2004, s.57.

Fergan Oktay, **Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası (Yeşil Kart) Sisteminin Genel Yapısı ve Türkiyedeki Uygulamasının Ana Hatları**, İstanbul, TSRŞB, 1998, s.20.

H. Y. Şener, **Sigorta Sektörünün Avrupa Birliği ile Türkiye Arasında Karşılaştırması ve Türk Sigorta Sektörünün İstatistiksel Analizi**, Kütahya, 2002, s.13.

Haydar Kazgan, **Osmanlı'dan Günümüze Türk Finans Tarihi**, İstanbul, 1999, s.113.

Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu, **Türkiye'de Sigorta ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor**, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Matbaası, 2006, s.12.

Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü, **100 Soruda Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası**, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Matbaası, 1995, s.11.

Işıl Ulaş, **Uygulamalı Can Sigortası Hukuku, Hayat ve Kişisel Kaza Sigortaları**, Ankara, 1997, s.22.

İlyas Çelikleş, **Türk Hukukunda Zorunlu Sigortalar**, İstanbul, 2003, s.21.

James Triesmann and Sandra Gustavson, **Risk Management & Insurance**, Cincinnati, 1998, s.54.

Mahir Çipil, **Dünyada Zorunlu Sigorta Uygulamaları ve Türkiye Örneklerinin İncelenmesi**, Ankara, Milli Reasürans T.A.Ş., 2004, s.18.

Margarida Judice , Watson Wyatt, **Oto Kaza Branşı ile ilgili Yurt Dışı Uygulamaları**, 2006, s.11.

Okan Utqueri, **Oto Sigortalarında Araştırma, Analiz ve Yönetim Sistemleri**, İstanbul, 2004, s.14.

Onur Acar, **Solvency II Projesi**, İstanbul, 2007, s.9.

Özge Arslan, **Avrupa Birliği ve Türkiye’de Sigorta Şirketlerinde Yükümlülük Karşılama Yeterliliği**, İstanbul, 2003, s.2.

Perçem Başak Hızlı, **Sigorta Sektörünün Gelişimi, Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi ve Türkiye Uygulaması**, Adana, 2007, s.6.

Sema Gökben İnal Balta, **Türkiye’de Sigorta Sektörünün Gelişimi, Ekonomideki Yeri ve Önemi**, Ankara, 1997, s.24.

Sinan Kuşçu, **Sigorta Talep Teorisi ve Türkiye Uygulaması**, Erzurum, 1996, s.27.

Suna Oksay, **Avrupa Birliği ve Sigorta**, İstanbul, 2005, s.11.

Suna Oksay, Berna Özşar, **Avrupa Birliğinde Sigorta Araçları**, İstanbul, 2006, s.8.

Şebnem Uralcan, **Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi**, İstanbul, 2004, s.7.

Thomas Bauer, Lutz Melle, **European Motor Markets**, Swiss Re, 2007, s.6.

TSRŞB Avrupa Birliği ve Uluslararası İlişkiler Birimi, **Avrupa Motorlu Taşıt Sigortaları Piyasası Raporu**, Mart 2008, s.3.

Zihni Metezade, **Zorunlu Sigortalar**, İstanbul, 2006, s.18.

Barış Bekar, **Bekarların Kasko Primi Yükselinecek**, Para Dergisi, Mayıs 2008

Best Dergisi, **Hasar Denetimi ve TRAMER Sisteminde Kasko Poliçe ve Hasar Verilerinin İşlenmesi**, 15.04.2006 Sayı: 27 s.37.

Best Dergisi, **Türkiye’de Sigorta Dolandırıcılığı**, 01.02.2007

Birlik’ten Dergisi, **2007 Yılı İlerleme Raporu ve Sigorta Sektörünün Değerlendirilmesi**, 06.03.2008

David Kohen, **Doğu Avrupa’ya Hücum**, Sigortacı Gazetesi, 02.04.2008

David Kohen, **Otonu Kullandığın Kadar Prim Öde (Pay As You Drive) Sistemi İtalya’da Çok Tutuldu**, Sigortacı Gazetesi, Ocak 2008

Dünya Gazetesi, **Sektörün Fiyatlamasını En İyi ve Rasyonel Bazda Yapması Gereken Branş "Kasko"**, 25.05.2007

Hande Süzer, **Sigortacılıkta 3. Döneme Girdik**, Capital Dergisi, 01.09.2006

Mehmet Aydoğdu, **Üzerimizden Haksız Kazanç Sağlayan Kesimler Çoğalıyor**, Dünya Gazetesi, 14.06.2006

Mehmet Üst, **Poliçe Yılı Bazında Hasar Verileri**, Tramer E-Bülten, Ocak 2008

Noyan Doğan, **Türk Sigorta Sektörünün Büyümesi**, Referans Gazetesi, 29.02.2008

Okan Akkoyunlu, **Ülke Bazında Sigorta Şirketi Sayıları**, Best Dergisi, İstanbul, 15.06.2007, s.14.

Sabah Gazetesi, **Kaskoda Trendler Değişecek**, 27.06.2007

Sigortacı Gazetesi, **Eureko Sigorta’dan Bir İlk “Kaskometre”**, 04.04.2008

Sigortacı Gazetesi, **Türk Sigorta Sektörü AB’ye Ne Kadar Hazır**, 30.07.2006

Sigortacı Gazetesi, **Türk Sigorta Sektöründeki Başlıca Sorunlar**, 29.11.2007

Takvim Gazetesi, **Kasko Sigortasında Risk Bazlı Fiyatlama**, 22.07.2007

BDDK, **Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu 2006**, www.bddk.org.tr, (12.06.2008)

CEA Statistics, No: 24, **The European Motor Insurance Market**, Haziran 2006
<http://www.cea.eu/index.php?mact=DocumentsLibrary,cntnt01,details,0&cntnt01documentid=379&cntnt01returnid=185> (21.06.2008)

CEA Statistics, No: 32, **The European Motor Insurance Market**, Aralık 2007
<http://www.cea.eu/index.php?mact=DocumentsLibrary,cntnt01,details,0&cntnt01documentid=366&cntnt01returnid=191> (21.06.2008)

Insurance Information Institute, **Compulsory Auto Insurance**,
<http://www.iii.org/media/hottopics/insurance/compulsory>, (30.05.2008)

Swiss Re, **Insurance in Emerging Markets**, Sigma No:1/2007
<http://www.swissre.com/pws/research%20publications/sigma%20ins.%20research/insurance%20in%20emerging%20markets.html> (10.06.2008)

Swiss Re, **World Insurance In 2006 Premiums came back to "life"**, Sigma No:4/2007
http://www.swissre.com/pws/research%20publications/sigma%20ins.%20research/world_insurance_in_2006_premiums_came_back_to_life.html (06.06.2008)

Swiss Re, **World Insurance in 2005**, Sigma No:5/2006
<http://www.swissre.com/pws/research%20publications/sigma%20ins.%20research/world%20insurance%20in%202005%20sigma%20no%205%202006.html> (01.07.2008)

TRAMER, **Neden Tramer?**, http://www.tramer.org.tr/neden_tramer.php, (12.07.2008)

TRAMER, **Tramer Organizasyon Yapısı**,
<http://www.tramer.org.tr/organizasyon.php>, (12.07.2008)

TSRŞB, **2004 Faaliyet Raporu**,
<http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yayinlar/Faaliyet+Raporlari/>, (14.07.2008)

TSRŞB, **2005 Faaliyet Raporu**,
<http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yayinlar/Faaliyet+Raporlari/>, (14.07.2008)

TSRŞB, **2006 Faaliyet Raporu**,
<http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yayinlar/Faaliyet+Raporlari/>, (14.07.2008)

TSRŞB, **2007 IV. Dönem Teknik Kar-Zarar Oranları**,
www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Istatistikler/Genel+Sektör+verileri/Türk+sigorta+sektörü+verileri/2007yilitablolari (18.07.2008)

TSRŞB, Avrupa Birliği Sigorta Sektörü,

[http://www.tsrbs.org.tr/tsrbs/AB+ve+uyum/AvrupaBirliđiTekSigortaPiyasasi/ABSigortaMe
vzuati/](http://www.tsrbs.org.tr/tsrbs/AB+ve+uyum/AvrupaBirliđiTekSigortaPiyasasi/ABSigortaMe
vzuati/) (14.07.2008)

TSRŞB, Branş Bazında 2007 Sonu Prim Üretimleri,

[http://www.tsrbs.org.tr/tsrbs/Istatistikler/Genel+Sektör+verileri/Türk+sigorta+sektörü+veril
eri/](http://www.tsrbs.org.tr/tsrbs/Istatistikler/Genel+Sektör+verileri/Türk+sigorta+sektörü+veril
eri/) (11.07.2008)

TSRŞB, Sektörel Organizasyon Yapısı,

<http://www.tsrbs.org.tr/tsrbs/Sigorta/Sektörel+organizasyon+yapısı/>, (15.07.2008)

TSRŞB, Sigortanın Tarihi,

<http://www.tsrbs.org.tr/tsrbs/Sigorta/Sigortanın+tarihi/> (15.07.2008)