

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2016-4-3 (Soruşturma)
Karar Sayısı : 17-23/383-166
Karar Tarihi : 19.07.2017

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Ömer TORLAK
Üyeler : Arslan NARİN, Adem BİRCAN, Şükran KODALAK,
Mehmet AYAN

B. RAPORTÖRLER : Evren SESLİ, Cemal Ökmen YÜCEL, Bahar ERSOY ZENGİN,
Hatice CESUR

C. BAŞVURUDA

BULUNANLAR

- : - Resen
- Ahmet BOYRAZ
Üniversiteler Mah. 1597. Cad. No:9 Bilkent, Çankaya/Ankara
 - Bora AKDOĞANLAR
Cumhuriyet Mah. Zaferler Sok. No:43/6 Üsküdar/İstanbul
 - Mehmet Ali CİCİ
Ayvalı Mah. Uylaş Sok. No:26/16 Yenimahalle/Ankara
 - Behçet MEŞE
Yakuplu Mah. 82. Sok. Apt No:4 D:1 Beylikdüzü/İstanbul
 - Alaaddin YÜCESOY
Haznedar Mah. Bağcılar Cad. No:90/2 Güngören/İstanbul
 - Serhat ALCIĞIR
Ferit Selimpaşa Cad. Sıraevler 84/6 B. Evler/İstanbul
 - Berrin YÜCESOY
Zuhuratbaba Mah. Türkiş Cad. No:52/12 Bakırköy/İstanbul
 - Cem MEŞE
Yakuplu Mah. 82. Sok. Apt No:4 D:1 Beylikdüzü/İstanbul
 - Fahri ÇİNKİLİÇ
Küplüpinar Mah. Ayber Cad. No:67 Osmangazi/Bursa
 - Murat ALTUNBEY
Kaynarca Mah. Volkan Sok. Apt. No:16/4 34000 Pendik/İstanbul
 - Murat ŞAHİN
Dumlupınar Mah. Ege Cad. Çamlıpark Sitesi B Blok Kat:3 D:16
Nilüfer/Bursa
 - Mehmet Naci YILMAZ
Dizdariye M. Mektep Cad. No:12 Büyükçekmece/İstanbul
 - Hayri YAVUZ
İncilipınar Mah. Prof. Muammer Aksoy Bulvarı FH İş Merkezi
No:13-14-15 Şehitkamil/Gaziantep

- Uluslararası Nakliyeciler Derneği
Nispetiye Cad. Seher Yıldızı Sok. No:10 34337 Etiler/İstanbul
- Ender YÜCE
İçmeler 122. Sok. No:6 Marmaris/Muğla
- İhsan Emniyet Gıda San. ve Tic. A.Ş.
Merve Mah. Necip Fazıl Cad. No:16 Sancaktepe/İstanbul
- Enver ÖRTEL
Tepebaşı Mah. Belde Cad. No:22/10 06290 Keçiören/Ankara

D. HAKKINDA SORUŞTURMA YAPILAN:

- 1- Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği
Temsilcisi: Av. Dr. Oğuzkan GÜZEL
Mustafa Kemal Mah. 2110. Sok. No:17 06530
Çankaya/Ankara
- 2- Allianz Sigorta A.Ş.
Temsilcileri: Av. Gönenç GÜRKAYNAK,
Av. K. Korhan YILDIRIM, Av. Betül BAŞ ÇÖMLEKÇİ
Çitlembik Sok. No:12 Yıldız Mah. 34349 Beşiktaş/İstanbul
- 3- Mapfre Sigorta A.Ş.
Temsilcisi: Av. H. Emre ÖNAL
River Plaza Kat:17 Büyükdere Cad. Bahar Sok. No:13 34394
Levent/İstanbul
- 4- Axa Sigorta A.Ş.
Temsilcileri: Av. Osman ÖZ, Av. Semra TÜRKÖZMEN GÖKÇE,
Av. Berk ERTÜRK
Tunus Cad. Tunus Apt. No:19/3-4 06680 Kavaklıdere/Ankara
- 5- Halk Sigorta A.Ş.
Halide Edip Adivar Mah. Darülaceze Cad. No:23 Şişli/İstanbul
- 6- Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi
Temsilcisi: Av. M. Haluk ARI
Atatürk Mah. Turgut Özal Bulvarı Gardenya 1 Plaza 42 B Ofis
Kat:7 34758 Ataşehir/İstanbul
- 7- Sompo Japan Sigorta A.Ş.
Temsilcisi: Av. M. Haluk ARI
Atatürk Mah. Turgut Özal Bulvarı Gardenya 1 Plaza 42 B Ofis
Kat:7 34758 Ataşehir/İstanbul
- 8- SS Doğa Sigorta Kooperatifi
Büyükdere Cad. Spine Tower No:243 34398 Maslak/İstanbul
- 9- Neova Sigorta A.Ş.
Kozyatağı E-5 Yan Yol Üzeri Şaşmaz Plaza No:6 Kat:3-5
34742 Kadıköy/İstanbul
- 10- Güneş Sigorta A.Ş.
Temsilcileri: Bahadır BALKI, Dr. Fevzi TOKSOY,
Firdevs Sera ERZENE YILDIZ, E. Can CANBOLAT
Çamlıca Köşkü Francalacı Sok. No:28 Arnavutköy 34345
Beşiktaş/İstanbul

- 11-Ergo Sigorta A.Ş.
Temsilcisi: Av. H. Emre ÖNAL
River Plaza Kat:17 Büyükdere Cad. Bahar Sok. No:13
34394 Levent-İstanbul
- 12-Aksigorta A.Ş.
Temsilcileri: Bahadır BALKI, Dr. Fevzi TOKSOY,
Firdevs Sera ERZENE YILDIZ, E. Can CANBOLAT
Çamlıca Köşkü Francalacı Sok. No:28 Arnavutköy 34345
Beşiktaş/İstanbul
- 13-HDI Sigorta A.Ş.
Temsilcileri: Av. Umut KOLCUOĞLU, Özge İÇÖZ,
Av. Zeynep BUHARALI
Sağlam Fikir Sok. Kelebek Çıkmazı No:5 34394
Esentepe/İstanbul
- 14-SS Koru Sigorta Kooperatifi
Temsilcileri: Av. M. Haluk ARI, Av. Benan ARI
Atatürk Mah. Turgut Özal Bulvarı Gardenya 1 Plaza 42 B Ofis
Kat:7 34758 Ataşehir/İstanbul
- 15-SBN Sigorta A.Ş.
Esentepe Mah. Büyükdere Cad. Metrocity A-Blok Apt.No:171
A/2 Şişli/İstanbul
- 16-Ray Sigorta A.Ş.
Haydar Aliyev Cad. No:28 Tarabya 34457 Sarıyer/İstanbul
- 17-Groupama Sigorta A.Ş.
Temsilcisi: Av. Dr. Oğuzkan GÜZEL
Mustafa Kemal Mah. 2110 Sok. No:17 06530 Çankaya/Ankara
- 18-Ankara Anonim Türk Sigorta Şirketi
Kozyatağı Mah. Sarı Kanarya Sok. K2 Plaza No:14 Kat:8-9
Kadıköy/İstanbul
- 19-Generali Sigorta A.Ş.
Temsilcileri: Av. İsmail Gökhan ESİN, Av. Zümrüt ESİN,
Av. Birtürk AYDIN, Av. Şadi ÖZ, Av. Hakkı Can YILDIZ,
Av. Aslıhan Aybüke GÜNDEL, Av. Cansu GÜNEL
Ebulula Mardin Cad. Gül Sok. No. 2 Maya Park Tower 2 34335
Akatlar Beşiktaş/İstanbul
- 20-Eureko Sigorta A.Ş.
Altunizade Mah. Ord. Prof. Fahrettin Kerim Gökay Cad. No:20
34662 Üsküdar/İstanbul
- 21-Bereket Sigorta A.Ş.
Saray Mah. Dr. Adnan Büyükdeniz Cad. B Blok No:8 Kat:1-2
Ümraniye/İstanbul
- 22-Zurich Sigorta A.Ş.
Temsilcileri: Av. Mehmet Togan TURAN, Derya GENÇ,
Av Deniz ÖZKAN, Av. Mehmet Emin ÖZKAN,
Av. Nur Duygu BOZKURT
Orjin Maslak, Eski Büyükdere Cad. No:27 K:11 34485
Maslak/İstanbul

- 23-Liberty Sigorta A.Ş.
Temsilcileri: Av. Mehmet Togan TURAN, Derya GENÇ,
Av Deniz ÖZKAN, Av, Mehmet Emin ÖZKAN,
Av. Nur Duygu BOZKURT
Orjin Maslak, Eski Büyükdere Cad. No:27 K:11 34485
Maslak/İstanbul
- 24-Ziraat Sigorta A.Ş.
Temsilcileri: Av. Büşra UZUNALI, Av. M. Haluk ARI,
Av. Benan ARI
Atatürk Mah. Turgut Özal Bulvarı Gardenya 1 Plaza 42 B Ofis
Kat:7 34758 Ataşehir/İstanbul
- 25-Unico Sigorta A.Ş.
Temsilcisi: Av. Turgan GÜRMENT
Mete Cad. 12/7 Taksim 34437 İstanbul
- 26-AlG Sigorta A.Ş.
Maslak Mah. Eski Büyükdere Cad. No:27 Orjin Maslak Kat:6-7
34398Sarıyer/İstanbul
- 27-Turkland Sigorta A.Ş.
Büyükdere Cad. Özsezen İş Merkezi No:122/B 34394
Esentepe/İstanbul
- 28-Türk Nippon Sigorta A.Ş.
Altunizade Mah. Mahir İz Cad. No:24 34662 Üsküdar/İstanbul
- 29-Orient Sigorta A.Ş.
Değirmen Sok No:18 Nida Kule Kat:4 Kozyatağı
Kadıköy/İstanbul
- 30-Dubai Starr Sigorta A.Ş.
Altunizade Mah. Kısıklı Cad. Sarkuysan Ak İş
Merkezi 4/B Kat:2 D:7 Üsküdar/İstanbul
- 31-Gulf Sigorta A.Ş.
Çayır Cad. No:7 Üçgen Plaza Kat:10 İçerenköy İstanbul
- 32-Ege Sigorta A.Ş.
Esentepe Mah. Ali Kaya Sok. Polat Plaza B Blok Kat:5 İstanbul
- 33-Hür Sigorta A.Ş.
Büyükdere Cad. 15/A Hürhan Şişli/İstanbul

- (1) **E. DOSYA KONUSU: Türkiye’de faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) pazarında birlikte fiyat artışları yapmak suretiyle rekabeti bozucu, kısıtlayıcı anlaşma ve/veya uyumlu eylem içinde oldukları ve böylelikle fahiş fiyat uyguladıkları ve pazar paylaşımında buldukları iddiası.**

(2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına sırasıyla 22.12.2015, 23.12.2015, 31.12.2015, 01.02.2016, 08.02.2016, 09.02.2016, 22.03.2016, 29.03.2016, 04.05.2016, 10.05.2016, 25.08.2016, 03.10.2016, 07.02.2017 tarih ve 6066, 6091, 6222, 689, 865, 866, 867, 868, 869, 888, 1954, 2146, 2912, 3093, 5147, 5790, 854 sayılar ile intikal eden başvurularda özetle;

- Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) prim miktarlarının son birkaç yılda yeni mevzuat hükümlerinin uygulanmaya başlamasıyla birlikte iki üç katına kadar arttığı, tüm sigorta şirketlerinin aynı anda fiyat artırımının rekabet hukuku anlamında ihlal içeren bir anlaşmaya işaret edebileceği,
- uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren TIR'ların, riskli araçlar grubunda yer almamasına rağmen bu araçların sürekli trafikte bulunan ve risk oluşturan araçların maliyetlerini üstlendiği ve bu nedenle söz konusu araçlar için yüksek tutarda Trafik Sigortası primi ödendiği,
- ödenen yüksek tutardaki Trafik Sigortası primlerinin tüketicileri Trafik Sigortası yapmaktan kaçınma noktasına ittiği ve aynı şekilde uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren teşebbüsleri yabancı plakalı araçlar ile rekabet edemez konuma getirdiği,
- öte yandan, aynı araç için çeşitli sigorta şirketlerinden alınan prim/fiyat teklifleri arasında büyük farklılıklar olduğu, bazı teşebbüslerin birbirine uyumlu teklifler verdiği, bazı teşebbüslerin ise sigorta yapmaktan kaçınarak çok yüksek prim teklifleri sunduğu ya da yasalar gereği zorunlu olduğu halde hiç teklif vermediği, bu döngü içerisinde dönemsel olarak sigorta şirketlerinin rollerinin değişiklik gösterdiği,
- dolayısıyla, dönemsel olarak sigorta şirketleri tarafından verilen teklifler incelendiğinde sigorta şirketlerinin arasında pazar paylaşımının olabileceği

iddia edilmektedir.

(3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Trafik Sigortası pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin birlikte fiyat artışları yapmak suretiyle rekabeti bozucu, kısıtlayıcı anlaşma ve/veya uyumlu eylem içinde oldukları iddiasına ilişkin olarak hazırlanan önerge Rekabet Kurulunun (Kurul) 14.01.2016 tarihli toplantısında görüşülmüş; 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 40/1. maddesi uyarınca resen önaraştırma yapılmasına 16-02/46 sayı ile karar verilmiştir.

(4) Önaraştırma sonucunda hazırlanan 18.02.2016 tarihli ve 2016-4-003/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu Kurul'un 02.03.2016 tarihli ve 16-07 sayılı toplantısında ele alınmış ve Kurul'un 02.03.2016 tarih ve 16-07/137-M sayılı kararı ile Trafik Sigortası pazarında faaliyet gösteren 32 (otuziki) sigorta şirketi ve Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği (TSB) hakkında Trafik Sigortası primlerinde birlikte artış yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmediklerinin tespiti amacıyla aynı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma başlatılmıştır.

(5) Anılan soruşturma kararına ilişkin "Soruşturma Bildirimi ve Yazılı Savunma Talebi" (Soruşturma Bildirimi) Kurum'un 10.03.2016 tarih ve 2977 sayılı yazısı ile taraflara tebliğ edilmiş ve taraflardan 30 gün içinde birinci yazılı savunmalarını göndermeleri talep edilmiştir.

- (6) 2010/3 sayılı Dosyaya Giriş Hakkının Düzenlenmesine ve Ticari Sırların Korunmasına İlişkin Tebliğ (2010/3 sayılı Tebliğ) kapsamında 28.03.2016 tarih ve 2115 sayılı, 29.03.2016 tarih ve 2136 sayılı ve 06.04.2016 tarih ve 2335 sayılı yazılar ile Mapfre Sigorta A.Ş.'nin (MAPFRE) vekili; 05.04.2016 tarih ve 2311 sayılı yazı ile Axa Sigorta A.Ş. (AXA); 07.04.2016 tarih ve 2353 sayılı yazı ile HDI Sigorta A.Ş. (HDI) soruşturma kapsamında hazırlanmış olan Öneri Raporu ve varsa ihlale ilişkin delillerin taraflarına tebliğ edilmesini talep etmiştir. MAPFRE, AXA ve HDI'nin söz konusu talepleri sırasıyla Kurum'un 05.04.2016 tarih ve 3837 sayılı yazısı, 07.04.2016 tarih ve 3911 sayılı yazısı, 27.04.2016 tarih ve 4764 sayılı yazısı ile soruşturmanın güvenliği nedeniyle reddedilmiştir.
- (7) 01.04.2016 tarih ve 2225 sayılı yazı ile HDI'nin vekili; 05.04.2016 tarih ve 2311 sayılı yazı ile AXA'nın vekili tarafından Soruşturma Bildirimi'nde yer alan hususlara ilişkin birinci yazılı savunmalarını yapabilmeleri için Kanun'un 43/2. maddesi uyarınca ek süre talebinde bulunulmuş, aynı Kanun'un 45/2. maddesinde öngörülen 30 günlük savunma süresinin hakkında soruşturma yürütülen tarafların haklı gerekçeler göstermeleri halinde ancak ikinci ya da üçüncü yazılı savunmaları için bir defaya mahsus olmak üzere ve en çok bir katına kadar uzatılabileceğinin düzenlenmiş olması nedeniyle Kurum'un 05.04.2016 tarih ve 3805 sayılı yazısı ile HDI'nin; 07.04.2016 tarih ve 3914 sayılı yazısı ile AXA'nın birinci yazılı savunma süreleri uzatılmamıştır.
- (8) Kurum'un 10.03.2016 tarih ve 2977 sayılı yazısı ile taraflara tebliğ edilmiş olan Soruşturma Bildirimi'ne istinaden AIG Sigorta A.Ş.'nin (AIG) ilk yazılı savunması 12.04.2016 tarih ve 2455 sayılı yazı ile, Aksigorta A.Ş.'nin (AK) ilk yazılı savunması 15.04.2016 tarih ve 2567 sayılı yazı ile, Allianz Sigorta A.Ş.'nin (ALLIANZ) ilk yazılı savunması 14.04.2016 tarih ve 2506 sayılı yazı ile, Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi'nin (ANADOLU) ilk yazılı savunması 15.04.2016 tarih ve 2563 sayılı yazı ile, Ankara Anonim Türk Sigorta Şirketi'nin (ANKARA) ilk yazılı savunması 13.04.2016 tarih ve 2472 sayılı yazı ile, AXA'nın ilk yazılı savunması 15.04.2016 tarih ve 2552 sayılı yazı ile, Dubai Starr Sigorta A.Ş.'nin (DUBAİ) ilk yazılı savunması 06.04.2016 tarih ve 2334 sayılı yazı ile, Ege Sigorta A.Ş.'nin (EGE) ilk yazılı savunması 29.03.2016 tarih ve 2131 sayılı yazı ile, Ergo Sigorta A.Ş.'nin (ERGO) ilk yazılı savunması 14.04.2016 tarih ve 2525 sayılı yazı ile, Eureka Sigorta A.Ş.'nin (EUREKO) ilk yazılı savunması 14.04.2016, 15.04.2016 tarih ve 2503, 2543 sayılı yazılar ile, Generali Sigorta A.Ş.'nin (GENERALİ) ilk yazılı savunması 15.04.2016 tarih ve 2545 sayılı yazı ile, Groupama Sigorta A.Ş.'nin (GROUPAMA) ilk yazılı savunması 15.04.2016 tarih ve 2541 sayılı yazı ile, Gulf Sigorta A.Ş.'nin (GULF) ilk yazılı savunması 08.04.2016 tarih ve 2377 sayılı yazı ile, Güneş Sigorta A.Ş.'nin (GÜNEŞ) ilk yazılı savunması 15.04.2016, 19.04.2016 tarih ve 2547, 2607 sayılı yazılar ile, Halk Sigorta A.Ş.'nin (HALK) ilk yazılı savunması 14.04.2016 tarih ve 2504 sayılı yazı ile, HDI'nin ilk yazılı savunması 13.04.2016 tarih ve 2478 sayılı yazı ile, Hür Sigorta A.Ş.'nin (HÜR) ilk yazılı savunması 18.04.2016 tarih ve 2576 sayılı yazı ile, Bereket Sigorta A.Ş.'nin (BEREKET) ilk yazılı savunması 20.04.2016, 22.04.2016 tarih ve 2614, 2679 sayılı yazılar ile, Liberty Sigorta A.Ş.'nin (LIBERTY) ilk yazılı savunması 15.04.2016 tarih ve 2539 sayılı yazı ile, MAPFRE'nin ilk yazılı savunması 14.04.2016 tarih ve 2500 sayılı yazı ile, Neova Sigorta A.Ş.'nin (NEOVA) ilk yazılı savunması 29.03.2016 tarih ve 2130 sayılı yazı ile¹, Orient Sigorta A.Ş.'nin (ORIENT) ilk yazılı savunması 31.03.2016 tarih ve 2198 sayılı yazı ile, Ray Sigorta A.Ş.'nin (RAY) ilk yazılı savunması 11.04.2016, 12.04.2016 tarih ve 2411, 2458 sayılı yazılar ile, SBN

¹ NEOVA tarafından gönderilen ve Kurum kayıtlarına 18.05.2016 tarih ve 3294 sayı ile intikal eden yazıda, Yerinde İnceleme ve Görüşme Tutanağı'nda yöneltilen sorulara cevaben gönderilen ve Kurum kayıtlarına 29.03.2016 tarih ve 2130 sayı ile intikal eden yazıda yer verilen bilgi ve belgelerin aynı zamanda birinci yazılı savunma kapsamında gönderildiği ifade edilmiştir. Bu çerçevede söz konusu bilgi ve belgeler, birinci yazılı savunma olarak değerlendirmeye alınmıştır.

Sigorta A.Ş.'nin (SBN) ilk yazılı savunması 12.04.2016 tarih ve 2449 sayılı yazı ile, Sompo Japan Sigorta A.Ş.'nin (SOMPO) ilk yazılı savunması 15.04.2016 tarih ve 2564 sayılı yazı ile, SS Doğa Sigorta Kooperatifi'nin (DOĞA) ilk yazılı savunması 18.04.2016 tarih ve 2592 sayılı yazısı ile, SS Koru Sigorta Kooperatifi'nin (KORU) ilk yazılı savunması 24.03.2016 tarih ve 2003 sayılı yazı ile, Turkland Sigorta A.Ş.'nin (TURKLAND) ilk yazılı savunması 14.04.2016 tarih ve 2510 sayılı yazı ile, Türk Nippon Sigorta A.Ş.'nin (NİPPON) ilk yazılı savunması 13.04.2016 tarih ve 2488 sayılı yazı ile, TSB'nin ilk yazılı savunması 14.04.2016, 15.04.2016 tarih ve 2533, 2537 sayılı yazılar ile, Unico Sigorta A.Ş.'nin (UNICO) ilk yazılı savunması 14.04.2016 tarih ve 2508 sayılı yazı ile, Ziraat Sigorta A.Ş.'nin (ZİRAAT) ilk yazılı savunması 08.04.2016 tarih ve 2402 sayılı yazı ile, Zurich Sigorta A.Ş.'nin (ZURICH) ilk yazılı savunması 15.04.2016 tarih ve 2538 sayılı yazı ile yasal süresi içinde Kurum kayıtlarına girmiştir.²

- (9) Kurum kayıtlarına sırasıyla 01.02.2016, 22.03.2016, 29.03.2016, 04.05.2016, 10.05.2016, 25.08.2016, 03.10.2016, 07.02.2017 tarih ve 689, 1954, 2146, 2912, 3093, 5147, 5790, 854 sayılar ile intikal eden ve Murat ALTUNBEY, Murat ŞAHİN, Mehmet Naci YILMAZ, Hayri YAVUZ, Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), Ender YÜCE, İhsan Emniyet Gıda Sanayi ve Ticaret A.Ş. ve Enver ÖRTEL tarafından yapılan başvurular Kurul'un 23.06.2016 tarih ve 16-21/369-M sayılı; 16.11.2016 tarih ve 16-39/647-M sayılı; 16.02.2017 tarih ve 17-07/74-M sayılı kararları ile mevcut soruşturma kapsamına alınmıştır.
- (10) Soruşturmanın ilk altı aylık süresi 02.09.2016 tarihinde sona ermiş olup, 04.08.2016 tarih ve 16-26/443-M(1) sayılı Kurul kararı ile, 4054 sayılı Kanun'un 43/1. maddesi gözetilerek soruşturma süresinin altı ay uzatılmasına karar verilmiştir.
- (11) Ayrıca, Kurul'un 04.08.2016 tarih ve 16-26/443-M sayılı kararı ile Türkiye'de faaliyet gösteren 32 (otuziki) sigorta şirketi ve TSB hakkında, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmediklerinin tespitine yönelik olarak açılan soruşturmaya ilişkin UND'nin şikâyeti dikkate alınarak, soruşturma kapsamının pazar paylaşımı iddialarını da içerecek şekilde genişletilmesine karar verilmiştir.
- (12) Kurul'un 04.08.2016 tarih ve 16-26/443-M sayılı kararı ile soruşturma kapsamının pazar paylaşımı iddialarını da içerecek şekilde genişletilmesi üzerine soruşturma taraflarına, Kurum'un 18.08.2016 tarih ve 9121, 9122 sayılı yazıları ile "Soruşturma Bildirimi ve Yazılı Savunma Talebi" (Soruşturma Ek Bildirimi) tebliğ edilmiş ve taraflardan 30 gün içinde Soruşturma Ek Bildirimi'ne ilişkin olarak birinci yazılı savunmalarını göndermeleri talep edilmiştir³
- (13) 06.09.2016 tarih ve 5271 sayılı yazı ile NİPPON tarafından Soruşturma Ek Bildirimi'nde yer alan hususlara ilişkin birinci yazılı savunmalarını yapabilmeleri için Kanun'un 43/2. maddesi uyarınca ek süre talebinde bulunulmuş, aynı Kanun'un 45/2. maddesinde öngörülen 30 günlük savunma süresinin hakkında soruşturma yürütülen tarafların haklı gerekçeler göstermeleri halinde ancak ikinci ya da üçüncü yazılı savunmaları için bir defaya mahsus olmak üzere ve en çok bir katına kadar uzatılabileceğinin düzenlenmiş olması nedeniyle Kurum'un 07.09.2016 tarih ve 9799 sayılı yazısı ile NİPPON'un yazılı savunma süresi uzatılmamıştır.

² Yürütülen soruşturma çerçevesinde Demir Sigorta A.Ş., Turins Sigorta A.Ş., Mapfre Genel Sigorta A.Ş. ve Işık Sigorta A.Ş. olarak yer alan soruşturma tarafı teşebbüslerin Kurul'un 16.11.2016 tarih ve 16-39/646-M sayılı, 16.02.2017 tarih ve 17-07/75-M sayılı ve 20.04.2017 tarih ve 17-13/176-M kararları ile ticaret unvanları sırasıyla Turkland Sigorta A.Ş., Gulf Sigorta A.Ş., Mapfre Sigorta A.Ş. ve Bereket Sigorta A.Ş. şeklinde değiştirilmiştir.

³LIBERTY için Soruşturma Ek Bildirimi Kurum'un 24.08.2016 tarih ve 9375 sayılı yazısı ile tebliğ edilmiştir.

- (14) Soruşturma kapsamının genişletilmesi üzerine Kurum'un 18.08.2016 tarih ve 9121, 9122 sayılı yazıları ile taraflara tebliğ edilmiş olan Soruşturma Ek Bildirimi'ne istinaden AIG'nin ilk yazılı savunması 09.09.2016 tarih ve 5406 sayılı yazı ile, AK'ın ilk yazılı savunması 09.09.2016 tarih ve 5447 sayılı yazı ile, ALLIANZ'ın ilk yazılı savunması 09.09.2016 tarih ve 5387 sayılı yazı ile, ANKARA'nın ilk yazılı savunması 08.09.2016 tarih ve 5364 sayılı yazı ile, ANADOLU'nun ilk yazılı savunması 19.09.2016 tarih ve 5487 sayılı yazı ile, AXA'nın ilk yazılı savunması 08.09.2016 tarih ve 5379 sayılı yazı ile, DUBAİ'nin ilk yazılı savunması 19.09.2016 tarih ve 5476 sayılı yazı ile, EGE'nin ilk yazılı savunması 19.09.2016, 20.09.2016 tarih ve 5516, 5555 sayılı yazılar ile, ERGO'nun ilk yazılı savunması 21.09.2016 tarih ve 5565 sayılı yazı ile, EUREKO'nun ilk yazılı savunması 21.09.2016 tarih ve 5578 sayılı yazı ile, GENERALİ'nin ilk yazılı savunması 21.09.2016 tarih ve 5583 sayılı yazı ile, GROUPAMA'nın ilk yazılı savunması 19.09.2016 tarih ve 5464 sayılı yazı ile, GULF'un ilk yazılı savunması 19.09.2016, 20.09.2016 tarih ve 5522, 5537 sayılı yazılar ile, GÜNEŞ'in ilk yazılı savunması 09.09.2016 tarih ve 54443 sayılı yazı ile, HALK'ın ilk yazılı savunması 19.09.2016 tarih ve 5511 sayılı yazı ile, HDI'nin ilk yazılı savunması 19.09.2016 tarih ve 5517 sayılı yazı ile, HÜR'ün ilk yazılı savunması 20.09.2016 tarih ve 5551 sayılı yazı ile, BEREKET'in ilk yazılı savunması 19.09.2016 tarih ve 5481 sayılı yazı ile, LIBERTY'nin ilk yazılı savunması 20.09.2016 tarih ve 5544 sayılı yazı ile, MAPFRE'nin ilk yazılı savunması 21.09.2016 tarih ve 5564 sayılı yazı ile, NEOVA'nın ilk yazılı savunması 23.09.2016 tarih ve 5608 sayılı yazı ile, ORIENT'in ilk yazılı savunması 26.08.2016 tarih ve 5175 sayılı yazı ile, RAY'ın ilk yazılı savunması 07.09.2016 tarih ve 5352 sayılı yazı ile, SBN'nin ilk yazılı savunması 09.09.2016 tarih ve 5421 sayılı yazı ile, SOMPO'nun ilk yazılı savunması 19.09.2016 tarih ve 5486 sayılı yazı ile, DOĞA'nın ilk yazılı savunması 22.09.2016 tarih ve 5589 sayılı yazısı ile, KORU'nun ilk yazılı savunması 21.09.2016 tarih ve 5584 sayılı yazı ile, TURKLAND'ın ilk yazılı savunması 21.09.2016 tarih ve 5575 sayılı yazı ile, NİPPON'un ilk yazılı savunması 09.09.2016 tarih ve 5419 sayılı yazı ile, TSB'nin ilk yazılı savunması 20.09.2016 tarih ve 5556 sayılı yazı ile, UNICO'nun ilk yazılı savunması 19.09.2016 tarih ve 5495 sayılı yazı ile, ZİRAAT'in ilk yazılı savunması 19.09.2016 tarih ve 5488 sayılı yazı ile, ZURICH'in ilk yazılı savunması 19.09.2016, 20.09.2016 tarih ve 5512, 5543 sayılı yazılar ile yasal süresi içinde Kurum kayıtlarına girmiştir.
- (15) Soruşturma çerçevesinde, Soruşturma Heyetince hazırlanan 28.02.2017 tarihli ve 2016-4-003/SR-01 sayılı Soruşturma Raporu, Kurul üyelerine 02.03.2017 tarihli ve 2785 sayılı yazı; 28.02.2017 tarihli ve 2016-4-003/SR-02 sayılı Soruşturma Raporu ise AIG'ye 01.03.2017 tarih ve 2740 sayı; AK'a 01.03.2017 tarih ve 2751 sayı; ALLIANZ'a 01.03.2017 tarih ve 2759 sayı; ANADOLU'ya 01.03.2017 tarih ve 2728 sayı; ANKARA'ya 01.03.2017 tarih ve 2741 sayı; AXA'ya 01.03.2017 tarih ve 2761 sayı; DUBAİ'ye 01.03.2017 tarih ve 2729 sayı; EGE'ye 01.03.2017 tarih ve 2727 sayı; ERGO'ya 01.03.2017 tarih ve 2735 sayı; EUREKO'ya 01.03.2017 tarih ve 2738 sayı; GENERALİ'ye 01.03.2017 tarih ve 2743 sayı; GROUPAMA'ya 01.03.2017 tarih ve 2749 sayı; GULF'e 01.03.2017 tarih ve 2725 sayı; GÜNEŞ'e 01.03.2017 tarih ve 2753 sayı; HALK'a 01.03.2017 tarih ve 2762 sayı; HDI'ye 01.03.2017 tarih ve 2750 sayı; HÜR'e 01.03.2017 tarih ve 2724 sayı; BEREKET'e 01.03.2017 tarih ve 2739 sayı; LIBERTY'ye 01.03.2017 tarih ve 2765 sayı; MAPFRE'ye 01.03.2017 tarih ve 2760 sayı; NEOVA'ya 01.03.2017 tarih ve 2752 sayı; ORIENT'e 01.03.2017 tarih ve 2730 sayı; RAY'a 01.03.2017 tarih ve 2748 sayı; SBN'ye 01.03.2017 tarih ve 2746 sayı; SOMPO'ya 01.03.2017 tarih ve 2757 sayı; DOĞA'ya 01.03.2017 tarih ve 2763 sayı; KORU'ya 01.03.2017 tarih ve 2745 sayı; TURKLAND'a 01.03.2017 tarih ve 2744 sayı; NİPPON'a 01.03.2017 tarih ve 2754 sayı; TSB'ye 01.03.2017 tarih ve 2758 sayı; UNICO'ya 01.03.2017 tarih ve 2737 sayı; ZİRAAT'e 01.03.2017 tarih ve 2736 sayı; ZURICH'e 01.03.2017 tarih ve 2766 sayı ile tebliğ edilmiştir.

- (16) 28.02.2017 tarih ve 2016-4-003/SR-02 sayılı Soruşturma Raporu'nun taraflara tebellüğ edilmesini takiben, AIG tarafından ikinci yazılı savunma 30.03.2017 tarih ve 2202 sayı; AK tarafından ikinci yazılı savunma 05.04.2017 tarih ve 2388 sayı; ALLIANZ tarafından ikinci yazılı savunma 30.03.2017 tarih ve 2212 sayı; ANADOLU tarafından ikinci yazılı savunma 03.04.2017 tarih ve 2284 sayı; ANKARA tarafından ikinci yazılı savunma 29.03.2017 tarih ve 2174 sayı; AXA tarafından ikinci yazılı savunma 08.03.2017 tarih ve 1574 sayı; DUBAİ tarafından ikinci yazılı savunma 24.03.2017 tarih ve 2020 sayı; ERGO tarafından ikinci yazılı savunma 04.04.2017, 05.04.2017 tarih ve 2376, 2377 sayı; EUREKO tarafından ikinci yazılı savunma 04.04.2017 tarih ve 2358 sayı; GENERALİ tarafından ikinci yazılı savunma 03.04.2017 tarih ve 2273 sayı; GROUPAMA tarafından ikinci yazılı savunma 24.03.2017 tarih ve 2050 sayı; GULF tarafından ikinci yazılı savunma 30.03.2017 tarih ve 2222 sayı; GÜNEŞ tarafından ikinci yazılı savunma 05.04.2017 tarih ve 2387 sayı; HALK tarafından ikinci yazılı savunma 30.03.2017 tarih ve 2199 sayı; HDI tarafından ikinci yazılı savunma 23.03.2017 tarih ve 1962 sayı, HÜR tarafından ikinci yazılı savunma 05.04.2017 tarih ve 2386 sayı; BEREKET tarafından ikinci yazılı savunma 27.03.2017 tarih ve 2102 sayı; LIBERTY tarafından ikinci yazılı savunma 04.04.2017 tarih ve 2344 sayı; MAPFRE tarafından ikinci yazılı savunma 29.03.2017 tarih ve 2193 sayı; NEOVA tarafından ikinci yazılı savunma 29.03.2017 tarih ve 2180 sayı; RAY tarafından ikinci yazılı savunma 05.04.2017 tarih ve 2385, 2389 sayı; SBN tarafından ikinci yazılı savunma 30.03.2017 tarih ve 2221 sayı; SOMPO tarafından ikinci yazılı savunma 03.04.2017 tarih ve 2285 sayı; KORU tarafından ikinci yazılı savunma 03.04.2017 tarih ve 2286 sayı; TURKLAND tarafından ikinci yazılı savunma 16.03.2017, 17.03.2017 tarih ve 1789, 1820 sayı; TSB tarafından gönderilen ikinci yazılı savunma 24.03.2017 tarih ve 2049 sayı; UNICO tarafından ikinci yazılı savunma 05.04.2017 tarih ve 2383 sayı; ZİRAAT tarafından ikinci yazılı savunma 03.04.2017 tarih ve 2287 sayı; ZURICH tarafından ikinci yazılı savunma 30.03.2017 tarih ve 2201 sayı ile kanuni süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (17) Öte yandan EGE, ORIENT, DOĞA ve NİPPON'un 28.02.2017 tarih ve 2016-4-003/SR-02 sayılı Soruşturma Raporu'na ilişkin ikinci yazılı savunmaları kanuni süresi içerisinde Kurum kayıtlarına intikal etmemiştir.
- (18) Soruşturma Heyetince hazırlanan Ek Görüş 13.04.2015 tarihinde hazırlanmış ve Kanun'un 45. maddesi uyarınca Kurul'un tüm üyeleri ile ilgili taraflara tebliğ edilmiştir.
- (19) Ek Görüş tebliğ edilen soruşturma taraflarından AIG, AK, ALLIANZ, ANADOLU, ANKARA, AXA, DUBAİ, ERGO, EUREKO, GENERALİ, GROUPAMA, GULF, GÜNEŞ, HALK, HDI, HÜR, LIBERTY, MAPFRE, NEOVA, RAY, SBN, SOMPO, KORU, TURKLAND, TSB, UNICO, ZİRAAT VE ZURICH'in üçüncü yazılı savunmaları kanuni süresi içerisinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Teşebbüslerin üçüncü savunmaya ilişkin 30 günlük süreleri 22.05.2017 tarihinde sona ermiş ve bu çerçevede soruşturma safhası tamamlanmıştır. Hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslerden HDI, üçüncü yazılı savunmasında sözlü savunma talebinde bulunmuştur.
- (20) Kurul'un 01.06.2017 tarih ve 17-18/270-M sayılı kararı ile sözlü savunma toplantısı 12.07.2017 tarihinde yapılmıştır. Kurul 19.07.2017 tarihli toplantısında, 17-23/383-166 sayılı nihai kararını vermiştir.
- (21) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Soruşturma Raporu'nda; AIG, AK, ALLIANZ., ANADOLU, ANKARA, AXA, DUBAİ, EGE, ERGO, EUREKO, GENERALİ, GROUPAMA, GULF, GÜNEŞ, HALK, HDI, HÜR, BEREKET, LIBERTY, MAPFRE, NEOVA, ORIENT, RAY, SBN, SOMPO, DOĞA, KORU, TURKLAND, NIPPON, TSB, UNICO, ZİRAAT ve ZURICH arasında fiyat tespitine ve pazar paylaşımına yönelik olarak 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesi kapsamında bir anlaşma ve/veya uyumlu eylem tespit edilemediği sonuç ve kanaatine ulaşılmıştır.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. Hakkında Soruşturma Yürütülen Taraflar

I.1.1. AIG⁴

- (22) Türkiye’de 1976 yılında faaliyet göstermeye başlayan AIG, “Chartis Sigorta A.Ş.” olan ticaret unvanını 2012 yılında değiştirerek bugünkü adıyla anılmaya başlamıştır. AIG Türkiye’de başta yangın, nakliyat, kaza ve makine montaj branşları olmak üzere hayat dışı sigortacılık alanında faaliyet göstermektedir. AIG’nin doğrudan ortağı AIG MEA Holding Limited olup, nihai ana ortağı American International Group, Inc. iken, soruşturma devam ederken Kurul’un 19.01.2017 tarihli ve 17-03/28-13 sayılı kararı ile AIG’nin Gulf Insurance Group K.S.C.P tarafından devralınması işlemine izin verilmiştir.

I.1.2. AK⁵

- (23) 1960 yılında kurulan AK; Türkiye’de başta yangın, nakliyat, kaza, ferdi kaza, mühendislik, tarım ve hastalık/sağlık branşlarında olmak üzere hayat dışı sigortacılık alanında faaliyetlerini yürütmektedir. Ageas Insurance International N.V. ve Hacı Ömer Sabancı Holding, AK’ın hisselerinin %36’sına sahip iken, geriye kalan %28’i ise halka açık olarak işlem görmektedir.

I.1.3. ALLIANZ⁶

- (24) 1923 yılında İstanbul’da kurulmuş olan ALLIANZ; hayat dışı sigortacılık içerisinde yer alan yangın, nakliyat, kaza, mühendislik, motorlu araç mali mesuliyet, ferdi kaza, sağlık, tarım, kredi ve hukuksal koruma branşlarında faaliyet göstermektedir. ALLIANZ’ın hisselerinin %64’üne Allianz SE, %31,82’sine Allianz Europe B.V., %3,78’ine ise Tokio Marine And Nichido Fire Insurance Co. Ltd. sahiptir.

I.1.4. ANADOLU⁷

- (25) ANADOLU hayat dışı sigortacılık içerisindeki kaza, hastalık – sağlık, kara araçları, hava araçları, su araçları, nakliyat, yangın ve doğal afetler, genel zararlar, kara araçları sorumluluk, hava araçları sorumluluk, genel sorumluluk, kredi, finansal kayıplar ve hukuksal koruma alanlarında faaliyet göstermektedir. ANADOLU’nun %57,31 oranındaki hissesine Milli Reasürans Türk Anonim Şirketi, %6,07 oranındaki hissesine Qinvest Portföy Mutlak Getiri Hedefli Serbest Fon, %5,29 oranındaki hissesine Nemtaş Nemrut Liman İşletmeleri A.Ş. sahip iken, geriye kalan %31,33 oranındaki hisseler ise halka açıktır.

I.1.5. ANKARA⁸

- (26) 16.05.1936 tarihli Bakanlar Kurulu onayıyla kurulmuş olan ANKARA; başta kara araçları, kara araçları sorumluluk ve yangın branşlarında olmak üzere hayat dışı sigortacılık alanında faaliyet göstermektedir. ANKARA’nın hisselerinin yaklaşık %99’una T.C. Emniyet Genel Müdürlüğü Polis Bakım ve Yardım Sandığı sahip iken, geriye kalan hisselerine T.C. Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK) ve Servet GÜRKAN sahiptir.

⁴<https://www.aig.com.tr/content/dam/aig/emea/turkey/documents/finansal-bilgi-dokumanlari/aig-sigorta-bagimsiz-denetim-raporu-haziran-2016.pdf> (Erişim Tarihi: 21.11.2016)

⁵<http://www.aksigorta.com.tr/wp-content/uploads/2016/11/Q2.A4.1.1-AKSIGORTA-30.09.2016-HAZINE-TR-Final.pdf> (Erişim Tarihi: 21.11.2016)

⁶https://www.allianzsigorta.com.tr/v_1478783679000/tr/files/finansal/2016/FR_bireysel_AZS_2016_3C.pdf (Erişim Tarihi: 14.11.2016)

⁷http://www.anadolusigorta.com.tr/i/content/23266_1_ANSGR%2003%202016%20Finansal%20Tablo%20Dipnotlar.pdf (Erişim Tarihi: 15.11.2016)

⁸ <https://www.ankarasigorta.com.tr/hakkimizda/sermaye-yapimiz> (Erişim Tarihi: 21.11.2016)

I.1.6. AXA⁹

- (27) AXA; hayat dışı sigortacılık içerisindeki yangın, kaza, kara araçları, kara araçları sorumluluk, nakliyat, mühendislik, hukuksal koruma, tarım, genel sorumluluk ve sağlık alanlarında faaliyet göstermektedir. AXA'nın hisselerinin yaklaşık %92,61'ine Axa Holding A.Ş. ve %7,30'una T.C. Ziraat Bankası A.Ş. sahiptir.

I.1.7. BEREKET¹⁰

- (28) 1995 yılında faaliyet göstermeye başlayan Işık Sigorta A.Ş. (IŞIK) ; başta kasko, trafik, yangın, mühendislik, tarım, sağlık, ferdi kaza, nakliyat, hukuksal koruma, oto dışı kaza, DASK ve sorumluluk branşlarında olmak üzere hayat dışı sigortacılık alanında faaliyet göstermektedir. Soruşturma devam ederken IŞIK, Kurul'un 09.02.2017 tarihli ve 17-06/60-26 sayılı kararı ile Türkiye Tarım Kredi Kooperatifleri Merkez Birliği tarafından devralınmış ve BEREKET ünvanını almıştır.

I.1.8. DUBAİ¹¹

- (29) 2008 yılında kurulmuş olan DUBAİ; hayat dışı sigortacılık içerisindeki kaza, hastalık/sağlık, kara araçları, raylı araçlar, hava araçları, su araçları, nakliyat, yangın ve doğal afetler, genel zararlar, kara araçları sorumluluk, hava araçları sorumluluk, su araçları sorumluluk, genel sorumluluk, kredi, emniyeti suistimal, finansal kayıplar, hukuksal koruma ve destek branşlarının tümünde faaliyet göstermektedir. 2012 yılından itibaren hisselerinin %51'ine Oman Insurance Company (P.S.C) ve %49'una Starr Insurance&Reinsurance Limited sahiptir.

I.1.9. EGE¹²

- (30) 1995 yılında "Toprak Sigorta A.Ş." adıyla yangın, nakliyat, kaza ve mühendislik branşlarında faaliyet göstermek üzere kurulan ve 2008-2014 yılları arasında "Euro Sigorta A.Ş." olarak faaliyetlerine devam eden EGE'nin, Başbakan Yardımcılığı Makamının 07.08.2015 tarih ve 24316 sayılı Onayları ile mali bünye zafiyeti içerisinde bulunması nedeniyle tüm branşlardaki ruhsatları T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığınca (Hazine Müsteşarlığı) iptal edilmiş ve yönetimi Güvence Hesabı'na devredilmiştir.

I.1.10. ERGO¹³

- (31) ERGO başta yangın, nakliyat, oto kaza, oto dışı kaza (sorumluluk sigortaları), mühendislik ve tarım branşlarında olmak üzere hayat dışı sigortacılık alanında faaliyetlerine başlamıştır. ERGO'nun %100 hissesine Ergo Grubu Holding A.Ş. sahip olup, nihai ana ortağı Munich Re Grubu'dur.

⁹(https://www.axasigorta.com.tr/documents/mali_tablolar/2015/Axa-Sigorta-Hazine-Raporu-31032015.pdf
Erişim Tarihi: 14.11.2016)

¹⁰ <http://www.isiksigorta.com/hakimizda.aspx?pageID=10> (Erişim Tarihi: 20.02.2017)

¹¹ http://www.dubaistarr.com.tr/kategoriler.asp?ana_grup=25&bolum=1&eylem=detay&grup_no=40&dil=1
(Erişim Tarihi: 22.11.2016)

¹² <http://www.eurosigorta.com.tr/index.asp> (Erişim Tarihi: 22.11.2016)

¹³ http://www.ergoturkiye.com/i/content/1152_1_Ergo%20Sigorta_Hazine_0916.pdf
(Erişim Tarihi:15.11.2016)

I.1.11. EUREKO¹⁴

- (32) 1989 yılında “Garanti Sigorta Anonim Şirketi” olarak faaliyetlerine başlayan ve 2007 yılında bugünkü adını alan EUREKO; yangın, kaza, nakliyat, mühendislik, tarım sigortaları ve sorumluluk, hukuki koruma, işletme, kredi sigortaları gibi ürünleri içeren hayat dışı sigortacılık alanında faaliyet göstermektedir. 2007 yılı öncesinde EUREKO'nun %99,99'una Garanti Bankası A.Ş. sahip iken, günümüzde EUREKO'nun %100'üne sahip olan Achmea B.V.'dir (eski adıyla Eureko B.V.).

I.1.12. GENERALİ¹⁵

- (33) GENERALİ; oto kaza (kasko, motorlu araç mali mesuliyet, ihtiyari mali mesuliyet), ferdi kaza, diğer kaza (cam kırılması, hırsızlık, işveren mali mesuliyet, emniyeti suistimal, üçüncü şahıslara karşı mali sorumluluk), yangın, nakliyat, mühendislik, hukuksal koruma ve hastalık branşlarında faaliyet göstermektedir. GENERALİ'nin hisselerinin yaklaşık %99,95'ine Generali Turkey Holding B.V. sahiptir.

I.1.13. GROUPAMA¹⁶

- (34) GROUPAMA kasko, trafik, tarım, sağlık ve hastalık branşlarında faaliyet göstermektedir. GROUPAMA'nın hisselerinde Groupama S.A %56,67 oranında, Groupama Investment Bosphorus Holding A.Ş. %41,67 oranında, Marmara Zeytin Tarım Satış Kooperatifleri Birliği %1,66 oranında pay hakkına sahip iken, kalan hisselerinde Pierre Paul Joseph Léon Marie Ghislain Lefèvre, Jean René Gérard De Charette De La Contrie ve Alain Patrick Baudry pay hakkına sahiptir.

I.1.14. GULF¹⁷

- (35) 2013 yılından itibaren “Turins Sigorta A.Ş.” olarak faaliyet göstermekte olan GULF, 2016 yılı içerisinde Gulf Insurance Group K.S.C.P tarafından devralınmasıyla birlikte bugünkü adıyla anılmaya başlamıştır. Soruşturma sürecinde ayrıca, Gulf Insurance Group K.S.C.P tarafından AIG'nin devralınması işlemine Kurul'un 19.01.2017 tarih ve 17-03/28-13 sayılı kararı ile izin verilmiştir. GULF; seyahat sağlık, tarsim, zorunlu deprem, oto dışı kaza, nakliyat, mühendislik, trafik, kasko, hukuksal koruma, sağlık, hac-umre branşlarında faaliyet göstermektedir.

I.1.15. GÜNEŞ¹⁸

- (36) 1957 yılında yangın, nakliyat ve kaza sigortaları branşlarında faaliyet göstermek üzere kurulan GÜNEŞ, akabinde hayat¹⁹, mühendislik, ziraat, sağlık (hastalık), hukuksal koruma, Trafik Sigortası ve kredi sigortaları branşını faaliyetlerine dâhil etmiştir. Hâlihazırda GÜNEŞ'in hisselerinde Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O %36,35 oranında, Groupama S.A. %36 oranında, Türkiye Vakıflar Bankası Vakıfbank Personeli Özel Sosyal Güvenlik Hizmetleri Vakfı %10 oranında, Türkiye Vakıflar Bankası Memur ve Hizmetlileri Emekli ve Sağlık Yardım Sandığı Vakfı %5,01 oranında pay hakkına sahip iken, kalan %12,64 oranında halka açık hisseler bulunmaktadır.

¹⁴<https://eurekosigorta.com.tr/tr/eureko-sigorta-kurumsal/eureko-sigorta-hakkında/hakkimizda>

(Erişim Tarihi: 21.11.2016)

¹⁵ <https://www.generalı.com.tr/mali-tablolar/2016/3Donem2016Dipnotlar.pdf> (Erişim Tarihi: 21.11.2016)

¹⁶http://www.groupama.com.tr/UserFiles/File/Groupama_sigorta_faaliyet_raporu_2015_Rev08.PDF

(Erişim Tarihi: 15.11.2016)

¹⁷ <http://www.gulfısigorta.com.tr/> (Erişim Tarihi: 22.11.2016)

¹⁸ GÜNEŞ 2016-3. Çeyrek Faaliyet Raporu

¹⁹ 2009 yılında GÜNEŞ, hayat sigortaları branşını Vakıf Emeklilik ve Hayat A.Ş.'ye devretmiştir.

I.1.16. HALK²⁰

- (37) HALK; hayat dışı sigortacılık içerisindeki yangın, kaza, mühendislik, nakliyat, sağlık ve tarım alanlarında faaliyet göstermektedir. 1958 yılında Türkiye Halk Bankası A.Ş., HALK'ın sermayesi üzerindeki hisse oranını %89,18'e yükselterek hâkim ortak konumuna gelmiştir. Kalan %10,82 oranındaki hisse ise Esnaf ve Sanatkârlar Kefalet Kooperatifi, meslek odaları ve gerçek kişilere aittir.

I.1.17. HDI²¹

- (38) 1995 yılında kurulmuş olan HDI; başta yangın, nakliyat, oto kaza, oto dışı kaza (sorumluluk sigortaları), ferdi kaza, mühendislik ve tarım branşları olmak üzere hayat dışı sigortacılık alanında faaliyet göstermektedir. HDI'nin hâlihazırda hisselerinin tamamına Talanx International AG sahiptir.

I.1.18. HÜR²²

- (39) 1996 yılında faaliyetlerine başlayan HÜR, hayat dışı sigortacılık alanında faaliyet göstermekte iken Başbakan Yardımcılığı Makamınının 25.03.2015 tarih ve 10005 sayılı Onayları ile mali bünye zafiyeti içerisinde bulunması nedeniyle tüm branşlardaki ruhsatları Hazine Müsteşarlığınca iptal edilmiş ve yönetimi Güvence Hesabı'na devredilmiştir.

I.1.19. LIBERTY²³

- (40) 1954 yılında kurulmuş olan LIBERTY; yangın, nakliyat, ferdi kaza, kaza, mühendislik, tarım, sağlık ve hukuksal koruma branşlarında faaliyet göstermektedir. LIBERTY'nin sermayesinde doğrudan veya dolaylı hâkimiyeti söz konusu olan sermaye grubu Liberty Seguros Compania De Seguros Y Reaseguros S.A. olup, nihai ana ortağı ise Liberty Mutual Insurance Company'dir.

I.1.20. MAPFRE²⁴

- (41) MAPFRE; başta ferdi kaza, trafik, yangın, nakliyat, DASK, mühendislik, tarım ve sağlık branşları başta olmak üzere hayat dışı sigortacılık alanında faaliyet göstermektedir. MAPFRE'nin sermayesi üzerinde doğrudan veya dolaylı olarak söz hakkı olan Mapfre Internacional S.A. olup, %99,75 oranında ortaklık payı bulunmaktadır.

I.1.21. NEOVA²⁵

- (42) NEOVA, başta emniyeti suiistimal, finansal kayıplar, genel sorumluluk, genel zararlar, hastalık ve sağlık, hava araçları, hukuksal koruma, kara araçları, kaza, nakliyat, yangın ve doğal afetler, ferdi kaza, su araçları branşları olmak üzere hayat dışı sigortacılık alanında faaliyet göstermektedir. NEOVA'nın hisselerinde Turkapital Holding B.S.C.C. %53 oranında, First Takaful Insurance Company K.S.C. %35 oranında, Kuveyt Turk Katılım Bankası A.Ş. %7 oranında, KFH Takaful Insurance Company (K.S.C.C.) %6,99 oranında ve son olarak Autoland Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş. %0,01 oranında pay hakkına sahiptir.

²⁰ <http://www.halksigorta.com.tr/pages/385/378/f/tr-TR/Tarihce.aspx> (Erişim Tarihi:15.11.2016)

²¹ <http://www.hdisigorta.com.tr/finansal-raporlar.html> (Erişim tarihi: 15.11.2016)

²² <http://www.hursigorta.com.tr/index.asp> (Erişim Tarihi: 22.11.2016)

²³ https://www.libertysigorta.com.tr/assets/files/hakimizda/finansal_raporlar/konsolide_olmayan/30_Eylul_2016_Donemine_Ait_Dipnotlar.pdf (Erişim Tarihi: 21.11.2016)

²⁴ https://www.mapfre.com.tr/sigorta-tr/images/3c2016_tcm618-240889.pdf
<https://www.mapfre.com.tr/sigorta-tr/biz-kimiz/mapfre-genel-sigorta/mapfre-genel-sigorta/tarihcemiz/>
(Erişim Tarihi: 15.11.2016)

²⁵ http://www.neova.com.tr/upload/files/mali-tablolar_dipnotlar/30_09_2016_hesap_donemine_ait_mali_tablolar_ve_dipnotlar.pdf(Erişim Tarihi: 21.11.2016)

I.1.22. ORIENT²⁶

- (43) 2012 yılında faaliyetlerine başlamış ve 2014 yılında kaza, sağlık, hastalık, kara araçları, raylı araçlar, hava araçları, su araçları, nakliyat, yangın ve doğal afetler, genel zararlar, kara araçları sorumluluk, hava araçları sorumluluk, su araçları sorumluluk, genel sorumluluk, kredi, emniyeti suiistimal, finansal kayıplar, hukuksal koruma ve destek branşlarında faaliyet göstermek üzere Hazine Müsteşarlığı'ndan ruhsat almış olan ORIENT'in sermayesinin %100'üne sahip doğrudan ortağı Arab Orient Insurance Company PSC olup, nihai ana ortağı Al-Futtaim Grubu'dur.

I.1.23. RAY²⁷

- (44) RAY; başta kaza, hastalık (sağlık), kara araçları, hava araçları, su araçları, nakliyat, yangın ve doğal afetler, genel zararlar, kara araçları sorumluluk, hava araçları sorumluluk, genel sorumluluk, kredi, finansal kayıplar ve hukuksal koruma branşlarında olmak üzere hayat dışı sigortacılık alanında faaliyet göstermektedir. RAY'ın hisselerinin %81,59'una TBIH ve %12,67'sine VIG sahiptir.

I.1.24. SBN²⁸

- (45) 1990 yılında Doğan Holding ve Türk Ticaret Bankası Emekli ve Munzam Sandığı Vakfı ortaklığı ile "Ticaret Sigorta A.Ş." adıyla kurulan SBN, 2007 yılında Şekerbank T.A.Ş. Personeli Munzam Sosyal Güvenlik Sandığı Vakfı tarafından devralınmasını takiben, şirket ticaret unvanı "SBN Sigorta A.Ş." olarak değiştirilmiştir. SBN ev, işyeri, araç, sağlık, ferdi kaza, nakliyat, mühendislik, sorumluluk ve tarım sigortası alanlarında faaliyet göstermektedir.

I.1.25. SOMPO²⁹

- (46) SOMPO; yangın ve doğal afetler, nakliyat, finansal kayıplar, su araçları - su araçları sorumluluk, kara araçları - kara araçları sorumluluk, kaza, raylı araçlar, hava araçları - hava araçları sorumluluk, genel zararlar, genel sorumluluk, emniyeti suiistimal, hukuksal koruma, kredi, destek, hastalık/sağlık sigortası alanlarında hizmet göstermektedir. Hâlihazırda tüm hisselerine Sompo Japan Nipponkoa Insurance Inc. sahiptir.

I.1.26. DOĞA³⁰

- (47) 1979 yılından itibaren DOĞA; yangın, oto kaza, oto dışı kaza ve sorumluluk, mühendislik ve nakliyat ve sağlık sigortası alanlarında ürünler sunmakta olup, kooperatif olması sebebiyle herhangi bir şirket veya grubun kontrolünde bulunmamaktadır.

²⁶<http://www.orientsigorta.com.tr/wp-content/uploads/2016/03/30.06.2016-Hesap-D%C3%B6nemine-ait-Finansal-Tablolar-ve-Dipnotlar.pdf> (Erişim Tarihi: 22.11.2016)

²⁷http://www.raysigorta.com.tr/Upload/images/raysigorta/Mali_tablolar_2014/Ray_Sigorta_31_12_2015fin_al.pdf (Erişim Tarihi: 15.11.2016)

²⁸<http://www.sbnsigorta.com.tr/kurumsal> (Erişim Tarihi: 21.11.2016)

²⁹<http://www.sompojapan.com.tr/tr/kurumsal/hakkimizda/tarihcemiz> (Erişim Tarihi: 21.11.2016)

³⁰<http://www.dogasigorta.com/kurumsal-hakkimizda> (Erişim Tarihi: 15.11.2016)

I.1.27. KORU³¹

- (48) Kaza, kara araçları, deprem, yangın, kara araç sorumluluk, genel sorumluluk, hukuksal koruma, genel zararlar ve devlet destekli tarım sigortası branşlarında faaliyetlerine başlayan KORU daha sonra Hazine Müsteşarlığı'nın 09.03.2015 tarihli izin yazısı ile nakliyat, finansal kayıplar, su araçları ve su araçları sorumluluk ve kefalet sigortası branşlarında da faaliyet göstermeye başlamıştır. KORU, kooperatif olması sebebiyle herhangi bir şirket veya grubun kontrolünde bulunmamaktadır. Bununla birlikte, 01.07.2016 tarihinden itibaren poliçe sahibi sigortalıların Kooperatife ortak olma zorunluluğu kaldırılmıştır.

I.1.28. TURKLAND³²

- (49) 2003-2008 yılları arasında faaliyet göstermeyen TURKLAND, 2008 yılından itibaren hayat dışı sigortacılık alanında Hazine Müsteşarlığı'ndan yeniden ruhsat alarak faaliyetlerine devam etmiştir. 2003 yılından itibaren tek ortak konumunda bulunan Demir Finansal Grup Holding'in teşebbüs üzerindeki hisselerinin %55 oranında Cynvest S.A.L Holding ve %45 oranında GroupMed International Management Holding Limited tarafından devralınmasını müteakip "Demir Sigorta A.Ş." olan teşebbüs ticaret unvanı "Turkland Sigorta A.Ş." olarak değiştirilmiştir.

I.1.29. NİPPON³³

- (50) NİPPON'un 2008 yılından itibaren Harel Grubu bünyesinde faaliyet göstermekte olup, sermayesinin %100'üne Harel Insurance Investments and Financial Services Ltd. sahiptir. NİPPON Türkiye'de başta kaza, su araçları-su araçları sorumluluk, hava araçları sorumluluk, kara araçları – kara araçları sorumluluk, nakliyat, genel sorumluluk, hastalık/sağlık, genel zararlar, finansal kayıplar, raylı araçlar, emniyet suiistimal, yangın ve doğal afetler branşlarında olmak üzere hayat dışı sigortacılık alanında faaliyet göstermektedir.

I.1.30. TSB³⁴

- (51) 1870'lerden itibaren Türkiye'de sigortacılık hizmetleri ve faaliyetleri ile ilgilenen sigorta şirketleri aralarında meslek kuruluşu, sendika veya cemiyet şeklinde örgütlenme ihtiyacı duymuşlardır. 1923 yılına gelindiğinde "Sigortacılar Kulübü" ve ardından yerine Türkiye'de çalışmakta olan yerli ve yabancı tüm sigorta şirketlerinin üye olunmasının zorunlu tutulduğu "Sigortacılar Cemiyeti Daire-i Merkeziyesi" ve takiben, 1959 yılında 7397 sayılı Sigorta Şirketlerinin Murakabesi Hakkında Kanun ile "Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği" olarak örgütlenmişlerdir. 1975 yılında anılan Birliğin ana tüzüğünde yapılan değişiklikle unvanı "Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği" olarak kabul edilmiş ardından, 14.06.2007 tarih ve 26552 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nda (Sigortacılık Kanunu) 29.06.2012 tarihinde yapılan değişiklikle unvanı "Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği"³⁵ olarak değiştirilmiştir. Anılan değişiklikle birlikte Birliğin logosu olarak "Türkiye Sigorta Birliği" ibaresi kullanılmaya başlanmıştır.

³¹<https://www.korusigorta.com.tr/static/upload/files/Koru%20Sigorta%2031.03.2016%20Dipnotlar.pdf> (Erişim Tarihi: 21.11.2016)

³²<http://demirsigorta.com.tr/wp-content/uploads/2016/09/DipNot.pdf> (Erişim Tarihi: 22.11.2016)

³³<http://www.turknippon.com/Tarihce> (Erişim Tarihi: 22.11.2016)

³⁴<http://www.tsb.org.tr/hakkimizda.aspx?pageID=657> (Erişim Tarihi: 08.11.2016)

³⁵ Anılan değişiklik, emeklilik şirketlerinin de Birlik çatısı altına dâhil edilmesi üzerine gerçekleştirilmiştir.

- (52) TSB'nin yapılanmasına, faaliyetlerine, organlarının görev ve yetkilerine ilişkin esaslar 14.06.2007 tarih ve 26552 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Sigortacılık Kanunu'nun "Meslek Örgütlenmeleri" başlığı altındaki 24 ve 25. maddelerinde ve anılan Kanun maddelerine dayanılarak 02.01.2014 tarih ve 28870 sayılı Resmî Gazete'de³⁶ yayımlanan Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği'nin Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik'te yer verilmiştir. Sigortacılık Kanunu'nun 24. maddesinin sekizinci fıkrasında açıklandığı üzere TSB'nin amacı; mesleğin gelişmesini temin etmek, üyelerinin dayanışma, birlik ve mesleğinin gerektirdiği vakar ve disiplin içinde çalışmalarını sağlamak ve haksız rekabeti önlemek üzere gerekli kararları almak ve uygulamak şeklinde düzenlenmiştir.
- (53) TSB'nin görev ve yetkilerine ise anılan maddenin dokuzuncu fıkrasında yer verildiği üzere;
- [...]
- c) Gerektiğinde sigorta sözleşmelerine ilişkin rehber tarifeleri hazırlayarak sektörün hizmetine sunmak.
- ç) Sigortacılık ve bireysel emeklilik tasarruf ve yatırım sistemi mevzuatı ile kendisine verilen görevleri yerine getirmek ve aldığı kararların ve önlemlerin uygulanmasını izlemek.
- [...]
- g) Üyelerinin yıllık faaliyet sonuçları hakkında her yıl raporlar hazırlamak ve bu raporları üyelerine ve ilgililere dağıtmak.
- ğ) Sigortacılıkta tahkimin işleyişini düzenlemek ve sigorta hakemlerinin listesini tutmak."
- (54) Bunun yanı sıra, Sigortacılık Kanunu'nun 24. maddesinin yirmibeşinci fıkrasında TSB'nin tüm faaliyetlerinin Hazine Müsteşarlığı tarafından denetleneceği düzenlenmiştir.
- (55) Bu noktada Trafik Sigortası Rehber Tarifesi (Rehber Tarife) daha ayrıntılı ele almak yerinde olacaktır. 14.07.2007 tarihli ve 26582 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik'in (Tarife Yönetmeliği) 15. maddesinin üçüncü fıkrası, "Birlik, Müsteşarlığın belirlediği esaslar çerçevesinde bağlayıcı olmamak kaydıyla Trafik Sigortası Rehber Tarifesi hazırlayabilir. Bu tarife, Birlik internet sitesinde yayınlanır." hükmünü amirdir. Bu çerçevede, 2008 yılından bu yana TSB tarafından söz konusu Rehber Tarife'nin yayımlandığı bilinmektedir.
- (56) Hazine Müsteşarlığı tarafından sunulan bilgilere göre, TSB tarafından sigorta şirketlerine yol göstermek amacıyla hazırlanan Rehber Tarife kapsamında, Trafik Sigortası tarifesinde yer alan araç türleri için il bazında fiyat önerisinde bulunmaktadır. Rehber Tarife hazırlanırken sigorta şirketlerince Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER) veri tabanına iletilen veriler kullanılmakta, araç türü, sigortalı türü ve il bakımından şirketlerce gönderilen verilerin toplamı kullanılarak genel bir tarife hazırlanmaktadır. Rehber Tarife'nin hazırlanmasında; net poliçe adetleri, net poliçe primi, açılan hasar dosya adedi, ödenen hasar dosya adedi, hasar miktarı (ödenen hasar ve muallak hasar toplamı) verileri kullanılarak gelecek yıllara ait hasar tahmini yapılmakta ve risk primi hesaplanmaktadır. Ayrıca Rehber Tarife'nin hazırlanmasında sektöre yönelik yapılan ve sektördeki prim üretimini ve hasar ödemelerini etkileyecek değişiklikler de dikkate alınmaktadır.

³⁶ Anılan Yönetmelik ile 1/7/2008 tarihli ve 26923 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliğinin Çalışma Usul ve Esaslarına İlişkin Yönetmelik yürürlükten kaldırılmıştır.

I.1.31. UNICO³⁷

- (57) UNICO başta finansal kayıplar, genel sorumluluk, genel zararlar, hukuksal koruma, kara araçları, kara araçları sorumluluk, kaza, nakliyat, su araçları, yangın ve doğal afetler, emniyeti suistimal, kredi ve sağlık branşları olmak üzere hayat dışı sigortacılık alanında faaliyet göstermektedir. UNICO'nun sermayesinin %100'üne Kibele B.V. sahiptir.

I.1.32. ZİRAAT³⁸

- (58) 2009 yılında kurulmuş olan ZİRAAT, hayat dışı sigortacılık alanındaki tüm branşlarda ruhsat sahibidir. 25 Aralık 2015 tarihi itibarıyla aynı zamanda katılım sigortacılığı esaslarına uygun olarak hizmet vermeye de başlamıştır. ZİRAAT'in doğrudan ve nihai ana ortağı T.C. Ziraat Bankası A.Ş.'dir.

I.1.33. ZURICH³⁹

- (59) 1997 yılında faaliyet göstermeye başlayan ZURICH; kaza, yangın ve doğal afetler, genel zararlar, hastalık/sağlık, kara araçları, nakliyat, genel sorumluluk, kara araçları sorumluluk, hukuksal koruma, hava araçları, hava araçları sorumluluk, su araçları, su araçları sorumluluk, kredi, kefalet ve finansal kayıp sigortası branşlarında faaliyet göstermektedir. ZURICH'in doğrudan ortağı İsviçre'de yerleşik Zurich Insurance Company olup nihai ana ortağı yine İsviçre'de yerleşik Zurich Financial Services'tir.

I.2. Sektöre İlişkin Bilgiler ve İlgili Mevzuat

I.2.1. Sektöre İlişkin Bilgiler

- (60) Sigorta, bir şeyin veya bir kimsenin herhangi bir yönden ileride karşılaşılabileceği parayla ölçülebilen zararını ödenen prim karşılığında gidermek veya ekonomik açıdan önemsiz bir duruma getirebilmek amacıyla bu işle uğraşan kuruluşla yapılan iki taraflı bağlantı sözleşmesi olarak tanımlanmaktadır. Bu kapsamda kurulan sözleşmelerde, bir tarafta sigorta teminatı veren, ilgili kanun ve mevzuata göre sigortacılık faaliyetinde bulunmaya yasal olarak yetkili bulunan "sigortacı", diğer tarafta da tehlikeyle karşı karşıya olan "sigorta ettiren/sigortalı" bulunmaktadır. Sigortalı; sigortanın bir tarafı olarak, teminat kapsamındaki tehlikelerden herhangi birinin gerçekleşmesi durumunda, meydana gelen hasarın tazmini talebinde bulunmaya yasal olarak yetkili olan kişidir. Genellikle sigorta ettiren ile sigortalı aynı kişi olmakla birlikte, farklı da olabilmektedir. Sigortacının sigortalıyı koruma yükümlülüğüne karşılık, sigortalının da sözleşme ile saptanan prim adı altındaki bir meblağı ödeme yükümlülüğü bulunmaktadır.
- (61) Sigorta ile oluşan sistemde, kişilerin gelecekte karşılaşılabilecekleri riskler azaltılmakta, sigorta şirketleri açısından da elde edilen primler yatırım kaynağı olarak kullanılmaktadır. Bu vesile ile sigorta sektörü uzun vadeli fon oluşumuna, sermaye birikimine ve kredi kapasitesinin genişlemesine katkıda bulunmaktadır. Diğer yandan sigortacılık sektörü gerek sunulan hizmetin niteliğinden gerekse sektör yapılanmasından kaynaklanan sebeplerle diğer sektörlerden ayrılmaktadır. Nitekim sigortacılık sektöründe kârlılığın oluşabilmesi için riskin değerlendirilmesi, fiyatlandırılması ve alınan riskin reasürans yoluyla devredilebilmesi önem taşımaktadır⁴⁰.

³⁷ <https://www.unicosigorta.com.tr/unico-hakkinda> (Erişim Tarihi: 21.11.2016)

³⁸ https://www.ziraatsigorta.com.tr/files/ZIRAAT_SIGORTA/30_09_2016_Finansal_Raporlar.pdf (Erişim Tarihi: 21.11.2016)

³⁹ <http://www.zurichsigorta.com.tr/files/Zurich%20Sigorta%20A.%C5%9E.%2030.06.2016%20Dipnotlar.pdf> (Erişim Tarihi: 21.11.2016)

⁴⁰ Bu doğrultuda, Kurul'un 2008/3 sayılı Sigorta Sektörüne İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nde de sigorta sektörünün diğer sektörlerden farklılığı ve bu farklılığa neden olan net prim ya da risk primi olarak da adlandırılan ortalama maliyetlerin hesaplanmasında işbirliğine gidilmesinin etkinlik artırıcı etkiye sahip olduğuna yer verilmiştir.

- (62) Ekonomide yaşanan gelişmeler, teknolojinin gelişimi, kamusal düzenlemeler ve tüketici ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik uyumlaştırma çalışmaları gibi nedenlerle sigorta sektörü içerisinde sunulan hizmetlerin kapsamı değişebilse de dünya genelinde ve ülkemiz mevzuatında genel kabul görmüş olan sigorta hizmetlerine ilişkin genel ayırım "hayat sigortacılık hizmetleri" ve "hayat dışı sigortacılık hizmetleri" şeklindedir. Bu bağlamda "hayat sigortacılık hizmetleri"; kişinin vefat, yaşlılık, sakatlık ve kaza sonucu iş göremezlik hali gibi durumlarda kişinin geçiminin sağlanmasına ve ekonomik kayıpların telafi etmesine yönelik "risk ağırlıklı hayat sigortaları" olarak tanımlanabilecek sigorta ürünleri ile kişilerin ödemiş olduğu primlerin belirli bir kısmı ile birikim taahhüdünde bulunması yoluyla emeklilik programlarına bir destek niteliği ve yatırım gayesi taşıyan "birikimli hayat sigortaları" olarak tanımlanabilecek sigorta ürünlerini kapsamaktadır. "Hayat dışı sigortacılık hizmetleri" ise aşağıda ayrıntılı olarak ele alınacak olan kaza, araçlar, sorumluluk, hukuksal koruma gibi alanlarda koruma sağlayan, diğer bir deyişle hayat ve emeklilik dışındaki sigorta türlerinden oluşmaktadır.
- (63) Ülkemizde sigortacılık sektörünü düzenleyen temel mevzuat Sigortacılık Kanunu'dur. Mezkûr Kanun, sigorta şirketlerinin kuruluşuna ve denetimine ilişkin yenilikleri, zorunlu sigorta yapmaktan kaçınılamamasını ve kaçınılması halinde adli para ceza uygulanmasını, teminat ve teknik karşılıkların yeniden düzenlenmiş halini, ihtilafların hızlı çözümü için tahkim müessesini, sigorta eksperleri ile sigorta acentelerine ilişkin hususların netleştirilmesini, tarifelerin ilke olarak serbest bırakılmasını, sigorta şirketlerinin aktüerle çalışmasının zorunlu olmasını, Güvence Hesabı'nın oluşturulmasını içermekte olup, aşağıda ele alınacağı üzere dosya konusu Trafik Sigortası açısından serbestleşme sürecini başlatmıştır.
- (64) Sigortacılık Kanunu'nun
- "Amaç ve Kapsam" başlığını taşıyan 1. maddesinin ikinci fıkrasında Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketleri, reasürans şirketleri, Türkiye Sigorta Birliği, araçlar, aktüerler ile sigorta eksperlerinin mezkûr Kanun'a tabi olduğu,
 - "Ruhsat" başlığını taşıyan 5. maddesinde sigorta şirketleri ve reasürans şirketlerinin faaliyete geçebilmek için faaliyet göstermek istedikleri her bir sigorta branşında Hazine Müsteşarlığı'ndan ruhsat almak zorunda olduğu, sigorta şirketleri hayat ve hayat dışı sigorta gruplarından sadece birinde faaliyet gösterebileceği
- ifade edilmiştir.
- (65) Yukarıda da ifade edildiği üzere ülkemiz mevzuatında sigortacılık faaliyetleri hayat ve hayat dışı olmak üzere iki ana gruba ayrılmıştır. "Hayat dışı sigortacılık hizmetleri" hayat sigortası ve emeklilik dışındaki genel sigorta ürünlerinin satıldığı bir sigortacılık türüdür. Hayat dışı sigortalar, Sigortacılık Kanunu ve ilgili mevzuat kapsamında kaza, sağlık, kara araçları, raylı araçlar, hava araçları, su araçları, nakliyat, yangın ve doğal afetler, genel zararlar, kara araçları sorumluluk, hava araçları sorumluluk, su araçları sorumluluk, genel sorumluluk, kredi, emniyeti suiistimal, finansal kayıplar, hukuksal koruma ve destek sigortası şeklinde 18 adet alt segmente ayrılmıştır⁴¹.
- (66) Sigortacılık Kanunu'nun 24. maddesine göre sigorta şirketleri, kamu kurumu niteliğinde bir meslek kuruluşu olan TSB'ye giriş aidatını ödeyerek üye olmak zorundadır. TSB'nin 2016 sonu itibarıyla aktif olarak 63 üyesi mevcut olup bunların 38'i hayat dışı, 19'u hayat ve emeklilik, 4'ü hayat ve 2'si reasürans şirketi olarak faaliyette bulunmaktadır⁴².

⁴¹ Sigorta branşları Sigortacılık Kanunu'nun 5. maddesi ve buna ilişkin olarak 11.07.2007 tarih ve 26579 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 2007/1 sayılı Sigorta Branşlarına İlişkin Tebliğ'de düzenlenmiştir.

⁴² <http://www.tsb.org.tr/hakkimizda.aspx?pagelD=657> (Erişim Tarihi: 13.12.2016)

- (67) Soruşturma konusunu, sigortacılık sektöründe hayat dışı sigortacılık kapsamında sunulan Trafik Sigortası oluşturmaktadır. Sigortacılık Kanunu kapsamında öngörülen Trafik Sigortası; poliçede tanımlanan motorlu aracın işletilmesi sırasında, üçüncü şahısların ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına sebebiyet vermiş olunmasından dolayı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun (Karayolları Trafik Kanunu) 85/1. maddesinde tanımlanmış hukuki sorumluluk çerçevesinde, aracın işletenine düşen sorumluluğu zorunlu sigorta limitlerine kadar teminat altına almakta olup, aynı Kanunu'nun 91. maddesine göre motorlu araç işletenler tarafından yaptırılması zorunlu bir sigorta türüdür. Mezkûr sigortanın kapsamı Karayolları Trafik Kanunu'nda yer alan sigortalıdan talep edilebilecek tazminat talepleri ile sınırlı olup sadece üçüncü şahıslara verilen zararları karşılamaktadır. Zira bu sigorta, sigorta ettirenin kendi aracının hasarını ödememekte, bunun için ayrıca kasko sigortası yaptırılması gerekmektedir.

I.2.2. Pazarın Genel Görünümü ve Tespitler

- (68) Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren teşebbüs sayısı, yıllık toplam prim üretimleri ve prim üretimindeki değişim oranlarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo 1: Pazardaki Şirket Sayısı ve Yıllık Prim Üretimi

Yıl	Şirket Sayısı	Prim Üretimi	% Değişim
2010	29	2.309.537.388	
2011	30	2.699.103.563	16,87
2012	30	3.599.373.483	33,35
2013	30	4.963.838.584	37,91
2014	31	5.070.820.284	2,16
2015	32	6.941.671.601	36,89
2016	34	12.433.651.634	79,12

Kaynak: <http://www.tsb.org.tr/resmi-istatistikler.aspx?pageID=909> (Erişim Tarihi: 28.01.2017)

- (69) Yukarıdaki tablo incelendiğinde; 2013 yılından itibaren Trafik Sigortası alanında faaliyet gösteren şirket sayısının, düşük olmakla birlikte düzenli bir artış eğilimine girdiği anlaşılmaktadır. Prim üretiminin ise %2,16 ile en az 2014 yılında, %79,12 ile en çok 2016 yılında arttığı görülmektedir.
- (70) Trafik Sigortası hizmetleri pazarında faaliyet gösteren ilk 10 teşebbüsün 2016 yılı prim üretimlerine göre hesaplanan pazar payları aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tablo 2: Trafik Sigortası Branşında Faaliyet Gösteren İlk 10 Teşebbüsün Pazar Payları (Aralık 2016 itibarıyla)

Sıralama	Şirket Adı	Pazar Payı (%)
1	ALLIANZ	20,62
2	AXA	13,80
3	MAPFRE	11,99
4	ANADOLU	11,87
5	SOMPO	11,23
6	HALK	4,74
7	NEOVA	4,38
8	DOĞA	4,09
9	GÜNEŞ	2,02
10	HDI	1,93
	İLK 10 ŞİRKET	86,66

Kaynak: <http://www.tsb.org.tr/resmi-istatistikler.aspx?pageID=909> (Erişim Tarihi: 28.01.2017)

17-23/383-166

- (71) Tabloya göre teşebbüslerin pazar paylarının üç ayrı gruba ayrıldığı görülmektedir. 2016 yılında Trafik Sigortası branşında en çok prim üretimini gerçekleştiren ALLIANZ pazarın yaklaşık beşte birini oluşturmaktadır. ALLIANZ'ı takip eden dört teşebbüsün (AXA, MAPFRE, ANADOLU ve SOMPO) pazar payları birbirine yakın olup, ilk beş teşebbüs Trafik Sigortası'ndaki toplam prim üretiminin %69,51'ini sağlamaktadır. İlk on teşebbüs arasında yer alan diğer teşebbüsler (HALK, NEOVA, DOĞA, GÜNEŞ ve HDI) ile ilk beş teşebbüsün pazar payları arasında da önemli bir fark bulunmaktadır. 2016 yılında Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren toplam 34 teşebbüs olmasına rağmen pazarın ciddi biçimde yoğunlaştığı ve ilk on teşebbüsün ilgili pazarın %86,66'sını temsil ettiği görülmektedir.
- (72) Trafik Sigortası, on beş araç türü için yedi farklı basamakta düzenlenmektedir. Ocak 2010-Nisan 2016 dönemindeki poliçe sayıları incelendiğinde otomobil poliçelerinin sektörün önemli bir bölümünü (%61,78) oluşturduğu anlaşılmaktadır. Düzenlenen poliçelerin yaklaşık %25'ini oluşturan kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs⁴³ ve taksi için Hazine Müsteşarlığı tarafından 28.10.2015 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere azami brüt prim tutarı belirlenmiştir. Trafik Sigortası poliçesi düzenleyen sigorta şirketlerinin Ocak 2010-Nisan 2016 dönemi toplam yıllık poliçe sayılarının ortalamaları dikkate alınarak hesaplanan araç türü dağılımı tablosu aşağıda yer almaktadır:

Tablo 3: Poliçe Sayılarının Araç Türlerine göre Dağılımı

Araç Türü	% Dağılım
Otomobil	61,78
Kamyonet	17,91
Motosiklet ve Yük Motosikleti	6,56
Traktör	4,98
Kamyon	2,71
Minibüs (sürücü dahil 10-17 koltuk)	2,33
Çekici	1,22
Otobüs (sürücü dahil 18-30 koltuk)	0,99
Taksi	0,50
İş Makinesi	0,31
Diğer Araç Türleri	0,71

Kaynak: EAAD raportörlerinin hesaplamaları.

- (73) Basamak uygulaması motorlu araç işleteninin geçmiş dönemdeki hasar ve hasarsızlık durumunu dikkate almaktadır. Uygulamada toplam yedi basamak bulunmakta ve trafiğe ilk kez çıkacak kişiler için sigorta tarifeleri 4. basamaktan başlatılmaktadır. 4. basamaktaki sürücü için prim hesaplamasında herhangi bir indirim veya artırım yapılmazken sürücünün hasar geçmişi olması durumunda sigorta şirketleri tarafından farklı oranlarda prim artırımını (1.-3. basamaklar), hasarsızlık geçmişi olması durumunda ise farklı oranlarda prim indirimi (5. ve 7. basamaklar) yapılmaktadır.

⁴³ Azami brüt prim tutarının belirlenmesine ilişkin düzenleme otobüs (sürücü dâhil 18-30 koltuk) ve otobüs (sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk) araç türlerini kapsamaktadır.

17-23/383-166

- (74) Ocak 2010-Nisan 2016 döneminde düzenlenen poliçelerin basamaklara göre dağılımının yıllık ortalamasına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 4: Poliçelerin Basamaklara göre Dağılımı-Yıllık Ortalama

Poliçelerin Basamaklara göre Dağılımı (%)		
Basamak	Genel ⁴⁴	Otomotiv
1	0,16	0,04
2	0,39	0,20
3	1,61	1,29
4	32,92	33,37
5	18,95	18,69
6	13,54	13,32
7	32,44	33,09

Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

- (75) Tabloya göre yıllık ortalamalar dikkate alındığında, Ocak 2010-Nisan 2016 dönemi boyunca en çok poliçenin 4. ve 7. basamaktan düzenlendiği görülmektedir. Aynı dönemdeki yıllık seyre bakıldığında ise özellikle, 2014 yılından itibaren en yüksek hasarsızlık indiriminin verildiği 7. basamaktan düzenlenen poliçe sayısının hem otomobil kategorisinde hem de genel toplamda arttığı ve en çok poliçe düzenlenen basamak olduğu görülmektedir.

Tablo 5: Poliçelerin Basamaklara göre Dağılımı

Poliçelerin Basamaklara göre Dağılımı (%)							
Basamak	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 ⁴⁵
1	0,25	0,17	0,17	0,16	0,12	0,12	0,15
2	0,69	0,44	0,36	0,33	0,31	0,26	0,31
3	2,74	1,73	1,63	1,38	1,25	1,16	1,37
4	38,12	40,64	36,07	33,11	32,24	29,86	20,37
5	17,42	18,88	20,55	19,16	18,36	17,61	20,67
6	13,04	11,27	13,29	14,90	13,83	13,87	14,58
7	27,73	26,88	27,93	30,97	33,89	37,13	42,55
Toplam	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

Tablo 6: Otomobil Poliçelerinin Basamaklara göre Dağılımı

Otomobil Poliçelerinin Basamaklara göre Dağılımı (%)							
Basamak	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	0,10	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
2	0,41	0,23	0,18	0,15	0,13	0,12	0,15
3	2,06	1,38	1,34	1,13	1,05	0,97	1,08
4	38,59	41,46	37,09	33,93	32,67	30,11	19,75
5	16,91	18,45	20,14	19,18	18,19	17,28	20,69
6	12,41	10,77	12,88	14,53	13,87	13,97	14,83
7	29,52	27,66	28,34	31,05	34,07	37,52	43,48
Toplam	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

⁴⁴ Araç türü ayrımı olmaksızın basamaklara göre poliçe dağılımını göstermektedir.

⁴⁵ Tablo 5 ve Tablo 6'da 2016 yılının ilk dört ayı, 2015 yılının aynı dönemi ile karşılaştırılmıştır.

I.2.3. Trafik Sigortası Hizmetleri Pazarında Fiyatlandırma Davranışı

- (76) Trafik Sigortası sektöründe 2008 yılından önce prim ve teminatların devlet tarafından belirlendiği, diğer bir deyişle tüketicilerin Trafik Sigortası yaptırmak için ödeyecekleri bedeller ile, bir kaza olması durumunda hak sahiplerinin hak edecekleri tazminat miktarlarının kamu tarafından tespit edildiği görülmektedir. Bununla birlikte Sigortacılık Kanunu'nun 2007 yılında yürürlüğe girmesi sonrası, mezkûr Kanun'un 12. maddesi⁴⁶ çerçevesinde ve yine Tarife Yönetmeliği⁴⁷ ile yapılan değişiklik ile sigorta şirketlerinin uygulayabilecekleri prim miktarlarının artırımına ve hasarsızlık indirimlerine belli sınırlar içinde şirketlerce karar verilebileceği ifade edilerek kısmi serbestliğe geçilmiş ancak asgari teminat tutarlarının yine Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenmesi uygulamasına devam edilmiştir⁴⁸. Bahse konu bu artırım ve indirim sınırları Hazine Müsteşarlığı tarafından kademeli olarak genişletilmiş ve nihayet Tarife Yönetmeliği'nde yapılan ve 19.06.2013 tarihli ve 28682 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan değişiklik ile prim artırım ve indirim limitleri kaldırılmış ve sigorta şirketleri, 1 Ocak 2014'ten itibaren anılan primleri serbestçe belirleyebilir hale gelmiştir. Asgari teminat tutarları ise içinde bulunduğumuz dönem itibarıyla Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenmeye devam etmektedir.
- (77) Trafik Sigortası sektörünü düzenleyen mevzuat hükümleri incelendiğinde; 2008 yılından itibaren primlerin sigorta şirketlerince belirlenmesinde kısmi serbestliğe geçildiği, sigorta şirketlerinin anılan primleri serbestçe belirlemesi önündeki tüm engellerin ise 2014 yılında kaldırıldığı anlaşılmaktadır. Böylelikle, 1 Ocak 2014 tarihinden itibaren sigorta şirketlerine primlerini portföylerine ve sermaye yapılarına göre belirleyebilme imkânı verilmiştir. Diğer yandan, Hazine Müsteşarlığı'nın gerekli gördüğü durumlarda Trafik Sigortası prim tutarlarına müdahale etme yetki ve sorumluluğu devam etmektedir.
- (78) Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren sigorta şirketleri, primlerini Sigortacılık Kanunu'ndaki düzenlemelere uygun olarak sigortacılık esasına ve genel kabul görmüş aktüeryal tekniklere göre hesaplamaktadır. Söz konusu aktüeryal hesaplamalarda il ve araç türü temelinde; araç işletenin hasar geçmişi, cinsiyeti, medeni hali, yaşı; işletilen aracın türü, yaşı, yakıt tipi, markası, motor gücü, silindir hacmi, vites türü; ikamet edilen ilin ve bazı durumlarda ilçenin yaş dağılımı, gelir ve eğitim düzeyi gibi çeşitli demografik özelliklerinin de aralarında bulunduğu çok sayıda parametre dikkate alınmaktadır. Sigorta şirketleri, kendi sınıflandırmalarına ve risk değerlendirmelerine göre söz konusu parametreleri farklı şekilde ağırlıklandırarak Trafik Sigortası primlerini belirlemede kullanmaktadır. Motorlu araç işletenlerin farklı hasar geçmişleri ve risk düzeyleri olduğu gibi sigorta şirketlerinin de farklı risk üstlenme yatkınlığı ve kapasitesi bulunmaktadır⁴⁹.

⁴⁶ Sigortacılık Kanunu'nun 12. maddesinin birinci fıkrasında şu ifadeler yer almaktadır: "Sigorta tarifeleri, sigortacılık esasına ve genel kabul görmüş aktüeryal tekniklere uygun olarak sigorta şirketleri tarafından serbestçe belirlenir. Ancak, bu Kanuna ve diğer kanunlara göre ihdas edilen zorunlu sigortalının teminat tutarları ile tarife ve talimatları Bakan tarafından tespit olunur ve Resmî Gazetede yayımlanır."

⁴⁷ Tarife Yönetmeliği'nin 4. maddesinin birinci fıkrası "Trafik sigortası primleri, esaslar çerçevesinde sigorta şirketlerince tespit edilir ve peşin olarak tahsil edilir." hükmünü amir olup diğer madde ve fıkralarda primlerin indirim ve artırımların esasları düzenlenmektedir.

⁴⁸ 2007 yılında yapılan düzenleme Trafik Sigortası primlerinin basamak sistemine göre en fazla %10 oranında yükseltilebileceğini ve %5 oranında düşürülebileceğini düzenlerken 06.02.2008 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan yönetmelik ile yapılan değişiklik ile bu oranlar basamak sistemine göre %20 artırım ve %10 indirim artırım aralığını aşmayacak şekilde belirlenmiştir. 2009'da ise aynı sistem devam etmekle birlikte, Tarife Yönetmeliği'nde 19.06.2009 tarihli Resmî Gazete yayımlanan yönetmelik ile yapılan değişiklik ile Hazine Müsteşarlığı'na prim üst sınırını daha çok arttırma veya tamamen kaldırma yetkisi verilmiştir. Hazine Müsteşarlığına prim artırım üst sınırı 2009 yılı için %100 olarak belirlenmiştir. 31.05.2012 tarihli Genelge ile %10 indirim ve %250 artırım aralığı getirilmiştir.

⁴⁹ 28.09.2016 tarih ve 27480 sayılı Hazine Müsteşarlığı yazısı.

- (79) Sigorta şirketlerinin prim tespitinde kullandığı parametreler ve uyguladığı yöntemler çeşitlilik arz etmesine rağmen prim hesaplamasının temel mantığı üç aşamadan oluşmaktadır. İlk olarak, geçmişte oluşan hasar gerçekleştirmelerine ilişkin istatistikler (hasar frekansı⁵⁰ ve hasar şiddeti⁵¹) dikkate alınarak hesaplanan risk primi ile gerçekleşecek hasarların ödenmesini sağlayabilecek prim düzeyi tespit edilmektedir. Sigorta şirketleri açısından primin belirlenmesindeki en önemli unsur risk priminin düşük ya da yüksek değil doğru seviyede tahmin edilmesidir⁵². İkinci aşamada risk primine masraf payları, personel giderleri, acente komisyonu ve kar payı beklentisi eklenerek yazılacak prim tutarı belirlenmektedir. Son aşamada ise yazılan prim tutarına vergi ve yasal kesinti unsurları ilave edilerek sigortalıdan tahsil edilecek brüt prim tutarı elde edilmektedir.
- (80) Sigorta şirketlerinin iç işleyişindeki görev dağılımına bakıldığında sürecin ilk aşamasında aktüerya birimleri tarafından teknik hesaplamaların yapıldığı, teknik birimlerin ise aktüerya biriminden aldığı bilgiler ile şirketin pazar hedeflerini ve kar-zarar durumunu dikkate alarak fiyatı belirlediği görülmektedir. Acenteler ise kural olarak genel müdürlük tarafından gönderilen tarifeler çerçevesinde poliçe hazırlamakta, primin tespit edilmesi aşamasında herhangi bir rol üstlenmemektedir. Bu şekilde belirlenen söz konusu Trafik Sigortası tarifeleri, yıl içerisinde hasar/prim oranları⁵³ ve portföy analizleri yapılarak üst yönetim tarafından revize edilebilmektedir.
- (81) Trafik Sigortası hizmetleri pazarında primlerin belirlenmesine ilişkin verilen teknik ayrıntıların ardından ilgili sektördeki fiyatlandırma davranışlarının değerlendirilmesi açısından Trafik Sigortası hizmetinin yapısına ilişkin iki hususun üzerinde durulmasında fayda görülmektedir. Bunlardan ilki, Trafik Sigortası'nda hizmet alanın aslında sigortalı değil sigortalının zarar verdiği üçüncü kişi olması, ikincisi ise Trafik Sigortası'nın hem sigortalı hem de sigortalayan açısından oluşturduğu çift taraflı sorumluluktur.
- (82) 2014 yılından itibaren Trafik Sigortası primlerinde tam serbestliğe geçilmesine rağmen teminat miktarları, ödeme biçimleri ve süreçleri düzenlemelerle tespit edilmeye devam edilmektedir. Bu durum sigorta şirketlerinin, sigortalının değişik ihtiyaçlarına yönelik farklı Trafik Sigortası hizmeti seçenekleri sunma imkânını sınırlamakta, ödenen prim karşılığında teşebbüslerin farklılaşabileceği yegâne alan olarak sunulan hizmet kalitesi ön plana çıkmaktadır. Bu noktada ise önem arz eden husus, Trafik Sigortası'nın esas itibarıyla motorlu araç işletenlerinin üçüncü kişilere verdiği zararları güvence altına alması ve dolayısıyla sigorta şirketinin sunacağı hizmetten yararlanacak asıl kişinin, poliçeyi satın alan kişiden ziyade zarar gören üçüncü kişiler olmasıdır. Dolayısıyla, sigorta şirketinin sunacağı hizmetin kalitesi poliçe yaptıran kişi açısından sınırlı bir öneme sahiptir. Bu nedenle sigortalı, kendi üzerindeki doğrudan etkisi ve faydası sınırlı olan "aynı ürün" için tercih yaparken belirleyici unsur genellikle poliçe içeriğinden ziyade prim tutarı olmaktadır.

⁵⁰ Yazılan poliçelerden kaç adet hasar dosyası geleceğinin tahmin edilmesidir.

⁵¹ Yazılan poliçelerden gelecek hasar tutarının tahmin edilmesidir. Hasar şiddetinin belirlenmesinde hasar dağılımının doğru tahmin edilmesi ve buna uygun olarak ortalama hasar şiddeti ve standart sapmasının tahmin edilmesine çalışılmaktadır. Ortalama hasar şiddetinin dağılımı belirlenirken yıllar itibarıyla enflasyon, hasar maliyetleri, döviz kuru gibi etmenler dikkate alınmaktadır.

⁵² 28.09.2016 tarih ve 27480 sayılı Hazine Müsteşarlığı yazısı.

⁵³ Hasar/prim oranı, ödeme yapılan hasarların toplanan primlere oranını ifade etmektedir. Hasar prim oranına ilişkin ayrıntılı açıklamalara takip eden bölümde yer verilecektir.

- (83) Trafik Sigortası poliçelerinin düzenlenmesinde hem sigortalı hem de sigorta şirketleri için çift taraflı bir zorunluluk bulunmaktadır. Motorlu araç işletenlerin Trafik Sigortası yaptırımları zorunlu olduğu gibi bu alanda faaliyet gösteren sigorta şirketleri de bahse konu sigorta poliçesini düzenlemek zorundadır. Sigortalının karar alma sürecinde fiyata olan duyarlılığı ve sigorta şirketinin birçok düzenlemeye tabi ürüne ilişkin fazla bir ürün farklılaştırma seçeneğinin olmaması, prim hesabının maliyetler kadar risk değerlendirmelerine dayanması dikkate alındığında sistemin sürdürülebilirliği, finansal ve hukuki istikrarı makul prim seviyelerini gerektirmektedir. Makul prim düzeyi ise Hazine Müsteşarlığı tarafından gönderilen yazıda şu şekilde tanımlanmıştır: “*Primlerin sigortalı açısından ödenebilir seviyede olması, sigorta şirketi açısından ise yükümlülükleri karşılamak için yeterli seviyede olması*”.

I.2.4. Trafik Sigortası Hizmetleri Pazarında Yapısal Göstergeler

- (84) Trafik Sigortası hizmetleri pazarındaki fiyatlama davranışı, yukarıdaki bölümde açıklandığı üzere asıl olarak risk değerlendirmesine dayanmaktadır. Teşebbüsler gelecekte oluşabilecek hasar adedi ve tutarını aktüeryal teknikleri kullanarak mümkün olan en doğru şekilde tahmin ederek pazar ve kar hedefleri doğrultusunda prim tarifelerini belirlemektedir. Tespit edilen prim tarifeleri ile sigortacılık hizmetine ilişkin faaliyetlerin belirli bir mali etkinlik düzeyinde gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğini değerlendirmek amacıyla kullanılan önemli göstergelerden biri hasar/prim oranıdır. Hasar/prim oranı temel olarak ilgili sigorta branşında, ödeme yapılan hasarların toplanan primlere oranını ifade etmekte olup şu şekilde hesaplanmaktadır:

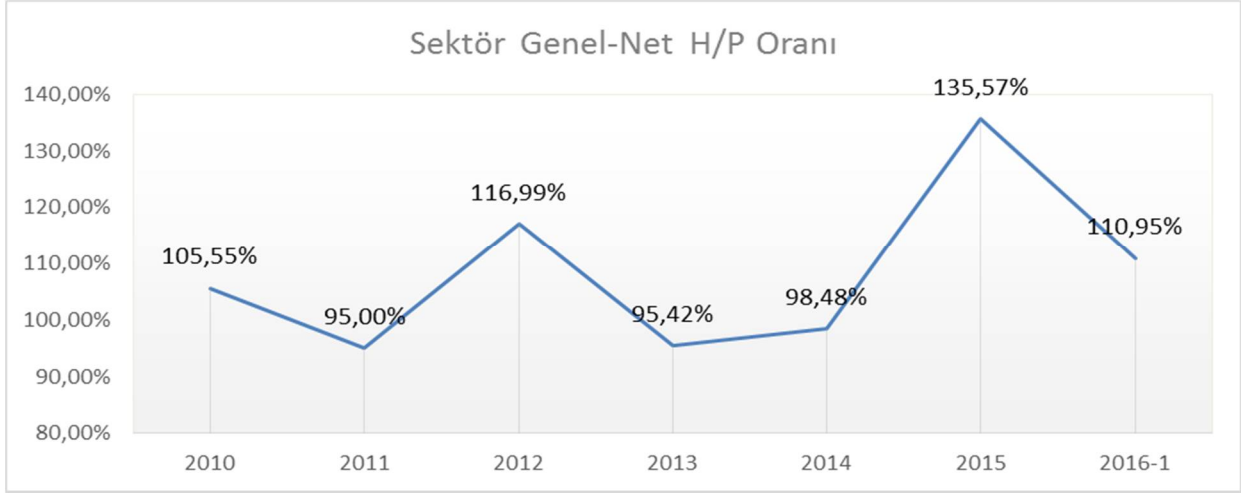
$$\frac{\text{Ödenen Hasarlar} + (\text{Muallak Hasarlar Karşılığı}^{54} - \text{Devreden Muallak Hasarlar Karşılığı})}{\text{Yazılan Prim} - \text{Kazanılmamış Primler Karşılığı} + \text{Devreden Kazanılmamış Primler Karşılığı} - \text{Devam Eden Riskler Karşılığı} + \text{Devreden Devam Eden Riskler Karşılığı}}$$

- (85) Sigorta şirketi açısından başa baş noktası %100 olup bu noktada sigorta şirketi, topladığı primler ile ilgili dönemde oluşan tüm hasar maliyetlerini karşılayabilmektedir. Teşebbüs tarafından hedeflenen düzey, ilgili branştaki hasar/prim oranının mümkün olduğunca düşük olması ve böylelikle toplanan primlerin hasarları karşılama oranının yüksek olmasıdır.
- (86) Trafik Sigortası branşının bir parçası olduğu “Kara Araçları Sorumluluk” sigortalarında Ocak 2010-Mart 2015 dönemi yıllık hasar prim oranları %90’ın üzerinde olmakla birlikte, “hayat dışı sigortacılık hizmetleri” pazarının aynı dönemdeki hasar/prim oranı ortalamasının yaklaşık %66 olduğu görülmektedir. Bir başka ifadeyle, “Kara Araçları Sorumluluk” sigortaları genel itibarıyla hasar/prim oranı en yüksek sigorta branşlarından birisi konumundadır.
- (87) Ocak 2010-Mart 2016 döneminde Trafik Sigortası branşında gerçekleşen yıllık düzeydeki hasar/prim oranlarına aşağıdaki grafikte yer verilmiştir:

⁵⁴ Muallak Hasar, meydana gelmiş ve sigorta şirketi tarafından bilinen bir hasara ilişkin olarak ileride ödenmesi muhtemel hasar ödemesidir. Bu muhtemel ödeme için ayrılan miktara da “muallak hasar rezervi” denir.

17-23/383-166

Grafik 1: Net Hasar/Prim Oranı



Kaynak: EAAD raporöterlerinin hesaplamaları.

- (88) Grafikten göröleceği üzere Trafik Sigortası branşında hasar/prim oranı genel olarak yüksek bir seyir izlemekte olup, sektör genelinde üretilen primlerin oluşun hasar maliyetlerini karşılamada yetersiz kaldığı görölmektedir. Özellikle 2015 yılında hasar/prim oranı ciddi bir şekilde yükselerek %135,57 olmuştur.
- (89) Nitekim Trafik Sigortası branşında toplanan primlerin hasar maliyetlerini karşılamakta yetersiz kaldığı sektöre ait teknik kar/zarar rakamlarına da yansımış bulunmaktadır.

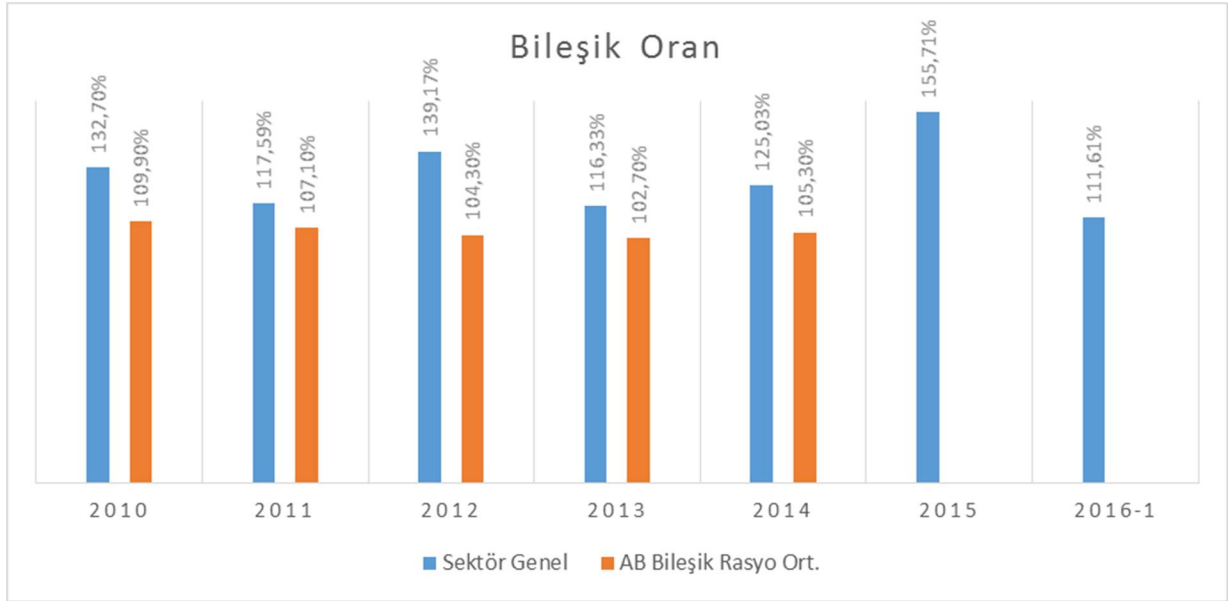
Tablo 7: Trafik Sigortası Branşındaki Yıllık Teknik Zarar

Yıl	Teknik Zarar
2010	-586.668.358
2011	-461.640.223
2012	-1.285.396.510
2013	-654.443.795.
2014	-884.771.903
2015	-2.384.643.850
2015-İlk 3 Ay	-748.143.520
2016-İlk 3 Ay	-338.388.079

Kaynak: TSB verileri.

- (90) Prim tutarlarının yeterliliğinin, teknik karlılığın ve dolayısıyla, sigortacılık sektörünün mali etkinliğinin değeriendirilmesinde en sık kullanılan önemli bir diğer gösterge ise operasyonel giderlerin kazanılmış prime oranının hasar prim oranına eklenmesi ile elde edilen bileşik orandır. Hasar prim oranı gibi bileşik oranın başa baş noktası da %100'dür. Aşağıdaki grafikte, Türkiye'deki yıllık bileşik oran ile birlikte Avrupa Birliği (AB) ölkelerinin ortalama yıllık bileşik oran değeriğine yer verilmiştir:

Grafik 2: Bileşik Oran-Türkiye ve AB



Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.-*European Motor Insurance Markets Addendum*⁵⁵

- (91) Grafik incelendiğinde, Türkiye ve AB ülkelerindeki bileşik oranın %100'ün üzerinde olduğu görülmektedir. Diğer taraftan ülkemizin, Trafik Sigortası branşındaki bileşik oran değerleri %111,61 ila %155,71 arasında seyrederken, AB ülkelerinin ortalamalarının %102,70-%109,90 aralığında olduğu görülmektedir. Anılan çalışmadaki sonuçlara göre Türkiye, Fransa ve Macaristan'ın ardından en yüksek bileşik oran değerine sahip üçüncü ülke konumundadır⁵⁶. Bileşik oranda gözlemlenen söz konusu dalgalı seyrin hayat dışı sigortacılık alanındaki "sigorta döngüsüne (*insurance cycle*)" işaret ettiği sektöre ilişkin olarak hazırlanan çalışmalarda belirtilmiştir⁵⁷.
- (92) Sigorta döngüsü, prim ve bileşik oran değerlerinde gözlemlenen aşağı ve yukarı yönlü dalgalanmaları ifade etmektedir. Her bir dalgalanma yaklaşık altı ila dokuz yıl arasında değişen bir zaman dilimini kapsamakta ve bu dönemler, "sert/zor pazar (*hard market*)" ile "sakin/yumuşak pazar (*soft market*)" şeklinde adlandırılmaktadır. "Sert/Zor pazar" döneminde; sigorta şirketlerinin poliçe üretim faaliyetlerini azalttıkları, primlerini arttırdıkları ve karlılık hedeflerine odaklandıkları gözlemlenmektedir. "Sakin/Yumuşak pazar" döneminde ise sigorta şirketlerinin aşırı poliçe arzında buldukları, marjlarını düşürerek daha düşük prim tutarları belirledikleri ve genel olarak zarar ettikleri görülmektedir. Sigorta döngüsüne yol açan içsel ve dışsal faktörleri belirlemeye yönelik akademik çalışmalar⁵⁸, her ülke ve şart için geçerli koşulları tespit edememekle birlikte; faiz oranları, enflasyon dalgalanmaları, muhasebe ve düzenlemeden kaynaklı gecikmelerin süreç üzerindeki etkilerini ortaya koymaktadır.
- (93) Ülkemiz Trafik Sigortası branşındaki bileşik oran değerlerinin izlediği dalgalı seyrin, sektöre ilişkin raporlarda belirtilenden daha sık aralıklarla gerçekleştiği görülmektedir. Bu noktada, ülkemizdeki tam serbestleşme döneminin henüz üç yıllık bir geçmişi olduğunun dikkate alınmasında fayda görülmektedir. Aşağıdaki grafikte, Trafik Sigortası branşının mali etkinliğinin değerlendirilmesinde öne çıkan iki gösterge ve yıllık teknik zarar tutarlarına yer verilmektedir:

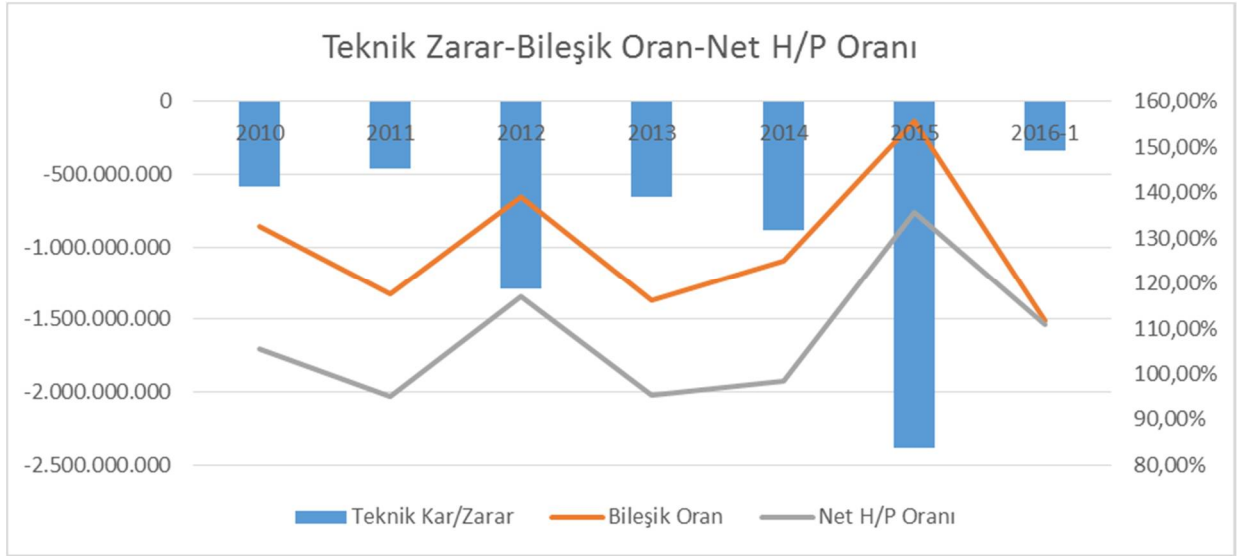
⁵⁵ "European Motor Insurance Market Addendum-June 2016", s. 6, Grafik 12.

⁵⁶ "European Motor Insurance Market Addendum-June 2016", s. 6, Grafik 13.

⁵⁷ "European Motor Insurance Market Addendum-November 2015", s.18-19, Willis Towers Watson Pazar Sunumu, s.3-4.

⁵⁸ Söz konusu akademik çalışmaların yazarlarına "European Motor Insurance Market Addendum-November 2015", s.18-19'da yer verilmiştir.

Grafik 3: Yıllık Teknik Zarar, Bileşik Oran ve Net Hasar/Prim Oranı



Kaynak: EAAD raportörlerinin hesaplamaları.

I.2.5. Trafik Sigortası Alanında Faaliyet Gösteren Diğer Kurum ve Kuruluşlar

- (94) Trafik Sigortası pazarında Hazine Müsteşarlığı ve Müsteşarlık bünyesindeki denetim/gözetim/tahkim birimlerinin yanı sıra; sigorta risk, prim ve karşılık oranları gibi verilere yönelik istatistiksel raporlama yapan aktörler; teşebbüsler ve sigorta ettirenler arasında hizmet veren acente/brokerlar ile eksper ve hasar takip merkezlerinin etkin olduğu görülmektedir. Bu kurum ve birimlere ilişkin esaslara kısaca aşağıda yer verilmektedir.

I.2.5.1. Hazine Müsteşarlığı

- (95) Hazine Müsteşarlığı'nın sektöre ilişkin faaliyetleri 4059 sayılı Hazine Müsteşarlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun (4059 sayılı Kanun) kapsamında ele alınmaktadır. 4059 sayılı Kanun'a göre Hazine Müsteşarlığı'nın kendi içerisinde sigortacılık faaliyetinden sorumlu olan birimleri; sigortacılık faaliyetlerinin işleyiş esaslarını düzenleyen, mevzuatını hazırlayan ve uygulamasını izleyen ana hizmet birimi Sigortacılık Genel Müdürlüğü ve sigortacılık alanında faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişi ve kuruluşların faaliyetlerini denetlemeye görevli birimi Sigorta Denetleme Kuruludur.
- (96) Sigortacılık Genel Müdürlüğü 4059 sayılı Kanun'un 2. maddesinin (e) bendi kapsamında aşağıda yer verilen yetki ve görevlere sahiptir:
- [çeşitli] kanunların sigortacılıkla ilgili hükümlerinin ve bunların ek ve değişikliklerinin ve verdiği görevleri yürütmek,
 - sigortacılıkla ilgili konularda mevzuatı hazırlamak, uygulamak ve ilgililer tarafından uygulanmasını izlemek, yönlendirmek ve bu mevzuatın AB ile uyumlandırılması çalışmalarını yürütmek,
 - ülke sigortacılığının gelişmesi ve sigortalıların korunması için tedbirler almak, bu tedbirleri bizzat uygulamak veya ilgili kuruluşlarda uygulanmasını izlemek ve Müsteşarlıkça verilecek benzeri görevleri yapmak.

(97) Aynı Kanun'un 5. maddesinin (c) bendi çerçevesinde ise, Sigorta Denetleme Kuruluna ilişkin sigortacılık alanında aşağıda sayılan yetki ve görevler verilmiştir:

- Sigorta Murakabe Kanunu ve sigortacılıkla ilgili diğer mevzuat ile sigorta denetleme uzmanları, uzman yardımcıları, aktüerleri ve aktüer yardımcılarına verilen görev ve yetkilerin gerektirdiği denetleme, inceleme ve soruşturma işlerini yürütmek ve sonuçlandırmak,
- sigortacılık ve diğer mali piyasalar ile ilgili alınacak kararların oluşumuna katkıda bulunmak üzere, yurt içi ve yurt dışında meydana gelen gelişmeleri de incelemek ve göz önünde bulundurmak suretiyle sigortacılık sektörü ve ilgili diğer mali piyasalar hakkında konsolide raporlar düzenlemek, bu konulardaki çalışmalara katılmak ve mütalaa vermek,
- alınan, derlenen ve kendine tevdi edilen bilgi, belge ve dokümanlar ile denetim ve izlemelerden elde edilen sonuçları incelemek ve değerlendirmek,
- yapılacak uygulamalar ve alınacak önlemler konusunda Müsteşara öneriler sunmak,
- kanunların verdiği görev ve yetkiler çerçevesinde Müsteşarın Kurul tarafından yürütülmesini uygun gördüğü sigortacılık, mali piyasalar ve kurumlarla ilgili diğer inceleme ve denetleme faaliyetlerinde bulunmak,
- Kurul'un görev ve yetki alanına giren konularda mevzuat ve uygulama ile ilgili her türlü araştırma ve diğer çalışmaları yapmak, yürütmek, görüş bildirmek ve tekliflerde bulunmak.

(98) Yukarıda yer verilen mevzuat çerçevesinde Hazine Müsteşarlığı'nın, mevcut dosyanın konusunu oluşturan Trafik Sigortası primlerine ilişkin olarak gerek Sigortacılık Kanunu gerekse de 4059 sayılı Kanun'un ilgili maddeleri çerçevesinde piyasayı düzenleme ve denetleme, piyasaya müdahale etme ve mevzuata aykırı işlemler konusunda yaptırım uygulama yetkisinin mevcut olduğu söylenebilecektir. Nitekim Sigortacılık Kanunu'nun 35. maddesi, Tarife Yönetmeliği'nin 16. maddesi ve Zorunlu Sigorta Takibine İlişkin Yönetmelik'in 11. maddesi çerçevesinde Hazine Müsteşarlığı'nın bu konudaki yetkileri düzenlenmektedir.

(99) Tarife Yönetmeliği'nin "Değişiklikler" başlıklı 16. maddesi: "*Müsteşarlık, trafik sigortası prim tutarlarının; sigorta şirketlerinin mali bünyelerinin güçlendirilmesi, sektörde haksız rekabetin engellenmesi ve sigorta şirketlerinin sigorta yapmaktan kaçınmasının önlenmesi amaçlarıyla sigortacılık esasları çerçevesinde değiştirilmesini isteyebilir.*" hükmünü içermektedir. Bu bağlamda Hazine Müsteşarlığı'nın, yukarıda sayılan şartlar çerçevesinde gerekli gördüğü durumlarda Trafik Sigortası prim tutarlarına müdahale etme yetki ve sorumluluğunun bulunduğu görülmektedir. Bu çerçevede yakın zamanda, Trafik Sigortası primleri için bir tavan fiyat belirlenmesine yönelik müdahale örneği dikkat çekicidir. Hazine Müsteşarlığı tarafından Tarife Yönetmeliği'nin mezkûr 16. maddesine dayanılarak, kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs (sürücü dâhil 18-30 koltuk), otobüs (sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk) ve taksi araç türleri için 28.10.2015 tarihinden itibaren düzenlenecek poliçelerde Trafik Sigortası branşında ruhsat sahibi sigorta şirketleri tarafından belirlenecek azami brüt prim tutarları tespit edilmiş olup, azami brüt prim tutarlarının belirlenen prim tutarlarını geçemeyeceği karara bağlanmıştır⁵⁹.

⁵⁹<http://www.tsb.org.tr/karayollari-motorlu-araclar-zorunlu-mali-sorumluluk-sigortasi-trafik-bransinda-ruhsat-sahibi-sigorta-sirketleri-tarafindan-belirlenecek-azami-brut-prim-tutarlari-hakkinda.aspx?pageID=409&nID=7318&NewsCatID=331> (Erişim Tarihi: 15.02.2016)

I.2.5.2. Sigorta Tahkim Komisyonu

(100) Sigorta Tahkim Komisyonu, Sigortacılık Kanunu'nun 30. maddesi çerçevesinde sigorta ettiren veya sigortadan menfaat sağlayan kişiler ile sigorta tahkim sistemine üye sigorta kuruluşları arasındaki sigorta sözleşmelerinden kaynaklanan uyuşmazlıkların, mahkeme sürecine göre daha hızlı ve daha kolay çözülebilmesi amacıyla TSB'nin nezdinde oluşturulmuştur. Sigorta tahkim sistemi, sigorta şirketlerinin iradi katılımı esasına dayandığından Komisyon nezdinde çözülebilecek uyuşmazlıklarda sigorta sözleşmesine taraf olan sigorta şirketinin tahkim sistemine üye olması şartı aranmaktadır. Ancak bu şart, ilgili mevzuat ile zorunlu tutulan sigortalardan kaynaklanan tahkim sistemi kapsamındaki uyuşmazlıklar için geçerli olmayıp; sigorta şirketinin tahkim sistemine üye olmaması veya sigorta şirketiyle sigortalı arasında tahkim anlaşması olmaması durumunda dahi, hak sahipleri tahkim usulünden faydalanabilmektedir.

I.2.5.3. Güvence Hesabı

(101) Sigortacılık Kanunu'nun 14. maddesi ile oluşturulan Güvence Hesabı; Karayolları Trafik Kanunu ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile ihdas edilen zorunlu sorumluluk sigortaları ile mülga olan 21/12/1959 tarihli ve 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu çerçevesinde ihdas edilmiş olan zorunlu sigortalarda

- (i) sigortalının tespit edilememesi durumunda kişiye gelen bedensel zararlar,
- (ii) rizikonun meydana geldiği tarihte geçerli olan teminat tutarları dâhilinde sigortasını yaptırmamış olanların neden olduğu bedensel zararlar,
- (iii) sigorta şirketinin malî bünye zafiyeti nedeniyle sürekli olarak bütün branşlarda ruhsatlarının iptal edilmesi ya da iflası halinde ödemekle yükümlü olduğu maddî ve bedensel zararlar,
- (iv) çalınmış veya gasp edilmiş bir aracın karıştığı kazada, Karayolları Trafik Kanunu uyarınca işleminin sorumlu tutulmadığı hallerde kişiye gelen bedensel zararlar,
- (v) Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun Yeşil Kart Sigortası uygulamaları

için yapılacak ödemelerin ilgili sigortalar için saptanan geçerli teminat miktarlarına kadar karşılanması amacıyla TSB nezdinde faaliyet göstermektedir.

Bu kapsamda örnek olarak "taksi" için azami brüt prim tutarının 5400 TL'yi geçemeyeceği karara bağlanmıştır.

I.2.5.4. Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi (SBM)

- (102) SBM, 16.12.2003 tarihli ve 25318 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Trafik Sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliği ile “TRAMER” adıyla kurulmuştur. 09.08.2008 tarihli ve 26962 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi Yönetmeliği (SBM Yönetmeliği) ile adı “Sigorta Bilgi Merkezi” olarak kabul edilmiş; 03.11.2011 tarihli ve 28131 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan yönetmelik değişikliği ile unvanı “Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi” olarak değiştirilmiştir. Sigortacılık Kanunu’nun 31/B maddesine dayanılarak TSB nezdinde tüzel kişiliği haiz olarak kurulan SBM’nin yapısı, faaliyetleri, SBM veri tabanında toplanan bilgilerin kapsamı ve bunların paylaşılmasına dair esaslar 09.08.2008 tarihli ve 26962 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan SBM Yönetmeliği çerçevesinde düzenlenmiştir. SBM bünyesinde TRAMER⁶⁰, Hayat Sigortası Bilgi ve Gözetim Merkezi (HAYMER), Sağlık Sigortası Bilgi ve Gözetim Merkezi (SAGMER) ve Sigorta Hasar Takip ve Gözetim Sistemi (HATMER) adında dört alt bilgi merkezi bulunmakta olup; ilgili branşlarda faaliyet ruhsatı bulunan sigorta şirketleri, SBM’nin doğal üyesi konumundadır.

I.2.5.6. Aktüerler

- (103) Aktüer, Sigortacılık Kanunu’nda sigortacılık tekniği ile buna ilişkin yatırım, finansman ve demografi konularında olasılık ve istatistik teorilerini uygulayarak, yasal düzenlemelere uygun prim, karşılık ve kâr paylarını hesaplayan, tarife ve teknik esasları hazırlayan ve Hazine Müsteşarlığı nezdinde tutulan Aktüerler Sicili’ne kayıtlı kişi olarak tanımlanmaktadır. Aynı Kanun’un 21. maddesi uyarınca sigorta şirketleri ve reasürans şirketleri için aktüer çalıştırma zorunluluğu getirilmiş, böylece hayat ve emeklilik şirketleri dışında hayat dışı sigorta şirketleri de aynı zorunluluğuna tabi olmuşlardır.

I.2.5.7. Acenteler ve Brokerlar

- (104) Sigorta acenteleri ve brokerlar, sigorta ettiren ile sigortacı arasındaki sigorta sözleşmelerinin akdedilmesinde aracı olarak kabul edilen ve Sigortacılık Kanunu kapsamında görev ve faaliyetleri kendi yönetmelikleri ile düzenlenen meslek kuruluşlarıdır. Sigortacılık Kanunu’nun 23. maddesine uygun olarak faaliyet gösteren sigorta acenteleri; ticarî mümessil, ticarî vekil, satış memuru veya müstahdem gibi tâbi bir sıfatı olmaksızın bir sözleşmeye dayanarak muayyen bir yer veya bölge içinde daimî bir surette sigorta şirketlerinin nam ve hesabına sigorta sözleşmelerine aracılık etmeyi veya bunları sigorta şirketleri adına yapmayı meslek edinmiş ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği nezdinde tutulan Levha’ya kayıtlı gerçek veya tüzel kişilerdir. Bu kapsamda faaliyet gösteren sigorta acentelerinin çalışma usul ve faaliyetlerine, meslek kurallarına, kayıt altına alınmasına, açılması veya kapanmasına, eğitim ve disiplin işlemlerine ilişkin kararları almak üzere Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği nezdinde oluşturulmuş olan Sigorta Acenteleri İcra Komitesi (SAİK) bulunmaktadır.

⁶⁰ SBM Yönetmeliği’nin 10. maddesinin ilk fıkrasında, TRAMER’in kuruluş amacı “*kamu gözetiminin daha etkin bir şekilde yerine getirilmesi, trafik sigortalarına ilişkin güvenilir istatistiklerin temini, uygulama birliği sağlanması, sigorta sahtekârlıklarının önlenmesi, sigorta sistemine olan güvenin artırılması, tazminat ödemelerinin düzenli ve doğru biçimde gerçekleştirilmesi, zorunlu sigortalarını yaptırmamış motorlu araç işletenlerinin tespiti ve sigortalılık oranlarının artırılmasını sağlamak*” olarak belirtilmiştir.

(105) Sigorta brokerları ise Sigortacılık Kanunu'nun 21. maddesi uyarınca faaliyetlerini yürütmekte olup, sigorta veya reasürans sözleşmesi yaptırmak isteyen sigortalıları temsil ederek, bu sözleşmelerin yaptırılacağı şirketlerin seçiminde tamamen tarafsız ve bağımsız davranarak ve teminat almak isteyen kişilerin hak ve menfaatlerini gözeterek sözleşmelerin akdinden önceki hazırlık çalışmalarını yürütmeyi ve gerektiğinde sözleşmelerin uygulanmasında veya tazminatın tahsilinde yardımcı olmayı meslek edinen kişilerdir. Görüleceği üzere, acenteler sözleşme akdi ile bağlı olduğu sigorta şirketlerini temsil ederek onun ürünlerini sunmaktayken, sigorta brokerları sigortalıyı temsil ederek bir nevi danışmanlık hizmeti sağlamaktadır.

I.2.5.8. Sigorta Ekspertizleri

(106) Sigortacılık Kanunu'nun 22. ve 32. maddeleri uyarınca faaliyetlerini yürüten sigorta ekspertizleri, sigorta konusu risklerin gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan kayıp ve hasarların miktarını, nedenlerini ve niteliklerini belirleyen ve mutabakatlı kıymet tespiti, ön ekspertiz ve hasar gözetimi gibi işleri meslek edinmiş tarafsız ve bağımsız kişiler olarak tanımlanmaktadır. Bu kapsamda faaliyet gösteren sigorta ekspertizlerinin çalışma usul ve faaliyetlerine, Levha'ya kaydedilmesi veya silinmesine, eğitim ve disiplin işlemlerine ilişkin kararları almak üzere Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği nezdinde oluşturulmuş olan Sigorta Ekspertizleri İcra Komitesi bulunmaktadır. Sigorta ekspertizleri sigorta konusu riskin gerçekleşmesi sonucunda sigortacı tarafından atanabileceği gibi sigorta ettiren tarafından (herhalde sigortacı, sigorta ekspertizinin Levha'ya kayıtlı olup olmadığından sorumlu) da atanabilmektedir.

I.2.5.9. Aracı Hasar Danışmanlık/Takip Kuruluşları

(107) Sigorta kapsamında ortaya çıkan maddi ve/veya manevi kayıpların ve zararların telafi edilmesi aşamasında sigortalıyı vekâleten temsil etmek suretiyle sigorta şirketlerinden hak taleplerinde bulunmaya yönelik hizmet veren kuruluşlardır. Aracı hasar danışmanlık/takip kuruluşlarının sigortacılık mevzuatı veya başka bir mevzuat açısından herhangi bir dayanağının bulunmamasının da bir sonucu olarak çalışma usulleri ve faaliyetleri, mesleğe ehil olabilecek kişilerin kriterleri gibi hususlarda tüm aracı hasar danışmanlık/takip kuruluşları ortak özellikleri haiz değildirler. Bununla birlikte söz konusu aracı kuruluşların, sigortalıların bilinçlenmesi ve buna bağlı olarak ödenen tazminat miktarlarının ve geçmişe dönük tazminat taleplerinin artmasında rol oynadığı görülmektedir.

I.3. İlgili Pazar

(108) Rekabet hukukunda pazar tanımı, teşebbüsler arasındaki rekabetin sınırlarını tespit etmekte kullanılan bir araçtır. İlgili pazar, ürün ve coğrafi pazar olmak üzere iki temel boyuttan oluşmaktadır. Pazarı hem ürün hem de coğrafi bölge boyutlarıyla tanımlamaktaki amaç teşebbüslerin davranışlarını sınırlama ve etkin bir rekabetçi baskıdan bağımsız olarak davranmalarını önleme gücüne sahip rakiplerin ortaya çıkarılmasıdır. İlgili coğrafi pazar ise, rekabet koşullarının homojen olduğu pazar olarak ifade edilebilir. Bu pazarların belirlenmesinde temelde teşebbüslerin ürün ve hizmetlerinin arz ve talebi konusunda faaliyet gösterdikleri bölgeler temel alınmakla birlikte, rekabet koşullarının ilgili bölge içinde homojen olması ve bu koşulların komşu bölgelerden kolayca ayrılacak ölçüde farklı olması da aranmaktadır.

(109) Bu çerçevede, dosya konusu bakımından ilgili pazarın bileşenleri olan ilgili ürün pazarına ve ilgili coğrafi pazara ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmiştir.

I.3.1. İlgili Ürün Pazarı

- (110) İlgili ürün pazarı, belirli bir ürün ile tüketici gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından benzer olan ürünlerden oluşmaktadır. Başka bir deyişle ilgili ürün pazarı; ürün özellikleri, fiyatları ve kullanım amaçları bakımından tüketici tarafından ikame edilebilir sayılan bütün ürünleri kapsamaktadır. İlgili ürün pazarı tanımında talep ikamesinin yanında, talep ikamesine eşdeğer etkisi olduğu durumlarda arz ikamesi de hesaba katılmaktadır.
- (111) Bu kapsamda, Kurul'un geçmiş kararları⁶¹ incelendiğinde her bir sigorta branşının ayrı bir ürün pazarı olarak kabul edildiği görülmektedir. Nitekim bir sigorta ürününün konusu ve teminat altına aldığı risk diğer sigorta ürünlerinden farklı olup, sigorta sözleşmesi ile ödenmesi taahhüt edilen prim tutarı da bu kapsamda değişmekte ve ödenmesi taahhüt edilen bu prim sözleşmenin konusuna giren zarar veya hasarları kapsayarak, diğer sigorta ürünlerin konusuna giren zarar veya hasarları kapsamamaktadır. Dolayısıyla talep açısından bakıldığında, her bir sigorta ürünü özelliği ve teminat konusu bakımından tüketici açısından ikame edilebilir olmadığı görülmektedir.
- (112) Arz açısından değerlendirildiğinde ise, sigorta şirketlerinin ilgili mevzuatları gereği faaliyet göstermek istedikleri her bir sigorta branşında ruhsat almak zorunda oldukları, bu bağlamda her bir sigorta ürünün sigorta şirketleri açısından da ayrı bir ürün teşkil ettiği görülmektedir.
- (113) Dosya konusu başvurularda yer alan iddialar temelde Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin Trafik Sigortası primlerinde birlikte artışa gittiği, bu nedenle primlerin aşırı yükseldiği ve aralarında anlaşmak suretiyle pazar paylaşımında bulunduğu ilişkindir. Görüleceği üzere şikâyet konu olan sigorta ürünü sadece hayat dışı sigortacılık hizmetlerinin alt branşı olan Trafik Sigortası'dır. Trafik Sigortası, motorlu araç işletenler tarafından yaptırılması kanunen zorunlu bir ürün olup, sigorta teminatları kamu tarafından belirlenmektedir. Bu bakımdan mevcut dosya konusunu oluşturan Trafik Sigortası da yukarıda yer verilen özelliklere haiz olduğundan ve Kurul'un geçmiş tarihli kararlarının nazara alınmasıyla ilgili ürün pazarı "Trafik Sigortası pazarı" olarak belirlenmiştir.

I.3.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (114) Soruşturma kapsamında incelenen Trafik Sigortası'nın, hakkında soruşturma yürütülen teşebbüsler tarafından ülke genelinde sunuluyor olması dikkate alınarak, ilgili coğrafi pazar "Türkiye" olarak belirlenmiştir.

I.4. Dosya Kapsamında Yapılan İnceleme ve Tespitler

I.4.1. Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

- (115) Dosya konusu iddiaların ve 4054 sayılı Kanun'un ihlal edilip edilmediği hususunun incelenmesi kapsamında, 31 (otuz bir) sigorta şirketinde ve TSB'de yerinde inceleme ve görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Yapılan yerinde incelemelerde dosya konusu iddialara ilişkin çeşitli bilgi ve belgeler alınmıştır. İnceleme döneminde Başbakan Yardımcılığı Makamının 07.08.2015 tarih ve 24316 sayılı Onayları çerçevesinde tüm branşlardaki ruhsatları Hazine Müsteşarlığınca iptal edilen ve Güvence Hesabı'na devredilmiş olan EGE'de ise yerinde inceleme yapılmamıştır.
- (116) Öneri araştırma ve soruşturma sürecinde yerinde incelemelerde elde edilen ve dosya kapsamında önem arz eden belgelere teşebbüs bazında aşağıda yer verilmiştir.

⁶¹ Kurul'un 22.08.2007 tarih ve 07-66/806-301 sayılı; 27.05.2010 tarih ve 10-38/650-218 sayılı; 05.08.2010 tarih ve 10- 52/965-339 sayılı; 30.09.2010 tarih ve 10-62/1279-483 sayılı; 25.08.2011 tarih ve 11-46/1115-386 sayılı; 14.09.2011 tarih ve 11-47/1165-411 sayılı; 26.06.2013 tarih ve 13-40/520-229 sayılı kararları.

I.4.1.1. AIG'de Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

(117) 15.03.2016 tarihinde AIG'de yapılan yerinde incelemede elde edilen, Oto Sigortaları Müdürü (.....) tarafından Bireysel Oto Sigortaları Süpervizörü (.....)'e gönderilen 04.12.2015 tarihli ve "2016 trafik sigortası limitleri" konulu e-posta iletisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 1):

"(.....),
2016 yılında trafik limitleri kaç olacaktı.o artışa göre (.....) konuşalım yükleme lazım ise yapalım derim.aslında 2 yükleme var.
1.Limit artışına bağlı prim artışı,
2.Asgari ücret artışına bağlı prim artışı,
Ne dersin?
(.....)"

(118) Oto Sigortaları Müdürü (.....) tarafından Uzman Aktüer Analist (.....)'a ve bilgi olarak Bireysel Oto Sigortaları Süpervizörü (.....), Oto Sigortaları Yetkisi (.....), Bireysel Oto Aktüer Yetkilisi (.....), teşebbüs yetkilisi (.....), Oto İş Analiz Yetkilisi (.....) ile teşebbüs yetkilisi (.....)'a gönderilen 08.12.2015 tarihli ve "RE:2016 ctpl⁶² limits" konulu e-posta iletisinde aşağıdaki ifadeler yer almaktadır⁶³ (Belge 2):

"Merhaba,
asgari ücretin etkisi hakkında konuşmuştuk. Sorduğum bazı şirketlere göre etki % (.....). Belki biz tarifede doğrudan % (.....) artış yapmayız.
Saygılarımla,
(.....)"

(119) Aynı e-postaya ilişkin Uzman Aktüer Analist (.....) tarafından Oto Sigortaları Müdürü (.....)'e ve bilgi olarak Bireysel Oto Sigortaları Süpervizörü (.....), Oto Sigortaları Yetkisi (.....), Bireysel Oto Aktüer Yetkilisi (.....), teşebbüs yetkilisi (.....), Oto İş Analiz Yetkilisi (.....) ile teşebbüs yetkilisi (.....)'a gönderilen 11.12.2015 tarihli ve "RE:2016 ctpl limits" konulu e-posta iletisinde aşağıdaki ifadeler yer almaktadır⁶⁴ (Belge 2):

"Merhaba (.....) bey,
...Türkiye trafik sigortası ürününe ilişkin etki analizini bitirdik. Hasar teminat limitlerindeki değişiklik ve 01.01.2016 tarihinde yürürlüğe girecek (Bedensel Hasar için) asgari ücretteki %30 artış dikkate alındığında baz tarifeye etkinin +% (.....) olacağı tahmin edilmektedir.
Ekteki dosyada analiz detaylarını bulabilirsiniz.
Bir sorunuz ya da yorumunuz olursa ya da ne bu konuda nasıl ilerleme kaydedeceğimiz üzerine görüşlerinizi lütfen benimle paylaşın.
Teşekkürler,
(.....)"

⁶² CTPL (Compulsory Third Party Liability) kısaltması Üçüncü Taraf Zorunlu Sorumluluk sigortası anlamında Trafik Sigortası'nın da içinde olduğu sigorta türünü nitelemektedir.

⁶³ Aslı İngilizce olan yazışmalar raportörler tarafından Türkçeleştirilmiştir.

⁶⁴ Aslı İngilizce olan yazışmalar raportörler tarafından Türkçeleştirilmiştir.

- (120) Aynı e-postaya ilişkin Uzman Aktüer Analist (.....) tarafından Oto Sigortaları Müdürü (.....)'e ve bilgi olarak Oto İş Analiz Yetkilisi (.....)'e gönderilen 04.01.2016 tarihli ve "RE:2016 ctpl limits" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler yer almaktadır⁶⁵ (Belge 3):

"[...] 01.01.2016 itibaren, Fiziksel Hasar (PD)⁶⁶ ve Bedensel Yaralanma (BI)⁶⁷ için Trafik limitleri Türkiye'de artırılabacaktır. Bu nedenle değişiklikleri yansıtmak için tarifemizi revize ettik. Limitler aşağıdaki gibi revize edilmesi beklenmektedir:

-BI: asgari ücret %30 oranında artmış olacak. BI hasarlar maaşa dayandığı için, ortalama hasar etkilenmesini beklenmektedir. Asgari maaş artışının tam etkisini BI ortalama hasar'a uyguluyoruz. Bu tahmin business bilgisi üzerine dayalıdır; bu seçenek aynı anda güvenli bir yaklaşımdır.

-PD:Limit 2015 yılında (.....) YTL'den 2016 yılında (.....) YTL'ye revize edilecektir. PD'e etkisi ortalama hasar dağılımı analiz edilerek tahmin edilmiştir. Uygun bir dağılım eğrisi monte edilmiştir. Dağılımı daha düzgün monte edilmesi için, kuyruk ve beden ayrı monte edilmiştir. Yeni beklenen püre prim yeni limit ile tahmin edilmiştir. Portföyün küçük olması, ve hasar dağılımı küçük hasarlara ağırlığı verdiği için, yeni beklenen pure premium'deki etki sıfır olarak gözükmektedir. Limit'in yükseliş etkisini dahil etmek için, % (.....) Bir etki seçtik.

Piyasa verilerine dayalı (Tramer Trafik rapor) pure prim'in teminat dağılımı hesapladık: (.....) % BI (.....) % PD. Bu oranlara dayanarak CTPL pure prim+% (.....) genel etkisini tahmin ediyoruz."

- (121) Oto İş Analiz Yetkilisi (.....) tarafından Oto Sigortaları Müdürü (.....) ile Bireysel Oto Sigortaları Süpervizörü (.....)'e gönderilen 25.12.2015 tarihli ve "RE:Conversion_24dec15" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 4):

"Bir de CTPL'de conversiyon çok yüksek. Örneğin kasım'da (.....) teklif verilmiş (.....) % conversion var!

Bu yeni tarife değişikliğiyle bu oranda düşecek öyle değil mi?

Teşekkürler"

- (122) Aynı e-postaya ilişkin olarak Oto Sigortaları Müdürü (.....) tarafından Oto İş Analiz Yetkilisi (.....) ile Bireysel Oto Sigortalar Süpervizörü (.....)'e gönderilen aynı tarihli ve aynı konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge 4):

"Bence (.....) bir yazılım.ocak ayında %(.....) yaptık fakat şubat için bir artış isteyelim.konversion çok yüksek biz azaltmak istiyoruz bunun için bize şubatta geçerli olacak bir artış ver diyelim. Ne dersiniz?"

⁶⁵ Bu yazışmaların aslı İngilizcedir.

⁶⁶ PD (Physical Damage) Maddi Hasar anlamına gelmektedir.

⁶⁷ BI (Bodily Injury) Bedeni Hasar anlamına gelmektedir.

- (123) Oto Sigortaları Müdürü (.....) tarafından Bireysel Oto Sigortalar Süpervizörü (.....)'e gönderilen 12.01.2016 tarihli ve "FW:asgari ücretin rakamsal etkisi" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 5):

"From: (.....)

Sent: Tuesday, January 12, 2016 2:58 PM

To: staff meeting all

Staff de konuştuğumuz üzere, Asgari Ücret artışının bize yansımaları aşağıdaki gibidir;

Tşkler

(.....)

TRAFİK:

Trafik bedeni dosyalar üzerinde yaptığımız çalışmada toplam etki (.....) **TL civarında** olacak. Etki olmayan dosyaların çoğunluğu manevi tazminat talepleri ve sonuçlanmış & Yargıtay'da olan dosyalardır.

[..]

Financial Lines da;

Asgari ücretin olası etkisi konusunda muallak dosyalarımız açısından çok net bir rakam vermemiz maalesef mümkün değil..

Ancak şöyle genel bir hesap yapabiliriz;

Toplam da yaklaşık (.....) TRL olan PI hasarlarımızın miktarsal olarak (.....) si avukat, geri kalanı (.....) SMM-Bu (.....) inin de (.....) SGK hasarı olacağını baz alırsak;

(.....) = (.....) * (.....) = (.....) TRL SGK muallakları... Bu (.....) TRL lik mevcut dosyalarımızın açısından etki yapmayacaktır... Zira SGK cezaları 2016 sonrası güncellenecek... Ancak 2016 yılı için alınacak SGK ihbarlarının (.....) seviyesinde olacağı varsayılır ise artış (.....) * (.....) = (.....) TRL olarak 2016 yılında etkisi olabileceği düşünebilir.. Çok rough hali ile...

Casualty;

(...)

İçin maalesef aktüerya hesabında , hasar geçmiş tarihli olsa bile hesap yapıldığı tarihteki güncel ücret baz alınacağından mevcut dosyalar üzerinde de etkisi olacaktır. Ancak her dosyada asgari ücret alınmıyor, güncel maaş bilgisi var ise ve asgari ücretin üstü ise zaten asgari ücret artışının o anlamda etkisi olmaz... Ancak dosyalar bazında hangisinde asgari ücret hangisinde bordro vs alındığını bilemediğimizden çok rough hali ile mevcut muallaklar üzerinde % (.....) artışı etki olarak düşünebiliriz (Worker's compensation açısından düşünerek yaklaşık (.....) USD).. Bu dediğim gibi çok da gerçekçi olmayabilir... Her dosya bazında tek tek bakılması gereken bir husus."

- (124) Aynı e-postaya ilişkin olarak Bireysel Oto Sigortaları Süpervizörü (.....) ve Uzman Aktüer Analist (.....) arasında geçen ve bilgi olarak Oto Sigortaları Müdürü (.....) ile Oto İş Analist Yöneticisi (.....)'e gönderilen aynı tarihli ve aynı konulu e-posta iletilerinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 6):

"(.....) Merhaba,

Türkiye'deki asgari ücret artışının hasar tarafında etkisi ile ilgili olarak hasar departmanı aşağıdaki çalışmayı yapmış. Buna göre TRAFİK te asgari ücret artışı bizim portföye (.....) TL gibi bir artı yük oluşturacak.

..."

"Tesekkurler (.....),

Asgari ücretin %30 artışının, Kasko "labour"deki etkisinin bir tahminimiz var mıdır? Servis isçilik'te %30 artmayı bekliyoruz?

..."

"Merhaba (.....),

Asgari ücret artışının kaskoda bir effecti olmayacak. Buradaki artış sadece Trafik poliçelerindeki sürekli sakatlık ve ölüm tazminat hesaplamalarıyla alakalı. Kasko poliçelerinde ferdi kaza teminatımızın limitleri zaten poliçe üzerinde yazan tutardan fazla olamayacağına etkisi olmayacaktır.

...”

“(.....) merhaba,

Onu anlıyorum. Asgari ücretin artisini Bodily Injury (BI) için hesapladik. Physical Damage (PD) için etkisini anlamaya calisiyorum. Asgari ücreti artigi zaman, ayni anda enflasyon’da yükselir, diğer maaslar enflasyon ile beraber yükselir genellikle.

Anlamaya calistigim:

- Servislerde asgari ücrette calisan cok insan varmi, proportion olarak?
 - Ulkede asgari ücrette calisan cok insan varmi, proportion olarak?
- Degilse, etkisini yok olarak kabul edebiliriz.

...”

- (125) Bireysel Oto Sigortaları Süpervizörü (.....) tarafından Oto Sigortaları Yetkilisi (.....)’a ve bilgi olarak Oto Sigortaları Müdürü (.....), Uzman Aktüer Analist (.....) ve Oto İş Analist Yetkilisi (.....)’e gönderilen 08.01.2016 tarihli ve “CTPL INCREASE” konulu e- postada aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge 7)⁶⁸:

“...geçen ay trafik sigortası primlerimizde %(.....) bir artış yaptık. Ancak bu artış yeterli değil. Bildiğiniz üzere trafik sigortasında poliçe üretmek istemiyoruz. Dolayısıyla trafik sigortası primlerimizde yeni bir artışa ihtiyaç var.... Toplam artış oranı %(.....) olacak. Konuyla ilişkin hazine ile paylaşmak üzere aktüeryal raporu ve ...’dan gelecek çalışmayı bekliyoruz...”

- (126) Aynı e-postaya ilişkin olarak Oto Sigortaları Yetkilisi (.....) tarafından Bireysel Oto Sigortalar Süpervizörü (.....)’e ve Oto Sigortaları Müdürü (.....), Uzman Aktüer Analist (.....), Oto İş Analiz Yetkilisi (.....) ve teşebbüs yetkilisi (.....)’e gönderilen 11.01.2016 tarihli ve “RE: CTPL INCREASE” konulu e-posta iletisinde aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge 8):

“... trafik sigortası primlerinde artışa katılıyorum. Her zaman olduğu gibi azami prim konusundaki mevzuat şartlarına uyumlu olduğumuzdan emin olalım...”

- (127) Aynı e-postaya ilişkin olarak Oto İş Analiz Yetkilisi (.....) tarafından Bireysel Oto Sigortalar Süpervizörü (.....) ve Uzman Aktüer Analist (.....)’a ve bilgi olarak Oto Sigortaları Müdürü (.....), Oto Sigortaları Yetkilisi (.....), teşebbüs yetkilileri (.....) ve (.....)’a gönderilen 12.01.2016 tarihli ve “RE: CTPL INCREASE” konulu e-posta iletisinde aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge 9)⁶⁹:

“...Haklısın poliçe sayılarının %(.....) artış göstermesi şaşırtıcı. Ekli tabloda konversiyon oranının Aralık ayında %(.....)’den %(.....)’a %(.....) arttığını görebilirsin. Ancak şube müdürlerimiz ve satış temsilcilerimizden gelen bilgiler bu artışın nedeni büyük rakiplerin Aralık ayında fiyatlarını arttırması nedeniyle bizim pozisyonumuzun piyasada rekabetçi kalmasıdır. (Aslında büyük rakiplerin prim artışlarının sebebi düzenleme değişiklikleriyle ilgili)”

⁶⁸ Aslı İngilizce olan yazışmalar raportörler tarafından Türkçeleştirilmiştir.

⁶⁹ Aslı İngilizce olan yazışmalar raportörler tarafından Türkçeleştirilmiştir.

- (128) Oto Sigortaları Müdürü (.....) tarafından Aktüerler Derneği Başkanı (.....)'e ve bilgi olarak (.....), (.....), (.....), (.....) ile (.....)'ya gönderilen 11.03.2016 tarihli ve "RE: HAZINE_TRAFİK TARİFESİ İLE İLGİLİ AÇIKLAMALAR_NİSAN-2016docx" konulu e-posta ekinde bulunan, "RE: HAZİNE_TRAFİK TARİFESİ İLE İLGİLİ AÇIKLAMALAR_OEÇ-Nisan 2016 revizesi HAZİNE TRAFİK TARİFESİ İLE İLGİLİ AÇIKLAMALAR_2016.docx" adlı dosya ekinde aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge 10):

"... 2016 Şubat ayında yapılacak tarife revizyonu;

Son 18 aylık döneme bakıldığında, Euro/USD kurlarında Türk Lirasına göre dikkate değer artışlar olmuştur. Hazine müsteşarlığının uygulamaya koyduğu yeni düzenlemelerle birlikte orijinal parça kullanımının da zorunlu hale gelmesi döviz kuru artışlarının tarife düzenlemelerindeki etkisini kaçınılmaz kılmıştır. Türkiye'de kullanılan ithal araçlar için yapılan tüm hasar onarım işlemleri Euro/USD bedelleri üzerinden Türk Lirasına çevrildikleri için, hasar ödemelerimizdeki yedek parça maliyetleri direkt olarak bu kur artışlarından etkilenmektedir. Ortalama hasar maliyetlerimizdeki yıllar bazındaki gelişimin en önemli sebeplerinden bir tanesi de döviz kurlarındaki bu değişimlerdir.

...

Bu analizde özellikle EURO ve USD kurlarının ortalama hasar maliyetleri üzerindeki etkilerine konsantre olundu. Bu analizin neticesinde, uzun dönemde kurlardaki değişimin etkisini ortaya çıkan ortalama maliyet artışlarını dengeleyici bir risk faktörü olarak dikkate almamız gerektiği görülmektedir. Bu etki için yaptığımız kurlardaki değişim analizi ve hasar ödemelerindeki yedek parça maliyetlerinin payını dikkate alarak yapılan yansıtma işlemi neticesinde, döviz kurlarındaki değişimin portföye ve tüm araç tiplerinde etkisi %(.....) hesaplanmış ve bu artış baz primlere uygulanmıştır..."

- (129) Oto Sigortaları Müdürü (.....) tarafından Aktüerler Derneği Başkanı (.....)'e gönderilen 11.03.2016 tarihli ve "Re: HAZİNE TARİFESİ İLE İLGİLİ AÇIKLAMALAR_OEÇ-Nisan 2016 Revizesi" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 11):

"(.....) Bey merhaba,,

Nisan ayı için şirket grup aktüerimizle yapmış olduğumuz çalışma neticesinde artış yapma gereğimiz ortaya çıktı [...]. "

I.4.1.2. ALLIANZ'da Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

- (130) 21.01.2016 tarihinde ALLIANZ'da yapılan yerinde incelemede elde edilen, Teknik İşler Genel Müdürü (.....) tarafından gönderilen 22.10.2015 tarihli ve "FW: Hazine'nin Trafik'te tavan fiyat uygulaması hk." konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 12):

"[...] Yeni limitler ile etki analizini ekte iletiyorum. Özet olarak;

1) Tavan fiyat uygulaması getirilen araç tiplerinde poliçelerin %(.....)'i cap'e takılmaktadır. Kasım tarifemiz ile bu araç tiplerinde toplam prim kaybı (.....) olmaktadır. Bütün trafik portföyüne oranladığımızda prim kaybı (.....)'tür. Aksiyon alınmadığı durumda yıllık kayıp (.....) TL'nin üzerindedir.

2) Asil sıkıntı malus'lu (hasar yapmış) müşterilerdir. 1. malus basamağındaki poliçelerin (.....)'i, 2.malus basamağındaki poliçelerin (.....)'u, 3.malus basamağındaki poliçelerin (.....)'si tavan fiyata takılmaktadır [...]."

- (131) Elementer Operasyonlar Direktörü (.....) tarafından Teknik İşler Genel Müdürü (.....)'a ve gönderilen 22.12.2015 tarihli ve "Benchmark" konulu e-posta iletilisinde ve ekinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 13):

"Merhaba (.....),
Sanırım (.....) ve (.....) sana bilgi vermişlerdir; 7x2 için bir benchmark yapmaya çalıştık.
Ancak şirketlerin bir çoğunun acente ekranlarında veya poliçesinde asistans primleri konusunda bir bilgi/detay yok.
Temin ettiğimiz verilerde;
- (.....)'de gördüğümüz poliçelerde müşteriye yansıyan fiyatlar (.....) TL arasında değişiyor.
- (.....)'da acente ekranında fiyat (.....) TL arasında gözüküyor
- (.....)'te ise (.....) TL çıkıyormuş.
Bizde su an 7x2 acente satışı (.....) TL.
Bu verilere göre bir karşılaştırma yapmak sağlıklı ve doğru olmayacaktır, bildiğin üzere her şirketin frekansı ve teminat detayları fiyatlar konusunda çok belirleyici oluyor.
Yarın (.....) ile toplantımız var dersen öncesinde kısaca görüşebiliriz, bilgilerine."

- (132) TSB Genel Sekreteri (.....) tarafından Yönetim Komitesi ile GROUPAMA, AK yöneticilerine gönderilen 27.12.2015 tarihli ve "Trafik branşındaki son dönem gelişmeleri hk. basın toplantısı" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 14)

"Sayın Yönetim Komitesi üyelerimiz, bildiğiniz üzere son dönemde trafik branşında ciddi prim artışları yaşanmakta ve bu durum kamuoyunda bir tepkiye yol açmaktadır. Tepkinin en kayda değer olan kısmı da özellikle hasarsız segmentte yaşanan fiyat artışlarına yöneliktir. Vatandaş özellikle "kaza yapmadığım halde primim neden bu kadar yükseldi" diye tepki göstermektedir. Bu dönemde sektörümüze yönelik olumsuz bir algı oluşmamasını teminen iletişime önem vermemiz gerektiğini düşünüyoruz. Zira yaşanan artışlar noktasında ne kadar haklı olduğumuz hatta gecikmiş bir artış olduğu muhakkak. Ancak bunu kamuoyuna iyi anlatabilmek haklılığımızı ortaya koyabilmek sektörümüze yönelik olumsuz algıyı minimize etmek açısından çok önemli. [...] Özetle yaşanan artışların nedenlerinin ve azami limit uygulamasının yol açacağı sorunların kamuoyuyla paylaşılması önem arz etmektedir. Bu nedenle konu ile ilgili tüm bilgileri paylaşacağımız ekonomi basınının da katılımı ile bir basın toplantısı düzenlenmiş olup, bu toplantıya siz değerli Komite Üyelerimiz de davetlidir.

Tarih: 5 Ocak Salı

Saat: [...] 10:00 Toplantı

Yer: (.....)"

- (133) Söz konusu e-posta üzerine Teknik İşler Genel Müdürü (.....) tarafından ALLIANZ çalışanlarına gönderilen 27.12.2015 tarihli e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 14):

"Merhaba,
Trafikte yaşanan fiyat artışlarının sebeplerinin kamuoyuna anlatılması gerçekten çok önemli, bu artışlar en az 3-4 ay daha sürecek gibi ve artık hasarsız bir müşterinin fiyatı dahi geçen seneye göre 2 kat daha fazla. Kamuoyunun tepkisi giderek artacaktır ve şu anda pazar payı en yüksek şirketiz. Dün [...] 2016 yılında vermemiz gereken mesajlardan biri olarak not etmiştim, özellikle CEO mesajlarında mümkün olduğunca bu konuya da yer vermeliyiz.
Saygılımla,"

- (134) TSB Genel Sekreteri (.....) tarafından ANADOLU, AXA, ALLIANZ, MAPFRE, HALK ve GROUPAMA'nın yöneticilerine gönderilen 13.01.2016 tarihli ve "Hazine Müsteşarlığı Trafik Toplantı Acil ÖNEMLİ/IMPORTANT/URGENT" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 15):

"[...]Saygıdeğer Genel Müdürlerim, bu akşam üzeri Sayın (.....) beni aradı ve 19 Ocak Salı günü saat 10.00' da Sayın Hazine Müsteşarının Trafik branşındaki pazar payında ilk beş sıradaki şirketlerin Genel Müdür ve ilgili GM yardımcılarını Ankara'ya toplantıya davet ettiğini belirtti. Toplantıya şahsımın ve Sayın Başkanımızın da davet edildiği ifade edildi. Akabinde konu ile ilgili yazı da geldi. Toplantı konusu Trafik primlerinde son dönemde görülen fiyat artışları. Sayın Müstesnamızın trafikteki bu primlerin yüksek olduğunu düşündüğü ve gerçekten olması gereken seviyenin bu düzey mi olduğu ve muallaklar hususunda bilgi almak istediği ifade edilmiştir. Özetle gelinen nokta itibarıyla trafik primlerinin yüksekliğinin teknik sebeplerini anlatmamız gerekiyor. Bu amaçla yarın öğleden sonra birliğimiz nezdinde şirketiniz Teknik GMY ve aktüerlerinizin katıldığı bir toplantı yaparak toplantıya hazırlanmak istiyoruz. Yarın saat 14.00de tarifeyi hazırlayan ilgili personelinizin tarifeyi oluşturan, destekleyen parametrelerle birlikte toplantıya katılımı hususunda desteklerinizi konunun önemine binaen önemle bekliyoruz.

Saygılarımla"

I.4.1.3. ANKARA'da Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

- (135) 22.01.2016 tarihinde ANKARA'da yapılan yerinde incelemede elde edilen, (.....)'dan (TSB) TSB Kaza Komitesi'ne ve bilgi olarak ise ANADOLU çalışanları (.....) ile (.....)'a gönderilen 23.10.2015 tarihli ve "Rehber tarife çalışması sonuçları" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge-16):

*"Sayın Başkan,
Değerli Komite Üyeleri,
Geçtiğimiz toplantıda sunulan rehber tarife fiyatları, sizden gelen görüş doğrultusunda enflasyon yüklemesi %20'den %25'e yükseltilecek güncellenmiştir. Çalışma sonuçları ekteki dosyada 'Yeni Tarife' sayfasında yer almaktadır. Yeni fiyatların mevcut tarife yer alan fiyatlarla kıyaslamasını da yine aynı dosyada bulabilirsiniz. Görüşleriniz doğrultusunda şekillendirilecek olan tarife, Birlik Yönetim Komitesinin onayına sunulacaktır. Bu çerçevede görüşlerinizi iletebilirseniz sevinirim..."*

- (136) Söz konusu e-posta üzerine, MAPFRE Oto Sigortaları Direktörü (.....) tarafından (.....) (TSB) ve TSB Kaza Komitesi'ne, ayrıca bilgi olarak ANADOLU çalışanları (.....) ile (.....)'a gönderilen 26.10.2015 tarihli ve "RE: Rehber tarife çalışması sonuçları" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 17)

*"(.....) Bey
Paylaşım için teşekkür ederiz. Sayfa başlığı olan 'Mevcut Tarife' tanımının hangi tarihli çalışmayı ifade ettiğini paylaşabilir misiniz?
..."*

- (137) Bunun üzerine, (.....)'dan (TSB) MAPFRE Oto Sigortaları Direktörü (.....) ve TSB Kaza Komitesi'ne, ayrıca bilgi olarak ANADOLU çalışanları (.....) ile (.....)'a gönderilen 27.10.2015 tarihli ve "RE: Rehber tarife çalışması sonuçları" konulu cevabi e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 17):

*"Merhaba,
Mevcut tarife, şu anda Birlik web sayfasında yer alan güncel tarifiedir.
Saygılarımla,"*

- (138) Söz konusu e-posta üzerine, AXA Operasyon Direktörü (.....) tarafından (.....) (TSB), TSB Kaza Komitesi ve MAPFRE Oto Sigortaları Direktörü (.....)'e, ayrıca bilgi olarak ANADOLU çalışanları (.....) ile (.....)'a gönderilen 04.11.2015 tarihli ve "RE: Rehber tarife çalışması sonuçları" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 17):

"(.....) bey ve Değerli komite üyeleri,
aşağıda iki adet link'e yer verdim. İlki [...] asgari ücret rakamo (.....)-TL'den (.....)-TL'ye
yükselecek. Dolayısı ile açık olan ve asgari ücretten hesaplama yapılan bütün dosyalarda, ilk
hesap rakamı %30 artmış olacak. 2016 yılı Rehber tarife hesabında gözetilmesi gerekebilecek
bir konu olarka ortaya çıktığı görülüyor.
...Bir diğer haber ise çok daha magazinsel, ancak kamu otoritesinin etkileyebilmesi açısından
da dikkate değer...
[http://www.sigortahaber.com.tr/tr-TR/haberler/3185/en-sonunda-buda-oldu-trafik-sigortasi-
musterinin-psikolojisini-bozdu](http://www.sigortahaber.com.tr/tr-TR/haberler/3185/en-sonunda-buda-oldu-trafik-sigortasi-musterinin-psikolojisini-bozdu)
..."

I.4.1.4. AXA'da Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

- (139) 21.01.2016 tarihinde AXA'da yapılan yerinde incelemede elde edilen, Ticari ve Kurumsal Teknik, Risk Mühendisliği Departmanı Direktörü (.....) tarafından Operasyon Direktörü (.....) ile Yönetim Kurulu Üyesi (.....)'e gönderilen 30.12.2015 tarihli ve "bilgi" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 18)

"Rekabet Kurulu Trafikteki Yeni Tarifeler/Oluşumlar ile ilgili
Şirketlerde yeni bir baskın denetime giriyormuş
(.....) ya uğramışlar
Bilginize."⁷⁰

- (140) Yönetim Kurulu Üyesi (.....) tarafından Bölge Koordinatörü (.....) ile Operasyon Direktörü (.....)'a ve bilgi olarak Yönetim Kurulu Üyesi (.....)'e, teşebbüs çalışanı (.....)'e, Fiyatlama Birimi çalışanı (.....)'ya ve Fiyatlama Birimi Direktörü (.....)'a gönderilen 14.01.2016 tarihli ve "TRAFİK ÇALIŞMALARI" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 19):

"(.....)
Detaylara hep bakıyoruz merak etmeyin Trakya illerine de bakarız
Ama unutmayın daha 2015 in ilk 3 ayının etkisini yaşıyoruz eski prim yeni prim ve sektör
(.....) doğru agresif çok ama (.....) değil
Pazar payımız toplamda (.....) bandında (.....)
(.....) dışında (.....) aktif (.....) cengaver (.....) ve (.....) maalesef
(.....) seviyelerine gelme şansımız yok su aşamada ama il bazlı ve kullanım tarzı bazlı yeniden
bakalım detaylara
Tekirdağ Edirne Kırklareli bugün inceleriz
Pricing team, we need to see as well once more the relativities of 3 cities urgently"

⁷⁰ Bu belgede geçen bulguların ilgili dönemde Trafik Sigortası primlerindeki artışlara yönelik şikâyetlerin tartışılmaya başlanması ile sektörde beklenen Kurum incelemesi ile ilgili olabileceği değerlendirilmektedir. Nitekim aynı dönemde (.....) da yapılan yerinde incelemede elde edilen belgelerde (Belge 22) konu ile olarak Kurumca inceleme beklendiğine dair bir gazete haberi paylaşılmıştır.

(141) Aynı e-postaya ilişkin olarak Bölge Koordinatörü (.....) tarafından Operasyon Direktörü (.....)'a ve bilgi olarak Yönetim Kurulu Üyesi (.....) ile Yönetim Kurulu Üyesi (.....)'e gönderilen aynı tarihli ve aynı konulu e-posta iletisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 19):

“(.....) günaydın,
Trakyadaki acentelerimizin çoğunda bu tür şikâyetler alıyoruz.
Bu acentelerin çoğu tekli çalışan kârlı acenteler. En büyük gelirleri ise Trafikten geliyor.
Geçen sene onlar için zorlu geçmişti ama idare ettiler.
Fakat makas gittikçe açılıyor, yeni acentelik alma talepleri yapıyorlar.
Bu bölgeyi mercek altına almanız ve desteklememiz mümkün olamaz mı? Ocak ayında bu tip şikâyet ve talepleri çok almaya başladık.
(.....) ve (.....) sigortadan bu alanlarda bir atak görüyoruz.”

(142) Yönetim Kurulu Üyesi (.....) tarafından Bölge Koordinatörü (.....)'ye gönderilen 15.01.2016 tarihli ve “Bölge İlleri” konulu e-posta iletisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 20):

“En düşük gittiğim il şu anda (.....),
Dün profesyonel acentelerimden trafik ile ilgili fiyatlara baktım versiyon değişikliğinde fiyatlar aynı kalmış.
Aydın merkezde;
(.....) ve (.....) sigorta agresif
Bizim ortalama fiyatlarımıza göre nerdeyse yarı yarıya fark var.
Nazilli’de ise;
Biz (.....) arasında 7. Basamak
Genel sigorta (.....) arasında
(.....) burada çok agresif (.....)
(.....)
(.....)
Detaylı örneklerde istedim, gün içinde alacağım.
Aydın’da fiyatımızın tuttuğu grup (.....) ve bazı poliçeler
Ortalama rakam zaten (.....), ağırlıklı (.....) şu anda geliyor.”

I.4.1.5. ERGO’da Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

(143) 21.01.2016 tarihinde ERGO’da yapılan yerinde incelemede elde edilen, teşebbüs çalışanı (.....) tarafından Genel Müdür (.....)'e gönderilen 20.02.2015 tarihli ve “Ege illeri Trafik Benchmark” konulu e-posta iletisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 21):

“(.....) Bey,
Ege Trafik benchmark da geldi.
• (.....) Sigorta Denizli ve Aydın’da çok ucuz, yaklaşmamız bile mümkün değil.
• Manisa’da da ağırlıklı olarak (.....) en ucuz, birkaç markada da (.....) yine en ucuz.
• İzmir’de ise (.....) çok ucuz. Ve yine onu (.....) takip ediyor.
Bizim prim seviyemiz çok yüksek kalıyor. (.....) aşağı yukarı aynı prim seviyesindeyiz ama yükseğiz.
Bu illerde, en azından bu markalarda rekabet şansımız var gibi durmuyor.
(dosyada yine freeze var)
Saygılarımla,
(.....)”

I.4.1.6. EUREKO'da Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

- (144) 22.01.2016 tarihinde EUREKO'da yapılan yerinde incelemede elde edilen, Genel Sekreter (.....) tarafından Oto ve Ferdi Kaza Sigortaları Direktörü (.....)'a ve bilgi olarak Genel Müdür Yardımcısı (.....)'ye gönderilen 30.11.2015 tarihli ve "Trafik Sigortası Zam Haberi" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 22):

"Bu durumda, Trafik sigortalarında Rekabet Kurulu incelemesi yakındır.

<http://www.sigortahaber.com.tr/tr-TR/haberler/3393/nazliaka-zorunlu-trafik-sigortasina-son-6-ayda-8-kez-zam-geldi-artist-yuzde-200leri-buldu>

- (145) Oto ve Ferdi Kaza Sigortaları Birimi yetkilisi (.....) tarafından Oto ve Ferdi Kaza Sigortaları Direktörü (.....)'a gönderilen 01.12.2015 tarihli ve "RE:Trafik Çalışması" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 23)

"İnternette bayağı baktım, genel bir fiyatlar artıyor / maliyetler nedeniyle artmaya devam edecek havası var ama kimse X% artar diyemiyor.

Ekim 2015 sonu itibarıyla geçen sene aynı döneme göre sektörde 25% prim, 8% adet artışı var.

... zararlar sebebiyle önümüzdeki yılda sektörün üzerinde (15% bandında) bir büyüme beklenebilir.

Tabi bunu şirket bazında değerlendirmek lazım, (.....) gibi trafikte (.....)% üzerinde büyüyen ve büyüme stratejisini trafik üzerine kuran şirketler sektör üzerinde büyüyecektir. (Pazarda bir taraftan primler artarken, diğer taraftan (.....) ve (.....) sigortanın poliçelerini kapma yarışı şirketler için kolay büyüme alanı olarak gözüküyor.)

..."

I.4.1.7. GÜNEŞ'te Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

- (146) 21.01.2016 tarihinde GÜNEŞ'te yapılan yerinde incelemede elde edilen, teşebbüs çalışanı (.....) tarafından Grup Müdürü (.....)'a ve diğer çalışanlara 23.02.2015 tarihinde gönderildiği anlaşılan "FW: TRAFİK BENCHMARK HAKKINDA" konulu ve 30.04.2015 tarihli "FW: MAYIS TRAFİK BENCHMARK" konulu e-posta iletilerinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 24):

"(.....) Bey merhaba,

Mart tarifesini için İstanbul için gelen ilk fiyatları paylaşıyorum.

5-6-7 basamaklarda (.....)'nın da rekabetçi olduğunu görüyoruz, şahıs fiyatlarında (.....) TL'lik daha düşük fiyatlara sahipler. Tüzel araç fiyatlarında biz daha iyi görünüyoruz.

(.....)'nın tarifesini yarın sabah itibarı ile açacağı şeklinde bilgi aldık, diğer bölgelere ait rakamları da sabah konsolide ederek paylaşıyor olacağız.

İyi çalışmalar, (.....)"

"(.....) bey merhaba,

Trafik fiyatları ile ilgili OAB bölgemizden gelen fiyatlar ekte yer almaktadır.

Konya ve Karaman da bizden daha rekabetçi fiyat veren şirketler var, Karaman da (.....) fiyatları da rekabetçi.

Ankara da (.....)'nın fiyatları bizden (.....) bandında daha pahalı görünüyor.

İyi çalışmalar, (.....)"

- (147) Yönetici Asistanı (.....) tarafından (.....) ve (.....)'a 30.04.2015 tarihinde gönderildiği anlaşılan "Mart 2015 Faaliyet sonuçları" konulu e-posta ekinde bulunan "Bilgi notu son hali 29.04.2015.docx" adlı dosyada aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 25):

"GÜNEŞ SİGORTA A.Ş.

MART 2015 FAALİYET SONUÇLARI

Hazine tarafından yapılan IBNR (GERK- Gerçekleşmiş ancak rapor edilmemiş.) hesaplama kural değişikliğinin neticesinde 2015 yılı birinci 3 aylık sonuçlarına göre Net zarar (-) (.....) Bin TL olmuştur. Eğer kural değişikliği olmasa idi Net zarar (-)(.....) Bin TL olacak idi.

İlişikteki ekli kar zarar tablolarına bakıldığında farkın MAMS (Trafik) branşından kaynaklı olduğu görülmektedir. Kural değişikliğinden sonra MAMS (Trafik) branşındaki (-) (.....) Bin TL olan zarar, kural değişmeseydi (-) (.....) Bin TL olacaktı. Dolayısıyla bu kural değişikliğinin Trafik branşını büyük ölçüde etkilediği görülmektedir.

Trafik branşının etkilenmesinin başlıca nedenleri şu şekilde sıralanabilir:

1. Kural değişikliği olmasaydı oluşacak olan zarar dönemselidir ve KPK (Kazanılmamış primler karşılığı) kaynaklıdır.
2. Trafik branşında sektör rekabetinden dolayı ilk (.....) ay fiyatlarımızı düşürmediğimiz için üretimimiz hedefin %(.....) altında gerçekleşmiştir. Mart ayı itibarıyla primlerimizde artış olmuştur ve bu nedenle KPK etkisi ortaya çıkmıştır..."

- (148) Teşebbüs çalışanı (.....) tarafından Grup Müdürü (.....)'a ve diğer çalışanlara 06.05.2015 tarihinde gönderildiği anlaşılan "RE: trafik benchmark" konulu e-posta iletilerinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 26):

"Günaydın,

Ege bölge müdürlüğümüzden gelen Trafik fiyatları il bazında aşağıda belirtilmiştir. İzmir ilinde özellikle 4. Basamakta bizden daha rekabetçi fiyatların olduğu, Manisa ilinde gerçek kişide (.....)'ın, Tüzel kişilerde ise (.....)'nın fiyatlarının rekabetçi olduğu, Aydın ilinde ise (.....). Basamak hariç fiyatlarımızın genel olarak rekabetçi olduğunu görülmektedir."

(.....TİCARİ SIR.....)

I.4.1.8. HDI'de Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

- (149) 21.01.2016 tarihinde HDI'de yapılan yerinde incelemede elde edilen, Genel Müdür (.....)'ndan Genel Müdür Yardımcısı (.....) ve Oto Kaza ve Tarifeler ve Raporlama Müdürü (.....)'a gönderildiği anlaşılan 23.11.2015 tarihli ve "trafik tarifesi" konulu e-posta iletilerinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 27):

"Arkadaşlar

Maalesef (.....) rezerv eksikliği epey çıkacak ((.....))

Ne yaparsak yapalım, hasar trendi maalesef buna sebep oluyor

Dolayısıyla sizden ricam

bir çalışma yapıp;

Bedeni hasar gideri, değer kaybı, yılbaşına gelecek asgari ücret farkı, ocaktaki teminat artışı v.b sebeplerden dolayı

çok ciddi bir tarife artışı yapmalıyız

Ama özleştirme yapmayı da unutmamalıyız

bu gideri daha önceden sezip gerekli hamleleri yapmalıydık

bazen ben zorlamasam zam bile yapmayacaktınız

gerekirse çok küçülmeliyiz

neyse dramatize etmek istemiyorum durumu

yeter ki gerekeni yapalım

her zaman söylediğim gibi önce dibi görelim, hangi üretim seviyesinde para kaybetmeyeceksek o seviyeye gelelim

sonra Pazar müsait olursa hamleler yaparız

çalışmanızı bekliyorum"

I.4.1.9. (.....)'e Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

- (150) 15.03.2016 tarihinde BERKET'te yapılan yerinde incelemede elde edilen, adkkarari@isiksigorta.com.tr e-posta adresinden şirket çalışanları (.....) ve (.....) adlı kişilere gönderilen 07.05.2014 tarihli ve "ADK Kararı Güncellendi: 3002006-0:İşlem Yapacak Birim" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge 28):

"Karar Metni:

5-) Akdeniz Bölge Müdürlüğü tarafından gelen yazıyla. [...] Acenteliğinin trafik fiyatlarında Afyon-Merkez'de (.....) ve (.....) grubuna ait (.....) araçlarında, yeni kayıt ve hasarsız poliçelerde tüm yaş grubunda diğer şirketler fiyatlarına yaklaştırılması (%(.....) civarı indirim yapılması) ile ilgili ekteki talebi değerlendirilmiş acentenin münhasır olması nedeniyle, trafik fiyatlarının rekabetçi hale getirilmesi ve şirketimiz trafik karlılık kriterleri çerçevesinde dikkate alınarak değerlendirilmesi (ARGE tarafından) oy birliği uygun görülmüştür. (İşlem: AR-GE Md.- Takip: Akdeniz Bölge Md.)"

- (151) (.....)@hotmail.com e-posta adresinden teşebbüs çalışanı (.....)'ye gönderilen 01.07.2015 tarihli ve "TRF SİGORTALARI" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge 29):

"(.....) KARDESİM MERHABA ..

TRF SİGORTA FİATLARIMIZ YUKSEK KALDI.. ÜÇ AYLIK YENİ DÖNEM İÇİN YAPILACAK BİŞEY OLMADIĞINI BİLİYORUM AMA PAYLAŞAYIM DEDİM. ÖRNEKLER AŞAĞIDA...

09 P PLAKALI 18+1 OTOBÜS 6.BASAMAK BİZDE (.....) TL..

6.BASAMAK (.....) TL..

09 PLAKA 7.BASAMAK H.OTOMOBİL BİZDE (.....) TL

(.....) TL

NAZİLLİ GENELLİKLE ŞUBELERE ALIŞTI. BİRDEN ÇOK SAYIDA ACENTELİK OLUNCA REKABET İHTİMALİMİZ HIÇ KALMADI...

HAYIRLISI İNŞALLAH"

- (152) BERKET Genel Müdürü (.....)'ın bilgisayarından elde edilen ve 08.10.2015 tarihinde yapılan acente ziyaretlerine ilişkin "Bölge Ziyaret Raporu"nda, acentelerin Trafik Sigortası branşında fiyatların diğer sigorta şirketlerine göre yüksek olduğunu ifade ettikleri, daha iyi rekabet edebilmek adına fiyatların aşağı çekilmesini talep ettikleri görülmektedir (Belge 30).

I.4.1.10. ORIENT'te Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

- (153) 15.03.2016 tarihinde ORIENT'te yapılan yerinde incelemede elde edilen, Genel Müdür (.....) tarafından Teknik Direktör (.....)'a gönderilen 13.12.2013 tarihli ve "YNT: trafik" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 31):

"(.....)

Hazirlik mahiyetinde umumi herhangi bir trafik ve kasko tarifelerini herhangi bir yerden temin edebilir misin?

Bunun üzerinde calisirmisin?

(.....)"

- (154) Aynı e-postaya ilişkin olarak Teknik Direktör (.....) tarafından Genel Müdür (.....)'e gönderilen aynı tarihli ve aynı konu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 31):

"(.....) Bey,

TSB'nin sitesinde trafik için rehber tarife var. Bu tarifeyi indirdim. Şirketler rehber tarife üzerinden risk iştahlarına bağlı kendi tarifelerini oluşturuyorlar.

Kasko için rehber tarife yok. Diğer şirketlerden temin etmeye çalışırım.

Saygılarımla,

(.....)"

- (155) (.....) Sigorta Aracılık Hizmetleri Ltd. Şti. tarafından Genel Müdür (.....)'e gönderilen 21.10.2014 tarihli e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 32):

“KARAYOLLARI TRAFİK ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI İSTATİSTİKLERİ OTOBÜS (SÜRÜCÜ DÂHİL 31 VE ÜSTÜ KOLTUK)

ŞİRKET ADI	ŞİRKET KODU	POLİÇE ADET	ALINAN PRİM	TOPLAM ÖDENEN	
				TAZMİNAT	DOSYA ADET
(.....)	(.....)	3.294	13.860.260	1.846.348	679
(.....)	(.....)	3.469	12.967.601	2.682.386	944
(.....)	(.....)	731	2.471.153	3.396.120	655
(.....)	(.....)	4.729	12.771.772	1.971.831	621
(.....)	(.....)	548	1.305.167	2.143.465	229
(.....)	(.....)	692	2.277.737	1.391.977	137
(.....)	(.....)	509	2.935.860	937.874	430
(.....)	(.....)	459	1.458.935	1.022.095	98
(.....)	(.....)	856	1.761.147	1.237.898	483
(.....)	(.....)	1.441	4.309.716	944.820	391
(.....)	(.....)	1.224	5.105.481	531.185	111
(.....)	(.....)	19.205	64.537.807	26.679.160	5.873

(.....) tane trafik sigortası yaparsak abi bu iş kara dönüyor

Şu anda sarı ile işaretli olmayanlar geçmiş seneki muallatlerinden dolayı zarardalar yani yeni fiyatlarla yazanlar hep kar etmiş

Ben bu şirketler arasında

(.....)

(.....)

(.....)

(.....)

(.....)

(.....)

Oyuncusuyum

Özellikle ağırlık (.....), (.....), (.....) arasında

Görüldüğü üzere iyi bir oyunla zarar etmez

Güzel bir politikayla

(.....) tane araç alınabilir bu iştetede tarife yapmayacaksınız

Çıkan neyse %(.....) altına vermek yeterli

(.....)da ki trafiklerin hepsi kazalı araçların trafikleridir onlard ucuz poile almıyoruz...”

- (156) Trafik Sigortası prim teklif talebine aracılık eden (.....) tarafından Bireysel Sigortalar Müdürü (.....), Teknik Direktör (.....) ile Satış Direktörü (.....)'a ve bilgi olarak Genel Müdür (.....)'e gönderilen 24.09.2015 tarihli ve “FW: Trafik Teklif Hak.” konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 33):

“(.....)’un 9 adet aracı için trafik fiyatı talebi bulunmaktadır.

Bu firma çok büyük bir (.....) firması olup hasar primleri de iyidir.

İlişkilerimizin çok iyi olduğu bu şirkete rekabetçi fiyat verebilir isek hem trafik hem de kaskolarının tamamını yapabiliriz.

Yıllık prim üretimleri de çok yüksektir.

Bu firma için zaten sizi en kısa zamanda ziyaret edip özel bir fiyat tanımlaması yapabilmeyi umut ediyorum.

Ekte firmadan gelen bir talep var.

Bu süre zarfında bu araçlar için rekabetçi bir fiyat verebilir miyiz?

Yardımlarınızı rica ediyorum.

(.....)...”

(157) Aynı e-postaya ilişkin olarak Bireysel Sigortalar Müdürü (.....) tarafından Trafik Sigortası prim teklif talebine aracılık eden (.....), Teknik Direktör (.....) ile Satış Direktörü (.....)'a ve bilgi olarak Genel Müdür (.....)'e gönderilen aynı tarihli ve "RE: Trafik Teklif Hak." konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 33):

"(.....) Bey Merhabalar,

Trafik sigortasında mevcut sistem tarifemizi kullanıyoruz ve fiyat tarifemizde kar-zarar açısından piyasadan farklı olarak aslında olması gerektiği bir seviyede olduğu için fazla bir rekabet gücü bulunmuyor. Firma tanıdığımız ve yabancı da olmadığımız bir firma ama maalesef ki trafik tarifemiz özellikle (.....) grubunda kurumun hedefindeki primin çok çok üzerine kalabilir. Eğer bir hedef prim var ise size çok daha net bir ifadede bulunabilirim. Görüşmek dileği ile iyi çalışmalar dilerim."

(158) Aynı e-postaya ilişkin olarak Bireysel Sigortalar Müdürü (.....) tarafından Trafik Sigortası prim teklif talebine aracılık eden (.....), Teknik Direktör (.....) ile Satış Direktörü (.....)'a ve bilgi olarak Genel Müdür (.....)'e gönderilen 25.09.2015 tarihli ve "RE: Trafik Teklif Hak." konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 34):

"(.....) Bey Merhaba,

Öncelikle bilgi dönüşü için teşekkür ederim. Belirttiğim gibi, genel olarak Trafik Sigortalarında, işin özelinde ise (.....) grubunda rekabetçi fiyat tarifemiz ve politikamız bulunmuyor. Burada olan fiyatların (.....) katı çıkan bir tarifemiz var. Bu sebeple bu tür araçlarda maalesef ki rekabetçi olamıyoruz. Görüşmek dileği ile "

(159) Bireysel Sigortalar Müdürü (.....) tarafından Genel Müdür (.....)'e ve bilgi olarak Teknik Direktör (.....)'a gönderilen 08.01.2016 tarihli ve "Doğa Sigorta Aralık 2015 Trafik Prim Üretimi" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 35):

"(.....) Bey,

(.....) Sigorta Aralık 2015 Trafik Prim Üretimi (.....) TL dir. Arz ederim."

(160) Bireysel Sigortalar Müdürü (.....) tarafından Genel Müdür (.....)'e ve bilgi olarak Teknik Direktör (.....), Genel Müdür Yardımcısı (.....) ile İnsan Kaynakları ve İdari İşler Asistanı (.....)'a gönderilen 28.12.2015 tarihli ve "RE:SGM Sigortacılık Duyuru ve Görüş Sorma Sistemi Bilgilendirme Mesajı" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 36):

"(.....) Bey,

Trafik Sigortalarında oluşan yüksek fiyatlama ile ilgili şikayetlerin sonucunda Hazine tarafından atılan bir adım olarak yorumluyorum.

Serbest tarife öncesinde her ay tarife yükleme gibi bir durum var idi. Serbest tarife ile bu uygulama ortadan kalmış idi. Şimdi aynı uygulamayı tekrar getiriyorlar.

(1) Maddede iki husus bulunuyor

a. Aktüer'i de işin içine katarak "Aktüer'in tarife hakkındaki kanaatleri gerekçeleri ile" ifadesi ile Sigorta Şirketlerinin hareket alanını kısıtlıyor. Her ne kadar Aktüer sadece "görüş" bildiriyor olsa da yüksek fiyatlama yapılan işlerde olumsuz görüş ifade edilmemesi için Aktüer'e de fiyatlama gerekçelerinin detaylı olarak anlatılması gerekiyor.

b. En önemli hüküm ise "Müşterilerlik fiyatların değiştirilmesini talep edebilir... talep gecikmeksizin işlem tesis edilir" ifadesidir. Bu ifade ile Müşterilerliğin fiyatlara doğrudan müdahale edebileceği belirtilmektedir.

(2) Madde ile SBM'nin tarifeleri toplayıp ortalamanın dışında fiyatlanan araç grupları ve illerini müşterilerliğe raporlayacakları belirtilmektedir.

(3) Madde en ağır maddelerden bir tanesi olup Sigorta Şirketlerine internet sitelerinden Trafik Sigortası Fiyatı verme zorunluluğu getirmektedir.

(4) Madde ile Yukarıdaki şartları sistemimize tanımladıktan sonra "Otorizasyon" ya da "Hataya Düşürme" gibi uygulamaları ayrıca kontrol edileceği bildiriliyor.

Özetle serbest tarife uygulaması kalkmıştır.

İlirleyen günlerde sektörde yer alan gelişmeler ve Şirketimizce yapılacak uygulamalar hakkında daha detaylı analizler yapılacaktır.

Bilgilerinize arz ederim.”

I.4.1.11. RAY’da Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

- (161) 22.01.2016 tarihinde RAY’da yapılan yerinde incelemede elde edilen, Oto Teknik Sorumlusu (.....) tarafından Genel Müdür Yardımcısı (.....)’a gönderilen 18.07.2014 tarihli ve “Denetçi Yorum” konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 37):

“(.....) Bey,

Bağımsız denetim firmasından kasko ve tarik ürününde önceki aya göre üretim artış ve azalışları ile ilgili birkaç cümlelik yorum yapmamızı istediler...

Aşağıdaki şekilde bir yorumu iletteceğim. Ne dersiniz.

... Kasko ve Trafik ürünlerinde aylar arası üretim farklılığı olabilmektedir. Bir önceki yıl üretilen poliçelerin belirli bir bölümünün bu yıl yenilemesi yapıldığından geçen yıl üretilen prim miktarı bu yılki üretim üzerinde etkili olmaktadır. Ayrıca rakip şirketlerin fiyat politikaları sonucu üretim artışı veya düşüşü yaşanabilmekte olup, piyasa şartları takip edilerek fiyat ayarlamaları yapılabilmekte ve aylar arasında prim üretimi farklılıkları oluşabilmektedir.”

- (162) Söz konusu e-postaya cevaben aynı gün Genel Müdür Yardımcısı (.....)’dan Oto Teknik Sorumlusu (.....)’a gönderilen e-postada ise, “Ok” ifadesine yer verilerek, yukarıdaki hususlar onaylanmıştır.

- (163) Uluslararası Yatırımcılar Derneği (YASED) Kıdemli Uzmanı (.....) tarafından (.....) (AK SİGORTA), (.....) (ALLIANZ), (.....) (ALLIANZ), (.....) (AXA), RAY Genel Müdür Yardımcısı (.....) ve (.....)’a (RAY) gönderilen 09.11.2015 tarihli ve “YASED YAZI HAZIRLIĞI-26 Ekim tarihli düzenleme ile trafik sigortalarına tavan fiyat konusu” konulu e-postaya ilişkin olarak aynı gün RAY Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından gönderilen e-postada, aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 38):

“ ...trafik sigortası tarifelerinin sigorta şirketleri tarafından serbestçe belirlenmesine 2014 yılından itibaren izin verilmiştir. Ancak, Hazine Müsteşarlığı tarafından 27.10.2015 tarihinde yayımlanan yazı ile Trafik sigortalarında kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs... ve taksi araç türleri için uygulanmak üzere azami brüt prim tutarları belirlenmiş ve tarifelerini serbestçe belirleyen sigorta şirketleri, bu uygulama ile beraber adı geçen araç gruplarında bu serbestiyelerini kaybetmişlerdir.

Kanun gereği tüm araç sahipleri tarafından satın alınmak zorunda olan trafik sigorta poliçesinin fiyatları üzerinde kamunun bir gözetimi olması anlaşılır bulunmaktadır. Ancak, fiyatlara yapılan müdahalenin de Kanunda belirtildiği üzere, sigortacılık esasına ve genel kabul görmüş aktüeryal teknikleri gözetilerek gerçekleştirilmesi esas olmalıdır...

Bilindiği üzere, trafik sigortaları sektörün yıllardır zarar yazdığı bir sigorta türüdür. Sektör için zararlı sonuçlar üreten bu sigorta türünde kamunun sigorta primlerine müdahale edecek düzeye gelen bir endişesinin varlığı durumunda, bu endişenin sektörle paylaşılması ve konunun sektörle bir araya gelinerek tüm yönleri ile değerlendirilmesinin ardından alınacak aksiyona karar verilmesi en doğru yaklaşım olacaktır.”

(164) Aynı e-postaya ilişkin olarak 10.11.2015 tarihinde (.....) (AXA) tarafından gönderilen e-postada ise, aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 39):

“ ...

Bilindiği üzere Sigorta Sektörü Trafik Sigortalarında yıllardır zarar etmektedir.

Sektörün zararının alınan primlerin mevcut ve gelecekte bildirilecek hasarları karşılayamaması gerçeğinden kaynaklandığı sektörü yakından tanıyan her kurum tarafından bilinen bir durumdur. Sektörümüz Bedeni zararlar ve Değer Kaybı gibi Maddi Hasarlara ilişkin düzenlemeler ve de yargı ve uygulama kararlarıyla zararlı gidişi tersine çevirmekte ciddi anlamda zorluk yaşamaktadır.

Uzun yıllara varan birikmiş zararın boyutları son yıllarda şirketlerin sermaye yapılarını ve dolayısıyla mali yeterliliklerini olumsuz etkilemektedir. Bunun en son örneği bir yıl içerisinde faaliyeti durdurulan 2 sigorta şirkettir. Bu boyutlara varan bir zarar sektör yatırımcıları açısından yeni sermaye ihtiyacı doğurması bakımından son derecede zorlayıcı noktalara ulaşmış olup; trafik kazalarından mağdur olanların haklarının ileriye dönük olarak korunmasını sağlayacak mekanizmalar hızla aşınmaktadır.

Durum böyle olmakla birlikte, yaşanan sıkıntıların aşılabilesinin tek yolu olan riski karşılayabilecek yeterli primin alınması önünde engeller çıkarılmasına dönük kararların peşpeşe devreye sokulmuş olması, sektör temsilcileri ve yatırımcılarını ciddi bir endişeye sevk etmektedir.

...”

(165) Oto Teknik Sorumlusu (.....) tarafından Genel Müdür Yardımcısı (.....)'a gönderilen 19.01.2016 tarihli ve “TRAFİK TARİFE DEĞİŞİKLİĞİ_ŞUBAT 2016” konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 40):

“(.....) Bey,

Ocak 2016 Trafik sigortası planımız (.....) -Adet poliçe, 8 (.....) prim olarak belirlenmiştir. Üretim trendi incelendiğinde (.....) aralığında plice, (.....) aralığında prim üretimi gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

Yapılan sektör analizlerinde bir çok şirketin Trafik sigortasında Ocak ayında 2-3 kat büyüdükleri gözlemlenmiş olup, bu şirketlerin yukarı doğru fiyat hareketi yapması durumunda primlerimizin düşük kalacağı ve planlamamızın üzerinde üretim yapma olasılığımız olması göz önüne alınarak Şubat 2016 dönemi için aşağıdaki artışlar planlanmıştır.

Genel olarak (.....) ve (.....) kullanım tarzında ortalama %(.....) oranında artış, ayrıca frekansı yüksek olan spesifik segmentlerde ilave artışlar planlanmıştır...”

I.4.1.12. SBN’de Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

(166) 22.01.2016 tarihinde SBN’de yapılan yerinde incelemede elde edilen, Teknik Müdür (.....)’dan Kurumsal Pazarlama Müdürü (.....)’na gönderilen 23.10.2015 tarihli ve “RE: Trafik sigortaları fiyatlandırma hakkında” konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 41):

“(.....) günaydın,

Cevaplarımız aşağıdadır.

1. *Trafik sigortaları bu sene de rekor zararlardan birine imza atacak. Büyük fiyat artışlarına rağmen ortaya çıkan bu zararda geçmiş yıl hasarlarının ne oranda etkisi olduğunu düşünüyorsunuz? Bu konuyla ilgili tahminlerinizi bizimle paylaşır mısınız?*

Türkiye Sigorta Birliği’nin açıkladığı sonuçlara göre; trafik sigortasında ilk yarıyı teknik zararı, geçen yılın aynı dönemine göre üç’e katlamış durumdadır. Bunun yanında kanun koyucunun yeni bir yasa çıkartması durumunda sektöre getirilecek olan yükler daha da artabilir. Günümüzdeki zararın bu kadar artmasının sebebi geçmiş yıllarda uygulanan fiyat politikaları olup, geçmiş yıllardan gelen zararların toplam içindeki payının %80 lik kısmına tekabül edeceğini düşünmekteyiz.

2. *Trafik sigortalarında bu yıl gelinen prim miktarlarını nasıl buluyorsunuz? Sizce şu andaki fiyatlarla sektör ileride zarar etmeyecek bir fiyat seviyesine ulaştı mı? Bu konuda tüketicilerden gelen serzenişleri haklı buluyor musunuz? Branş bazında zarar edilmiş olması, yapılan prim hesaplarının hatalı olduğunu ya da rekabet ortamının sonucunda uygulandığını gösteriyor. Branşın h/p oranına baktığımızda bu fiyatların şirketlere kar getireceğini ve bunun sonucunda prim artışının şirketlerin daha rahat pozisyon almalarını sağlayacağını düşünüyoruz. Tabi ki tüketicilerin bir anda oluşan prim artışından memnuniyetsiz olmaları gayet doğal bir tepkidir.*
3. *Trafik sigortalarında yayınlanan yeni yönetmelikte yer alan değişikliklerin trafik sigorta primlerinde artışa sebep olduğu görüşüne katılıyor musunuz? Yeni yönetmelikte gelen ek yükün fiyatlara ne oranda yansıtıldığını düşünüyorsunuz? Genel Şartlarda yapılan değişikliklerle bu branşta fiyatlamanın daha doğru bir şekilde yapılabilmesine yönelik adımlar atılmış olup, sektör ortalama primlerin yükseldiği bu düzenlemenin sonucunda %25 oranında artışın olduğunu düşünmekteyiz.”*

(167) Söz konusu e-posta aynı gün içinde Teknik Müdür (.....) tarafından (.....)'na ve bilgi olarak ise Genel Müdür (.....)'a iletilmiştir.

(168) Kurumsal Pazarlama Müdürü (.....) tarafından Teknik Müdür (.....)'a gönderilen 30.11.2015 tarihli ve “SORULAR” konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 42):

“... ”

2. *2015 yılında sigorta sektörünün özellikle trafik branşından kaynaklanan olumsuz etkiler nedeniyle yüksek bir teknik zarar tablosu ile karşılaştığı biliniyor. Bu konuda şirket olarak neler düşünüyorsunuz? 2016 yılında teknik karlılık ve risk analizi anlamında almayı planladığınız kararlar nelerdir?*

Trafik branşında sektörün yaşadığı zararlar geçmiş yıllara dayanmakta olup, başlangıçta bu zarar rekabetçi fiyatlardan olmaktadır. Genel itibarı ile incelendiğinde ise dönemsel olarak Hazinenin Trafik branşına ilişkin yaptırımlarının da o dönemlerde zararın artmasına sebep olduğunu söylemek mümkün. 2014-2015 yılları da buna iyi birer örnek. SBN olarak biz kullanım tarzı, plaka ve hasar geçmişi gibi verilere dayanarak ve maliyeti etkileyen diğer konuları da göz önünde bulundurarak, (örneğin son dönemde değer kaybı ve çok yakında asgari ücrette beklenen artış konuları) fiyatlamaya yapmaktayız. Bu fiyatlamamızın rakamsal dönüşü trafik sigortalarında ortalama 3-4 yıllık bir süre aldığı için zaman almakla beraber son yıllarda Şirket olarak bir iyileşme yaşadığımızı söyleyebiliriz. 2016 yılında da geçmiş yıllardaki politikalarımız geçerli olacak olup, kesinlikle değer kaybı, asgari ücret güncellemesi gibi konuların da maliyetlere yansıtılacağını söyleyebiliriz.

“... ”

4. *Önümüzdeki dönem içerisinde sektörü büyütebilecek yasal düzenlemelerin ve sektörü geliştirecek yeni uygulamaların neler olduğunu düşünüyorsunuz?*

Önümüzdeki dönem içerisinde özellikle trafik branşında aktüeryal hesap ile mahkemenin belirlediği tazminat tutarı arasındaki farkı yok edecek standart bir tazminat hesaplama metoduna geçilirse şirketler hasar beklentilerini daha doğru belirleyerek tarifelerini daha doğru oluşturabilecekler. Bu da trafik branşında hacmi artıracaktır. 2015 yılında trafik branşında genel şartlarda yapılan düzenlemelerin gerçek etkileri ancak 2016 yılında etkisini gösterecek olup, bu düzenlemelerin prime etkisi mutlak olacaktır...”

I.4.1.13. DOĞA'da Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

(169) 22.01.2016 tarihinde DOĞA'da yapılan yerinde incelemede elde edilen, Genel Müdür (.....) ile teşebbüs yetkilileri (.....) ve (.....) arasında geçen 13.07.2015 tarihli ve "trafik hp" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 43):

"(.....) Bey
Son 1 yıla ait adana bölge üretim icmali ekte bilgilerinize sunarım,
(.....) benchmark primleri aşağıdaki gibi
Mersin(.....) TL (.....) TL
Adana (.....) TL (.....) TL
Gaziantep(.....) TL (.....) TL
Urfa: (.....) TL (.....) TL
Acilen HP düşük il ve il ve ilçeler haricinde zam yapıyoruz"

(170) Genel Müdür (.....) ile (.....) arasında 13-14.07.2015 tarihlerinde yapılan "trafik hp" konulu e-posta iletilerinde bazı iller için Trafik Sigortası prim çalışmasına yer verilmekte ve teşebbüs primleri ile diğer bazı sigorta şirketlerinin primlerinin karşılaştırılmasına ilişkin aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 44):

"(.....) bey
hp oranı yüksek doğa illeri için detaylı benchmark yaptık,
Saygılarımla
(.....)
Teknik Müdür Yardımcısı

(.....TİCARİ SIR.....)

From: (.....)
Sent: Tuesday, July 14, 2015 10:01 AM
To: (.....)
Cc: (.....)
Subject: RE: trafik hp
(.....) bey
(.....) kullanım tarzında, adana, mersin ve urfa trafik primleri sektör ortalamasına getirildi, (.....) kullanım tarzı içinde ayrıca kontrol edeceğiz,
Saygılarımla
(.....)
Teknik Müdür Yardımcısı"

(171) (.....) ile (.....) arasında 16.11.2015 tarihinde yapılan "Trafik Benchmark ve zam talebi" konulu e-posta yazışmalarında aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 45):

"(.....) Hanım,
(.....) trafik benchmarkları ektedir. Bu benchmarklara bakıldığında çoğu grupta fiyatlarımız rakiplerimize göre oldukça düşüktür. Bu konuda (.....) Bey ile yaptığımız görüşmede %(.....)lik bir zam yapılması konusunda mutabık kalmış durumdayız. Özellikle (.....) ve (.....) Basamaklarda zam oranımızı arttırabiliriz.
Saygılarımla"

17-23/383-166

(172) Yukarıda yer verilen e-posta ilgi tutularak (.....)'den (.....)'ye gönderilen e-posta iletilisinde ise aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 45):

“(.....),
İzmir bl (.....) beyden gelen ekli pazar araştırması ve (.....) beyin talimatı ile (.....) ili (.....).
Basamak Trafik primlerine +% (.....) artırım ile 1 2 3 hasarlılık artırımını olan basamaklara
+% (.....) artırım tanımlar mısın
Yürürlük tarihi; 17 11 2015”

(173) Genel Müdür (.....) ile (.....) arasında 30 Kasım 2015 - 01.12.2015 tarihlerinde yapılan “Trafik prim” konulu e-posta iletilerinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 46):

“(.....)@dogasigorta.com> şunları yazdı:
(.....) bey Trafikte ve kaskoda çok mu düşük kaldık özellikle trafik fiyatları sektörde son zamanda büyük artış gösterdi

Kimden: (.....)

Gönderme Tarihi: 1 Aralık 2015 Salı 00:01

Kime: (.....)

Konu: Re: Trafik prim

(.....) ve (.....) bölgeye on gün önce (.....) % = (.....) zam yapmıştık ancak (.....) ellemedik (.....).
Basamakta (.....) tl ve fk ile (.....) tl lik bir fiyatımız istiyorsanız yarın ciddi bir artış yapalım
ancak bu ayı da yoğun ortak girişi ile geçirecek iyi olur diye karar almıştık hatırlarsanız

(.....)
(.....)”

(174) Genel Müdür (.....) ile teşebbüs yetkilileri (.....), (.....) ve (.....) arasında 16.12.2015 tarihinde yapılan “TAKSİ FİYATLARI revize” konulu e-posta iletilerinde bazı iller için taksilere yönelik Trafik Sigortası prim çalışması yapılmış ve 4. basamak için ortalama brüt prim (.....) TL, hasarsızlık indirimleri dahil minimum prim ise (.....) TL olarak hesaplanmış (Belge 47) olup bu prim öngörülerine ilişkin olarak aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 48):

“Vurucu bir fiyat olsun demiştik galiba (.....) bu fiyatın altında idi attığımız taş ürküttüğümüz kurbağaya değmeyecek

(.....)

Genel Müdür”

“(.....) Hanım

Elinize sağlık ancak biz bunu bu fiyatla satamayız. Neden mi?

-(.....) ve (.....) Trakya'da (.....) arası satmaktadır.

İstanbul da ise (.....) fiyat vermektedir.

Hasarsızın 6-7.basamaklarda daha düşük fiyatlar bulunmaktadır.

Bu fiyatlar varken bizim bunu satışta göstereceğimiz cabaya değmeyecek düşüncesindeyim.

Tekrar revize ederseniz sevinirim.”

I.4.1.14. KORU'da Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

(175) 15.03.2016 tarihinde KORU'da yapılan yerinde incelemede elde edilen, teşebbüs çalışanı (.....) tarafından teşebbüs çalışanları (.....) ve (.....)'e gönderilen 23.02.2016 tarihli ve "Trafığın Ocak Hali" konulu e-posta iletilisinde ve ekinde aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge 49):

"14 şirket adet küçülürken 11 şirket adette artmış, artan ortalama primler (.....) gibi şirketlerde yazma iştahını korumuş. En radikal küçülme (.....)'da gözüküyor, ancak ortalama primi sektör ortalamasının altında, (.....) ortalama primi (.....)'ya göre daha yüksekken poliçe büyümesi %(.....), bu da hasarlı kademe veya otomobil dışı kullanım tiplerinde yazdığı anlamına gelebilir."

Trafik Ocak-2016-2015		2016 Ocak	
Şirket Adı	Poliçe Adet	Yazılan Prim	Ortalama Prim
(.....)	21.255	11.294.178	531
(.....)	277.184	187.388.003	676
(.....)	79.291	76.456.065	964
(.....)	15.434	6.988.856	453
(.....)	1.639	604.803	369
(.....)	133.482	124.225.321	931
(.....)	43.756	13.914.953	318
(.....)	3.055	2.297.918	752
(.....)	11.281	5.763.008	511
(.....)	9.122	4.965.252	544
(.....)	37.955	18.429.228	486
(.....)	149.469	90.829.900	608
(.....)	11.427	10.301.527	902
(.....)	5.576	3.481.993	624
(.....)	2.667	1.295.178	486
(.....)	190.199	132.647.797	697
(.....)	43.293	29.793.499	688
(.....)	338	77.756	230
(.....)	11.427	8.877.755	777
(.....)	12.678	10.746.993	848
(.....)	91.838	61.369.876	668
(.....)	77.207	37.173.570	481
(.....)	21.807	13.163.783	604
(.....)	2.064	1.073.325	520
(.....)	4.356	1.612.742	370
Toplam (Hayat Dışı Şirketler)	1.257.798	854.773.278	680

I.4.1.15. TURKLAND'ta Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

(176) 15.03.2016 tarihinde TURKLAND'ta yapılan yerinde incelemede, Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından Genel Müdür (.....)'e gönderilen 02.04.2015 tarihli ve "RE: trf fiyat" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 50):

"(.....)'ın gönderdiği tekliflere baktım, Birisi (.....). Yaptıkları indirim malum; Araç hususi oto, Antalya plaka (.....). Basamak bizde (.....), - TL (.....), -TL Diğer (.....),(.....) basamak tüzel kişi, (.....) sigortalanıyor. Bu bizde pahalı çünkü bu basamağı istemiyoruz. Durum bu şekilde Syg."

I.4.1.16. UNICO'da Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

- (177) 15.03.2016 tarihinde UNICO'da gerçekleştirilen yerinde incelemede, Garanti Yatırım Araştırma Yetkilisi (.....) tarafından gönderilen 18.11.2016 tarihli ve "Sigortacılık Sektörü: Olası ücret artışı 2016'da sigorta şirketi karlarını ciddi oranda azaltabilir; AKGRT ve ANSGR negatif" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 51):

"Asgari ücrette artış, elementer sigorta şirketlerinin karşılılık yükümlülüklerini ciddi oranda artırıyor.
Bilindiği gibi bir süredir asgari ücretin 1 Ocak 2016'dan itibaren %30 civarında artırılacağı konuşuluyor. Bu artış, hayat dışı sigorta şirketlerinin, özellikle trafik segmentinde yoğun şirketlerin, karşılık yükümlülüklerini yaklaşık %30 artıracak.
Trafik sigortasında özellikle bedeni hasar tazminatları hesaplanırken 2 kriter dikkate alınıyor. Hasar gören kişinin kalan ömrü ve geliri. Gelir hesabında ise ekseriyetle baz alınan ücret asgari ücret. Dolayısıyla bu tarafta yapılacak %30 artış, tazminat yükümlülüklerini yukarı taşıyacak. Hesaplamalarımıza ve son bilançolarına göre bedeni hasar tazminatı için ayrılan karşılık (.....) ve (.....) Sigorta için sırasıyla (.....) TL ve (.....) TL civarında. Bu tutarların %30 artırılması (.....) için ek (.....) TL, (.....) Sigorta için ise ek (.....) TL karşılık anlamına geliyor. Asgari ücret artışı Ocak 2016'da gerçekleşirse, karşılıkları 1Ç16 bilançolarında görüyor olacağız. Hatırlatmak gerekirse 2016 konsensus kar beklentisi (.....) için (.....) TL, (.....) Sigorta için (.....) TL seviyesinde
Kasko tarafında maliyetlerin yaklaşık %(.....)'i yedek parça, %(.....)'u ise işçilik maliyeti ve işçilik maliyetinin büyük bir kısmı asgari ücretlilerden oluşmakta. Ancak, kasko tarafındaki artışın trafiğe göre ihmal edilebilir olacağı tahmin ediliyor."

I.4.1.17. ZİRAAT'te Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

- (178) 15.03.2016 tarihinde ZİRAAT'te yapılan yerinde incelemede elde edilen, Bireysel Teknik Yöneticisi (.....) tarafından Genel Müdür (.....)'ya, bilgi olarak Grup Müdürü (.....) ile Oto Sigortaları Yöneticisi (.....)'a gönderilen 15.01.2016 tarihli ve "Trafik Sigortası Primleri Hk." Konu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 52):

"(.....) Bey,
İstanbul, Ankara ve İzmir illeri için Ocak ayında olan, (.....) ve (.....) Sigortadan aldığımız 4. Ve 7. Basamak otomobil fiyatları aşağıda bilgilerinize sunulmuştur."

(.....TİCARİ SIR.....)

I.4.2. Hazine Müsteşarlığı Tarafından Gönderilen Bilgi ve Açıklamalar

- (179) Soruşturma kapsamında, dosya konusu iddiaların değerlendirilmesinde kullanılmak üzere Hazine Müsteşarlığı'ndan talep edilen bilgilere istinaden gönderilen cevabi yazıda yer alan ifadeler aşağıda yer verilmiştir.

- (180) Hazine Müsteşarlığı'nın 4059 sayılı Kanun'un 2. maddesinin (e) bendi ile 5. maddesinin (c) bendi çerçevesinde sigortacılık sektöründe düzenleme ve denetleme yetkisine sahip olduğu belirtilerek, Trafik Sigortası'na ilişkin esasların Karayolları Trafik Kanunu, Sigortacılık Kanunu, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) Genel Şartları (Genel Şartlar)⁷¹, Tarife Yönetmeliği, Zorunlu Sigorta Takibine İlişkin Yönetmelik'te ve anılan kanun ve yönetmeliklerin uygulanmasına yönelik ikincil düzenlemelerde mevcut olduğu ifade edilmiştir. Mevcut dosya konusunu oluşturan Trafik Sigortası'nın, bir kişinin işlettiği motorlu araç sebebiyle üçüncü kişilerin uğradıkları zararların, Karayolları Trafik Kanunu ile tesis edilen sorumluluk hükümleriyle sınırlı olmak üzere teminat altına alınmasını konu edinmek suretiyle çift taraflı zorunluluk taşıdığı, zira işletenin Trafik Sigortası poliçesine sahip olmasının zorunlu olmasının yanı sıra ilgili branşta ruhsat sahibi olan sigorta şirketinin de söz konusu sigorta poliçesini düzenlemek zorunda olduğu, nitekim Sigortacılık Kanunu'nun "Zorunlu Sigortalar" başlıklı 13. maddesinin birinci fıkrasının "*Bakanlar Kurulu, kamu yararı açısından gerekli gördüğü hallerde zorunlu sigortalar ihdas edebilir. Sigorta şirketleri, 20 nci maddenin ikinci fıkrasının (b) bendi ile üçüncü fıkrası hükümleri saklı kalmak kaydıyla faaliyet gösterdiği sigorta branşlarının kapsamında bulunan zorunlu sigortaları yapmaktan kaçınmaz.*" hükmünü haiz olduğu, sigorta şirketinin anılan zorunluluğa rağmen poliçe düzenlememesi halinde Sigortacılık Kanunu'nun 35. maddesinin on dördüncü fıkrasında yer alan "*Bu Kanunun 13 üncü maddesinin birinci fıkrası hükmüne aykırı olarak sözleşme yapmaktan kaçınanlar beşyüz günden az olmamak üzere adli para cezası ile cezalandırılır.*" hükmü doğrultusunda cezai müeyyideye tabi olduğu dile getirilmiştir.
- (181) Hazine Müsteşarlığı'nın Trafik Sigortası primlerine müdahale etme ve yaptırım uygulama yetkisinin Tarife Yönetmeliği'nin 16. maddesinde yer alan "*Müsteşarlık, trafik sigortası prim tutarlarının; sigorta şirketlerinin mali bünyelerinin güçlendirilmesi, sektörde haksız rekabetin engellenmesi ve sigorta şirketlerinin sigorta yapmaktan kaçınmasının önlenmesi amaçlarıyla sigortacılık esasları çerçevesinde değiştirilmesini isteyebilir.*"; Zorunlu Sigorta Takibine İlişkin Yönetmelik'in 11/A maddesinde yer alan "*...(2) Sigorta şirketleri ruhsat sahibi oldukları ilgili sigorta branşlarında tesis edilmiş zorunlu sigortalara ilişkin olarak sigorta poliçesi teklifi vermek zorundadırlar. (3) Sigorta şirketleri ruhsat sahibi oldukları ilgili sigorta branşlarında tesis edilmiş zorunlu sigortalar konusuna dahil herhangi bir rizikoyu kapsam dışı bırakacak şekilde veya poliçe tanziminden caydırmaya yönelik fiyatlama ve komisyon tespiti yapamazlar. (4) Söz konusu zorunlu sigortalara ilişkin portföylerinde Müsteşarlığın belirleyeceği esaslar çerçevesinde dengesizlik bulunan sigorta şirketleri hakkında, Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi Yönetmeliği çerçevesinde tedbir uygulamaya Müsteşarlık yetkilidir.*" hükümler çerçevesinde mevcut olduğu belirtilerek, bu bağlamda Hazine Müsteşarlığı'nın 27.10.2015 tarih ve 31927 sayılı yazısı ile kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs (sürücü dâhil 18-30 koltuk), otobüs (sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk) ve taksi araç türlerinde 28.10.2015 tarihi itibarıyla ilgili yazıda belirlenen azami bürüt prim tutarı üzerinde poliçe düzenlenemeyeceğinin karara bağlandığı ifade edilmiştir.

⁷¹ 14.05.2015 tarihli ve 29355 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Genel Şartlar ile 12.08.2003 tarihli ve 25197 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları (Mülga Genel Şartlar) yürürlükten kaldırılmıştır.

- (182) Trafik Sigortası pazarındaki primlerin seyrine ilişkin, 2013 ve 2014 yılında durağan seyreden ortalama poliçe primlerinin 2015 yılının ikinci çeyreği ile birlikte artmaya başladığı; bu durumun, 14.04.2016 tarihinde yapılan değişikliğe kadar Trafik Sigortası ile teminat kapsamında olmayan, bu sebeple Trafik Sigortası prim hesabında fiyatlanmayan hasarların (sorumluluk ile ilgili olmayan riskler, tam kusurlu kişinin talepleri) yargı kararlarıyla teminat kapsamına dâhil edilmesinden ve yargı sürecinde hasar ödemelerinde belirsizliğin artmasına yol açan standart bir hasar hesaplama modelinin bulunmamasından kaynaklandığı, bu itibarla tahmin edilemeyen mali yükümlülüklerin sigortacılık prensipleri dâhilinde tüm poliçe sahiplerine yansıtıldığı, bunun yanı sıra geçmiş dönemde aktüeryal temele oturmayan Trafik Sigortası düşük fiyat seviyelerinin kısa vadede arttırılmasının da söz konusu artışta etkili olabileceği dile getirilmiştir.
- (183) Trafik Sigortası'na ilişkin sürecin sürdürülebilir olması için finansal ve hukuki istikrarın yanı sıra uygulanmakta olan prim seviyesinin sigortalı açısından ödenebilir; sigorta şirketi açısından ise yükümlülükleri karşılamak için yeterli seviyede olması, bir başka ifadeyle uygulanmakta olan prim seviyelerinin makul seviyede olması gerektiğine değinilmiştir. Sigorta şirketleri tarafından Trafik Sigortası tarifelerinin, Sigortacılık Kanunu'nun 12. maddesi çerçevesinde sigortacılık esaslarına ve genel kabul görmüş aktüeryal tekniklere uygun olarak il ve araç türü temelinde ilgili araç işleteni dikkate alınarak yapılan risk değerlendirmesi neticesinde belirlendiği ancak her işletenin risk düzeyi ve her sigorta şirketinin risk üstlenme kapasitesi ve iştahı farklılık arz ettiğinden tarife kriterlerinin aynı olmayacağı ifade edilmiştir. Buna ek olarak Trafik Sigortası pazarında faaliyet gösteren sigorta şirketleri için araç türü bazında uzmanlaşmayı gerektirecek bir yasal düzenleme bulunmamasıyla birlikte, sigorta fiyatlaması ve hasar tedvir sürecinin doğru yönetilebilmesi için teknik yaklaşımın gerektiğine de değinilmiştir.
- (184) Trafik Sigortası primlerinin sigorta şirketleri tarafından belirlenme sürecine ilişkin, serbest olması esas olmakla birlikte ilk aşamada risk primi ile gerçekleşecek hasarların ödenmesini sağlayabilecek bir prim seviyesinin belirlendiği, ikinci aşamada masraf payları ile personel giderlerinin, acente komisyonunun ve kar payı beklentisinin risk primine eklenmesiyle yazılacak prim tutarının belirlendiği ve son olarak yazılan poliçe primine vergi ve yasal kesinti unsurları eklenerek sigortalıdan tahsil edilecek brüt prim tutarının belirlendiği belirtilerek, genel olarak prim hesaplama sürecinin üç aşamadan oluştuğu ve ilgili süreçte en önemli unsurun risk priminin doğru seviyede belirlenmesi olduğu ifade edilmiştir. Bu doğrultuda risk priminin belirlenmesinde hasar şiddeti ve hasar frekansı olmak üzere iki bileşenden istifade edilerek⁷², uygulamada sigorta şirketlerinin brüt prim üzerinden %18 ila %25'i kadar bir tutarını masraf payları ile personel giderleri, acente komisyonu ve kar payı olarak risk primine eklediği, bunun yanı sıra SGK payı (%10), Güvence Hesabı payı (%2 sigortalı, %1 sigorta şirketi), Banka Sigorta Muamele Vergisi (BSMV) (%5), Trafik Hizmetleri Geliştirme Fonu (%5)⁷³ yasal kesintilerinin mevcut olduğu bilgisine yer verilmiştir.

⁷² Söz konusu cevap yazısında, aktüeryal risk primi hesaplaması kapsamında hasar şiddetini hasar dağılımından hareketle ulaşılan standart sapma ve ortalama hasar şiddeti (enflasyon, hasar maliyetleri, döviz kuru gibi etmenlerin etkileri de dâhil edilmekle birlikte) ile tahmin edilmesi, hasar frekansını ise yazılan poliçelerden gelecek hasarın tahmin edilmesi olarak tanımlanmıştır.

⁷³ İlgili kesinti, Karayolları Trafik Kanunu'nun 91. maddesinin üçüncü fıkrasında düzenlenmiştir.

(185) Trafik Sigortası bakımından sigorta şirketlerinin maliyet yapısına bakıldığında, Sigortacılık Kanunu'nun 16. maddesi ve Hazine Müsteşarlığı tarafından çıkarılan "Sigorta ve Reasürans ile Emeklilik Şirketlerinin Teknik Karşılıklarına ve Bu Karşılıkların Yatırılacağı Varlıklara İlişkin Yönetmelik" uyarınca sigorta şirketlerinin yazdıkları poliçelerden kaynaklanan yükümlülükleri için teknik karşılıkların ayrılmasına ilişkin esaslar çerçevesinde, 2009-2015 yılları arasında sigorta şirketlerinin teknik karşılıkların toplam pasifler içerisindeki payı %31 ila %40 arasında değişmesine karşın, Trafik Sigortası pazarında faaliyet gösteren hayat dışı sigorta şirketleri özelinde bakıldığında 2009 yılında %40 seviyelerinde olan teknik karşılığın 2015 yılı sonuna gelindiğinde %60 seviyesini aşmış olduğu ve 2015 yılı sonu itibarıyla teknik karşılıkların dağılımında kazanılmamış primler karşılığının %47,3, muallak tazminat karşılığının %47,1 ve geriye kalan bölümün diğer karşılıklar olduğu belirtilmiştir. İlaveten, geçmişte gerçekleşmiş ancak cari dönemden sonraki finansal raporlama dönemlerinde nakit çıkışı sağlayacak olan hasarlara ilişkin ayrılan karşılığı ifade eden muallak tazminat karşılığı, tahakkuk eden dosya muallak tutarları ve gerçekleşmiş ancak raporlanmamış hasarlara ilişkin tutarlar (GERK) olmak üzere iki bileşenden oluştuğuna ve ilgili mevzuat gereği şirket aktüeri tarafından hesaplanan GERK'in cari ya da geçmiş dönemlerde oluşan hasarlar için gelecek dönemde oluşabilecek nakit çıkışlarının tahmini tutarını ifade ettiği bilgisine yer verilerek, söz konusu karşılıkların gider olarak yazılması nedeniyle şirketlerin zarar durumuna veya Trafik Sigortası primlerine etki ettiği ifade edilmiştir.

(186) Aşağıda yer verilen ve soruşturma kapsamında taraflarca prim artışlarına ilişkin olarak öne sürülen gerekçelerin Trafik Sigortası primleri üzerindeki etkisine ilişkin olarak:

- Sağlık hizmet bedellerine ilişkin, sosyal güvenlik hukuku ve özel sigorta hukukunun örtüştüğü durumlarda her iki sistemin birbirinden olan alacakların tahsil ve tasfiyesinin esasa bağlanmamış olması nedeniyle hak sahibinin kusuru dikkate alınarak SGK ve sigorta şirketleri şeklinde ikili faturalandırma yapıldığı, ancak Trafik Sigortası teminatının kusura bağlı olması ve bazı ahvalde mahkeme kararını gerektirmesi, zaten birden fazla ödeme mercii ile muhatap olarak tahsilat yapmak zorunda kalan sağlık hizmet sunucuları açısından tereddüte yol açtığı, öte yandan bazı hizmet sunucuları tarafından daha kolay olması nedeniyle tüm bedeli SGK'dan tahsil etmesi kamu tarafından karşılanmaması gereken hizmet bedellerinin de SGK tarafından karşılanmasına ve sigorta şirketleri açısından gider olarak gözükmeyen bu bedellerin Trafik Sigortası primlerinde dikkate alınmamasına neden olduğu, konuya ilişkin 13.02.2011 tarihinde yürürlüğe giren 6111 sayılı Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırılması ile Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu ve Diğer Bazı Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun (6111 sayılı Kanun) ile Karayolları Trafik Kanunu'nun 98. maddesinde sağlık hizmet bedellerinin tahsil ve tasfiyesinin hükme bağlandığı ve aynı Kanun'un Geçici 1. maddesi ile kamu alacağının tasfiyesi özel kurallara tabi olarak SGK'nın sağlık hizmet bedellerinin tek ödeyici mercii olacağının ve bu ödemenin karşılığı olarak Hazine Müsteşarlığınca tayin edilen usul ve esaslara göre tespit edilen tutarın sigorta şirketleri tarafından SGK'ya aktarılacağının hükme bağlandığı, Trafik Sigortası primlerinin 2015 yılının ikinci yarısından itibaren arttığı dikkate alındığında gerekçe olarak sağlık giderlerinin SGK'ya devredilmesinin gösterilmesinin ilgili değişikliklerin 13.02.2011 tarihinde yürürlüğe girmesi karşısında mantıklı bir gerekçe olarak değerlendirilmediği,

- 2015 yılında Karayolları Trafik Kanunu'nda yapılan düzenleme ile üniversitelere bağlı hastaneler ve diğer bütün resmî ve özel sağlık kurum ve kuruluşlarının trafik kazaları sebebiyle sundukları sağlık hizmet bedellerinin, kazazedenin sosyal güvencesi olup olmadığına bakılmaksızın genel sağlık sigortalısı sayılanlar için belirlenen sağlık hizmeti geri ödeme usul ve esasları çerçevesinde SGK tarafından karşılanacağı, sigorta şirketlerinin SGK'ya yapacağı aktarım ile sorumluluklarının sona ereceğinin ve sigortalılardan ayrıca talepte bulunamayacağı düzenlendiği, ancak uygulamada SGK tarafından karşılanmayan sağlık giderleri için sigorta şirketlerine başvurulduğu ve bu hususunun dava konusu edildiği yönünde bilgiler mevcut olmakla birlikte fiyatlamaya etkisi hakkında bilgi sahibi olunmadığı,
- 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren Genel Şartlar'ın Trafik Sigortası kapsamındaki teminatların netleştirildiği "*Kapsama Giren Teminat Türleri*" başlıklı maddesinin (b) bendi⁷⁴ kapsamında bakıcı giderleri ile geçici iş göremezlik tazminatının ödenmediği görülmekte olup, bu konu hakkında 14.04.2016 tarihinde yapılan değişikliğin yargı pratiğindeki etkisinin takip edildiği,
- Sektörde uygulama birliğinin sağlanması amacıyla Genel Şartlar'ın ekinde bedeni tazminat hesaplamasında kullanılmak üzere ölüm tablosu ve uygulanacak faiz oranlarına yer verildiği, ancak bedeni tazminat hesaplamalarında mahkemelerce atanmış olan bilirkişilerin yaptığı hesaplamalarda özellikle teknik faizin %0 olarak kabul edilmesi nedeniyle sigorta şirketlerinin yaptığı hesaplamalardan daha yüksek tazminat tutarı hesaplandığı, ancak bu konu hakkında 14.04.2016 tarihinde yapılan Kanun değişikliğinde Genel Şartlar'a referans verilmiş olması sebebiyle ilerleyen dönemde belirsizlik beklenmediği,
- 2011 yılı itibarıyla, %100 kusurlu sürücünün vefatı ile sonuçlanan trafik kazalarında, bu kişilerin eş ve çocuklarına destekten yoksun kalma tazminatı ödenmesi ve geçmişe yönelik dosyaların araştırılarak yeni davaların açılması sigorta şirketlerinin tazminat ödeme yükümlülüğünü artmasına ve şirketler açısından beklenmeyen tazminat yüklerinin ortaya çıkmasına neden olduğu, ancak 14.04.2016 tarihinde yapılan Kanun değişikliği ile "kimse kendi kusurundan yararlanamaz" prensibi gereğince %100 kusuru ile trafik kazasına sebebiyet veren sürücülerin veya destekten yoksun kalanların tazminat alamayacağı düzenlendiği,

⁷⁴ Genel Şartlar'ın Trafik Sigortası kapsamındaki teminatların netleştirildiği "*Kapsama Giren Teminat Türleri*" başlıklı maddesinin (b) bendi: "*Sağlık Giderleri Teminatı: Üçüncü kişinin trafik kazası dolayısıyla bedenen eski haline dönmesini teminen protez organ bedelleri de dahil olmak üzere yapılan tüm tedavi giderlerini içeren teminattır. Kaza nedeniyle mağdurun tedavisine başlanmasından itibaren mağdurun sürekli sakatlık raporu alana kadar tedavi süresince ortaya çıkan bakıcı giderleri, tedaviyle ilgili diğer giderler ile trafik kazası nedeniyle çalışma gücünün kısmen veya tamamen azalmasına bağlı giderler sağlık gideri teminatı kapsamındadır. Sağlık giderleri teminatı Sosyal Güvenlik Kurumunun sorumluluğunda olup ilgili teminat dolayısıyla sigorta şirketinin ve Güvence Hesabının sorumluluğu Karayolları Trafik Kanununun 98 inci maddesi hükmü gereğince sona ermiştir.*"

- Sigortacılık ilkeleri çerçevesinde trafik kazası sonucu zarar gören aracın kaza öncesi duruma getirilmesi maksadıyla sigortacılık mevzuatı ile sigorta şirketleri tarafından eşdeğer parça tedarikine izin verildiği, böylece zarar gören motorlu aracın değer düşüklüğü veya değer artışına maruz bırakılmadan zararın izale edilmesinin amaçlandığı, nitekim Mülga Genel Şartlar'ın "Tazminat ve Giderlerin Ödenmesi" başlıklı B.2. maddesinin dördüncü fıkrasında yer alan "*Hasar halinde, hasar gören parça, onarımı mümkün değilse veya eşdeğeri parça ile değiştirilme imkânı yok ise yenisi ile değiştirilir. Bu durumda taşıtta bir kıymet artışı meydana gelse dahi bu fark tazminat miktarından indirilmez.*" ifadelerden öncelikle hasarlı aracın tamir edilmesi, bunun mümkün olmadığı veya eşdeğer parça ile değiştirilmesi imkânı bulunmadığı durumlarda yenisi (orijinal parça) ile değiştirilmesinin öngörüldüğü, Hazine Müsteşarlığı'nın 27.10.2010 tarih ve 2010/38 sayılı Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Kara Taşıtları Kasko Sigortası Kapsamında Parça Tedarikine İlişkin Sektör Duyurusu'nda orijinal parça ve eşdeğer parça kriterlerinin, Kurum tarafından istihsal edilen 2005/4 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin (2005/4 sayılı Tebliğ) 3. maddesinde yer verilen tanımlar çerçevesinde belirlenmesinin esasa bağlandığı, ancak sigorta sektöründe eşdeğer parça kullanıma ilişkin işbirliği sağlanamaması nedeniyle yayımlanan 13.01.2015 tarih ve 2015/2 sayılı Motorlu Araç Sigortalarında Eşdeğer Parça Belgeleme Esaslarına İlişkin Genelge⁷⁵ (Eşdeğer Parça Genelgesi) ile eşdeğer parçanın niteliği konusunda beyan ile yetinmenin tüketici için sakıncaları dikkate alınarak eşdeğer parçanın belgelenmesi kuralı getirildiği, bu doğrultuda sigorta şirketlerinin tedarik ettikleri parçaların, mezkûr Genelge çerçevesinde gerekli şartlara sahip olan belgelendirme kuruluşları tarafından belgelendirilmiş olması, belgelendirme kuruluşlarının da Türk Akreditasyon Kurumundan (TÜRKAK) veya International Accreditation Forum (IAF) çatısı altında ilgili standartlarda karşılıklı tanıma anlaşması imzalanmış olan akreditasyon kuruluşlarından ISO/IEC 17065 standardına uygun olarak akredite edilmiş olması şartlarının getirildiği, bu çerçevede sigorta şirketlerinin anılan Genelge esaslarına göre eşdeğer parça takibi için gerekli altyapıyı kurmuş kuruluşlardan hizmet satın almak ve eşdeğer parçaları belgelendirmek zorunda olduğu, ayrıca belgelendirilmiş eşdeğer parçaların üzerine eşdeğerlik belge bilgisi ile takibe esas sayı bilgisini içeren etiketler ihtiva edilerek ekspertiz tarafından söz konusu takibe esas numaranın ekspertiz raporuna işlenmesi gerektiği, diğer taraftan Hazine Müsteşarlığı'nın 28.05.2016 tarih ve 2015/16 sayılı Motorlu Araç Sigortalarında Logosuz Orijinal Parça Belgeleme Esaslarına İlişkin Genelge'de 2005/4 sayılı Tebliğ ve mezkûr Tebliğ'in açıklanmasına dair yayımlanan Kılavuz esas alınarak orijinal parçanın belgelenmesinde beyan yeterli kabul edildiğinden sigorta şirketlerinin eşdeğer parça belgeleme yerine orijinal parça beyan usulünü tercih etmelerinin fayda maliyet analizi neticesinde imkân dahilinde olduğu, sonuç olarak onarım suretiyle hasarın tazmin edilmesi durumunda eşdeğer parça veya orijinal parça kullanma noktasında ilgili mevzuatların izin verdiği ölçüde sigorta şirketlerinin tercih hakkının mevcut olduğu, dolayısıyla bahsi geçen düzenlemenin Trafik Sigortası bakımından maliyet arttırıcı bir gerekçe olduğu argümanının haklı olmadığı,

⁷⁵ Söz konusu Genelge 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

- 2015 yılının Haziran ayında Hazine Müsteşarlığı tarafından yayımlanan Genel Şartlar'da, maddi zararlar teminatına değer kaybı da ilave edilmiş olup, anılan teminat kapsamında kişinin doğrudan malvarlığında meydana gelen zararların karşılandığı, nitekim Karayolları Trafik Kanunu'nda açıkça belirtildiği üzere "*bir şeyin zarara uğraması*" hali teminat kapsamında olup kişinin kaza nedeniyle uğradığı her türlü zararının bir başka ifadeyle kazanın doğrudan sonucu olmayan kişinin malvarlığı eksilmelerinin teminat kapsamında olmadığı, sonuç olarak değer kaybının ve hesaplama formülünün Genel Şartlar'da yer verilmesi ile tazminat içeriğinin yeknesaklaştırılması ve belirsizliğin giderilmesi amaçlandığı, ancak ilgili zarar kaleminin tazminat kapsamına dahil edilmesinin esasen Genel Şartlar ile olmayıp, 2000'li yıllardan itibaren mahkemelerce hesaplanan tazminat ödemelerinin içerisinde değer kaybının yer aldığı, bu nedenle sigorta şirketlerinin geçmişten beri değer kaybına ilişkin tazminat ödedikleri dikkate alındığında değer kaybının yeni bir maliyet unsuru olarak değerlendirilmemesi gerektiği,
- 2015 yılında Hazine Müsteşarlığı tarafından yayımlanan Ekspertiz Ücret Tarifesine İlişkin Genelge uyarınca ekspertiz ücretlerinin araç türü bazında belirlenen tutarlarla sınırlı kalmak üzere hasar bedelinin %1,5'i olarak tespit edilmesi ve sair masrafların (konaklama, ulaşım, diğer giderler) da bu ücrete ilave edilmesinin düzenlendiği, mezkûr düzenleme ile ekspertiz ücretlerinin toplam primler içerisindeki payı 2014 yılında %1,52 iken 2015 yılında %1,26'ya düştüğü,
- Ortalama hasar şiddeti dağılımının belirlenmesinde enflasyon, hasar maliyetleri, döviz kuru gibi etmenlerin dikkate alınmasının bir sonucu olarak 2016 yılının başında asgari ücrette yaşanan artış, sigorta şirketleri tarafından hesaplanan bedeni tazminat tutarlarının yükselmesine ve asgari ücrete bağlı hesaplamalara dayalı tazminatlarda artışa neden olduğu, ancak asgari ücretin Türkiye genelinde tüm sektörleri etkileyen bir parametre olduğu

değerlendirmelerine yer verilmiştir.

- (187) 2013-2016 1. çeyrek dönemleri arasında sigorta şirketlerinin kara araçları sorumluluk ve genel sorumluluk branşlarında zarar ettiği, kara araçları, yangın ve doğal afetler ve nakliyat sigortaları gibi prim üretiminin yüksek olduğu branşlarda teknik kar elde ettiği ifade edilmiştir.
- (188) Trafik Sigortası alanında faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin bu branştan çekilmek amacıyla fiyat yükseltme politikası izleme eğiliminde olmalarının anlamlı olmadığı, zira bir sigorta şirketinin bir branşta faaliyet göstermek istemesi halinde Hazine Müsteşarlığı'ndan ruhsat alabildiği gibi ruhsat sahibi olduğu bir branşta faaliyet göstermek istememesi halinde ruhsatını iade edebildiği, öte yandan 2015 yılı toplam prim üretimi içerisinde Trafik Sigortası payının %22 olduğu ve üretimin devam ettiği dikkate alındığında şirketlerin Trafik Sigortası branşından çekilmeye yönelik eğilimleri olduğundan söz edilemeyeceği ifade edilmiş, bunun yanı sıra sigorta şirketlerinin bazı araç türleri, bazı basamaklar ya da bazı iller özelinde sigorta yapmaktan kaçınma maksadıyla aşırı prim uygulaması halinde bu durumun ilgili mevzuat bakımından suç teşkil ettiği belirtilmiştir.
- (189) EGE ve HÜR'ün durumlarına ilişkin olarak, bu şirketlerin sermaye açığının bulunması ve mali yapısında ve finansal rasyolarında (özellikle kârlılık, sermaye ve likidite alanlarında) sorunların bulunması nedeniyle Sigortacılık Kanunu'nun 20. maddesi uyarınca sigortalıların hak ve menfaatlerinin korunmasını teminen tüm branşlardaki ruhsatlarının iptal edildiği, bu durumun genellikle yönetim zafiyetinden kaynaklandığı, bu nedenle mali yetersizliklerin tek bir branşa yüklenemeyeceği ifade edilmiştir.

(190) Trafik Sigortası pazarında dosya konusu iddialara ilişkin olarak primlerin belirlenmesi hususunda *“Trafik Sigortası alanında faaliyet gösteren sigorta şirketleri arasında Trafik Sigortası primlerinde ayniyet bulunmamaktadır. Bu kapsamda, söz konusu şirketlerin primleri birlikte belirlemelerinin fiiliyatta anlamlı olmadığı değerlendirilmektedir.”* ifadelerine yer verilmiştir.

I.4.3. SGK Tarafından Gönderilen Bilgi ve Açıklamalar

(191) Soruşturma kapsamında, dosya konusu iddiaların değerlendirilmesinde kullanılmak üzere SGK'dan talep edilen bilgilere istinaden gönderilen cevabi yazıda yer alan ifadelere aşağıda yer verilmiştir.

(192) SGK'nın, trafik kazaları ile ilgili sorumluluğunun, Şubat 2011 tarihinde yapılan değişiklikle Karayolları Trafik Kanunu'nun 98. maddesinin birinci fıkrasında *“Trafik kazaları sebebiyle üniversitelere bağlı hastaneler ve diğer bütün resmî ve özel sağlık kurum ve kuruluşlarının sundukları sağlık hizmet bedelleri, kazazedenin sosyal güvencesi olup olmadığına bakılmaksızın Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından karşılanır.”* hükmüne ve Geçici 1. maddesinde *“Bu Kanun'un yayımlandığı tarihten önce meydana gelen trafik kazaları nedeniyle sunulan sağlık hizmet bedelleri Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından karşılanır.”* hükmüne yer verilmesi ile başladığı; 6111 sayılı Kanun'un 36. maddesiyle, 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nun (SGK Kanunu) *“Sağlık Hizmetlerinden Yararlanma Şartları”* başlıklı 67. Maddesine *“trafik kazası halleri”* ibaresinin eklendiği belirtilmiştir.

(193) Karayolları Trafik Kanunu'nun 98. maddesinin birinci fıkrasına, 23.04.2015 tarihli ve 29335 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 6645 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'un (6645 sayılı Kanun) 60. maddesi ile *“kazazedenin sosyal güvencesi olup olmadığına bakılmaksızın”* ibaresinden sonra gelmek üzere *“genel sağlık sigortalısı sayılanlar için belirlenen sağlık hizmeti geri ödeme usul ve esasları çerçevesinde”* ibaresi ve *“Ancak, Sosyal Güvenlik Kurumu, bu kapsama girenler yönünden genel sağlık sigortalısı sayılanlar için belirlenen sağlık hizmetlerine ilave sağlık hizmetlerini belirler, protez ve ortezler için farklı birim fiyatı tespit eder. Bu sağlık hizmetleri sağlık uygulama tebliğindeki istisnai sağlık hizmetleri kapsamına dâhil edilmez.”* cümlesinin eklendiği bilgisine yer verilmiştir.

(194) Genel Sağlık Sigortası kapsamında, SGK tarafından finansmanı sağlanacak sağlık hizmetlerinin SGK Kanunu'nun *“Finansmanı Sağlanan Sağlık Hizmetleri ve Süresi”* başlıklı 63. maddesinde hükme bağlandığı belirtilerek, söz konusu kanuna dayanılarak çıkarılan ve finansmanı sağlanan sağlık hizmetleri ile ilgili geri ödemeye ilişkin esasları içeren SGK Sağlık Uygulama Tebliği (SUT) ve eki listeler Kamu Mevzuat Sisteminde yayımlandığı; aynı Kanun'un 73. maddesinde sağlık hizmetlerinin sağlanma yöntemine ve sağlık giderlerinin ödenmesine ilişkin düzenlemelere yer verilerek, sağlık hizmetlerinin, sağlık hizmeti sunucuları ile yapılan sözleşme ve protokoller yolu ile ve anılan Kanun'a uygun olarak genel sağlık sigortalısı ve bakmakla yükümlü olduğu kişilerin sözleşmesiz sağlık hizmeti sunucularından satın aldıkları sağlık hizmeti giderlerinin ödenmesi suretiyle sağlandığı bilgisine yer verilmiştir.

(195) Ayrıca, SGK Kanunu'nun 64. maddesinde SGK tarafından finansmanı sağlanmayacak sağlık hizmetlerini, Sağlık Bakanlığınca tıbben sağlık hizmeti olduğu kabul edilmeyen işlemler, estetik amaçlı tedaviler, yabancı ülke vatandaşlarının kapsama girmeden önce mevcut olan kronik hastalıkları ve yöntem, tür, miktar ve kullanım sürelerinin belirlenmesi sonucunda SGK tarafından finansmanı sağlanacak sağlık hizmetlerinin kapsamı dışında bırakılan sağlık hizmetleri olarak tanımladığına yer verilmiştir.

- (196) 2011-2015 yılları arasında sigorta şirketleri ile SGK arasındaki tedavi giderlerinin karşılanmasına yönelik SUT kapsamına ilişkin anlaşmazlık ve 2015 yılındaki kanuni değişiklik ile SGK'nın sağlık gideri sorumluluğunun sınırlarının SUT ile kısıtlanması nedeniyle "SUT üzeri tedavi giderleri" ile "bakıcı gideri, geçici iş göremezlik, protez, ortez vb." taleplerinin sigorta şirketleri tarafından karşılanması sonucu sigorta şirketleri aleyhine olduğu ifade edilen maliyet ve anlaşmazlık hususlarına ilişkin olarak, SGK tarafından finansmanı sağlanacak sağlık hizmetlerinin ödenecek bedellerini belirlemeye, SGK Kanunu'nun 72. maddesi uyarınca kurulan Sağlık Hizmetleri Fiyatlandırma Komisyonu'nun yetkili olduğu belirtilerek, anılan Komisyon tarafından belirlenen SGK tarafından finansmanı karşılanacak bedellerin SUT ve eki listelerde yer aldığı bildirilmiştir.
- (197) SUT kapsamında, trafik kazası nedeniyle sunulan sağlık hizmetlerine ilişkin yapılan ilgili bazı düzenlemelerin;
- trafik kazası sonucu oluşan ağız ve çene travmalarında 4 yıl olarak belirlenmiş olan protez yenilenme süresinin,
 - hiperbarik oksijen uygulamalarında seans sayısı ile ilgili sınırlamaların,
 - fizik tedavi ve rehabilitasyon uygulamalarında süre, seans ve bölge ile ilgili sınırlamaların
- dikkate alınmayacağına hükme bağlandığı bilgisine yer verilmiştir. Bununla beraber, estetik amaçlı yapılan sağlık hizmetlerine ilişkin giderlerin ise, yukarıda anılan SGK Kanunu'nun 64. maddesine göre SGK tarafından finansmanı sağlanmayan hizmetlerden olmakla birlikte vücut bütünlüğünü sağlamak amacıyla ve kazaya bağlı olarak yapıldığında SGK tarafından karşılandığına yer verilmiştir.
- (198) "Bakıcı giderleri"nin ise, SGK tarafından finansmanı sağlanan hizmetler arasında bulunmamasına karşın yatarak tedavilerde "refakatçi giderleri", yol ve gündelik giderlerinin SGK tarafından karşılandığı belirtilmiştir.
- (199) Geçici iş görmezlik ödeneği ile ilgili hükümlerin ise, SGK Kanunu'nun 18. maddesinde düzenlenmiş olup, SGK tarafından finansmanı sağlanan sağlık hizmetleri kapsamında değil, kısa vadeli sigorta kolları kapsamında verilen destekler içerisinde bulunduğu ve sadece trafik kazaları ile ilgili olmayan bu ödenek için SGK'nın rücu hakkının bulunduğu belirtilmiştir.
- (200) Öte yandan, SGK'ya "zorunlu trafik", "zorunlu taşımacılık" ve "zorunlu koltuk ferdi kaza" sigortaları kapsamında sigorta şirketlerinden ve bu sayılan sigortalar için Güvence Hesabı'na aktarım yaptıkları katılım payları üzerinden Güvence Hesabı tarafından aktarım yapıldığı belirtilmiştir. Ayrıca, bazı sigorta şirketlerinden gelen yazılardan trafik kazası geçiren kişilere zorunlu mali sorumluluk sigortası haricinde özel sağlık sigortası kapsamında yapılan ödemeleri de SGK'dan tahsil etme eğiliminde olduğu ifade edilmiştir. Yukarıda bahsedilen nedenlerden ve bu hizmetlerin kişi adına SGK tarafından sağlık hizmet sunucularına ödenmesi nedeniyle ayrıca sigorta şirketleri tarafından ödeme yapılmadığına da değinilmiştir.
- (201) 2011 ve 2015 yılları arasında 27.08.2011 tarih ve 28038 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Trafik Kazaları Nedeniyle İlgililere Sunulan Sağlık Hizmet Bedellerinin Tahsiline İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik dayanak alınarak SUT kapsamında; 23.04.2015 tarihinden sonra ise Karayolları Trafik Kanunu'nda yapılan yasal düzenleme ile anılan Yönetmelik'in yasaya aktarıldığı, bu bakımdan bakıcı giderleri ile geçici iş görmezlik ödenekleri de dahil 2011 – 2015 tarihleri arasındaki SGK uygulamaları ile bu tarihten sonraki uygulamalar arasında kapsam bakımından bir fark bulunmadığı, dolayısıyla sigorta şirketlerinin maliyet artış nedenlerinin başka referansları olabileceği değerlendirilmelerine yer verilmiştir.

17-23/383-166

(202) Aşağıda, Tablo 8’de Trafik Sigortası primlerinden SGK’ya aktarılan toplam tutara ve Tablo 9’da aynı dönemde SGK tarafından trafik kazası nedeniyle karşılanan sağlık hizmet bedellerinin tutarına yer verilmiştir.

Tablo 8: Sigorta Şirketleri ve Güvence Hesabı’ndan Tahsil Edilen Tutarlar (13.01.2017 itibarıyla)

Tahsil Edilen Ana Para Toplamı (TL)	(.....)
Tahsil Edilen Gecikme Zammı Cezası Toplamı (TL)	(.....)
Toplam Tahsilat Tutarı (TL)	(.....)
Şirketler Lehine Oluşan Tutar (TL)	(.....)
Tahsil edilen Net Tutar (TL)	(.....)
Eski Bakiye Tutarları Toplam ⁷⁶ (TL)	(.....)

Kaynak: SGK’dan gelen bilgiler

Tablo 9: Trafik Kazası Nedeniyle Sunulan Sağlık Hizmetleri için SGK Tarafından Karşılanan Tutarlar (14.11.2016 itibarıyla)

DÖNEM	HASTANE (TL)	ECZANE (TL)
2011	(.....)	(.....)
2012	(.....)	(.....)
2013	(.....)	(.....)
2014	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)
GENEL TOPLAM		(.....)

Kaynak: SGK’dan gelen bilgiler

I.4.4. Görüşmelerden Elde Edilen Bilgiler ve Açıklamalar

I.4.4.1.TSB ile Yapılan Görüşmeden Elde Edilen ve TSB Tarafından Gönderilen Bilgiler ve Açıklamalar

(203) 10.08.2016 tarihinde soruşturma taraflarından TSB temsilcileri ile yapılan görüşmede edinilen bilgilere aşağıda yer verilmiştir.

⁷⁶ DUBAİ ((.....)), TURKLAND ((.....)), EGE ((.....)), HÜR ((.....)) ve YAPI KREDİ SİGORTA ((.....)) şirketlerini içermekte olup, şirket borç tutarından düşülmektedir.

- (204) Sigorta şirketlerinin Aktüerler Yönetmeliği uyarınca fiyatlama ve rezerv alanında hizmet almak üzere -aktüer çalıştırma zorunluluğuna tabi olmasa da- sicile kayıtlı aktüer imzasına ihtiyaç duyduğu, nitekim kaskoda hasar araç ile sınırlı iken, Trafik Sigortası'nda hasarın nereden ve ne kadar geleceğinin belirsiz olması, bedeni zararlarda tazminat başvurularının zamanaşımı süresi içerisinde ne zaman geleceğinin net olmaması gibi sebeplerle hasarın hesaplanmasının zor olduğu ve şirket içerisinde diğer departmanlar tarafından kullanılmak üzere aktüerler tarafından teknik analiz yapıldığı bilgilerine yer verilmiştir. Görüşmenin devamında aktüerlerce yapılan aktüeryal hesaplamaların, şirket özelinde hesaplamada kullanılan verileri ve şirketin ağırlık verdiği kırılımları dikkate aldığı dolayısıyla, şirketler arasında ortaya çıkan sonuçların birbirinden farklı olabildiği, aktüerlerin sunmuş olduğu raporların teknik hesaplama ile sınırlı olup, şirketlerin kendi ticari politikaları, pazarlama yöntemleri ve satış kanalları gibi iç faktörleri ile yasal mevzuat, yargı kararları ve piyasanın mevcut durumu gibi dış faktörlerin etkisiyle de fiyatlama politikalarının değişebildiği ifade edilmiştir. Trafik Sigortası'nda prim belirlenmesi sürecinde hesaplamaları etkileyen çok fazla faktörün bulunması ve bu faktörlere şirketlerin verdikleri ağırlığın birbirinden farklı olması nedeniyle pazarda gösterge niteliğinde bir prim belirlenmesinin zor olduğu belirtilmiştir. Bununla birlikte sigorta şirketlerinin kendi verisine göre hareket etmesi nedeniyle aynı müşterinin sigorta şirketleri açısından birbirlerinden farklı algılanabildiği, dolayısıyla aynı müşteriye verilen tekliflerin arasında büyük farklılıklar olabildiği ifadelerine yer verilmiştir.
- (205) Sağlık ödemelerinin SGK'ya aktarılmasının maliyet bakımından sigorta şirketlerine bir rahatlık sağladığı, ancak sigorta şirketlerince SGK'ya aktarılan tutarın primin %10'u gibi yüksek bir tutar olması nedeniyle söz konusu aktarılan tutarın sigorta şirketleri için bir maliyet kalemi olduğu; asgari ücret artışının destekten yoksun kalma tazminatlarında, sürekli sakatlık tazminatlarında, iş sahibi olmayan kişilerin ya da gerçekten asgari ücret alan kişilerin tazminat ödemelerinde ve dolaylı olarak işçilik giderleri üzerinde etkileri olduğunun söylenebileceği ifade edilmiştir. 26.04.2016 tarihinde Trafik Sigortası'na ilişkin getirilen düzenlemelerin pazarda bazı konularda belirliliği arttırdığı, ancak zarar görenin doğrudan sigorta şirketine başvurmasına imkân vermesine karşın mahkeme yolunun halen açık olması nedeniyle bazı hususlarda belirsizliğin devam ettiği belirtilmiştir.
- (206) Pazarın şeffaf olması, tüm şirketler için öngörülemeyen yeni talebin ortaya çıkması gibi nedenlerin, sigorta şirketlerinin primlerini farklı boyutlarda olmakla birlikte revize etmesini kolaylaştırdığı belirtilmiştir. Ayrıca, 2000'li yılların başında sigorta şirketlerinin sermayedarlarının aynı zamanda bankacılık alanında da faaliyet gösteren yerli sermayedarlar olduğu, günümüzde ise sektörün %60-70'ini yabancı sermayedarın oluşturduğu ve bu itibarla sermaye yapısının değişmesine paralel olarak sigorta şirketlerinin bakış açılarının değişmiş olabileceği ve sigorta alanında kârı ön planda tutan bir anlayışın gelişmiş olabileceği ifadelerine yer verilmiştir.
- (207) Son olarak, bir sigorta şirketinin sigortalıya teklif vermesi esnasında TRAMER kaydını (risk durumunu) görebilirken daha önce farklı bir sigorta şirketinden almış olduğu prim tutarını göremediği; son dönemlerde acentelerin, araç türü bazında uzmanlaştığı, sigorta şirketlerinin sağlık sigortası, kasko gibi ürünlerde güçlü olan acenteler için farklı uygulamaları olmakla birlikte Trafik Sigortası'nın standart bir ürün olması nedeniyle sigorta şirketleri bakımından aynı uygulamaların veya araç türü bazında uzmanlaşmanın geçerli olmadığı ifade edilmiştir.

I.4.4.2. Aktüerler Derneği ile Yapılan Görüşmeden Elde Edilen Bilgiler ve Açıklamalar

- (208) Soruşturma kapsamında 04.08.2016 tarihinde Aktüerler Derneği yetkilisi ile gerçekleştirilen görüşmede edinilen bilgilere aşağıda yer verilmiştir.
- (209) Türkiye’de sicile kayıtlı 130 aktüer olmasına rağmen aktif olarak çalışan aktüer sayısının 50-60 kişi olduğu ifade edilmiştir. Aktüerlik mesleğinin, ana faaliyet konusunun modelleme olması nedeniyle aynı şirket için hem rezerv hem fiyatlama bakımından farklı raporlar verilebileceği veya birden fazla şirket için çalışılabileceği belirtilmiştir. Aktüerlik mesleğine konu olan ilk faaliyetin sigorta şirketlerinin bütçelerinde büyük bir kısmı oluşturan teknik karşılıkların ve teknik karşılıklar içerisinde önemli bir yer tutan muallak hasar karşılığının hesaplanması olduğu, sigorta sektörünün yapısı itibarıyla bir olay ihbar edildiğinde yükümlülüğün hemen bilinmemesi ya da ihbarın şirkete yapılmaması hallerinin mevcut olması ile birlikte özellikle Trafik Sigortası bağlamında, üçüncü kişilere verilen zararlarda ihbarın yapılmasının zaman alması ya da maluliyetlerde tazminatın alınabilmesi için maluliyetin kesinleşmesi gerekmesi ve hatta zamanaşımı süresine tabi olunması nedeniyle 15-20 yıl sonra dahi sigorta şirketlerine ihbarların gelebilmesi nedeniyle muallak hasar karşılığı ayrılmasının zorunlu olduğu, aktüerlik mesleğine konu olan ikinci faaliyetin fiyatlama olduğu, örnek vererek açıklamak gerekirse, aktüerce yapılan analizlerde hasar frekansının normal amaçlı kullanılan araçların hasar frekansından yüksek olduğu tespit edilen taksilerden daha fazla prim alınması yönünde müdahale edilebildiği, üçüncü faaliyetin şirketlerin aktif-pasif yönetimi ve dördüncü faaliyetin ise risk yönetimi analizlerinin yapılması olduğu belirtilerek, yasal anlamda sigorta şirketlerinin fiyatlama ile ilgili olarak bünyelerinde bir aktüer bulundurmasının zorunlu olmamasına karşın, Hazine Müsteşarlığı mevzuatlarında yer aldığı üzere bazı raporlarda aktüer onayının gerekli olduğu ifade edilmiştir.
- (210) Aktüeryal hesaplamalarda, maddi ve bedeni tazminat ayrımında cinsiyet, il/ilçe, ilde yapılan kaza sayısı, aracın marka/modeli, aracın kapalı otoparkta mı açık otoparkta mı olduğu gibi sınırsız sayıda etkene kişinin sigorta geçmişi, hasar geçmişi, başka poliçesinin var olup olmaması gibi birden çok unsurun eklenmesiyle bir model oluşturulduğuna değinilmiş, önceki yıllarda yapılan her aktüer raporunda rezerv eksiliğine ve prim fiyatlarının çok düşük olduğuna yer verilmesine karşın aktüerlerin yazdığı tarifelerin genelde uygulanmadığına, keza prim artışları daha erken yapılmış olsaydı mevcut sorunların bu seviyede olmayabileceğine yer verilmiştir. Aktüerlerce yapılan hesaplamaların hasar yılı bazında yapılması nedeniyle zararın özellikle 2011 ve 2012 yıllarında var olduğunun görüldüğü ve şu anda alınan primlerle ödenen tazminatların başa baş olduğu belirtilerek, son dönem hazırlanan kanaat raporlarında ise hâlihazırda uygulanan prim seviyelerinin ne pahalı ne de ucuz olduğuna yer verildiği ifade edilmiştir.
- (211) Trafik Sigortası primlerine etki eden unsurlar bakımından, 2006 yılından itibaren sektörde faaliyet göstermeye başlayan hasar takip danışmanlık şirketleri ile birlikte 2011 yılından itibaren çeşitli mahkemelerce verilen kararların da etkisiyle özellikle bedeni tazminatlara ilişkin geriye dönük ödemeler yapılması ve asgari ücrette yaşanan artışın toplumun sadece belli kesimlerini değil, diğer meslek sahiplerinin de maaşlarını arttırması nedeniyle öngörülemeyen maliyet kalemleri ve tutmayan bu hesaplamalar için prim fiyatlarında ayarlamaya gidildiği belirtilirken, muallak hasar karşılığının şirketlerinin fiyatlamasına herhangi bir etkisinin olmadığı, bu nedenle Hazine Müsteşarlığı’nın hasar karşılıklarını arttırması ya da hiç yazılmamasını istemesinin fiyatlamada herhangi bir değişikliğe yol açmayacağı ifade edilmiştir.

- (212) Sektörde mevcut olan belirsizliklerin giderilmesi maksadıyla yapılan yasal düzenlemelerde asıl olanın Yargıtay'ın Genel Şartlar'da yapılan bir düzenlemeyi kabul edip etmeyeceği veya ilgili düzenlemelerin yargı organlarınca nasıl yorumlanacağı hususunun olduğu, tüm yasal düzenlemelerin hedefine ulaştığı ve her şeyin yolunda gittiği varsayımı altında aktüerlerce sigorta şirketlerinin maliyetlerinde %20 civarında bir düşüş olmasının ve yakın zamanda prim miktarlarına yansımalarının beklendiği dile getirilmiştir.
- (213) Bununla birlikte, şirketlerin belli kullanım tarzlarında yoğunlaşıp yoğunlaşmadığına ilişkin olarak *"Şirketlerin belli bir tür aracı önemseyerek bir politika izlemesi durumu tabii ki mümkündür. Şirketler, karlılık zararlılık dönemlerine göre çeşitli dönemlerde bu tarz politikalar izleyebilmektedir. Bu da şirketler açısından anlaşılabilir bir şeydir. Bu dönemsel stratejileri farklı niyetlerle farklı amaçlarla şirketler uygulayabilirler. Pazarda küçük boyutlu şirketlerin daha karlı olduğu düşünülen alanlarda; spesifik bazı araç türlerindeki prim üretimlerine yoğunlaşması daha mümkündür. Ancak büyük şirketlerin böyle bir politika izlemesi zordur."* ifadelerine yer verilmiştir.

I.4.4.3. SAİK ile Yapılan Görüşmede Elde Edilen Bilgiler ve Açıklamalar

- (214) Soruşturma kapsamında 15.08.2016 tarihinde SAİK yetkilisi ile gerçekleştirilen görüşmede edinilen bilgilere aşağıda yer verilmiştir.
- (215) Sigortacılık Kanunu uyarınca kurulan SAİK'in acentelerin çalışma usulleri, meslek kuralları, kayıt altına alınması, eğitim ve disiplin işlemlerine ilişkin faaliyet gösterdiği ve SBM'nin danışma komisyonunda görev aldığı belirtilmiştir. Trafik Sigortası primlerine ilişkin olarak geçtiğimiz yıldan itibaren sigortalının hasar geçmişine sahip olmaması halinde bile sigorta şirketleri tarafından verilen tekliflerin arttığı, basında yer verilen sigorta şirketlerinin primleri düşürme eğiliminde olduğu haberlerine ve primlerde yaklaşık %10-15 civarında düşüş olması beklentisine karşın sigorta şirketleri tarafından verilen teklifler incelendiğinde primlerde radikal bir düşüş olmadığı, primlerdeki düşüşün ortalama %5 civarında kaldığının gözlemlendiği dile getirilmiştir. Yine de pazarda faaliyet gösteren en büyük beş sigorta şirketinin mevcut primlerden memnun olduğundan basında bahsedildiği, primlerin düşmesinin imkân dahilinde olmadığı, ancak Trafik Sigortası primlerinin beklendiği gibi düşmemesi halinde Hazine Müsteşarlığı tarafından tarifelerin hesaplanmasına ilişkin yönetmelik çıkarılabileceği ya da Hazine Müsteşarlığı tarafından doğrudan tarife oluşturulabileceği ifade edilmiştir.
- (216) Trafik Sigortası pazarındaki sigorta şirketlerinin, kanun gereği teklif verme zorunluluğu olmasına karşın kimi sigorta şirketlerinin teklif vermediğinin ya da kendi havuzlarına bakarak, otobüs, tır, taksi ve kamyonet türü araçları riskli gördüklerinden, politikaları gereği anılan araç türlerine sigorta yapmaktan kaçındıkları, bu duruma ilişkin olarak Hazine Müsteşarlığınca yapılan soruşturmalarda tüm sigorta şirketleri tarafından o gün sistemlerinin arızalı olduğu şeklinde açıklamaların yapıldığı ifade edilmiştir. Bununla birlikte, (.....) geçtiğimiz yıldan itibaren aşırı yüksek prim vererek sistemden çıktığı, (.....) ile yer değiştirdiği ve bu durumun (.....) pazar paylarının incelenmesi halinde görülebileceği; benzer bir durumun (.....) için de geçerli olduğu beyan edilmiştir. Serbest tarifeye geçiş sürecinde sigorta şirketlerinin zarar ettiklerini dile getirmelerine rağmen o dönem piyasada ciddi pazar gücüne sahip olan (.....), Trafik Sigortası alanında pazarını kaybetmemek için başlangıçta fiyatlarını düşürme yoluna gittiği, dolayısıyla bu dönemde uygulanan primlerin sigorta şirketlerinin maliyet yapılarını yansıtmadığı, bu bağlamda sigorta şirketlerinin primlerini 2014 yılından itibaren kademeli olarak yükseltmiş olsalardı mevcut tepkiyle karşılaşmayacaklarının düşünüldüğüne yer verilmiştir. (.....) olan (.....), (.....), (.....) ve (.....) uyguladıkları fiyat politikaları diğer sigorta şirketleri tarafından takip edilse de müşteri satın almak isteyen küçük sigorta şirketinin primlerini düşürerek aynı politikaları izlemediğinin görüldüğü eklenmiştir.

(217) Sigorta şirketlerinin muallak hasarlar ile zararlarını fazla göstererek tüketici aleyhine kullandığı belirtilmiştir. Sigorta şirketleri tarafından sektördeki zararların gerekçesi olarak devletin sektörle ilgili yapmış olduğu regülasyonun ve acentelere verilen komisyonun öne sürüldüğü belirtilmiştir. Son olarak, acentelerin tüketicinin hasar geçmiş bilgileri ve daha önce hizmet aldığı sigorta şirketinin isminin yer aldığı sisteme girerek tüketicilere Trafik Sigortası primi teklifi vermesi haricinde primlerin belirlenmesine ilişkin herhangi belirleyici bir etkisinin bulunmadığı ifade edilmiştir. Bununla birlikte, acentelerin yaşadığı iş kaybının önüne geçilebilmesi maksadıyla yasal mevzuat çerçevesinde acenteler arasında iş paylaşımının yolunun açıldığı, iş paylaşımı ile birlikte tüketiciye en ucuz poliçeyi bulabilmek adına acentenin diğer acentelerden de tüketiciye verilebilecek en düşük poliçe tekliflerine bakabildiği, akabinde poliçe kesilmesi halinde acentenin alacağı komisyonu diğer acente ile paylaştığı, dolayısıyla, tüketicinin pazardaki tüm ürün ve fiyatlara kolayca erişebildiği bilgisine yer verilmiştir.

I.4.4.4. (.....) ile Yapılan Görüşmeden Elde Edilen Bilgi ve Açıklamalar

(218) Soruşturma kapsamında 11.08.2016 tarihinde (.....) yetkilisi ile gerçekleştirilen görüşmede edinilen bilgilere aşağıda yer verilmiştir.

(219) Trafik Sigortası'na ilişkin dünya genelinde piyasa payını artırmak isteyen bir sigorta şirketinin fiyatlarını düşürmesi ve zarar etmeye başladığı noktada ise yeniden fiyatlarını yükseltmesi şeklinde devam eden bir döngünün mevcut olduğu belirtilerek, dünya genelinde ilgili sektörün başa baş ya da zarar eden bir sektör olduğu ifade edilmiştir. Dolayısıyla, Türkiye'deki sigorta şirketlerinin sürekli zarar ettiklerini öne sürmelerinin yersiz olduğu, diğer ülkelerde sigorta şirketlerinin ülkemizde olduğu gibi geçmişten gelen zararlarını sigorta ettirenlere kolayca yansıtabilmesinin mümkün olmadığı, yine de Trafik Sigortası'nın reasüransı olmaması nedeniyle zarar edilmesi halinde doğrudan şirketin zarar etmesine neden olduğu belirtilmiştir. Bu durumun da sektörde güçlü sermayeye sahip olan sigorta şirketlerinin sözü ve uygulamalarının daha etkili olmasına neden olduğu, bir başka ifadeyle ortalama bir sigorta şirketinin sektördeki diğer sigorta şirketlerini dikkate almaksızın kendi ticari amaçları doğrultusunda primlerini belirlemesinin güçleştiği beyan edilmiştir.

(220) 2012 yılından itibaren mahkemeler tarafından verilen kararlar ile özellikle bedeni tazminat taleplerinin artış eğilimine girmesi ve geçmişe dönük etkili olması; aracı kuruluşların geçmişteki dosyaları alarak sigorta şirketlerinin önüne getirmeye başlaması ile birlikte hasar ve zarar frekanslarının geçici olarak artması, 2012 yılından itibaren avukatların da sigorta sektörüne yönelmesi ile sigorta şirketlerinin önüne gelen geriye dönük dosya sayılarının artması; muallak karşılıklar; eşdeğer parçaya ilişkin maliyet unsurlarına asgari ücret, araç değer kaybı, enflasyon ve kur artışı gibi maliyet kalemlerinin eklenmesi; SGK'ya %10'luk prim aktarılması; Hazine Müsteşarlığı'nın sigorta şirketlerinin önüne getirebileceği kimi düzenlemeler ve SUT ve Karayolları Trafik Kanunu kapsamının farklı olması gibi hususların ek maliyet unsurları olarak hesaplamalarda dikkate alınmaya başlamasıyla sigorta şirketlerinin bu maliyet kalemlerini primlere fark olarak ekleyerek nihai tüketicilere yansıttığı ifade edilmiştir. Ancak sektörde halen 2-2,5 milyar TL civarında muallak karşılık açığının mevcut olduğu, sadece asgari ücret artışının dahi sektörde net %15'lik bir zarara neden olduğu, karşılıklardan ziyade bedeni dosyalar açısından mahkeme, avukat, bilirkişi ücretlerinin ek maliyetlere neden olduğu belirtilmiştir.

- (221) Bununla beraber, hükümetin kararlı olarak primlerin düşmesini istemesi nedeniyle Temmuz ayından itibaren fiyatların düşme eğilimi gösterdiği ve yıl sonuna kadar bu düşüşün %20-25 oranını bulmasının beklendiği, fiyatlarda bu şekilde bir indirimin yapılabilecek olmasının ise aslında fiyatların olması gerekenin üstünde belirlendiğine dair bir intiba oluşmasına neden olduğu belirtilmiş, sigorta sektöründeki mevcut sorunların çözümü için öncelikli olarak geçmişe dönük uygulamalara son verilmesi ve belirsizliğin azaltılarak net kurallar konulması gerektiği öne sürülmüştür. Yine de yabancı sermayeli sigorta şirketlerinin kendi ülkelerindeki uygulamalara tabi olmaları nedeniyle ülkemizde son dönemde gerçekleştirilen rezerv uygulama değişikliğine bağlı kalmayabilecekleri bu nedenle, yabancı sermayeli sigorta şirketlerinin büyük bir çoğunluğunun uyguladığı primlerde Türk sermayeli sigorta şirketlerine nazaran yumuşama olma ihtimalinin daha düşük olabileceği belirtilmiştir.
- (222) Aynı araç için sigorta şirketlerinin birbirlerinden farklı teklif vermesinin, farklı segmentasyon kullanılmasının ve kişi bazlı fiyatlandırma yapılmasının bir sonucu olarak ortaya çıkmış olabileceği ancak aynı araç için verilen teklifler arasında aşırı fark olmasının yine de makul görünmediği belirtilmiştir. Bununla beraber, 2012 yılından itibaren sektördeki Trafik Sigortası fiyat hareketlerinin 200 TL - 260 TL seyrinde giderken birden 600 TL ve üzerine doğru yükselebildiği gözlemlenirken, daha rekabetçi bir ortama haiz olan kasko bakımından fiyatların bu denli arttırılmasının mümkün olmadığı ya da pazar payının azalması pahasına gerçekleşebileceği ifadelerine yer verilmiştir.
- (223) Son olarak *“Sektörün regülasyona tabi olduğu dönemde her ne kadar enflasyon oranında bir artış yaşanmış olsa da fiyatlar rekabetçi fiyat seviyesinin altında gerçekleşmekteydi. Serbestleşme süreciyle birlikte o dönemin gerçekleri doğrultusunda sigorta şirketlerinin primleri rasyonel bir şekilde hesapladığını söyleyebiliriz. Ancak, geçmişe dönük uygulamaların başlaması ile birlikte geriye dönük olarak şirketlerin önemli maliyetler ile karşılaştığı ve bunun sonucunda da primlerini artırma yolunu izlediğini görüyoruz. Sigorta şirketlerinin primlerin artışını kademeli olarak yıllara yaymak yerine dünya ülkelerinde fazla karşılaşılamayacak şekilde oldukça yüksek oranında artırmayı tercih ettiği görülmektedir. Bu durum, primlerin bugün bu kadar yükselmesinin en önemli nedenidir.”* ifadelerine yer verilmiştir.

I.4.4.5. (.....) ile Yapılan Görüşmeden Elde Edilen Bilgi ve Açıklamalar

- (224) Soruşturma kapsamında 10.08.2016 tarihinde (.....) yetkilileri ile gerçekleştirilen görüşmede edinilen bilgilere aşağıda yer verilmiştir.
- (225) Öncelikle, (.....) yılından itibaren Türkiye’de sigorta şirketlerinin aktüeryal hesaplamalarına ilişkin danışmanlık, yönetim danışmanlığı ve bunun yanı sıra brokerlik hizmetleri verdiği belirtilmiştir. Türkiye’de Trafik Sigortası pazarında yaşanan sürecin esasen dünyada da yaşanmış bir süreç olduğu, nitekim dünya genelinde tarife fiyatlarının serbestleşmesi sürecinde fiyatların/karlılığın aynı trendi izlediği ve sigorta şirketlerinin pazar payını artırmak amacıyla tarifelerini öncelikle düşürdüğü daha sonra ise yükselttiği, bir bakıma karlılık durumunun inişli çıkışlı bir seyir izlediği belirtilmiş, ancak Türkiye’deki sigorta sektöründe henüz çıkışın (karlılığın arttığı) yaşandığı bir döneme girilemediği, bu nedenle sürekli zarar eden bir sektör olarak görünüm sergilediği bilgilerine yer verilmiştir.

- (226) Hasar aracı kuruluşların faaliyete başlaması ile geçmişe dönük tazminat ödemelerinin artmasının, bedeni tazminatlar için 10 yıl geriye dönük olarak yeni davaların açılmasının ve mahkemelerin tazminatların belirlenmesine ilişkin standart bir hesaplama yöntemini benimsememesinin sigorta şirketleri açısından ciddi bir maliyet artışına neden olduğu, bu bakımdan maddi zararlardan çok bedeni zararların fiyatların artmasına neden olduğu belirtilmiştir. Bununla beraber, sigorta şirketlerinin uzun bir süre fiyatlarını yükseltmekten uzak durmasının da mevcut duruma sebebiyet verdiği, (.....) tarafından yapılan hesaplamalarda rezerv açığının görüldüğüne ve mevcut fiyatlarla bu rezerv açığının kapatılmasının imkân dâhilinde olmadığına değinilmiştir. İlaveten, sigorta şirketlerinin geniş bir acentelik ağına sahip olması halinde sadece bu branşta zarar edilmesinin pazardan çıkmak için yeterli olmayabileceğine değinilerek, sigorta şirketinin sahip olduğu dağıtım kanalı nedeniyle fiyatlara anında müdahale edemediği ve ilgili branşta zarar edilmesine rağmen şirketin sektörden çıkmasının çok kolay olmadığı ifade edilmiştir.
- (227) Sigorta şirketlerinin yaş, cinsiyet, aracın modeli, ikametgâh, hasar geçmişi gibi faktörleri kendi segmentasyonları doğrultusunda ve farklı faktörlere ağırlık vererek hesaplamalarında kullandığı, diğer maliyet kalemlerinden (komisyon, yönetim giderleri gibi) dolayı verilen tekliflerin birbirinden çok farklı veya birbirine çok yakın olabildiği belirtilerek, primin belirlenmesine etki eden faktörler dikkate alındığında her primin kişiye özgü olduğu öne sürülmüştür. Bununla beraber, sigorta şirketlerinin sahip oldukları veri havuzu veya hasar bilgisi sayesinde piyasadaki kaza sayısının fazla olduğu bazı araç türlerine ve sorunlu/yüksek maliyetli parçaları bulunan bazı araç modellerine karşı zaman zaman farklı yaklaşımlar benimseyebileceği, bu durumun esasen portföyün yönetimine ilişkin ticari bir karar olduğu belirtilmiştir.
- (228) Asgari ücretteki artışın -meslek sahibi olan kişilere ilişkin tazminat hesaplanırken etkisi olmasa da- Türkiye'deki birçok vatandaşın belirli mesleğe veya gelir seviyesine sahip olmadığı dikkate alındığında, tazminat hesaplamalarında maliyet artışına neden olacağı ve sektördeki genel kanının asgari ücret artışının hâkim kararıyla kapanan dosyalar dışındaki tüm hasar dosyalarını potansiyel olarak etkileyebileceği ifade edilmiştir.
- (229) Trafik Sigortası'na ilişkin son yasal düzenlemeler ile birlikte fiyatların düşmesi yönünde beklentiler olsa da yeni düzenlemelerin mahkemelerin kararlarını veya tazminat hesaplamalarını nasıl etkileyeceğinin henüz bilinmediği ve bu nedenle sektördeki belirsizliği ne şekilde azaltacağına henüz bir netliğe sahip olmadığı, yine de yapılan değişikliklerin önemli bir bölümünün hasar maliyetlerini düşürmekten ziyade belirsizliği azaltmak, böylece IBNR rezervindeki tutarın bir bölümünün muallak hasar rezervlerine kaymasını sağlamak ve aracı kurumların ve dolayısıyla mahkemelerin sürece müdahilliğini azaltarak genel risk maliyetinin düşmesini sağlamak yönünde etkileri olabileceği belirtilmiştir. Ayrıca "doğrudan tazmin sistemi"ne geçilmesinin, bir başka ifadeyle sigortalının doğrudan sigorta şirketine gitmesinin sistemin işleyişi açısından yararlı ve fiyat odaklı anlayış yerine verilen hizmete ve poliçe içeriğinin öne geçmesine vesile olacağı, dolayısıyla bu sisteme geçişin etkileri kısa vadede hasar maliyetlerini artırıcı yönde olabileceği de (müşterilere daha iyi hizmet verebilmek amacıyla) uzun vadede maliyetleri düşürücü etkisi olabileceğine yer verilmiş, ilaveten maliyeti oluşturan unsurların mevcudiyeti devam ettiği sürece karşılık oranının ne olduğunun önemli olmadığına ve karşılık oranlarından ziyade maliyeti oluşturan asıl unsurların ortadan kalkmasının daha önemli olduğuna değinilmiştir.

(230) Ayrıca, Trafik Sigortası primlerinin sigorta şirketleri tarafından birlikte belirlenip belirlenemeyeceğine ilişkin olarak “Sektörün yapısı gereği sigorta şirketlerinin fiyatları birlikte belirleyip uyumlu hareket edebileceğini çok mümkün görmemekteyim. Öyle ki böyle bir gözlemim de olmamıştır. Pazar paylarının farklı, portföylerinin ve dağıtım kanallarının da farklı olması gibi nedenlerle ortak hareket etmek kimi sigorta şirketine fayda sağlayabilirken kimisine zarar vereceğinden bunu söylememiz mümkün değildir. Veri ve kaynak yetersizliği bulunan çok küçük ölçekli şirketler, özellikler rezervler konusunda belirsizliği çok fazla yaşamakta ve dolayısıyla doğru risk primini belirlemede zorlanmaktadır. Bu tip şirketlerin daha çok segment bazında yazdıkları poliçe adetlerini takip ederek, çok hızlı ve beklenmedik şekilde büyüdükleri segmentlerde fiyat önlemleri aldıkları ya da çok hızla küçüldükleri segmentlerde fiyat indirimi yaptıklarını söylemek mümkün olabilir.” ifadelerine yer verilmiştir.

I.4.4.6. Hasar Aracı Kuruluşlar ile Yapılan Görüşmeden Elde Edilen Bilgiler ve Açıklamalar

- (231) Sigorta şirketlerinden ve görüşülen taraflardan edinilen bilgiler kapsamında, Ankara’da faaliyet gösteren (.....) ve (.....) ile dosya konusunu oluşturan iddialara ilişkin görüşme gerçekleştirilmiş olup görüşmeler aşağıda özetlenmiştir.
- (232) (.....) ile gerçekleştirilen görüşmede; yaklaşık 13 yıldır trafik kazası sonucunda gerçekleşen ölüm ve sakatlık hallerine ilişkin tazminatların talep edilmesi sürecinde danışmanlık hizmeti verdikleri, kurumsal anlamda bu işi yapan üç veya dört şirket var iken kurumsal olmayan şirket sayısının otuzun üzerinde olduğu ifade edilmiştir. Trafik kazasının ölümle sonuçlanması halinde geride kalanların tazminat işlemlerinin 20-25 gün içerisinde, sakatlık halinde ise ölüm halinden farklı olarak 12 aylık tedavi sürecinin beklenmesinin ardından şirket bünyesinde bulunan adli tıp uzmanından ve aktüerlerden faydalanılarak tahmini tazminat tutarının belirlenmeye çalışıldığı, böylece sigorta şirketinin daha düşük tazminat tutarı hesaplaması halinde sigortalının zamanaşımı süresi içerisinde dava yoluyla daha fazlasını alabileceği yönünde bilgilendirme yapıldığı ve önerilen miktarın arttırılması için çaba sarf edildiği bilgisine yer verilmiştir. Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 8/8 kusurlunun sürücü olması durumunda dahi kusurlu sürücü yakınlarının tazminat alabilmesine hükmetmesinin özellikle, son 5-6 yıl içinde tazminat alanların sayısının artmasına ve kaza sonucu doğrudan (.....)’a gelenlerin sayısında düzenli bir artış yaşanmasına sebep olduğu belirtilmiştir. (.....) tarafından son olarak, sektörden çıkan sigorta şirketlerinin zaten mali açıdan zor durumda olan şirketler olduğu, Trafik Sigortası’ndan dolayı zarar ettikleri ve piyasa dışında kaldıkları sonucuna varılmayacağı ve soruşturmaya konu olan Trafik Sigortası prim artışlarının sigorta şirketleri arasındaki uzlaşma sonucunda olduğu kanaatini uyandırdığı ifade edilmiştir.

(233) (.....) ile gerçekleştirilen görüşmede özetle; 10 yıldır tazminat işlemlerine ilişkin olarak teknik bakımdan mevzuata ve sektöre hâkim kişilerce danışmanlık hizmeti verildiği, sigorta şirketlerinin aracı kuruluşların varlığını kabul etmeme yönünde reaksiyon geliştirmesine karşın bu alanda mevzuata uygun faaliyet göstermeye çalışan kişiler, fahiş bedel ile çalışan ve hiçbir mali hukuki kaygısı bulunmayan çantacı diye tabir edilen kişiler ve avukatlık bürolarıyla birlikte çalışan kişiler olmak üzere sektörde üç farklı grubun sayısında artış yaşandığı, Türkiye'deki araç sayısı ve kaza sayısının da artmış olması ile (.....) açısından da son yıllarda takip edilen dosya sayısında önemli artış yaşandığı belirtilmiştir. Danışmanlık hizmeti kapsamında, öncelikle sigorta şirketi ile sulh yoluyla anlaşmak suretiyle konunun çözümlenmesi adına sigorta şirketine başvurulduğu, olumlu sonuçlanması halinde iki taraf için de faydalı olduğu, olumlu sonuçlanmaz ise başvuru sahibine takip edeceği aşamalar hakkında bilgi verildiği ve burada danışmanlık hizmetinin son bulunduğu belirtilmiştir. 2006 yılında verilen Yargıtay kararıyla 8/8 kusurlu sürücünün yakınlarına tazminat ödenmemesine ilişkin verilen kararın, 2012 yılında Yargıtay Hukuk Genel Kurulu tarafından verilen tam tersi karar ile bozulması üzerine sigorta şirketlerinin bu hususu torba yasayla çözmeye çalıştıkları, nitekim Karayolları Trafik Kanunu'na aykırı olacak şekilde Genel Şartlar'da yapılan bir düzenlemeyle anılan tazminatın ödenmeyeceği yönünde düzenleme getirmelerini takiben, 26.04.2016'da gidilen yasal düzenleme ile bu hususun kanuni olarak güvence altına alınmaya çalışıldığı, bedeni hasarların hesaplanmasına ilişkin belirsizliğin gerekçe olmaktan çıktığı, maluliyet ve bakıcı giderlerinin tek bir teminat kapsamına alınmasının sigorta şirketlerinin rahatlmasına imkân verdiği belirtilmiş, mezkûr yasal düzenleme ile birlikte sigorta şirketlerinin artık fiyatlarda artış yapmayacağı, indirimle gidileceği konuşulsa da söz konusu değişimin görülmediği, dolayısı ile bahsi geçen düzenlemelere ilişkin gerekçelerin asılsız olduğu öne sürülmüştür. EGE ve HÜR'ün durumuna ilişkin ise bu şirketlerin zaten çok az Trafik Sigortası primi yapan şirketler olduğu dikkate alındığında Güvence Hesabı'na devredilme sebebinin Trafik Sigortası olduğunun düşünülmemeyeceği ifade edilmiştir. Trafik Sigortası primlerinin sigorta şirketleri tarafından belirlenme sürecine ilişkin son olarak *"Bizce sektörde bir rekabet vardır ve aralarında anlaşmanın çok zor olduğunu düşünüyoruz. Ancak şu model araçlarda belli bir fiyatı verelim denebilir ama bu da zor gibi gözüküyor. Ancak acenteleri belli tür araçlara yöneltebilecek politikalar şirketler tarafından uygulanabilir. Sadece taksicilerle anlaşmak veya minibüsçülerle anlaşmak; yüksek teklif vermek veya hiç teklif vermemek gibi... Kimi zaman belirli bir dönem için tespit ettikleri hedeflerini tutturduktan sonra yeni gelen ve sigorta yaptırmak isteyen müşterilerine yüksek prim teklifi sunarak sigorta satmama yoluna gidebilirler. Tekrar etmek gerekirse bizce, sigorta şirketlerinin geçmişteki tazminatları ödememeleri, eksik ödemeleri veya zamana yaymaya çalışmaları sigorta şirketlerinin muallaklarını artıran temel sebeptir."* ifadelerine yer verilmiştir.

I.5. Değerlendirme

I.5.1. Tarafların Savunmaları ve Savunmaların Değerlendirmesi

(234) Hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslere 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesi uyarınca soruşturma açıldığına dair bildirim 10.03.2016 tarihli; soruşturma kapsamının genişletildiğine dair Soruşturma Ek Bildirimi 18.08.2016 tarihli yazılar ile yapılmış ve yine aynı madde uyarınca 30 gün içinde teşebbüslerin ilk yazılı savunmaları talep edilmiş olup bahse konu savunmalar süresi içinde Kurumumuza ulaşmıştır. Teşebbüs sayısının çok olmasından kaynaklı karmaşıklığa yol açmaması maksadıyla savunmalara teşebbüs bazında yer verilecek ve usule ilişkin yapılan savunmalar ilgili teşebbüse ait bölümde değerlendirilecektir. Bununla birlikte öncelikle teşebbüslerin benzer içerikteki usule ilişkin bazı savunmaları bir arada değerlendirilerek bu bölümde cevaplanacaktır. Esasa ilişkin değerlendirmelere ise "4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2. numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.1. Tarafların Usule İlişkin Benzer İçerikteki Savunmaları

İddiaların Türü ve Niteliği Hakkında Yeterli Bilgi ve Belge Sunulmadığı Savunması

(235) Hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslerden,

- AIG tarafından yapılan savunmada, soruşturmanın açılmasına ilişkin olarak taraflara gönderilen bildirim yazısında yer alan " *...prim artışlarının uyumlu eylemi işaret eder nitelikte olması ve bu artışlara ilişkin gerekçelerin önaraştırma sürecinde somut verilerle desteklenememesi nedeniyle dosya konusu iddialara ilişkin rekabet ihlali şüphesi devam etmektedir.*" ifadesi ile soruşturmaya konu iddialara ilişkin somut verilere ulaşılmadığının açıkça belirtildiği, iddiaların türü ve niteliği hakkında yeterli bilginin soruşturma taraflarına ulaştırılmadığı, 21.06.1997 tarihli ve 23026 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan ve Kurum'un çalışma usullerini düzenleyen Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik'in 14. maddesinin (b) bendindeki "ciddi ve yeterli" delilin tespiti konusunda yükümlülüklerin yerine getirilmediği ve soruşturma açılmasına sebebiyet veren analizlerin kendileriyle paylaşılmamasının savunma yapmalarını kısıtladığı,
- AK tarafından yapılan savunmada, savunma hakkının 4054 sayılı Kanun'un 44/2. maddesine, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin 6. maddesine ve Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi içtihatlarına uygun bir şekilde kullanılabilmesi için, Soruşturma Bildirimi ile birlikte soruşturmaya dayanak teşkil eden Önaraştırma Raporu ve eklerinin gönderilmesi gerektiği,
- ALLIANZ tarafından yapılan savunmalarda, Soruşturma Bildirimi ve Soruşturma Ek Bildirimi'nde ALLIANZ'a ve/veya sigorta sektörüne yönelik ver alan iddia ve isnatların maddi veya hukuki açıdan geçerliliği ve hukuken korunmaya değer bir yönü bulunmadığı, ihlal iddialarının içeriğinin belirsiz ve muğlak olduğu, bu iddiayı destekleyen ve doğruluğunu ispat eden hiçbir veri, iktisadi değerlendirme ya da belge sunulmadığı, Soruşturma Bildirimi'nde iddia edilen dönemde fiyatlar arasında paralellik olduğunun gösterilmediği ve bu kapsamdaki iddiaların herhangi bir bulgu ve belgeye dayandırılmadığı,
- ANADOLU tarafından yapılan savunmada, Soruşturma Bildirimi'nde Trafik Sigortası pazarında faaliyet gösteren teşebbüsler arasında anlaşma veya koordinasyon sonucu 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edildiğine işaret eden herhangi bir belgeye yer verilmediği, Soruşturma Bildirimi'nden ihlal iddialarına ilişkin somut bir belge bulunmadığından uyumlu eylem şüphesine binaen soruşturma açıldığının anlaşıldığı,

- AXA tarafından yapılan savunmada, Soruşturma Heyeti'nin önaraştırma kapsamında incelediği piyasayı ve şirketlerin piyasa davranışlarının etkisini, 2013 tarihli Kurul kararına temel oluşturan incelemeden farklı görüyor idi ise, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında soruşturma açılmasını gerektiren bu maddi vaka ve piyasa verilerine ilişkin farklılıkların ve delillerin neler olduğunu AXA'ya bildirmesi gerektiği; pazar paylaşımı iddialarına ilişkin olarak teşebbüse, iddiaların türü ve niteliği ile soruşturma kapsamının genişletilmesine neden olan iddiaların, hangi döneme ilişkin olduğu, hangi araç grubu için gündeme geldiği ve bu iddiaya temel olan somut deliller ve emarelerin neler olduğu hakkında yeterli açıklamada bulunulmadığı, bu sebeple 4054 sayılı Kanun'un 44. maddesi gereğince Soruşturma Ek Bildirimi'nin bu konuda alınacak bir Kurul kararına dayanak yapılamayacağı,
- ERGO tarafından yapılan savunmada, Soruşturma Bildirimi'nde yer verilen genel ve soyut nitelikteki açıklamaların, iddiaların türü ve niteliği hakkında yeterli bilgiyi içermediği, Soruşturma Bildiriminde ERGO'nun hangi tarihte, hangi araç türü ve basamakta uyguladığı fiyatların hangi teşebbüslerin fiyatlarıyla paralellik gösterdiğine ilişkin bir detay paylaşılmadığı ve fiyat artışlarına ilişkin TSB tarafından Kurum'a hangi gerekçelerin sunulduğunun ve bu gerekçelerin somut verilerle desteklenmediği görüşünün neye dayandığına ilişkin bir açıklamanın bulunmadığı, dolayısıyla savunma hakkının kısıtlandığı,
- GENERALİ tarafından yapılan savunmada öncelikle, 4054 sayılı Kanun'un 43/2. maddesi çerçevesinde birinci yazılı savunma süresinin başlayabilmesi için Kurul'un Soruşturma Bildirimi ile birlikte, hakkında soruşturma açılan taraflara iddiaların türü ve niteliği hakkında yeterli bilgiyi açık ve net bir şekilde göndermesi gerektiğinin düzenlenmesine karşın tebellüğ edilen Soruşturma Bildirimi ve Soruşturma Ek Bildirimi'nde bahsi geçen maddenin gereğinin yerine getirilmediği, ayrıca Soruşturma Ek Bildirimi ile birlikte Önaraştırma Raporu'nun sunulmaması ve GENERALİ hakkında somut bir ihlal iddiasına yer verilmemesi nedeniyle somut bir savunma yapma imkânına sahip olunmadığı,
- GROUPAMA tarafından yapılan savunmada 4054 sayılı Kanun'un 43/2. maddesi çerçevesinde birinci yazılı savunma süresinin başlayabilmesi için Kurul'un Soruşturma Bildirimi ile birlikte, hakkında soruşturma açılan taraflara iddiaların türü ve niteliği hakkında yeterli bilgiyi açık ve net bir şekilde göndermesi gerektiğinin düzenlendiği, ancak tebellüğ edilen Soruşturma Bildirimi'nde bahsi geçen maddenin gereğinin yerine getirilmediği, Soruşturma Bildirimi'nde anlaşma ve/veya uyumlu eylemin, hangi döneme ve verilere isnat edildiğinin teşebbüse açık ve net bir biçimde bildirilmediği, Soruşturma Heyeti'nin uyumlu eylem karinesine dayanak olarak kullandığı ekonomik verileri, ispat yükü kendisine yüklenen teşebbüs ile paylaşılmamış olmasının adil yargılanma hakkının ve *silahların eşitliği* ilkesi çerçevesinde savunma hakkının kısıtlanmasına yol açtığı, Soruşturma Ek Bildirimi'nde ise, savunmaya esas olarak gönderilen bilgilerden konunun ne olduğunun dahi anlaşılmadığı, hangi ihlalin olduğu ve ne tür araçlara ne tür tekliflerin yapıldığı veya yapılmadığının belli olmadığı, bu itibarla Soruşturma Heyeti'nin iddialarına dayanak oluşturan verilerin GROUPAMA ile paylaşılmamış olması, Soruşturma Bildirimi'ni 4054 sayılı Kanun'un 43/2. maddesine uygun olmaktan çıkardığı,
- GÜNEŞ tarafından yapılan savunmada, Soruşturma Bildirimi'nde 4054 sayılı Kanun'un 43/2. maddesine uygun şekilde somut bir bilgi veya belgeye yer verilmediği,

- HALK tarafından yapılan savunmada, Soruşturma Bildirimi'ndeki iddiaların hiçbir veriye dayalı olmayan, sadece fiyatların arttığı şeklindeki şikâyetlerden ibaret, analiz içermeyen soyut iddialar olduğu ve bildirimde de rekabet hukukuna aykırı bir anlaşmanın olmadığı yansımalarının görüldüğü,
- HDI tarafından yapılan savunmada, Soruşturma Bildirimi kapsamında Öneri Raporu ve eklerinin gönderilmediği, bunun yanı sıra 2010/3 sayılı Tebliğ'e uygun olarak gönderilen 30.03.2016 ve 06.04.2016 tarihli dilekçeler doğrultusunda talep edilen belgelerin taraflarına henüz ulaşmadığı, bu nedenlerle HDI hakkındaki iddiaların tam olarak ne olduğunun anlaşılmadığı ve savunma hakkının sağlıklı bir şekilde kullanılmadığı,
- LIBERTY tarafından yapılan savunmada, Soruşturma Bildirimi'nde ihlal iddialarına ve Kurumca yapıldığı belirtilen analizlere ilişkin yer verilen açıklamaların yetersiz ve soyut olduğu ve destekleyici belge de sunulmadığı, benzer şekilde Soruşturma Ek Bildirimi'nde ihlal iddialarına ilişkin yer verilen açıklamaların soyut nitelikte ve genel mahiyette olduğu, isnat hakkında muttali olmayan LIBERTY'nin, kendisini "neye karşı" savunacağını bilmemesi halinde, savunma hakkının kullanıldığından söz edilemeyeceği,
- MAPFRE tarafından yapılan savunmada, Soruşturma Bildirimi'nde iddiaların türü ve niteliğine yönelik olarak yapılan açıklamaların yeterli bilgiyi içermediği, teşebbüs tarafından talep edilen Öneri Raporu ve dosyaya erişim taleplerinin reddine ilişkin olarak sunulan gerekçelerin kabul edilebilir olmadığı ve bu durumun savunma hakkını kısıtladığı,
- SOMPO tarafından yapılan savunmada, Soruşturma Bildirimi'nde Trafik Sigortası pazarında faaliyet gösteren teşebbüsler tarafından 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edildiğini işaret eden herhangi bir belgeye yer verilmediği, kaldı ki SOMPO bakımından herhangi bir uzlaşmanın parçası olduğuna dair bir belge bulunmadığı,
- NİPPON tarafından yapılan savunmada, Kurumca yapıldığı belirtilen analizlerin 2010 ila 2015 (ilk 9 ay) yılları arasındaki döneme ilişkin olmasının, sektörde aylık olarak dahi primlerin değiştiği nazara alındığında oldukça uzun olduğu, ayrıca analizlerin hangi dönem ve aylara ait olduğunun belirtilmemesinin ve iddiaların türü ve niteliği hakkında yeterli bilginin taraflarına gönderilmemesinin sağlıklı savunma yapılmasına engel olduğu,
- TSB tarafından yapılan savunmada, TSB'nin iddia edilen anlaşma/uyumlu eylem ile bağlantısına işaret eden herhangi bir bilgi veya belgeye yer verilmeden Soruşturma Bildirimi'nde bulunulduğu, ayrıca Öneri Raporu'nun tebliğ edilmemesi nedeniyle TSB'nin raporda yer alması muhtemel lehe bilgilere, kendi lehine yorumlanabilecek bir tespite ya da bir cümleye hiçbir zaman ulaşamayacak olması, iddia ve savunma makamlarının ellerinde bulunan bilgi ve belgelere erişim hakkının eşit olmamasına ve savunma hakkının ihlaline yol açtığı belirtilerek 4054 sayılı Kanun'un 44/2. maddesinin ihlal edildiği,
- UNICO tarafından yapılan savunmada, Kurum'un 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinde yer alan hükümleri dar yorumladığı ve soruşturmaya konu iddialara ilişkin bilgi ve belgeler ile Öneri Raporu gönderilmeden yalnızca soruşturma açıldığına dair bildirim yazısı gönderildiği ve ayrıca soruşturma açılmasına ve soruşturma kapsamının genişletilmesine dayanak olan iddialara ilişkin açıklamalarda UNICO hakkında herhangi bir somut iddiaya yer verilmediği, dolayısıyla soruşturmanın esası hakkında savunma yapma imkânlarının bulunmadığı,

- ZÜRICH tarafından yapılan savunmada, Soruşturma Bildirimi'nde ihlal iddialarına ilişkin yer verilen açıklamaların yetersiz ve soyut olduğu ve destekleyici belge de sunulmadığı, nitekim somut olayda ZÜRICH'in, hangi tarihteki ve hangi eylemlerinin uyumlu eylem şüphesi uyandırdığının bilinmediği, Kurumca yapıldığı belirtilen analizlerde hangi prim tutarlarının esas alındığından ve analiz sonuçlarından haberdar olunmadığı, benzer şekilde Soruşturma Ek Bildirimi'nde ihlal iddialarına ilişkin yer verilen açıklamaların soyut nitelikte ve genel mahiyette olduğu, isnat hakkında muttali olmayan ZÜRICH'in, savunma hakkını "olması gerektiği" gibi kullanamadığı

iddia edilmiştir.

- (236) 4054 sayılı Kanun'un 43/2. maddesi, *"Kurul, başlattığı soruşurmaları, soruşurmaya başlanması kararının verildiği tarihten itibaren 15 gün içinde ilgili taraflara bildirir ve tarafların ilk yazılı savunmalarını 30 gün içinde göndermelerini ister. Taraflara tanınan ilk yazılı cevap süresinin başlayabilmesi için Kurulun bu bildirim yazısı ile birlikte, iddiaların türü ve niteliği hakkında yeterli bilgiyi ilgili taraflara göndermesi gerekir."* hükmünü amirdir. Bu hüküm gereği, ilgili teşebbüslere soruşurmaya konu iddiaların türünü ve niteliğini içeren bilgi Soruşturma Bildirimi ile birlikte gönderilmiş olup, soruşturmanın güvenliğinin aksini gerektirmesi ve Soruşturma Raporu'nun hazırlandığı süreçteki evrak taleplerinin, delil toplanması ve dosyanın oluşturulması sürecini olumsuz etkilemesinin muhtemel olması sebebiyle naraştırma Raporu'nun ve eklerinin taraflara gnderilemeyeceği kanaatine varılmıştır.
- (237) Soruşturma Bildirimi'nde, Trafik Sigortası primlerinde son birkaç yıl içinde yaşanan artış nedeniyle Kurum'a intikal eden şikâyet başvurularında yer alan iddialar özetlenmiştir. Bunlara ek olarak söz konusu başvurularla aynı konuya sahip olan; Trafik Sigortası pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin birlikte fiyat artışları yapmak suretiyle rekabeti bozucu, kısıtlayıcı anlaşma ve/veya uyumlu eylem içinde oldukları iddiasına ilişkin olarak hazırlanan nergenin Kurul gündeminde grşldğu ve 14.01.2016 tarihli ve 16-02/46 sayılı karar doğrultusunda yürütülen naraştırma kapsamında elde edilen bilgiler çerçevesinde 2010 ila 2015 (ilk 9 ay) dönemine ilişkin olarak yapılan birtakım analizlerden, Trafik Sigortası primlerinde genel bir artış yaşandığının tespit edildiği belirtilmiştir. Akabinde naraştırma kapsamında yapılan analizlerin detayına yer verilmiştir.
- (238) Keza Soruşturma Ek Bildirimi'nde, Trafik Sigortası sektöründe faaliyet gösteren teşebbüslerin pazar paylaşımında bulduklarına ve belli araç türlerinin sigortasını yapmaktan kaçındıklarına yönelik olarak Kurum'a intikal etmiş şikâyetler özetlenmiş ve hâlihazırda yürütülen soruşturmanın kapsamının genişletildiği bilgisine yer verilmiştir. Akabinde, *"Sektörden elde edilen bilgiler de incelendiğinde sigorta şirketlerinin ürettikleri trafik sigortası poliçelerinin çekici, iş makinası, kamyon, kamyonet, minibüs, motosiklet, otobüs, otomobil, taksi vs. şeklindeki araç sınıflarındaki dağılımının değişken olması; bununla birlikte kimi teşebbüslerin bazı sınıflardaki ağırlığının fazla olması ve bazı teşebbüslerin belli sınıflarda hiç poliçe üretmemesi dikkat çekmektedir. Bu noktada teşebbsnzce üretilen trafik sigortası poliçe dağılımının belli araç sınıflarında yoğunlaşıp yoğunlaşmaması ve bu konudaki açıklama ile savunmalarınız önem kazanmaktadır."* ifadelerine yer verilerek, soruşturmanın kapsamının genişletilmesine dayanak teşkil eden hususlara işaret edilmiş ve tarafların bu yöndeki açıklama ve savunmaları talep edilmiştir.
- (239) Taraflarca talep edilen tüm belgeler Soruşturma Raporu'nun tebliği aşamasında verilmiştir.

Kurul'un 2013 Yılındaki Kararında Aynı Konuya İlişkin Soruşturma Açılmasına Gerek Görülmediği Savunması

(240) Hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslerden,

- ALLIANZ tarafından yapılan savunmada, Kurul'un 09.05.2013 tarih ve 13-27/369-171 sayılı kararında Trafik Sigortası primlerine ilişkin Kurul tarafından da geçerli kabul edilen gerekçe ve etmenlerin, mevcut soruşturmanın ilgili olduğu dönem için de büyük ölçüde geçerli olup, iddia edilen fiyat artışlarını meşrulaştırdığı,
- ANADOLU tarafından yapılan savunmada Kurul'un 09.05.2013 tarih ve 13-27/369-171 sayılı kararında sigorta şirketlerinin Trafik Sigortası primlerinin birlikte tespit etmek hususuna yönelik olarak bir delil elde edilmemesi nedeniyle soruşturma açılmasına gerek görülmediği kanaatine varıldığına yer verilerek, mezkûr kararda prim artışlarının;
 - a. sigorta primlerinin esas olarak aktüeryal ve teknik departmanlar tarafından geçmiş hasar bilgileri, pazarın yapısı, öngörüler ile şirketin payı ve kâr payı hedefi dikkate alınarak belirlendiği, sektörün ilgili mevzuat değişiklikleri sonucunda esas itibarıyla 2013 sonrası dönemde serbest pazar dinamiklerine uygun şekilde işlemeye başladığı ve şirketlerin aylık tarife değişikliği yapabilir hale geldiği,
 - b. sigorta primlerinin belirlenmesinde farklı aktüeryal modellerin kullanılabilirdiği ve bu bağlamda risk priminin hesaplanmasında kullanılan modelin sigorta şirketleri bazında farklılaşabildiği,
 - c. yeni kurulan veya belirli kırımlarda hakkında yeterli bilgiye sahip olmayan şirketlerin SBM tarafından sunulan verileri ve Rehber Tarife'yi kullanabildiğişeklindeki kabul edilmiş olan ekonomik ve rasyonel gerekçelerin esas itibarıyla 2014-2015 dönemindeki prim artışlarına da yansıdığı,
- AXA tarafından yapılan savunmada, Kurul'un 09.05.2013 tarih ve 13-27/369-171 sayılı kararında Trafik Sigortası primlerine ilişkin Kurul tarafından da geçerli kabul edilen gerekçe ve etmenlerin, mevcut soruşturmaya temel olan önaraştırmada da hiç farklı olmadığı,
- GENERALİ tarafından yapılan savunmada, Kurul'un 09.05.2013 tarihli ve 13-27/369-171 sayılı kararında bir takım hususların sıralandığı ve bu hususların ilgili önaraştırma döneminde primlerde yaşanan artışların gerekçeleri olabileceğinin ifade edildiği, söz konusu tarihte primlerin önemli ölçüde arttırılmasının gerekçesi olarak sıralanan hususların neredeyse tamamının güncel durumda da geçerliliğini koruduğu,
- HALK tarafından yapılan savunmada, Kurul'un 09.05.2013 tarih ve 13-27/369-171 sayılı kararında sigorta şirketlerinin Trafik Sigortası primlerinin birlikte tespit etmek hususuna yönelik olarak bir delil elde edilmemesi nedeniyle soruşturma açılmasına gerek olmadığı kanaatine varıldığı,
- SOMPO tarafından yapılan savunmada, Kurul'un 09.05.2013 tarih ve 13-27/369-171 sayılı kararında sigorta şirketlerinin Trafik Sigortası primlerinin birlikte tespit etmek hususuna yönelik olarak bir delil elde edilmemesi ve prim artışlarının ekonomik ve rasyonel gerekçelere dayanmakta olduğundan hareketle soruşturma açılmasına gerek olmadığı kanaatine varıldığı ve bu durumun bugün için de geçerli olduğu

iddia edilmiştir.

(241) Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin Trafik Sigortası primlerini aralarında anlaşmak suretiyle arttırıp arttırmadıklarının değerlendirildiği 09.05.2013 tarihli ve 13-27/369-171 sayılı Kurul kararında, "...sigorta şirketlerinin trafik sigortası primlerini birlikte tespit etmek hususunda anlaştıkları yönünde herhangi bir delil elde edilmemesi ve teşebbüslerce sunulan bilgiler dikkate alınarak, bahse konu iddialara yönelik olarak soruşturma açılmasına gerek olmadığı" kanaatine varılmakla birlikte, söz konusu iddiaların tekrar gündeme gelmesi ve özellikle 2015 ve 2016 yıllarında Trafik Sigortası primlerinde yaşanan artış nedeniyle, Kurul 02.03.2016 tarihli ve 16-07/137-M sayılı kararı ile sektörde faaliyet gösteren sigorta şirketlerine ve TSB'ye soruşturma açılmasına hükmetmiştir. Trafik Sigortası primlerinde yaşanan artışa ilişkin olarak daha önce soruşturma açılmamış olmasının, ihlal şüphesi ile soruşturma yürütülmesine engel teşkil etmediği değerlendirilmiştir.

Teşebbüslerin Bazıları Hakkında Öneri Yürütülmediği Savunması

(242) Teşebbüslerden,

- LIBERTY tarafından yapılan savunmada, Kurul tarafından rakip şirketler hakkında yürütülen bir önerinin sonuçlarının LIBERTY'ye yüklendiği ifade edilerek öneri neticesinde elde edilen bulgularla soruşturma açılmasına karar verildiği ancak mevcut soruşturmanın yalnızca haklarında öneri yürütülen teşebbüslere yönelik olmadığı, ayrıca rakip teşebbüsler hakkında yürütülen öneride elde edilen ve içeriği LIBERTY tarafından bilinmeyen bilgilere ve/veya tespitlere karşı, LIBERTY'nin kendisini savunmasının istenmesinin LIBERTY nezdinde orantısız bir yük teşkil ettiği,
- SOMPO tarafından yapılan savunmada, SOMPO'da yerinde incelemenin Soruşturma Bildirimi tebligatı ile birlikte yapıldığı nazara alındığında öneri döneminde SOMPO'nun görüşlerini ifade etme olanağı bulamadığı, bu nedenle "prim artışlarının somut nedenlerle gerekçelendirilmemesi" argümanının SOMPO için geçerli olmayacağı,
- ZURICH tarafından yapılan savunmada, Kurul tarafından rakip şirketler hakkında yürütülen bir önerinin sonuçlarının ZURICH'e yüklendiği ifade edilerek öneri neticesinde elde edilen bulgularla soruşturma açılmasına karar verildiği ancak mevcut soruşturmanın yalnızca haklarında öneri yürütülen teşebbüslere yönelik olmadığı, ayrıca rakip teşebbüsler hakkında yürütülen öneride elde edilen ve içeriği ZURICH tarafından bilinmeyen bilgilere ve/veya tespitlere karşı, ZURICH'in kendisini savunmasının istenmesinin ZURICH nezdinde orantısız bir yük teşkil ettiği

iddia edilmiştir.

4054 sayılı Kanun'un 40. maddesi, "Kurul, resen veya kendisine intikal eden başvurular üzerine doğrudan soruşturma açılmasına ya da soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının tespiti için öneri yapılmasına karar verir." hükmünü amirdir. Bu çerçevede, 14.01.2016 tarihli ve 16-02 sayılı toplantısında Kurul, öneri yapılmasına karar vermiştir. Öneri safhasında sektörde faaliyet gösteren tüm şirketlerde yerinde inceleme yapılması mümkün olmamış; TSB ile 16 teşebbüste yerinde inceleme yapılarak, bunlar hakkında öneri yürütülebilmiştir. Bununla birlikte, öneri safhasında TSB'den Trafik Sigortası pazarında faaliyet gösteren şirketlere ilişkin ayrıntılı mali bilgiler ile dosya konusu prim artışlarının nedenlerine ilişkin açıklamalar talep edilmiştir. Bu çerçevede yapılan analizler, pazarda faaliyet gösteren tüm teşebbüsleri kapsamıştır. Dolayısıyla, öneri neticesinde elde edilen sonuçların sektördeki herhangi bir teşebbüse yüklenmesi söz konusu değildir. Bunun yanı sıra, 4054 sayılı Kanun'un 40. maddesi uyarınca, önerinin tarafı olmayan diğer teşebbüslere

doğrudan soruşturma açılması önünde bir engel olmadığı; böyle bir yöntemin tercih edilmesinin teşebbüslerin savunma hakkını kısıtlamadığı; soruşturma safhasında teşebbüslerin üç adet yazılı, bir adet sözlü savunma hakkı olduğu göz önünde bulundurularak teşebbüsün söz konusu savunması yerinde görülmemiştir.

Önaraştırmanın Süresi İçinde Tamamlanmadığı Savunması

(243) Teşebbüslerden

- ERGO tarafından yapılan savunmada, 14.01.2016 tarih ve 16-02/46 sayılı Kurul kararı ile önaraştırma başlatıldığı, soruşturmanın ise 02.03.2016 tarihinde açıldığı, Kurul'un soruşturma açılmasına ilişkin kararını önaraştırma yapılmasına karar vermesinden 40 gün sonra vermesi gerekmekte iken, somut olayda bu sürenin 48 gün olduğu,
- MAPFRE tarafından yapılan savunmada, 4054 sayılı Kanun'un 40. ve 41. maddeleri uyarınca önaraştırma yapmakla görevlendirilen raportörlerin elde ettiği bilgi ve delilleri 30 gün içinde Kurul'a yazılı olarak sunması ve Kurul'un da raporun teslimini takip eden 10 gün içerisinde soruşturma açılmasına karar vermesi gerektiği ancak önaraştırma kararı ile soruşturma açma kararı arasındaki 48 günlük zaman dilimi dikkate alındığında önaraştırmanın süresi içinde tamamlanmadığını ve bu durumun soruşturma işlemini sakatladığı ve hak düşürücü olduğu

öne sürülmüştür.

- (244) 4054 sayılı Kanun'un 40. maddesinde yer alan *“Önaraştırma yapılmasına karar verildiği takdirde Kurul Başkanı, meslek personeli uzmanlardan bir ya da birkaçını raportör olarak görevlendirir. Önaraştırma yapmakla görevlendirilen raportör 30 gün içinde elde ettiği bilgileri, her türlü delilleri ve konu hakkındaki görüşlerini Kurula yazılı olarak bildirir.”* hükmü çerçevesinde, önaraştırma süreci görevlendirme tarihi itibarıyla başlamaktadır. Mevcut durumda Kurul'un 14.01.2016 tarihli ve 16-02 sayılı toplantısında önaraştırma yapılmasına ilişkin olarak aldığı karar çerçevesinde, Başkanlık Makamının 19.01.2016 tarihli ve 720 sayılı yazısı uyarınca, önaraştırma yapmak üzere raportörler 20.01.2016 tarihinden itibaren görevlendirilmiş olup, Önaraştırma Raporu 18.02.2016 tarihinde öngörülen süre içinde teslim edilmiştir. Soruşturma açılmasına ise, Kurul'un 02.03.2016 tarihli toplantısında karar verilmiştir.
- (245) 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesinde ise, *“Önaraştırma raporunun Kurula teslimini takip eden 10 gün içinde, Kurul elde edilmiş olan bilgileri değerlendirerek karar vermek üzere toplanır ve soruşturma açılmasına veya açılmamasına karar verir.”* düzenlemesi yer almaktadır. Bununla birlikte, söz konusu sürelerin iç uygulamaya yönelik olduğu ve işlemin esasını sakatlamadığı Danıştay tarafından kabul edilmiştir. Danıştay 10. Dairesi'nin 2001/1632 E. no'lu ve 2003/4243 K. no'lu kararında; *“4054 Sayılı Kanunun 40. maddesinde önaraştırma yapmakla görevlendirilen raportörün 30 gün içinde elde ettiği bilgileri, her türlü delilleri ve konu hakkındaki görüşlerini Kurula yazılı olarak bildireceği; 41. maddesinde ise, önaraştırma raporunun Kurula teslimini takip eden 10 gün içinde Kurulun toplanacağı ve soruşturma açılmasına veya açılmamasına karar vereceği öngörülmüş olmasına karşın, dava konusu olayda, önaraştırma kararı 16.11.1999 tarihinde alınmış, ancak raportörler Kurulca 03.12.1999 tarihinde görevlendirilmiş, 30 günlük süre geçirildikten sonra 07.01.2000 tarihinde rapor Kurula teslim edilmiş, anılan rapor 10 günlük süre geçirildikten sonra 03.02.2000 tarihli toplantısında görüşülmüş ise de, dava konusu Rekabet Kurulu Kararına konu soruşturulan olayın niteliği ve önemi göz önüne alındığında, soruşturma sürecine hız kazandırmak, Kurulun işleri süratli karara bağlamasını sağlamak amacıyla getirilen ve iç uygulamaya yönelik bu durum dava konusu Kurul Kararını sakatlayan ve bu haliyle*

sonuca etki eden bir husus olarak görülmemiştir.” ifadelerine yer verilerek, bu sürelerin amacının idarenin eylemlerinin hızlandırılmasını sağlamak olduğu belirtilmiş ve kararın iptal edilmesine yönelik talepler reddedilmiştir.

I.5.1.2. AIG

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmeye Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

(246) Savunmada, Trafik Sigortası pazarında 2010-2016 yıllarında meydana gelen artışın;

- Hazine Müsteşarlığı tarafından yayımlanan “Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimatları” uyarınca asgari teminat limitlerinde artış yaşandığı,
- 01.04.2008 tarihinden itibaren maddi hasarla sonuçlanan kazalarda tarafların sigorta şirketi veya polise gerek kalmaksızın tutanak düzenleyebilmelerinin haksız menfaat elde etmek isteyen tüketici sayısında artışa yol açtığı,
- 25.02.2011 tarihinde yayınlanan Karayolları Trafik Kanunu uyarınca sigorta şirketlerinin tedavi giderlerini karşılamak için her bir poliçe priminin %10’unu SGK payı olarak SGK’ya devrettikleri ancak bakıcı giderleri, protez, ikincil tedavi gibi giderlerinin SGK tarafından karşılanan maliyetler arasında bulunmadığı,
- 2011 yılında Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun verdiği karar doğrultusunda geçmişe yönelik olarak sigortalının kusuru bulunsa dahi destekten yoksun kalma tazminatının ödenmesine hükmedildiği,
- 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren Genel Şartlar uyarınca zarar gören araçta meydana gelen değer kaybının sigorta şirketleri tarafından teminat altına alınmasına ve geçmişe yönelik olarak sigortalılar tarafından tazminat talep edilebilmesine olanak sağlandığı,
- 01.06.2015 tarihi itibarıyla, 13.01.2015 tarihli ve 2015/2 sayılı Eşdeğer Parça Genelgesi uyarınca tedarik edilecek yedek parçalarda orijinal veya eşdeğer yedek parça kullanımının zorunlu hale getirildiği,
- Hazine Müsteşarlığı tarafından yayımlanan 12.01.2016 tarihli ve 2016/2 sayılı “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Prim İfadelerine İlişkin Genelge” uyarınca işletenin sahip olduğu hasarsızlık indirim hakkının aynı türde araç edinilmesi halinde devam edeceği, farklı türde araç edinilmesi durumunda ise hasarsızlık indiriminin devam etmeyeceği Haziran 2014 itibarıyla Tarife Yönetmeliği kapsamında prim hesabı yapılmayan ve bu surette sigorta poliçesi düzenlenen kişilere prim iadesi yapılmasının gerektiği,
- 28.10.2015 tarihinden itibaren Hazine Müsteşarlığı tarafından halihazırda hasar/prim oranı yüksek olan araç türleri (kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs ve taksi) için azami brüt prim tutarının getirilmesinin portföy dengesinin telafi edilmesi adına diğer araç türlerinde belirli artış oranlarında yükleme yapılmasını zorunlu kıldığı,
- bedeni tazminata ilişkin şirket aktüerleri ile mahkemelerin atadığı bilirkişilerin kullandığı metotlardaki standart eksikliğinin hesaplanan tazminat tutarlarının farklı olmasına neden olduğu ve dolayısıyla hasar maliyetlerinin yönetilmesini ve karşılık ayrılmasını zorlaştırdığı,
- 2010-2016 yılları arasında döviz kurunda ve TEFE/ÜFE oranında yaşanan artışın maliyetleri arttırdığı,

- asgari ücrette meydana gelen artışların da aynı şekilde maliyetlerde artışa sebebiyet verdiği,
- son beş yılda özel kullanımlı hususi otomobillere ilişkin hasar/prim oranında artış olduğu

gerekçesiyle gerçekleştiği ve anılan mevzuat değişikliklerin bir kısmına 09.05.2013 tarihli ve 13-27/369-171 sayılı Kurul kararında da yer verildiği belirtilmiş, özetle prim artışının, mevzuat değişikliği, maliyet artışı ve hasar-prim oranlarındaki artış neticesinde gerçekleştiği öne sürülmüştür. 15.03.2016 tarihinde AIG'de yapılan yerinde incelemede elde edilen belgelerden, Trafik Sigortası primlerinde meydana gelen değişmelerin yukarıda değinilen sebeplerin neticesinde gerçekleştirildiğinin açıkça görülebileceği dile getirilmiştir.

- (247) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2. numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Teklif Vermeme veya Sigorta Etmekten Kaçınma Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (248) Savunmada, AIG tarafından herhangi bir suretle sigorta yapmaktan kaçınılmadığı, müşteriler tarafından gelen tüm taleplere teklif verilmesine karşın Trafik Sigortası pazarında AIG'nin yaklaşık %0,03 pazar payına sahip olması, bireysel sigorta ürünleri arasında yer alan sağlık sigortası poliçesi üretmemesi ve kasko, Trafik Sigortası, konut gibi sigorta ürünlerinde (.....) gibi nedenlerle (.....) özel nitelikli sigorta ürünleri ve ticari nitelikli sigorta ürünlerini sunmayı daha çok tercih ettikleri ifade edilmiştir. Ek olarak, Hazine Müsteşarlığı tarafından yayımlanan 2015/55 sayılı Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarifelerinin Sigorta Bilgi Merkezine İletilmesi ve Yayınlanması ile 2013/11 Sayılı Genelgede Değişiklik Yapılmasına İlişkin Genelge'nin (2015/55 sayılı Genelge) 3. maddesi uyarınca 01.03.2016 tarihi itibarıyla sigorta şirketlerinin internet sitelerinde "zorunlu trafik sigortası teklif alma ekranı" tahsis etmesi zorunluluğu getirildiği, buradan görülebileceği üzere AIG tarafından her araç tipi bazında teklif verildiği ve müşteriden talep gelmesi halinde satış kanalları aracılığıyla tekliflerin sigorta poliçesine dönüştürüldüğü, hâl böyle olmasına karşın söz konusu uygulama ile internet sitesi üzerinden teklif alma ve bu tekliflerin sigorta poliçesine dönüştürülme oranının AIG için (.....) olduğu belirtilmiştir.

- (249) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2. numaralı bölümünde yer verilecektir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

- (250) Savunmada, uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren teşebbüslerin gerek tüketici alışkanlıkları gerek yeşil kart sigortası ile birlikte Trafik Sigortası yaptırma eğiliminde olmaları nedeniyle yeşil kart sigortası sunmayan AIG'nin tercih edilmediği, zira kendilerine söz konusu teşebbüslerden gelen herhangi bir teklif talebinin mevcut olmadığı ifade edilmiştir.

- (251) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2. numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (252) Savunmada, Trafik Sigortası pazarındaki diğer teşebbüslerin AIG ile pazar paylaşımına yönelik anlaşma içerisinde olmalarının söz konusu olmadığı veya olmayacakları, nitekim AIG'nin ilgili pazardaki konumu ve pazar payı dikkate alındığında pazar paylaşımı iddiaları bakımından herhangi bir etki yaratmaktan uzak olduğu ifade edilmiştir.

(253) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2. numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.3. AK

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmeye Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

(254) Savunmada, asgari ve azami prim tutarlarının araç grupları itibarı ile Trafik Sigortası tarifesi, plaka ili, sigortalının yaşı, hasar adedi gibi birçok kritere bağlı olarak oluşturulduğu, her bir kriterin ayrı ayrı ve birlikte değerlendirilerek hasar prim oranlarının incelendiği, şirketin karlılık hedefleri ve portföy yoğunluğu gibi diğer hususların da dikkate alınarak tarifelerin aktüeryal teknikler kapsamında oluşturulduğu ifade edilmiştir. Bu bağlamda fiyat artışlarının aşağıda sunulan gerekçelerin fiyat artışlarını zorunlu kıldığı belirtilmiştir:

- Yargıtay'ın içtihat değişikliğine giderek kusurlu olan sürücünün ölmesi halinde,
 - *illiyet bağının kesildiği hallerde (sürücünün en az ağır kusurlu olduğu haller) evvelce hiç tazminata hükmedilmediği halde tazminata hükmetmeye başlaması,*
 - *illiyet bağının kesilmediği hallerde ise (sürücünün hafif kusurlu olduğu haller) evvelce indirim yapılmasını kabul ettiği halde içtihadını değiştirerek hükmolunacak tazminatlarında sürücü kusuru durumunda indirim uygulamamaya başlaması,*
- Hasar prim oranlarının artması,
- Döviz kurlarının artması sonucu ithal yedek parça fiyatlarının ve dolayısıyla onarım hizmetleri fiyatlarının artması,
- Asgari ücretteki artışların, bedeni zararlarla sonuçlanan kazalarda geçmiş ve gelecek poliçelerin hasarlarına da yansması,
- Genel Şartlar uyarınca Hazine Müsteşarlığı tarafından orijinal yedek parça şartı getirilmesi,
- Yargıtay kararları ve devamında Hazine Müsteşarlığı'nın yayımladığı Genel Şartlar gereğince değer kaybının zorunlu mali sorumluluk sigortasından karşılanmaya başlanması,
- Genel Şartlar'ın Ek-2'sinde yer alan Destekten Yoksun Kalma Tazminatı Hesaplaması ile Ek-3'ünde yer alan Sürekli Sakatlık Tazminatı Hesaplaması düzenlemeleri ile bedeni zarar hesaplama tablosunun (mortalite tablosu ve iskonto oranı) yapısında değişiklik meydana gelmesi,
- Hazine Müsteşarlığı'nın 27.10.2015 tarihli Azami Primler Hakkında konu başlıklı sektör duyurusu ile riskin son derece yüksek olduğu kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs ve taksiler açısından azami brüt prim uygulaması getirmesi üzerine, Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenen en yüksek prim oranlarının uygulanmaya başlanması,
- Trafik Sigortası branşında 2013 ve 2014 yıllarında zarar yaşanması ve zararın her geçen yıl artması.

(255) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2. numaralı bölümde yer verilecektir.

Uyumlu Eyleme Taraf Olunmadığı Savunması

- (256) Savunmada, 2014 - 2015 yıllarında AK'ın rakiplerinden önemli ölçüde farklı oranlarda fiyat artışı ya da düşüşü gerçekleştirdiği ve bu çerçevede rakiplerinden farklı bir fiyat seyri izlediği belirtilmiştir. Ayrıca, şirketlerin pazar payları ile teşebbüslerin pazardaki sıralarının sıklıkla değiştiği ifade edilmiştir. AK'ın fiyatlarının rasyonel olması ve gerek fiyatların gerekse de pazar payları değişikliklerinin bir uyumlu eylemi göstermemesinin yanı sıra; AK'ın rakipleri ile fiyatları artırmak noktasında uzlaştığını gösteren herhangi bir bilgi veya belgeye Soruşturma Bildirimi'nde yer verilmediği, paralel davranışların tek başına uyumlu eylemin doğal bir işareti olarak nitelendirilemeyeceği, ayrıca taraflar arasında rekabeti kısıtlama amaçlı ve karşılıklı bir iletişimin ortaya konulması gerektiği ifade edilmiştir.
- (257) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2. numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Teklif Vermeme veya Sigorta Etmekten Kaçınma Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (258) Savunmada, prim tutarlarının araç grupları itibari ile trafik tarifi, plaka ili, sigortalının yaşı, hasar adedi gibi birçok kritere bağlı olarak ve her bir kriterin ayrı ayrı ve birlikte değerlendirilerek hasar prim oranlarının incelendiği; şirketin karlılık hedefleri ve portföy yoğunluğu gibi diğer hususlar da dikkate alınarak tarifelerin aktüeryal teknikler kapsamında belirlendiği ifade edilerek, poliçe araç sınıf dağılımının rakiplerden bağımsız bir şekilde oluşturulduğu belirtilmiştir. Nitekim TÜİK verilerine göre, 2016 yılının Haziran ayı itibarıyla trafiğe kayıtlı toplam 20.559.243 adet taşıt bulunduğu; bu taşıtların %53,3'ünü otomobil, %16,3'ünü kamyonet, %14,5'ini motosiklet, %8,4'ünü traktör, %4'ünü kamyon, %2,2'sini minibüs, %1,1'ini otobüs, %0,2'sini ise özel amaçlı taşıtların oluşturduğu; Türkiye'deki araçların basamak bazında farklı oranlardaki dağılımı, şirketin stratejik planlamaları ve sigorta piyasasının rekabetçi yapısı dikkate alındığında, belirli sınıflarda diğerlerine göre daha fazla poliçe üretilmesi ve/veya belirli sınıflarda poliçe üretilmemesinin söz konusu olabileceği; AK açısından, rakiplerle anlaşarak teklif vermeme veya sigorta etmektan kaçınma gibi bir durumun söz konusu olmadığı ifade edilmiştir.
- (259) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

- (260) Savunmada, uluslararası taşımacılıkta kullanılan ağır ticari araçların hem büyüklükleri hem de ağırlıkları dikkate alındığında, bu araçların herhangi bir kazaya karıştıklarında gerek maddi gerekse cismani zarar verme potansiyelinin diğer araç sınıflarında yer alan taşıtlara kıyasen oldukça yüksek olduğu; Trafik Sigortası'nın temel amacının aracın kazaya karışması durumunda üçüncü kişilere verdiği zararların tazmini olduğu dikkate alındığında, bu tür araçların iddia edildiği şekilde "düşük risk grubu" kategorisine girdiğini ileri sürmenin makul olmadığı; primlere ilişkin yapılan her türlü değerlendirmede, bu araçların yarattığı risklerin göz önünde tutulduğu; bu tür araçların yurtiçinde ne kadar süre ve ne kadar yol kat ettiğini gösteren verilere sahip olunmadığından, bu araçlar bazında özel fiyatlandırma yapılamadığı; bu branşa ilişkin hasar prim oranı, teknik kar/zarar ve tarife çalışmalarının Türkiye sınırları dikkate alınarak hesaplandığı belirtilmiştir.
- (261) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (262) Savunmada, AK'ın piyasa davranışlarının yukarıda açıklanan rasyonel temellere dayandığı, Soruşturma Bildirimi'nde AK'ın rakipleri ile pazarı paylaştığına dair herhangi bir bilgi veya belgeye yer verilmediği, böyle bir tespitin yapılabilmesi için rakipler arasında karşılıklı iletişimin olması ve bu iletişimin açık ve tutarlı delillerle ortaya konulması gerektiği, AK'ın bu türden bir iletişime kesinlikle taraf olmadığı ve kararlarını ticari gerekçeler doğrultusunda rakiplerinden bağımsız bir şekilde aldığı ifade edilmiştir.
- (263) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.4. ALLIANZ

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmeye Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

- (264) Savunmada, aşağıda yer verilen unsurların Trafik Sigortası pazarında maliyet artışına neden olduğu ve bu artışın fiyatlara yansıtılmasını gerektirdiği öne sürülmüştür:
- Yeni Genel Şartlar çerçevesinde değer kaybı tazminatı ve bedeni hasar hesaplamalarındaki yöntem değişiklikleri,
 - Kur artışı ve yükselen araç fiyatları, yedek parça ve işçilik ücretlerinin artması,
 - Artan eksper ücretleri,
 - SBM'nin getirdiği hasarsızlık uygulamasının hasarsızlık kademesine göre olan risk profilini değiştireceğinin öngörülmesi,
 - Ticari araçlar için getirilen azami prim,
 - Asgari ücret artışı,
 - SGK tarafından ödenmeyen tedavi masrafları
 - Bedeni hasarlarda (vefat ve maluliyet durumunda ödenen destekten yoksun kalma tazminatları) beklentilerin üstünde gerçekleşen ortalama hasar maliyetlerinin yükselmesi,
 - Yargı kararları sonrası destekten yoksun kalma tazminatına ilişkin olarak sigorta şirketlerinin sorumluluğunun kapsamının genişletilmesi,
 - Eşdeğer parça belgeleme esaslarına ilişkin sürecin tamamlanamaması.
- (265) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

ALLIANZ'ın Fiyatlama Politikasının Meşru ve Ticari Gerekçelere Dayandığı Savunması

- (266) Savunmada sunulan çizelge kapsamında 2015 Ocak – 2016 Şubat arasındaki döneme ilişkin olarak rakip şirketlerin birbirinden farklı oranlarda fiyatlarını arttırdığı ve/veya düşürdüğü açık bir şekilde görüldüğü, sektörde yaşanan gelişmeler haricinde ALLIANZ'ın 2015 yılı (.....) ayında yaptığı fiyat artışına 2016 yılına ilişkin hedeflere ulaşılması amacının; 2015 (.....), (.....) ve (.....) aylarında yaklaşık %(.....) oranında yaptığı fiyat artışlarına enflasyon ayarlamasının; 2015 Mayıs - 2016 Ocak arasındaki fiyat artışlarına artan (zarar durumunu gösteren) bileşik oranın sebebiyet verdiği öne sürülmüştür.
- (267) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uyumlu Eyleme Taraf Olunmadığı Savunması

- (268) Savunmada, uyumlu eylemin koşullarından biri olan *"teşebbüsler arasında doğrudan ya da dolaylı bir bağlantının bulunması"* unsuruna yönelik olarak Soruşturma Bildirimi'nde herhangi bir zaman anında teşebbüslerin karşılıklı ve birbirlerine uygun irade beyanlarının bulunduğu ve herhangi bir anda ALLIANZ'ın bu beyanlar ile kendisini bağlı ve eylem özgürlüğü kısıtlanacak biçimde mutabakat içinde hissettiği unsurlarının ortaya konulmadığı belirtilerek, rekabet hukukunda fiyatlarda paralelliğin değil bilinçli paralelliğin yasaklandığı, nitekim bir an fiyat paralelliğinin olduğu kabul edilse dahi bunun mevzuatın yukarıda yer verilen rasyonel gerekçelere dayandığı, sonuç olarak ALLIANZ ve rakipleri arasında fiyat artışlarına ilişkin paralellik olmadığından bilinçli bir paralel davranışın bulunmadığı ve ALLIANZ'ın tüm işlem ve eylemlerinin meşru ticari gerekçelere dayandığı iddia olunmuştur. İlaveten, incelemeye konu dönemde diğer sigorta şirketlerinin ALLIANZ'a kıyasla çok yüksek ve birbirinden farklı oranlarda fiyat artışları yapmasının, teşebbüs davranışları arasında bir paralelliğin olmadığını gösterdiği ve bu hususun sigorta şirketlerinin pazar paylarındaki değişimler ile de desteklendiği, benzer şekilde sigorta şirketleri arasında aynı araç tipi (örneğin otomobil, kamyon, vb.) için tahakkuk ettirilen sigorta primlerinin gerçek değerlerinin de farklılık gösterdiği öne sürülmüştür.
- (269) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Trafik Sigortası Pazarındaki Fiyat Farklılıklarının Rekabetçi Piyasanın Doğası Gereği Olduğu Savunması

- (270) ALLIANZ tarafından ayrıca, sigorta şirketlerinin aynı araçlar için farklı prim/fiyat vermesinin pazardaki rekabetin doğal bir sonucu olduğu, bu yöndeki iddianın, Soruşturma Bildirimi'ndeki uyumlu teklif verildiği iddiası ile çeliştiği, Hazine Müsteşarlığı'nın Yazısı (27.10.2015 tarihli ve 27424242-307.99[010.07.02]/E.31927 sayılı) ile birlikte 28.10.2015 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere bazı ticari araçlar için getirilen azami prim uygulamasının bazı segmentler için maliyet bakımından yetersiz primlere yol açtığı, bu durumun da farklı sigorta şirketlerinin belirli segmentlerde birbirine yakın prim tekliflerinin ortaya çıkmış olmasına sebebiyet vermiş olabileceği ifade edilmiştir.
- (271) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

- (272) Savunmada, uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren araçların riskli araçlar grubunda yer almamasının herhangi bir analiz ve/veya istatistiki veriye dayanmadığı ve aktüeryal terimler açısından sorgulanması gerektiği, zira uluslararası taşımacılık yapan araçlar ile diğer araçların risklerinin ayrıştırılmasını sağlayacak bir sistemin henüz mevcut olmadığı, yabancı plakalı araçlar kavramından hareketle Trafik Sigortası pazarındaki rekabetçi durum ve uluslararası taşımacılık faaliyetindeki rekabetçi durum arasındaki bağlantının anlaşılacağı ifade edilmiştir.
- (273) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.5. ANADOLU

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmeye Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

(274) Savunmada, aşağıda yer verilen unsurların Trafik Sigortası pazarında maliyet artışına neden olduğu öne sürülmüştür:

- Sigorta şirketlerinin ayda bir kez fiyat artışına gidebilmesine olanak sağlayan mevzuat değişiklikleri ile maliyet artışlarının hemen primlere yansıtılabilmesi,
- 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren Genel Şartlar'daki değişiklikler ile yürürlüğe giren değer kaybı teminatı, eşdeğer parça kullanılmayacak durumların belirlenmesi ile destekten yoksun kalma tazminatının esasları sonucunda artan maliyetler,
- 25.08.2015 tarih ve 29456 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Sigorta Eksperleri Yönetmeliği kapsamında ekspertiz ücretlerindeki artışlar,
- Hazine Müsteşarlığı'nın 01.09.2015 tarih ve (2015/36) sayılı "(2013/19) Sayılı Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Poliçeleri Düzenlenirken İndirim Ve Artırım Uygulamasında Referans Alınacak Poliçelere İlişkin Genelgede Değişiklik Yapılmasına Dair Genelge ile tüzel kişi işletenler için yapılan değişiklikler sonucu prim getirisinde ortaya çıkan azalma,
- 26.10.2015 tarihli ve 27424242-307.99[010.07.021/E.31817 sayılı Hazine Müsteşarlığı yazısı ile altı ticari araç türü için getirilen azami prim uygulaması,
- 01.01.2016 tarihi itibarıyla asgari ücrette yapılan %30 oranındaki artışın sadece yeni düzenlenen değil, yürürlükte olan ya da vadesi geçmiş poliçeler için açılan hasar dosyalarının maliyetlerine etkisi,
- Tarife Yönetmeliği uyarınca motorlu araç işletenleri için uygulanacak asgari sigorta teminatlarının 2014, 2015 ve 2016 yıllarında artırılması sonucu ödenen tazminat tutarlarının yükselmesi,
- Bedeni tazminatlar kapsamında kusurlu sürücülerin vefatı sonrasında ödenen destekten yoksun kalma tazminatlarında artışlar görüldüğü.

(275) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

ANADOLU'nun Fiyatlandırma Politikasının Meşru ve Ticari Gerekçelere Dayandığı Savunması

(276) Savunmada ANADOLU özelinde, prim artışlarının gerekçeleri olarak; (i) ödenen destekten yoksun kalma tazminatlarının 2013 yılında sadece (.....) TL iken, 2014 yılında bu tutarın 10 kattan fazla artış göstermek suretiyle (.....) TL olduğu ve 2015 yılında ise bir önceki yıla göre bu kez (.....) kat artarak (.....) TL'ye ulaştığı; buna göre, 2013 yılında bu yana ödenen destekten yoksun kalma tazminatlarının yaklaşık (.....) TL ve açık dosyalar için ileriki dönemde ödenecek muallak hasar tutarının (.....) TL civarında olduğu; bu çerçevede ödenen tazminat miktarı toplam hasarın 2014 yılında %(.....) oluştururken 2015 yılında yaklaşık %(.....) karşılık geldiği, (ii) tüzel kişiler için yapılan hasarsızlık indirimine ilişkin düzenleme sonucunda 2015 yılının ilk 9 ayında düzenlenen poliçelerin %(.....) indirimsiz düzenlenirken değişiklik sonrası 3 ayda bu oranın %(.....) indiği ve aradaki farkın tamamına yakınının indirimli kademelere geçiş yaptığı; dolayısıyla tüzel kişi araç sahiplerinden elde edilen prim gelirlerinde önemli ölçüde kayıp yaşandığı, (iii) azami prim uygulaması nedeniyle üst üste hasar yapılması sebebiyle sürprim uygulanarak yüksek primle poliçe düzenlenen 1, 2 ve 3. kademelerdeki poliçelerin tamamının azami primle düzenlenecek olmasının ciddi prim kaybı (%(.....)) yaşatacağı, (iv) ekspertiz

ücretlerindeki artışın ANADOLU için yaklaşık %(.....) maliyet artışı anlamına geldiği, (v) 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren Genel Şartlar ile yapılan değişikliklerden sadece maddi zararlar teminatı içerisinde değer kaybı teminatının ilk kez tanımlanarak zararın nasıl hesaplanacağına belirtilmiş olmasının ANADOLU açısından yapılan analizlerde maddi hasarların yaklaşık %(.....) artacağına dair öngörü bulunduğu, bu bağlamda sektör genelinde ve ANADOLU özelinde Trafik Sigortası'ndan elde edilen prim gelirlerinin sigorta şirketlerinin maliyetlerini karşılama noktasının oldukça altında seyrettiği dolayısıyla prim artışlarının kaçınılmaz olduğu, keza 2013 başı itibarıyla (.....) TL olan teknik zararın 2015 sonu itibarıyla yaklaşık (.....) TL'ye ulaştığı, sektörde de toplam (.....) TL'lik zararın aynı dönemde (.....) TL'ye ulaştığı ve buna rağmen uygulanan primlerin hala yayımlanan Rehber Tarife'nin altında olduğu; EGE'nin piyasadan çıkmasının sektördeki zararın boyutlarını gösterdiği öne sürülmüştür.

(277) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Teklif Vermeme veya Sigorta Etmekten Kaçınma Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

(278) Bu bölümde, Hazine Müsteşarlığı mevzuatı ve oluşturulan bilgi işlem altyapısı ile her sigorta şirketinin Trafik Sigortası başvurularına –sistemsel hata ve eksiklik durumları hariç- teklif vermesinin zorunlu olduğu, ayrıca "2016/13 sayılı Zorunlu Sigorta Takibine İlişkin Yönetmelik Kapsamında Zorunlu Trafik Sigortası'na İlişkin Sektör Duyurusu"nda Trafik Sigortası primlerinin sigortalılar açısından ödenebilecek seviyede olmasının büyük önem arz ettiği, aynı/benzer risk profiline sahip sigortalılara verilen teklif ya da düzenlenen poliçelerdeki fiyatlandırmada farklılaşmaların, izah edilebilir olması gerektiğinin belirtildiği, ilgili düzenlemeler çerçevesinde teklif verilmemesi ya da yüksek teklif verilmesi Hazine Müsteşarlığının kontrol, denetim ve yaptırımına tabi olduğu dile getirilmiştir. Bu nedenle de ANADOLU'nun, ilgili Yönetmelikler ve Sektör Duyuruları kapsamında yürütüldüğü, mevzuata uyum konusunda azami özen gösterdiği, ANADOLU'nun her branşta ve her müşteri grubunda aktif bir şekilde satış yaptığı ve zorunlu sigortalar bakımından her araç grubunda teklif vererek ciddi pazar paylarına sahip olduğu öne sürülmüştür.

(279) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

(280) Savunmada, Trafik Sigortası primlerinin ilgili branşta gerçekleşen hasar istatistikleri, pazar yapısı, öngörüler dikkate alınmak suretiyle ve pazar payı ve kâr hedefleri gözetilerek belirlendiği ve hasar/prim oranları ile portföy analizi çerçevesinde güncellendiği, bunun yanı sıra uluslararası taşımacılık yapan araçların Türkiye sınırları içinde kullanım süresi kısıtlı olduğundan riskleri azalsa dahi bunun tespitinin istatistiki olarak gösterilemediği dile getirilmiştir. Trafik Sigortası dikkate alınarak plaka bilgisi ve SBM sorgusu sonucunda yeşil kart sigortası bulunan araçlar için indirim (çekici %(.....), kamyon %(.....), otobüs %(.....) oranında) uygulandığı ve 27.07.2016 tarihi itibarıyla SBM tarafından bu araçların taşımacılık belgesi bilgilerinin de erişilebilir hale getirildiği, böylece risk hesaplamalarının daha doğru yapılabileceği ifade edilmiştir.

(281) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Anlaşma ve/veya Uyumlu Eylem ile Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (282) Savunmada son olarak, sektördeki teşebbüslerin pazar paylarında gözlemlenen ciddi dalgalanmaların bir anlaşma ya da uyumlu eylem olmadığına en önemli göstergelerinden biri olduğu, pazar paylarının değişken olmasının pazar paylaşımı iddiasına dayanak teşkil edemeyeceği, nitekim ANADOLU'nun her branşta ve her müşteri grubunda aktif bir şekilde satış yaptığı ve zorunlu sigortalar bakımından her araç grubunda teklif vererek ciddi pazar paylarına sahip olduğu ifade edilmiştir.
- (283) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.6. ANKARA

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmeye Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

- (284) Savunmada öncelikle, Trafik Sigortası branşında prim artışlarına sebep olan unsurlara ilişkin;

- özellikle bedeni zarar taleplerinin hesaplanmasında tamamen kusurlu sürücü varislerinin tazminat alabileceğine dair Yargıtay kararları üzerine tazminat ödenme zorunluluğunun doğduğu ve ayrıca kusur yönünden reddedilen dosyalarla ilgili olarak 10 yıllık zamanaşımı göz önüne alınarak istenen taleplerin de Yargıtay kararları doğrultusunda ödenmeye başladığı belirtilerek, bu durumun 2011 yılından itibaren tazminat ödeme ve muallak tazminat yükümlülüğünü ciddi manada artırdığı,
- Hazine Müsteşarlığınca Genel Şartlar'da yapılan yeni düzenlemeler sonucunda; mağdur sıfatı ile kazada hasarlanan araçlarda kaza sonrası oluşan değer kaybına ilişkin maddi zararların da tazminat hesabına dâhil edilmesinin, ANKARA'nın bu branşta hasar prim dengesini bozduğu iddia edilerek şirketin zamanla ilgili branşta zararlarının arttığı (ANKARA, 2014 yılı teknik zararının (.....) TL; Hasar/Prim oranının %(.....) olduğunu ve 2015 yılı teknik zararının (.....) TL; Hasar/Prim oranının %(.....) olduğunu ifade etmiştir)

hususlar dile getirilerek; ANKARA'nın ilgili branştaki zararının artış trendine girdiği, hasar prim dengesinin gözetilerek Trafik Sigortası'nda prim artışları gerçekleştirilmesinin zorunlu hale geldiği, bu bağlamda ANKARA'nın fiyat düzenlemelerini yaparken diğer sigorta şirketleri ile görüşerek ortak bir tavır içerisine girmediği, tamamen mali yükümlülüklerini sağlıklı bir yapıda sürdürmeyi esas aldığı iddia edilmiştir.

- (285) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Belli Bir Kullanım Tarzında Yoğunlaşmadığı Savunması

- (286) Savunmada, şirketin tüm kullanım tarzlarına ve tüm hasarsızlık kademelerine fiyatlandırma yapmakta olduğu, nitekim fiziki veriler (hinterland, coğrafi yapı, kullanıcı profili vb.) ve kullanıcıların hasar verileri değerlendirilerek fiyatlamaya konu olan baz prim belirlenerek, hasar riski düşük olan illere ve kullanım tarzlarına uygun; riski yüksek olan unsurlara daha yüksek çarpanla fiyatlandırma yapıldığı, grup halinde değerlendirilen riskler için de özel fiyatlandırma yapılabildiği ifade edilmiştir. Ayrıca savunma çerçevesinde, çekici araç türüne ilişkin olarak;

- sektör verilerine göre yurtiçi çekici araçların UW bazlı hasar frekansları %(.....), (2014'te %(.....), 2015'te ise %(.....)'dir) yurt dışı plakalı araçların ise %(.....) civarında (sırasıyla %(.....) ve %(.....)) olduğu, bir başka ifadeyle yurtiçi araçların hasar frekansının, yurt dışındaki araçlara göre (.....) kat daha fazla olduğu,
- bu segmentteki araçların hasar frekanslarının, pazarın büyük bir bölümünü oluşturan hususi/kamyonet kullanım tarzlarına göre düşük olmasına karşın tonajlarının bahsedilen araçlardan çok daha fazla olmasının, olası kaza durumunda 3. şahıslara verdikleri hasarı da o denli artırdığı, nitekim frekansı düşük de olsa, riskinin tutar olarak yüksek olması sebebiyle bu araçlara bu çerçevede fiyatlandırma yapıldığı, ayrıca trafikte dolaşan hususi kullanım tarzı bir aracın vereceği zarar ile bir çekicinin vereceği hasarın genellikle aynı büyüklükte olmadığı

öne sürülmüştür.

(287) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

(288) Yine savunma çerçevesinde, dönemsel olarak sigorta şirketlerinin aralarında pazar paylaşımı yaptığını dair değerlendirmenin tamamen sübjektif bir değerlendirme olacağı, zira Trafik Sigortası'nda serbest tarifeye geçilen günden bu yana sigorta şirketleri arasında kıran kırana bir rekabet ortamının var olduğu ve bu yüzden şirketlerin uzun zamandan beri zarar ettikleri ifade edilerek, ANKARA'nın trafik branşında üretim yoğunluğunun hususi ve kamyonet kullanımı tarzlarında olduğu da belirtilmiştir. ANKARA tarafından her kademedeki her müşteriye fiyatlandırma yapılmakla birlikte şirket portföyünün yaklaşık %(.....)'ını hususi araç, %(.....)'ini ise kamyonet türünün oluşturduğu dile getirilmiştir. Bu bağlamda;

- ANKARA'nın iki yıllık verileri karşılaştırıldığında Trafik Sigortası'nda toplam verdiği teminat adedinin %(.....) oranında azaldığı,
- çekici kullanım tarzında ise %(.....)'lik artış gerçekleştiği, çekici kullanım tarzının şirket içindeki payının %(.....)'ten %(.....)'e çıktığı,
- şirketin tüm kullanım tarzlarındaki payının %(.....)'den %(.....)'e gerilediği,
- şirketin çekici kullanım tarzındaki payının ise %(.....)'den %(.....) artışla %(.....)'ye çıktığı (sektörde çekicinin payının ise %1,41'den %1,37'ye gerilediği)

belirtilerek, ANKARA'nın çekici kullanım tarzında gerek sektör gerek kendi içindeki pay açısından hızlı bir artış trendi yakaladığı, nitekim sektördeki toplam trafik payının %(.....) civarında olduğu düşünüldüğünde, fiyat politikası açısından şirketin sektörde belirleyici bir niteliği de olmadığına ortaya çıktığı ifade edilmiştir.

(289) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.7. AXA

Sigortacılık Sektöründeki İlgili Kurumların Bu Yöndeki Görev ve Yetkilerinin Dikkate Alınmadan Alınacak Bir Kararın Hukuka Uygun Olmayacağı Savunması

- (290) Savunmada Kurum'un 4054 sayılı Kanun'dan kaynaklanan araştırma ve soruşturma yetkilerini kullanırken, ilgili mevzuat çerçevesinde bu sektörde kendisine düzenleme ve denetim yetkileri verilmiş olan Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlığın ve Hazine Müsteşarlığı bünyesinde oluşturulan Sigorta Denetleme Kurulu ve Sigortacılık Genel Müdürlüğü ile TSB ve TSB nezdinde kurulmuş olan SBM ile TRAMER'in, ilgili mevzuat çerçevesinde görevleri arasında sektöre ilişkin ayrıntılı ve güncel veri tabanı oluşturmak ve bu suretle piyasaları izlemenin sayıldığı, bu bağlamda ilgili kurumların da bilgi ve gözlemleri dâhilinde gerçekleşen fiyat artışlarının, sektöre ilişkin iktisadi ve hukuki yapıyı dikkate almaksızın soruşturulmasının mümkün ve hukuka uygun olmadığı ifade edilmiştir.
- (291) 4054 sayılı Kanun'un kapsam başlıklı 2. maddesinde *"Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde mal ve hizmet piyasalarında faaliyet gösteren ya da bu piyasaları etkileyen her türlü teşebbüsün aralarında yaptığı rekabeti engelleyici, bozucu ve kısıtlayıcı anlaşma, uygulama ve kararlar ile piyasaya hâkim olan teşebbüslerin bu hâkimiyetlerini kötüye kullanmaları ve rekabeti önemli ölçüde azaltacak birleşme ve devralma niteliğindeki her türlü hukukî işlem ve davranışlar, rekabetin korunmasına yönelik tedbir, tespit, düzenleme ve denetlemeye ilişkin işlemler bu Kanun kapsamına girer."* hükmüne yer verilerek Kanun'un kapsamı belirtilmiştir. Bu çerçevede, Türkiye sınırları içindeki tüm mal ve hizmet piyasalarında meydana gelebilecek her türlü rekabeti kısıtlayıcı anlaşma, uyumlu eylem, teşebbüs birliği kararı veya hakim durumun kötüye kullanılması Kanun kapsamında ele alınmakta, dolayısıyla sigortacılık sektöründe faaliyet gösteren teşebbüslerin eylemleri de bu kapsamda değerlendirilmektedir. Nitekim Kanun'un 3. maddesinin gerekçesinde *"bir bedel veya menfaat karşılığı yapılan fikri, bedeni veya her ikisi beraber yapılan faaliyetler hizmet olarak tanımlanırken, tanım, en geniş anlamıyla bankacılık, sigortacılık, para, kredi, sermaye, bilgi ve sair unsurları da içermektedir."* ifadelerine yer verilerek, açıkça sigortacılık faaliyetlerinin Kanun kapsamında olduğu vurgulanmıştır. Dolayısıyla, sigortacılık sektöründe 4054 sayılı Kanun'a aykırılık olması halinde, Kurum'un yetkili olduğu açıktır.
- (292) Diğer yandan, sigortacılık mevzuatınca sektöre yönelik düzenleme ve denetim yetkileri Hazine Müsteşarlığı'na verilmiş olup, ayrıca TSB ile SBM'nin görev ve yetkileri yasal düzenlemeler kapsamında belirlenmiştir.
- (293) Bu çerçevede, her kurumun uygulamakla yükümlü olduğu mevzuat çerçevesinde denetim görevini ifa etmek durumunda olduğu izahtan varestedir. Bununla birlikte, sigortacılık sektörünü ilgilendiren özel bir mevzuatın olması, 4054 sayılı Kanun'un uygulanmasına engel teşkil etmemektedir. İşbu soruşturma da, başta 4054 sayılı Kanun olmak üzere, tüm mevzuat dikkate alınarak yürütülmüştür.

Soruşturma Konusuna İlişkin Olarak 4054 sayılı Kanun'un 9. Maddesi Çerçevesinde İşlem Yapılmasının Yeterli Olduğu Savunması

- (294) Savunmada Kurum'un, piyasada uygulanması halinde rekabet hukuku açısından sakınca gördüğü ve hatta - Kurul'un önceki bazı kararları dikkate alındığında- ihlal niteliğinde gördüğü hallerde dahi öncelikle uyarıda bulunduğunu, bu çerçevede uyarı görevinin yerine getirilmesinin, Kurum'un herhangi bir yaptırım uygulamadan önce idari usul kurallarını istikrarlı bir biçimde uyguladığını temin etmesi açısından önemli olduğu ifade edilmiştir.

(295) 4054 sayılı Kanun'un 9. maddesinde aşağıdaki düzenlemeye yer verilmiştir:

“Kurul, ihbar, şikâyet ya da Bakanlığın talebi üzerine veya resen bu Kanunun 4, 6 ve 7 nci maddelerinin ihlal edildiğini tespit ederse ilgili teşebbüs veya teşebbüs birliklerine bu Kanunun Dördüncü kısmında belirtilen hükümler çerçevesinde, rekabetin tesisi ve ihlalden önceki durumun korunması için yerine getirilmesi ya da kaçınılması gereken davranışları kapsayan bir kararı bildirir.

...

Kurul, birinci fıkraya göre bir karar almadan önce ilgili teşebbüs veya teşebbüs birliklerine ihlale ne şekilde son vereceklerine ilişkin görüşlerini yazılı olarak bildirir.

...”

(296) Bu çerçevede, 4054 sayılı Kanun'un 9. maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca, Kurul'un nihai bir karar almadan önce, ihlale ne şekilde son vereceklerine dair teşebbüslere bir görüş yazısı gönderebileceği düzenlenmiştir. Bununla birlikte, Danıştay 13. Dairesinin 30.11.2011 tarihli ve E. 2008/3117 K. 2011/5424 sayılı kararında şu değerlendirmede bulunulmuştur:

“...Bu bağlamda, ön araştırma sonucunda rekabet kurallarını ihlal eden eylem, karar ve anlaşmaların söz konusu olmadığına hiç bir kuşkuyla yer bırakmayacak şekilde ortaya çıkması halinde Kurulca soruşturma açılmamasına karar verileceği, ancak ön araştırma sonucu elde edilen bilgi ve delillerin bu sonuca ulaşmaya elverişli olmaması veya yetersizliği halinde ise soruşturma açılmasına karar verilmesi gerektiği konusunda duraksamaya yer yoktur.

Başka bir anlatımla, ihbar ve şikayet başvurularında ileri sürülen iddia ve deliller ile re'sen araştırma sonucunda elde edilen bilgi ve bulguların noksan olduğu ve dolayısıyla ön araştırmaya konu edilen olayın soruşturma açılmasına gerek bulunmadığı yönünde kesin bir kanaate ulaşmaya yetecek ölçüde aydınlatılmadığı hallerde Kurulca soruşturma açılmasına karar verilerek 4054 sayılı Yasanın 43. ve devamı maddelerinde düzenlenen idari usulün uygulanması sonucunda yapılacak değerlendirmenin 48. maddede öngörülen nihai kararlarla sonuçlandırılması gerekir.

Aksi takdirde rekabet kurallarının ihlal edildiğine ilişkin iddialar açıklığa kavuşmadan soruşturma açılmaması yönünde alınan kararın rekabetin korunması amacına hizmet etmeyeceği kuşkusuzdur.”

(297) Bu doğrultuda, yargı kararı gereği, önaraştırma kapsamında bir ihlalin söz konusu olmadığına hiçbir kuşkuyla yer bırakmayacak şekilde ortaya konulamaması halinde soruşturma açılması gerekmektedir. Bu çerçevede, önaraştırma safhası sonunda Kurul, 02.03.2016 tarihli ve 16-07/137-M sayılı karar ile soruşturma açılmasını takdir etmiştir.

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmesine Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

(298) Savunmada özellikle, sigortacıların geçmişte fiyatladığı bir poliçenin maliyetine daha sonra katıldığı, daha önceki fiyatlama aşamasında geçerli olmayan bir durumun sorumluluk döneminde ortaya çıkmasının önceki fiyatın yetersizliğine yol açabildiği, nitekim kusurlu sigortalının vefatı sonrası yakınlarına da tazminat hakkı tanınmasına ilişkin yargı kararları sonucu başta öngörülmuş risk fiyatlarından çok daha yüksek maliyetlerle karşılaşılması ile prim artışlarına ihtiyaç duyulduğu, buna ek olarak ağır sakatlık hallerinde hayat boyu bakım için gereken masrafların tedavi teminat limitlerinden karşılandığı; değer kaybı, maddi hasarlarda onarım kriterleri, onarım maliyetindeki devalüasyona bağlı artışlar, Hazine Müsteşarlığı tarafından ekspertiz ücretlerine taban tarife getirilmesi ve son olarak bedeni tazminat hesabının en önemli bileşenlerinden asgari ücretin ani yükselişi gibi pek çok yeni unsurun 2014, 2015'te ve 2016 yılı başında bütün sigorta şirketleri gibi AXA'nın da maliyetlerinde ciddi anlamda artışa yol açtığı, mezkur değişikliklere ilişkin olarak maliyet analizi ile değişen koşullara uygun fiyatlama yapmakta zorlanan ve sektörde en düşük fiyattan poliçe satan iki şirketin faaliyetlerine son verildiği belirtilerek aşağıda yer verilen unsurların Trafik Sigortası pazarında maliyet artışına neden olduğu ifade edilmiştir:

- Serbest tarifeye geçilmesi,
- Teminat tutarlarındaki artışlar,
- Satıştan iptal durumlarındaki koruma periyodunun 15 güne çıkarılması ve ayakta yolcuların da sigorta teminatına alınması,
- Tedavi giderlerinin Şubat 2011'deki mevzuat değişikliği sonrası SGK tarafından karşılanmaya başlaması,
- Bedeni tazminat hesaplamalarında standart eksikliği,
- Hasar takip şirketlerinin faaliyete geçmesi,
- Hukuki düzenlemeler sonucunda dava sayısındaki artış,
- Yargı kararları sonucunda bakıcı gideri ve kusurlu sürücü sonucu açılan/ödenen dosyaların yarattığı mali yük,
- Eşdeğer parça kullanımına ilişkin uygulama sorunları nedeniyle şirketlerin orijinal parça kullanımına dönmek durumunda kalması,
- Özellikle 2012 yılı sonrasında finansal ve filo kiralama şirketleri tarafından Trafik Sigortası kapsamında sistematik olarak öne sürülen değer kaybı talepleri,
- 01.06.2015'te yürürlüğe giren Trafik Sigortası yeni Genel Şartları ekinde yer alan değer kaybı hesaplama yönteminin beklentilerin üzerinde sonuç doğurması,
- Asgari Ekspertiz Ücret Tarifesinin şirketlere yarattığı ek yük,
- 2016 başından itibaren geçerli asgari ücret artışının tazminat hesaplarına etkisi,
- 2015/45 sayılı Genelge ile bedeni zarar talepleri için 01.01.2016'dan geçerli olmak üzere uygulanması öngörülen açılış muallak tutarların rezerv üzerinde etkisi,
- Trafik Sigortası primlerinde ticari araç sınıfları için uygulamaya konulan üst sınır ve bunun ortalama primler üzerinde etkisi,
- Bedeni hasar başvurularındaki frekans artışı (Araçların daha kaliteli yapılması neticesinde ölümlerden daha çok sürekli sakatlık sayılarında artış gözlenmektedir.),

- 2014 ve özellikle 2015 yılından itibaren döviz kurundaki aşırı dalgalanma, enflasyonun üzerinde yedek parça fiyat artışları, eşdeğer yedek parça kullanım oranının düşmesi, ekspertiz maliyetlerinin artışı.

(299) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

AXA'nın Rakiplerinden Çok Daha Önce Fiyatlarını Arttırdığı Savunması

(300) Savunmada, AXA'nın piyasa payında ve prim gelirinde ciddi düşüşe yol açması pahasına büyük rakiplerinden çok daha önce Nisan 2015'te fiyatlarını arttırdığı ve bunun doğrudan bir sonucu olarak da Ocak 2015'te %(.) olan pazar payı, Ağustos 2015'te %(.)'a düştüğü ve bu artışın dahi tek başına AXA'nın iddia edildiği gibi bir uyumlu eylem içinde olmadığını göstergesi olduğu öne sürülmüştür.

(301) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uyumlu Eyleme Taraf Olunmadığı Savunması

(302) AXA tarafından, sigortacılık piyasasının ilgili düzenlemeler gereği rakiplerin piyasaya ilişkin verilere ulaşımının düzenli, yoğun ve sürekli olmasını gerektiren bir piyasa olduğu ve piyasanın şeffaflığına istinaden bilgilere erişimin kolay olmasının sistemin güvenilirliğini teminen yasal zorunluluktan kaynaklanmakta olduğu, piyasadaki rekabet yapısının bu yapıya etki eden hukuki ve iktisadi gelişmelerin şirketlerin fiyatlama politikalarıyla ilgili bir incelemede mutlaka dikkate alınması gerektiği, sektördeki gelişmeler sonucu ortaya çıkan problemlerin çeşitli kamu kurumları ile TBMM'nin de gündeminde olduğu belirtilmiştir. Akabinde, Kurul ve yurtdışı rekabet kararları doğrultusunda piyasada gözlemlenen paralel davranışların aksini ortaya koyan önemli deliller olmadıkça uyumlu eylem olarak nitelenmemesi gerektiği, nitekim sektöre ilişkin çeşitli incelemelerin verilen taahhütler doğrultusunda ihlal tespiti yapılmadan kapatıldığı ve teşebbüslerin iktisadi ve rasyonel gerekçelere dayanarak aldıkları pazar kararlarının neden ve sonuçları ile bu davranışların iktisadi nedenlerinin ve piyasadaki rekabet üzerindeki etkilerinin mutlaka incelenmesi gerektiği öne sürülmüştür. Bunun yanı sıra, Kurumca hazırlanan "4054 Sayılı Kanunda Yapılması Gerekli Değişiklik ve Eklmelere İlişkin Tartışma Metni"nde, 4054 sayılı Kanun'da uyumlu eyleme ilişkin ispat yükümlülüğündeki belirsizliğin vurgulandığı, AXA'nın fiyatlama politikasının, iktisadi gerekçelerle uyumlu, rasyonel ve haklı gerekçeleri olan pazar kararlarına dayandığı, uyumlu eylem olarak nitelendirilmesinin mümkün olmadığı iddia olunmuştur.

(303) Esasa ilişkin değerlendirmelere aşağıda "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Trafik Sigortası Pazarındaki Fiyat Farklılıklarının Rekabetçi Piyasanın Doğası Gereği Olduğu Savunması

(304) Savunmada, Trafik Sigortası pazarındaki fiyat farklılıklarının nedenleri arasında sigorta şirketlerinin kendi risk değerlendirmeleri sonucu üstlenilmesi istenilmeyen işler için yüksek fiyat vermek suretiyle mevzuat gereği teklif verme zorunluluğunu yerine getiriyor olmalarının bulunduğu, dolayısıyla bir sigorta şirketinin verdiği yüksek fiyat teklifinin risk verilerine göre alınmış bireysel ve finansal bir karar olduğu dile getirilmiştir. Ayrıca, bir üretim ya da hizmet sektöründekinden farklı olarak, ilgili sektörde önde gelen maliyet unsurunun riskin gerçekleşme ihtimali olduğu, şirketlerin riski hesaplama yöntemleri dışında riski kabul etme tercihlerinin de birbirinden farklı olmasının doğal olduğu, bu nedenle poliçe dağılımlarının ve şirket rollerinin dönemsel olarak değişkenlik gösterdiği, sigorta şirketlerinin belirli işleri aldıklarında, iş ölçekleri büyüdüğü için Sigorta ve Reasürans Şirketlerinin Sermaye Yeterliliklerinin Ölçülmesine ve Değerlendirilmesine İlişkin Yönetmelik'in 8. maddesi doğrultusunda sermaye arttırmalarının gerekebileceği, ancak sermayedarların bunu kabul etmemesi durumunda belli işleri alıp almamak konusunda temkinli bir politika izlemek ya da gerektiğinde iş alımını yavaşlatmak için fiyat unsurunu kullanmak durumunda kalabildikleri belirtilmiştir.

(305) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

(306) Savunmada, Trafik Sigortası pazarında bir fiyatlandırma yapılırken, araç türü ne olursa olsun, hasar frekansı ve büyüklüğüne ilişkin verilerin dikkate alındığı, nitekim uluslararası taşımacılık yapan araçların sigortalımasında, bu araçların yurtdışında kalma sürelerinin farklılık arz ettiği, bu durumun hasar frekansı ve büyüklüğüne ilişkin veriler kapsamında, fiyatın oluşması aşamasında dikkate alındığı, bu unsurlara bağlı olarak farklı fiyatların oluşabileceği, ayrıca Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenmiş sınıflar arasında uluslararası taşımacılığa ilişkin bir sınıfın bulunmadığı ve özel bir tarife getirilmediği; bu noktada bu kategorideki araçlara ilişkin fiyatlamada bütün unsurların incelenmesi gerektiği, Kurul'un 22.10.2014 tarih ve 14-42/771-345 K. sayılı kararına konu olan olayda Kurul tarafından "*sadece tek bir noktaya satış yapılmaması veya yüksek fiyattan satış yapılması hususuna dayanılarak teşebbüsler arasında pazar paylaşımı anlaşması yapıldığına ilişkin bir tespit yapmanın mümkün olmaması nedeniyle teşebbüslerin tüm satışları incelenmiştir*" tespiti kapsamında tek bir noktaya satış yapılmamasının ya da yüksek fiyattan satış yapılmasının pazar paylaşımını göstermediği öne sürülmektedir.

(307) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.8. BEREKET

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmeye Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

(308) BEREKET tarafından gönderilen savunmada, Trafik Sigortası branşında fiyatlamada referans alınan verilerin, Cognos kullanılarak alınan sektör hasar/prim sonuçları ile yazım yılı bazında alınan şirket verileri olduğu ifade edilmiş, böylece primlerin; müşterinin türü, ikametgah adresi, plaka ili, aracın kullanım tarzı, aracın model yılı, sigortalının sigorta hasar geçmişi, sigortalının meslek durumu, aracın marka model ve tip ve model yılı gibi unsurlar baz alınarak yazım yılı istatistikler, sektörel veriler ve şirketin verileri ile hedefleri temel alınarak, sigortacılık mevzuatı ve aktüeryal esaslar çerçevesinde aylık periyotlarla belirlendiği ve SBM'ye elektronik ortamda gönderildiği belirtilmiştir. Ayrıca Trafik Sigortası primlerinde 2015 yılında aşağıda yer verilen unsurlar dikkate alınarak prim miktarlarında artışlar gerçekleştirildiği ifade edilmiştir:

- Artan hasar maliyetleri (enflasyon, kur artışı, vb.),
- Bedeni hasarlar için ödenen hasarlarda, dava yoluyla yeniden tazminat talebi ile oluşan ilave hasar yükleri,
- Tek taraflı kazalarda kusurlu sürücünün yakınlarına ödeme yapılması sebebi ile oluşan ilave hasar yükleri,
- İşleten ve sürücünün tam kusuru ile meydana gelen ölümlü kazalarda, tüm sigorta şirketlerinin ödememe yönündeki görüş ve duruşları karşısında, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu kararının uygulanması ve bu taleplere ilişkin ödemelerin yapılması, buna bağlı olarak da muallak kaydı bahse konu yıllara yayılmış olması sebebi ile oluşan hasar yükleri,
- Yargıtay Hukuk Genel Kurulu Kararı'na dayalı davalarda, tazminat tutarının genellikle poliçe limitlerini aşar tutarda olması, yine poliçe limitlerindeki artışların bu dönemdeki muallak artışına etkisi sebebi ile oluşan ilave hasar yükleri,
- Bakıcı giderlerinin tedavi limitinden ödenmesi yönündeki Mahkeme ve Yargıtay kararları doğrultusunda bakıcı gideri taleplerinin ödenmesi ile oluşan ilave hasar yükleri,
- Dava dosyalarında kişilere ait gelir durumlarının, Yargıtay kararları da dikkate alınarak mahkemelerce asgari ücretin misli olarak değerlendirilmesi ile oluşan hasar yükleri,
- Değer kaybına ilişkin Yargıtay kararı ve Genel Şartlar değişikliği sonrası meydana gelen taleplerdeki artış,
- Yukarıdaki maddelerde belirtilen sebepler doğrultusunda oluşan muallak ve ödenen tazminat yüklerinin IBNR etkisiyle ayrılan karşılıkları arttırması sebebiyle oluşan zararlar.

(309) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

BEREKET'in Trafik Sigortası Pazarında Küçük Bir Oyuncu Olduğu Savunması

- (310) BERKET tarafından, toplam prim üretiminde Trafik Sigortası payının %(.....) olduğu; şirketin toplam üretiminde trafik branşının payının ise %(.....) olduğu belirtilerek, BERKET'in Trafik Sigortası üretiminin sigorta sektörünün 2015 yılı toplam Trafik Sigortası üretimi içerisindeki payının %(.....) olduğu, bunun da şirketin sektörde uyumlu eylem gerçekleştirebilecek potansiyelde olmadığını gösterdiği iddia olunmuştur.
- (311) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Teklif Vermeme veya Sigorta Etmekten Kaçınma Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (312) Savunmada, BERKET'in başta Trafik Sigortası olmak üzere tüm branşlarda araştırma geliştirmeye dayalı bir fiyat tarifesi uyguladığı, talebe göre tüm araç sınıflarında teklif verdiği, üretim gerçekleştirdiği ve teklif vermeyi ya da üretimi kısıtlayıcı bir politika uygulamadığı ifade edilmiştir.
- (313) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.9. DUBAİ

Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgelerin İç Yazışma Olduğu Savunması

- (314) Savunmada, 15.03.2016 tarihinde DUBAİ'de yapılan yerinde incelemede elde edilen bilgi ve belgelerin yasal mevzuatlara ilişkin şirket iç yazışmalarından ibaret olduğu ifade edilerek 4054 sayılı Kanun'un ihlaline ilişkin bir delil teşkil etmediği iddia edilmiştir.
- (315) 4054 sayılı Kanun'un 59. maddesinde, "*Rekabeti sınırlayıcı anlaşma, karar ve uygulamaların varlığı her türlü delille ispatlanabilir.*" hükmüne yer verilmiş olup, iddiaların ispatlanmasında serbest delil sistemi seçilmiştir. Bu sistemin sonucu olarak rekabeti bozucu bir anlaşmanın veya uyumlu eylemin ispatını temin edecek bütün delillerin ispat vasıtası olarak kullanılmasına izin verilmiştir. Bu doğrultuda yerinde incelemede elde edilen belgelerin, şirket iç yazışma niteliğinde olması değerlendirmeyi etkilememektedir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

- (316) Savunmada, Trafik Sigortası'nda tek prim uygulamasına vakıf olunmaması nedeniyle aynı araç için birçok farklı prim ortaya çıkabildiği, bununla birlikte uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren araçların niteliklerinin herhangi bir sorgu alanından tespit edilemediği için standardın dışında ayrıca bir fiyatlandırmaya tabi tutulmadıkları ifade edilmiştir.
- (317) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (318) DUBAİ tarafından ayrıca, Trafik Sigortası tarife ve uygulamalarında, geçmiş yıllarda söz konusu branşta gerçekleşen zarar dikkate alınarak yasal sınırlar dâhilinde indirim ve sürprim uygulaması ile branşın karlı hale dönüştürülmesinin hedeflendiği belirtilerek, sigorta şirketlerinin dönemsel olarak pazar paylaşımında bulunduğu yönünde iddiaya ilişkin olarak DUBAİ'nin herhangi bir teşebbüs ortaklığı bulunmadığı ifade edilmiştir.
- (319) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.10. EGE**EGE'nin Tüm Branşlarda Ruhsatlarının İptal Edildiği Savunması**

- (320) Savunmada, 07.08.2015 tarihli ve 24316 sayılı Başbakan Yardımcılığı Makamının onayı ile Sigortacılık Kanunu'nun 20. maddesine istinaden tüm branşlardaki ruhsatlarının iptal edildiği dolayısıyla poliçe tanzim etme ve prim tahsil etme yetkisinin bulunmadığı ve Hazine Müsteşarlığı tarafından yeni Yönetim Kurulu üyeleri atandığı dile getirilmiştir.
- (321) 2015 ve 2016 yıllarında Trafik Sigortası primlerinde yaşanan artışa ilişkin olarak Kurul'un 02.03.2016 tarihli ve 16-07/137-M sayılı kararı ile Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin Trafik Sigortası primlerini aralarında anlaşmak suretiyle arttırıp arttırmadıklarının değerlendirmek üzere, sektörde faaliyet gösteren sigorta şirketlerine ve TSB'ye soruşturma açılmasına karar verilmiştir. Bu bakımdan soruşturma kapsamında yapılan inceleme ve değerlendirme çerçevesinde EGE'nin soruşturmaya konu zaman dilimi içerisinde faaliyetleri dikkate alınmak suretiyle soruşturmaya konu iddiaların tarafı olduğu değerlendirilmiştir.

Belli Bir Kullanım Tarzında Yoğunlaşmadığı Savunması

- (322) Savunmada, EGE'nin poliçe tanzim edebildiği 2010 yılı ve sonrasında sigortacılık sektöründe en ucuz teklifi sunması nedeniyle ilk beş şirket içerisinde yer aldığı ve EGE'nin araç ve kullanım tarzı ayrımı yapmaksızın her bir müşteri için teklif sunduğu, ancak acente ve brokerler tarafından yürütülen aracılık faaliyetlerinin bir sonucu olarak üretilen poliçelerin acentelerin müşteri portföyüne göre değiştiği ifade edilerek, Kurum'a gönderilen verilerden ve aşağıda yer alan Temmuz 2015 dönemine ilişkin tablodan EGE'nin her bir kullanım tarzı için poliçe ürettiğinin ve sektör prim ortalamasını düşürdüğünün görülebileceği öne sürülmüştür.

Tablo 10: EGE'nin Temmuz 2015 Dönemi Trafik Sigortası Poliçesi Adet ve Prim Üretimi

Branş	Adet	Prim	EGE Ortalama Prim	Sektör Ortalama Prim
Hususi	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kamyonet	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Traktör	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Minibüs	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Çekici	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Tablo 10'un devamı.				
Branş	Adet	Prim	EGE Ortalama Prim	Sektör Ortalama Prim
Taksi	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
K. Otobüs	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Özel Amaçlı	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kamyon	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
B. Otobüs	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Tanker	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (323) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

EGE'nin Fiyatlama Politikasının Meşru ve Ticari Gerekçelere Dayandığı Savunması

- (324) Savunmada, teminata konu olan aracın ve işletenin geçmiş dönem hasarları, SBM tarafından belirlenen araç basamak grupları, araç yaşı, kullanım tarzı; Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenen poliçe teminat limitleri, müşteri tarafından poliçenin zamanında yenilenip yenilenmediği, aracın bağlı olduğu ildeki trafik ve kaza yoğunluğu vb. kriterlerin EGE tarafından poliçe primlerinin belirlenmesinde esas alındığı, bununla birlikte sigorta şirketleri tarafından üretilen poliçelerden elde edilen prim üzerinden %15 BSMV, %5 Trafik Hizmetleri Geliştirme Fonu, %3 Güvence Hesabı Fonu, %15 SGK katkı payı ve acente komisyonunun ilgililerine aktarıldığı ve sonucunda elde edilen primin yaklaşık üçte birinin sigorta şirketinden çıktığı, kaldı ki maddi ve bedeni zararların olduğu trafik kazalarının artması, araç değer kaybının sigorta şirketlerine yansıtılması, SGK tarafından karşılanmayan bakıcı ve tedavi giderleri ile kusurlu sürücü vefatı nedeniyle talep edilen tazminatların sigorta şirketleri tarafından karşılanacağına ilişkin yargı kararları neticesinde artan maliyet kalemlerinin IBNR hesaplamalarına etki ettiği, sonuç olarak poliçe üretiminin çoğunluğunun Trafik Sigortası'na dayanan EGE için prim tutarının düşük olması ve yukarıda anılan nedenlerden dolayı mali bünyenin zayıfladığı, yeterli karşılık ayrılmadığı ve sermayenin artırılmadığı, akabinde Sigortacılık Kanun'un 20. maddesine istinaden EGE'nin sigortacılık ruhsatlarının iptal edildiği belirtilmiş ve 4054 sayılı Kanun'u ihlal eden herhangi bir davranışta bulunulmadığı eklenmiştir.
- (325) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.11. ERGO

Yetki Belgesinin Usulüne Uygun Olarak Hazırlanmadığı Savunması

- (326) Savunmada, yerinde inceleme sırasında teşebbüse sunulan yetki belgelerinde incelemenin konusunun somut olarak belirtilmediği, meslek personelinin herhangi bir teşebbüs özelinde değil, tüm kurum ve kuruluşlar bakımından yetkilendirildiği belirtilerek yetki belgesinin 4054 sayılı Kanun'un 15. maddesinde öngörülen unsurları taşımadığı öne sürülmüştür.
- (327) 4054 sayılı Kanun'un 15. maddesi uyarınca, rekabet uzmanlarının yerinde inceleme sırasında yanlarında buldukları yetki belgesinin; yapılan incelemenin konusunu, amacını ve yanlış bilgi verilmesi halinde idari para cezası uygulanacağını gösterir nitelikte olması gerekmektedir. Belirtilen hükme uygun şekilde, yetki belgelerinde, "*Rekabet Kurulu 02.03.2016 tarih ve 16-07/137-M sayıyla, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 41 inci maddesi uyarınca, sigorta sektöründe faaliyet gösteren teşebbüs ve teşebbüs birlikleri hakkında, aynı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmediklerinin tespiti için soruşturma açılmasına karar verilmiştir.*" ifadesine yer verilmiştir. Dolayısıyla yetki belgelerinde incelemenin konusu ve sektöre yönelik olduğu belirtilmiş, ayrıca uzmanların 4054 sayılı Kanun'un 14. ve 15. maddelerinden doğan yetkileri ile yapılan incelemede eksik, yanlış ya da yanıltıcı bilgi veya belge verilmesi durumunda aynı Kanun'un 16. ve 17. maddeleri uyarınca teşebbüse uygulanacak idari yaptırımlara yer verilmiştir. Sayılan hususlardan hareketle taraflarca iddia olunanın aksine, yetki belgelerinin 4054 sayılı Kanun'un ilgili hükümlerine uygun şekilde düzenlenmiş bulunduğu görülmektedir.

Uyumlu Eyleme Taraf Olunmadığı Savunması

- (328) Savunmada, mali ve ticari kayıtlar incelendiğinde ERGO'nun herhangi bir uyumlu eyleme taraf olmadığı açık olduğu, şirket bünyesindeki fiyatların 2010 ila 2015 yılları arasında, yazılım politikaları, ticari kararları, portföy değişiklikleri, muallak karşılıkları, sermaye yapısı ve kar-zarar tutarları dikkate alınarak belirlendiği ifade edilmiştir.
- (329) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmesine Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

- (330) Savunmada, ilgili mevzuat ve yargı uygulamalarındaki çok ciddi değişiklik ve gelişmelerin, özellikle bir kısmı geriye dönük olacak şekilde, ERGO'nun tanzim ettiği poliçelerle ilgili tazminat yükümlülüklerini artırdığı ve bunun da fiyatları etkilediği ifade edilmiştir. Bu bağlamda, aşağıdaki hususların Trafik Sigortası prim artışlarında etkili olduğu savunulmuştur:
- Sigorta teminatı kapsamındaki değişiklikler ve bunların asgari 10 yıllık geçmişe etkili olacak şekilde hayata geçmesi (Sigorta teminatı kapsamında tedavi giderlerinin ve buna dair primlerin SGK'ya devredilmesi),
 - Genel Şartlar'daki değişiklikler,
 - Kamu tarafından doğrudan bir tarife izleme ve kontrol sisteminin yürütülmekte olması,
 - Hasar yönetim maliyetlerine eksper giderleri bakımından zorunlu bir asgari ücret tarifesinin getirilmesi nedeniyle yaşanan artış,
 - Eşdeğer parça uygulaması,
 - Bedeni ve değer kaybı hesaplama usul ve esaslarına gerek kamu gerekse yargı tarafından müdahale edilmesi,
 - Destekten yoksun kalma tazminatına ve kusur, gelir tespiti ve uygulanacak hesap tablosu gibi zarar hesaplama usul ve esaslarına dair yargı kararları,
 - Ocak 2016 itibarıyla asgari ücrette yapılan önemli artış,
 - Ekim 2015 itibarıyla azami tavan fiyat uygulaması,
 - Halen kamu tarafından üzerinde çalışılan Trafik Sigortası'na dair üretime esas teşkil edecek ülke seviyesi ve prim tespit usul ve esaslarına dair düzenlemeler.
- (331) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

(332) Savunmada, aynı araç için bazı sigorta şirketlerinden alınan fiyat tekliflerinde büyük farklılıklar olurken, diğer bazı sigorta şirketlerinden alınan tekliflerin birbirine yakın olmasının, özellikle sektör geneli tarafından ağırlıklı olarak (%70-80 oranında) sigortalanan otomobil ve kamyonet harici araç türleri bakımından doğal karşılanması gerektiği, zira diğer araç türlerinde sigorta şirketlerinin büyük çoğunluğunun geçmişte çok fazla poliçe yazmaması nedeniyle risk hesaplamalarının da yüksek primlerle sonuçlanabildiği, ancak her araç türünde geçmiş portföyü ve tecrübesi olan, dolayısıyla daha rekabetçi düşük teklifler sunabilen sigorta şirketlerinin bulunduğu belirtilmiştir. ERGO özelinde Trafik Sigortası yapılan araçlar, 2010-2013 yılları arasında (.....) ve (.....) dışında ciddi oranda (.....) ve (.....) iken, 2013 yılından itibaren sadece (.....) ve (.....) odaklı bir seyir izlediği, 2013 yılında yaşanan bu kırılmanın, belirli bir rakip ya da rakiplerle yapılan bir pazar paylaşımının sonucu olmayıp, tamamen şirketin tek taraflı ticari strateji ve kararları doğrultusunda meydana geldiği, ERGO'nun bu kararı alırken herhangi bir rakip ile iletişime geçmediği; tamamen şirket içi stratejiler ve politikalar doğrultusunda hareket ettiği; dolayısıyla pazar paylaşımı iddialarının ERGO ile bir ilgisinin bulunmadığı iddia olunmuştur.

(333) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

(334) Savunmada, şirket bünyesinde taşıma faaliyeti ile iştigal eden araçlar için "çekici kullanım" tarzı başlığı altında kayıtlama yapıldığı ve bu başlık altında yer alan araçlar bakımından uluslararası taşıma yapan veya yapmayan ayrıştırmasının yapılmadığı; Trafik Sigortası fiyatlandırmasında, aktüeryal tarife alt yapısının kullanıldığı; söz konusu havuz sisteminde, ilgili araçlara yönelik veya bunları ayrıştıracak şekilde bir farklılığa gidilmesinin mümkün olmadığı; çekici kullanım tarzında, aktüeryal olarak hesaplanan fiyatın hem uluslararası taşımacılık yapan hem de yapmayanlara aynı şekilde uygulandığı ifade edilmiştir.

(335) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.12. EUREKO

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmesine Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

(336) Savunmada aşağıdaki hususların prim miktarlarındaki değişiklikleri tetiklediği, buna rağmen EUREKO'nun son yıllarda Trafik Sigortası branşında zarar ettiği ifade edilmiştir:

- Trafik Sigortası'nda meydana gelen kaza sonucunda ortaya çıkan bedeni zararlar sebebiyle yapılacak tazminat talepleri için Türk Ceza Kanunu'ndaki (TCK) zamanaşımı sürelerinin uygulanması; çoklu ölümlü kazalarda TCK'ya göre 15 yıla varan zamanaşımı süreleri nedeniyle poliçenin vadesinin sona ermesinden sonra söz konusu vade içinde meydana gelen hasarlara ait tazminat taleplerinin 15 yıl boyunca şirkete intikal etme ihtimali bulunması,

17-23/383-166

- 2015 yılı içinde döviz kurlarındaki artışın, yedek parça maliyetleri üzerinden hasar maliyetlerini artırması,
- hasar tespiti için görevlendirilen sigorta hasar eksperlerine hasar tespiti başına ödenen ekspertiz ücretlerinin artırılarak asgari ücret tarifesine bağlanmasının ekspertiz maliyetlerini artırması,
- azami prim limiti getirilmesinin tüm araçlara ait ortalama primlerin artmasına sebep olması,
- 2015 yılının ikinci yarısının başında yürürlüğe giren Genel Şartlar ile değer kaybı zararları gibi daha önce olmayan ve öngörülmeven ilave teminatların sigorta teminatları içerisinde eklenmesinin de hasar maliyetlerinde ilave artışlar getirmesi.

(337) Esasa ilişkin değerlendirmelere “4054 sayılı Kanun’un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme” başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

EUREKO’nun Prim Seviyesinin Sektör Ortalama Prim Seviyesinin Üzerinde Olduğu Savunması

(338) Savunmada, EUREKO’nun 2011 yılından bu yana hemen hemen tüm araç türlerinde, iş planı doğrultusunda amaçlanan kâr hedefine ulaşmayı öngören prim seviyesinin sektör ortalama prim seviyesinin üzerinde gerçekleştiği ifade edilerek pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerle EUREKO arasındaki prim seviyesinin farklılığına aşağıdaki tabloya yer verilerek vurgu yapılmıştır. Dolayısıyla EUREKO’nun sektörün üzerinde bir ortalama prim seviyesinde faaliyette bulunmasının, soruşturmaya konu hususun EUREKO politikalarından bağımsız olarak geliştiğinin kanıtı olarak yorumlanabileceği iddia edilmiştir.

Tablo 11: 2011 - 2016/Ç1 Dönemi EUREKO ile Sektör Trafik Sigortası Ortalama Primleri Karşılaştırması

YIL		Büyük Otobüs	Çekici	Küçük Otobüs	Kamyon	Kamyonet	Minibüs	Otomobil	Diğ.	Toplam
2011	Sektör	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Eureko	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2012	Sektör	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Eureko	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2013	Sektör	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Eureko	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014	Sektör	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Eureko	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	Sektör	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Eureko	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	Sektör	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Eureko	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	Sektör	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Eureko	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

(339) Esasa ilişkin değerlendirmelere “4054 sayılı Kanun’un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme” başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

EUREKO'nun Trafik Sigortası Pazarında Küçük Bir Oyuncu Olduğu Savunması

- (340) Trafik Sigortası'nın büyük ölçüde acente dağıtım kanalıyla ve müşteriyle sıcak temas ile pazarlanabilen bir sigorta branşı olmasının, banka sigortacılığı faaliyeti yürüten EUREKO'nun yapısal olarak odağı dışında kalmasına neden olduğu ifade edilmiştir. EUREKO'nun, izah edilen yapısal farklılığı nedeniyle Trafik Sigortası pazarında hiçbir zaman güçlü bir oyuncu olmadığı; onun yerine banka sigortacılığı faaliyetleri ile ilişkili olarak araç kasko ve konut kredileri ile bağlantılı sigortalar ve yine büyük finansman kredileri dolayısıyla yangın ve mühendislik sigortaları ve yapısı itibarıyla banka sigortacılığına nispeten daha uygun olan ferdi kaza sigortalarında yoğunlaştığı ifade edilmiştir. Savunmanın devamında, şirketin hem pazar payı hem de portföyündeki Trafik Sigortası oranlarının, hâlihazırda piyasa yapıcı veya bozucu bir güce sahip olmadığı delili olduğu, bunun yanı sıra mevcut soruşturma kapsamının genişletilmesine yol açan pazar paylaşımı iddialarının ise EUREKO'nun pazardaki konumu itibarıyla da gerçekçi olmaktan çok uzak ve anlamsız olduğu öne sürülmüştür.
- (341) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

EUREKO'nun Fiyatlama Politikasının Meşru ve Ticari Gerekçelere Dayandığı Savunması

- (342) Savunmada, Trafik Sigortası'nda Temmuz 2008 itibarıyla kısmi serbest uygulamaya geçildiği belirtilerek Ekim 2014 tarihinden itibaren ise yapılan yasal düzenlemeler ile serbest tarifeli sistemin uygulanmaya başlandığı, bu bağlamda indirim/artırım limitlerinin sigorta şirketleri tarafından belirlenmesine izin verildiği belirtilmiştir. Bahse konu dönemlerde EUREKO'nun, geçmiş hasar verilerini kullanarak aktüeryal yöntemler ile tarifelerini oluşturduğu; hasar verilerinin tarife hesaplama için yeterli olmadığı araç türlerinde ise TSB tarafından yayımlanmaya devam edilen Rehber Tarife fiyatlarının yanı sıra sektör teknik sonuçları ve şirketin sektör içindeki dağıtım kanalı yapısı çerçevesinde oluşturulan tarifelerin kullanıldığı, EUREKO'nun tüm stratejik ticari kararlarını rakiplerinden bağımsız olarak tamamen kendi ticari hedefleri ve çıkarları doğrultusunda verdiği iddia olunmuştur.
- (343) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Teklif Vermeme veya Sigorta Etmekten Kaçınma Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (344) Savunmada, zorunlu sigortalarda sigorta yapmaktan kaçınmanın Sigortacılık Kanunu uyarınca suç teşkil ettiği ifade edilerek EUREKO'nun bugüne kadar söz konusu yasaya aykırı herhangi bir işlem yapmadığı, bu husustan dolayı Hazine Müsteşarlığınca herhangi bir uyarı veya yaptırıma maruz kalmadığı, şirket internet sitesinde ilgili mevzuat çerçevesinde teklif verme ekranı oluşturulduğu belirtilerek, "*bazı sigorta şirketlerinin yasalar gereği zorunlu olduğu halde hiç teklif vermediği*" yönündeki iddianın EUREKO hakkında geçerli olmadığı, nitekim EUREKO tarafından tüm talepler için bir teklif oluşturulduğu ve bugüne kadar teklif vermeyi reddettiği bir durum olmadığı ifade edilmiştir.
- (345) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (346) EUREKO savunmasında, Soruşturma Ek Bildirimi'nde bahsi geçen araç türlerinde EUREKO'nun yıllar itibarıyla poliçe dağılımının değişen tarife rejiminden etkilenmediği ifade edilmiştir.

- (347) EUREKO'nun 2013 yılından beri ağırlıklı olarak (.....) (%(.....)) ve (.....) (%(.....)) için Trafik Sigortası sattığı, bahse konu durumun 2013 yılından beri hiç değişmediği, dolayısıyla EUREKO'nun Trafik Sigortası poliçesi adetlerindeki araç sınıfı bazındaki dağılımının olası bir pazar paylaşımı anlaşması neticesinde oluştuğu iddiasının gerçekçi olmadığına açık olduğu iddia edilmiştir.
- (348) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.13. GENERALİ

GENERALİ'nin Fiyatlama Politikasının Meşru ve Ticari Gerekçelere Dayandığı Savunması

- (349) Savunmanın bu bölümünde GENERALİ'nin fiyatlarında 2014 sonrası dönemde belirli bir derecede artışların görüldüğü, ancak bu durumun soruşturmaya konu iddialarla ilgili olmadığı ifade edilerek, bahse konu artışların GENERALİ'nin maliyetlerinde yaşanan artış ile pazara ilişkin gelecek öngörülerindeki belirsizliklerin aktüerya hesaplamalarına yansımaları nedeniyle ortaya çıktığı iddia edilmiştir. Bununla beraber, GENERALİ'nin teklif ettiği primlere objektif kriterler esas alınarak ulaşıldığı ifade edilerek şirketin bazı araç türlerine daha yüksek prim vermesinin, özel otomobillerle kıyaslandığında, kamyonların karıştığı kazaların çok daha tehlikeli olduğu ve daha büyük zararlara sebep olmasından kaynaklandığı belirtilmiştir. Bu bağlamda, GENERALİ'nin kendisine gelen tekliflere ilişkin fiyatlandırmayı öncelikle hasar maliyeti, masraflar, kar marjı, mevzuat değişiklikleri, makro-ekonomik faktörler ve geleceğe yönelik beklentiler gibi pek çok faktörü dikkate alarak ve bağımsız olarak belirlediği, kaldı ki GENERALİ'nin faaliyetini devam ettirmek için yaptığı genel giderlerin karşılanabilmesi için, şirketin ana gelir kaynağı olan primlerini çok düşük tutamamasının "ölçek ekonomisi"nden kaynaklı bir zorunluluk olduğu, bu anlamda da, GENERALİ'ye göre poliçe adedi bazında belirgin ölçüde yüksek miktarda üretim yapan şirketlerin, toplam prim gelirleri ile mali giderlerini karşılaması ve kar elde etmesinin daha kolay olduğu; GENERALİ gibi poliçe üretim adedi düşük şirketlerin poliçe başına priminin, büyük sektör oyuncularından yüksek olmasının olağan ve finansal açıdan da zorunlu olduğu belirtilmiştir. Bu bağlamda; şirketlerin maliyetlerinin, geçmiş yıllarda gerçekleşmiş zararlarının ve ileriki dönemlerde gerçekleşme ihtimali bulunan risk kalemlerinin (muallak zarar) fiyatlandırma aşamasında esas alındığı ve şirketin Trafik Sigortası pazarında zarar etmekte olduğu da dile getirilmiştir.
- (350) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (351) Savunmada, GENERALİ'nin portföyünün Tablo 12'de belirtilen şekilde otomobil ve kamyonet türünde yoğunlaşmasının, i) GENERALİ'nin (.....) yılında başlattığı "(.....)" ile GENERALİ'nin toplam Trafik Sigortası prim üretiminin 2014 yılında %(.....), 2015 yılında %(.....), 2016 yılı ilk altı ayında ise %(.....) oranında (.....) ve (.....) kanalından gerçekleşmesi, ii)Trafik Sigortası başvurularının neredeyse %(.....)'inin özel otomobillere, %(.....)'sinin ise kamyonete ilişkin olması, iii) kamyon, otobüs, çekici, minibüs gibi araçların ticari amaçlarla kullanıldıkları, bu tür araçların çoğunlukla alım satımları ve ticari faaliyetin devamı sırasında ticari kredilere konu oldukları, bu sebeple de araç sahiplerinin bu araçları sigortalatmasının ticari kredi sağlayan bankaların anlaşmalı olduğu (bankasürans) sigorta şirketlerinde yoğunlaşması, ancak GENERALİ'nin herhangi bir banka ile münhasırlık acentelik anlaşmasının bulunmaması kaynaklı olduğu ifade edilerek herhangi bir araç ayrımı yapmaksızın kendisine gelen tüm taleplere teklif verdiği öne sürülmüştür.

Tablo 12: Yıllar İtibarıyla Araç Türlerinin Portföy İçindeki Yüzde Dağılımları Tablosu

Kullanım Tarzı	Teklif Adedi	Teklif Portföy (%)
Otomobil	(.....)	(.....)
Kamyonet	(.....)	(.....)
Motosiklet	(.....)	(.....)
Traktör	(.....)	(.....)
Minibüs(10-17 koltuk)	(.....)	(.....)
Kamyon	(.....)	(.....)
Çekici Treyler	(.....)	(.....)
Taksi	(.....)	(.....)
Özel Amaçlı Taşıt	(.....)	(.....)
Otobüs (31 ve üzeri koltuk)	(.....)	(.....)
İş Makinası	(.....)	(.....)
Tanker	(.....)	(.....)
Otobüs (18-30 koltuk)	(.....)	(.....)
Römork	(.....)	(.....)
Genel Toplam	(.....)	(.....)

(352) Esasa ilişkin değerlendirmelere “4054 sayılı Kanun’un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme” başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Teklif Vermeme veya Sigorta Etmekten Kaçınma Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

(353) Savunmada, GENERALİ’nin tabi olduğu mevzuat ve sahip olduğu ruhsat gereği tüm Trafik Sigortası başvurularına teklif vermesinin bir zorunluluk olduğu ve GENERALİ’nin gelen her Trafik Sigortası başvurusuna teklif verdiği, bu bağlamda şirketin herhangi bir araç türü özelinde teklif vermektan kaçınmasının kesinlikle söz konusu olmadığı; aksi durumun şirketin ruhsat kaybına yol açabilecek türden bir ihlal olduğu belirtilmiştir.

(354) Esasa ilişkin değerlendirmelere “4054 sayılı Kanun’un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme” başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

GENERALİ’nin Trafik Sigortası Pazarında Küçük Bir Oyuncu Olduğu Savunması

(355) Savunmada, farklı müşteri portföyüne sahip ve/veya farklı dağıtım kanalına sahip şirketlerin GENERALİ’ye göre çok daha yüksek oranda üretim yapmaları sebebiyle aktüeryal tahminlere konu olabilecek daha çeşitli veri setine sahip şirketlerin ve ticari olarak kısa ve uzun dönem farklı beklentileri olan şirketlerin portföy dağılımının ve fiyatlandırmalarının farklılık göstermesinin beklenen bir durum olduğu, bunun yanı sıra daha yüksek oranda üretim yapan sigorta şirketlerinin, daha düşük primle sigortalayacakları riski yüksek araçlar sebebiyle uğrayabilecekleri hasarı, sahip oldukları prim havuzunun büyüklüğü sayesinde daha kolay sübvansede edebilecekleri, GENERALİ gibi daha düşük miktarda üretim yapan küçük sektör oyuncularının bu tarz hasarları portföyünde dengeleme imkânlarının daha kısıtlı olduğu ve bu nedenle de prim miktarları belirlenirken yüksek oranda üretim yapan şirketlerden farklı davranmalarının olağan kabul edilmesi gerektiği belirtilmiştir.

(356) Esasa ilişkin değerlendirmelere “4054 sayılı Kanun’un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme” başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.14. GROUPAMA**Soruşturma Kapsamının Genişletilmesinin 4054 Sayılı Kanun'da Yer Alan İdari Usule Aykırı Olduğu Savunması**

- (357) Savunmada, 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinde, Kurul'un açtığı soruşturmaları bildirmesi ve ilk yazılı cevabın alınmasının hüküm altına alındığı, soruşturmanın genişletilmesi şeklinde bir usulün olmadığı ifade edilmiştir. Kanunun öngördüğü sistem uyarınca bu tür iddialar için ayrı bir önaraştırma açılması ve iddiaların ciddi bulunması halinde ayrı bir soruşturma açılarak incelenmesi gerektiği iddia edilmiştir.
- (358) 4054 sayılı Kanun'un 40. maddesi, *"Kurul, resen veya kendisine intikal eden başvurular üzerine doğrudan soruşturma açılmasına ya da soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının tespiti için önaraştırma yapılmasına karar verir."* hükmünü amir olup; söz konusu hüküm ile Kurul'un doğrudan soruşturma açma yetkisi bulunmaktadır. Bu çerçevede, sigorta şirketlerinin birlikte fiyat artışı yapmak suretiyle rekabeti bozucu, kısıtlayıcı anlaşma ve/veya uyumlu eylem içinde oldukları ve böylelikle fahiş fiyat uyguladıkları iddialarının gerçeği yansıtıp yansıtmadığının tespiti amacıyla 02.03.2016 tarih ve 16-07/137-M sayı ile açılan soruşturma devam ederken, Trafik Sigortası sektöründe faaliyet gösteren teşebbüslerin pazar paylaşımında bulduklarına ve belli araç türlerinin sigortasını yapmaktan kaçındıklarına yönelik birtakım iddiaların da Kurum kayıtlarına intikal etmesi üzerine, 28.07.2016 tarihli ve 2016-4-3/BN-02 sayılı Bilgi Notu, Kurul'un 04.08.2016 tarihli ve 16-26 sayılı toplantısında görüşülerek soruşturmanın genişletilmesine karar verilmiştir. Bunun üzerine, soruşturma tarafı olan tüm teşebbüslere Soruşturma Ek Bildirimi yapılmış ve 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin ikinci fıkrası gereğince, tarafların savunma haklarının kısıtlanmaması adına, ek yazılı savunmaları talep edilmiştir.
- (359) Görüldüğü üzere, Kurum kayıtlarına daha sonradan intikal eden iddialar da Trafik Sigortası'na ilişkin olup, bu alanda faaliyet gösteren teşebbüsleri ilgilendirmektedir. 4054 sayılı Kanun'un 40. maddesi gereğince, Kurul'un doğrudan soruşturma açma yetkisi olduğu; Trafik Sigortası alanında faaliyet gösteren teşebbüsler hakkında aynı Kanun'un 4. maddesi kapsamında hâlihazırda bir soruşturma yürütüldüğü; yeni iddiaların hakkında daha önce soruşturma açılmış teşebbüsleri ilgilendirdiği ve yine Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduğu hususları dikkate alındığında, söz konusu teşebbüsler hakkında ayrıca bir önaraştırma yapmak yerine, devam etmekte olan soruşturma kapsamında söz konusu iddiaların da incelenmesinin usul ekonomisi ilkesine uygun olduğu ve 4054 sayılı Kanun'un amacına ve lafzına aykırılık teşkil etmediği görülmektedir. Diğer yandan, yeni iddialar ile ilgili olarak taraflara Soruşturma Ek Bildirimi gönderildiği ve tarafların ek savunmalarının talep edildiği dikkate alındığında, tarafların savunma haklarına hâle getirilmediği; dolayısıyla incelemenin önaraştırma yerine soruşturma kapsamında yapılmasının taraflar aleyhine bir durum teşkil etmediği değerlendirilmektedir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (360) GROUPAMA tarafından ayrıca, TSB tarafından yayınlanan araç türü bazındaki gerçekleşen hasar tutarları ile ortalama hasar tutarlarına ilişkin istatistiklerin tablolaştırılmış hali sunularak, taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren kamyon ve çekici araç türlerinin hasarlarının, tüm araç türlerinin hasarlarının ortalamasından yüksek olduğu ve riskli grupta yer aldığı görüldüğü ifade edilmiştir. GROUPAMA'nın dağıtım kanallarına bağlı olarak aynı araç türlerinde benzer eğilimde teminatlar verdiği belirtilerek, pazar paylaşımının söz konusu olmadığı ifade edilmiştir.
- (361) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

GROUPAMA'nın Fiyatlama Politikasının Meşru ve Ticari Gerekçelere Dayandığı Savunması

- (362) Savunmada, GROUPAMA'nın diğer sigorta şirketleri ile herhangi bir uyumlu eylem içerisinde olmadığı, zira GROUPAMA'nın tamamen kendi maliyet yapısı üzerinden rasyonel olarak kendi stratejisi üzerine kararını aldığı, bir başka ifadeyle piyasada yaşandığı iddia edilen hareketlerin, teşebbüslerin anlaşma/uyumlu eylemlerinden ziyade, mevzuatta yapılan düzenlemeler ve bu çerçevede emsal olan Yargıtay kararlarının neticesi olduğu görüşü beyan edilmiştir.
- (363) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.15. GULF

GULF'un Trafik Sigortası Pazarında Küçük Bir Oyuncu Olduğu Savunması

- (364) GULF tarafından yapılan birinci yazılı savunmada, teşebbüsün Türkiye Seyahat Acentalar Birliği nezdinde seyahat sigortalarında ihtisas sigortacılığı yapmak üzere 2013 yılında kurulmuş olduğu ve Trafik Sigortası pazarında yok denecek kadar az sayıda poliçe üretiminde bulunduğu ifade edilmiştir. Tanzim edilen (.....) adet Trafik Sigortası poliçesi ile iptal edilen (.....) adet Trafik Sigortası poliçesinin 2015 yılı içerisinde olmakla birlikte kuruluşundan 2016 yılına kadar toplamda (.....) adet Trafik Sigortası poliçesi tanzim edildiği, bu poliçelerden (.....) ise iptal edildiği dile getirilmiştir. Trafik Sigortası alanındaki poliçe adetlerinden de anlaşılacağı üzere pazarda faaliyet gösteren diğer sigorta şirketleri ile birlikte hareket edilmediğinin ve rekabeti bozucu davranışlarda bulunulmadığının açıkça görülebileceği dile getirilmiştir.
- (365) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Trafik Sigortası Pazarında Primlerin Sektördeki Veriler Neticesinde Belirlendiği Savunması

- (366) Soruşturmaya konu olan Trafik Sigortası primlerinin belirlenmesinde tüm sektör verilerinin yer aldığı TRAMER veri seti, risk parametreleri (sürücü yaşı, araç yaşı, ikametgâhın merkez/taşra durumu, hasarlılık durumu, plaka/ikametgâha göre ek indirim/ek prim, gecikme kıdemine bağlı olarak sürprim) ile sektör ve şirket tecrübelerinin etkili olduğu ifade edilmiştir. Ancak;
- yargı kararları,
 - Genel Şartlar'daki değişiklikler,
 - asgari ücretin enflasyonun çok üzerinde belirlenmesi,
 - kusurlu sürücü vefat dosyalarının ödenmeye başlanması,
 - araç değer kaybı konusunun sigorta şirketleri aleyhine neticelenmiş olması,
 - maluliyet ve bedeni asgari tazminat frekansı ile ortalama tazminat seviyesinin yükselmesi,
 - teminat tutarındaki artışlar

gibi gerekçelerin sigorta şirketlerinin karlılığı sağlayacak üretim yapmadıkları durumda iflasına neden olabilecek değişiklikler olduğu ifade edilmiştir.

(367) Öyle ki yukarıda bahsedilen konuların TSB tarafından yıl bazlı açıklanan kara araçları sorumluluk branşı hasar/prim oranları (2013-%91,56, 2014-%96,5, 2015-%128,5) ile bu oranlara ilave olarak idari giderler, aracı giderleri ve diğer giderlerin dâhil olmasıyla sektörün çok ciddi şekilde zarar ettiğinin anlaşılacağı ifade edilmiştir. Tüm bu veriler değerlendirildiğinde teknik tarifenin zaman içindeki değişimi ile piyasa şartlarının gelişimi göz önünde bulundurularak primlerin yükseltildiği ya da düşürüldüğü ve bu doğrultuda 01.01.2016 tarihinde belirlenen prim seviyesinin 2016 yılı için de Nisan ayı da dâhil olmak üzere korunduğu, artış yaşanmadığı ifade edilmiştir.

(368) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Uyumlu Teklif Verme Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

(369) Savunmada, GULF'un herhangi bir şekilde başka bir sigorta şirketi ile birlikte 4054 sayılı Kanun'u ihlal edecek bir fiilde bulunmadığı, zira primlerinin belirlenmesi sürecine yukarıda yer verildiğine değinilerek, Tarife Yönetmeliği'nin 15. maddesi uyarınca Trafik Sigortası primlerinin belirlenmesinde sektör geneline ilişkin verilerin dikkate alınması gerektiği, dolayısıyla sektör verilerini dikkate alınmasının zorunluluk gereği olduğu ve ilgili sürecin yürürlükteki mevzuata aykırılık teşkil etmediği, bundan öteye geçilmediği, nitekim GULF'un kendi yapısı ve risk faktörleri çerçevesinde Trafik Sigortası primlerinin belirlendiği ifade edilmiştir.

(370) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

GULF Tarafından Meşru ve Ticari Gereçlere Dayanan Fiyatlandırma Politikası Uygulandığı Savunması

(371) Savunmada, Trafik Sigortası pazarında yaşanan prim artışlarının aksine GULF tarafından artış yapılmadığı, 06.01.2016 tarihinde TRAMER'e yüklenen aktüer raporu ile onaylanmış prim tutarının uygulanmaya devam edildiği, yine de bahsi geçen gereçlerin prim fiyatları üzerinde etkisi olduğu ve yeni yasal düzenlemelerin önümüzdeki dönemde şekilleneceği, akabinde Trafik Sigortası primlerinin revize edileceği, bununla birlikte GULF'un yeşil kart sigorta poliçesi üretimi olmamasına karşın Motorlu Taşıtlar Bürosu'na üye olunmasının bir sonucu olarak yeşil kart havuzunda biriken primler ve hasar tutarlarının havuzda yer alan sigorta şirketleri ile paylaşıldığı, dolayısıyla bu paylaşımın GULF'un prim tutarlarına olumsuz etkisi olduğu ifade edilmiştir. Bununla birlikte, Tarife Yönetmeliği'nde yapılan değişiklikle "*Sigorta şirketleri, bu Yönetmeliğin ekindeki tablolarda yer alan araç türüne göre il bazında temel sigorta primini serbestçe tespit edebilirler.*" hükmüne yer verilmesi sonrası GULF'un anılan hükme uygun olarak primlerini belirlediği ve aktüer raporu ile TRAMER'e gönderdiği, öte yandan Trafik Sigortası'nda sigorta şirketlerince uygulanacak tarifelerin belirlenmesi ve bildirimine ilişkin müteaddit tarihlerde Hazine Müsteşarlığı tarafından yayımlanan Genelgelerde⁷⁷ Hazine Müsteşarlığı'nın belirlenen tarifelerin şirketlerin mali bünyelerini dikkate alarak haksız rekabetin engellenmesi çerçevesinde tarifelerin değiştirilmesini isteyebileceği, (.....) belirtilmiştir.

(372) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

⁷⁷Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında (Trafik Sigortası) 01.07.2012 Tarihinden İtibaren Sigorta Şirketlerince Uygulanacak Tarifelerin Belirlenmesi ve Bildirimine İlişkin Genelge (2012/5) ve 31.05.2012 tarihli ve 2012/5 sayılı Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında (Trafik Sigortası) 01.07.2012 Tarihinden İtibaren Sigorta Şirketlerince Uygulanacak Tarifelerin Belirlenmesi ve Bildirimine İlişkin Genelgede Değişiklik Yapılmasına İlişkin Genelge (2012/7).

Belli Bir Kullanım Tarzında Yoğunlaşmadığı Savunması

- (373) GULF tarafından, 01.10.2013 tarihinden itibaren (.....) adet Trafik Sigortası poliçe üretimi ((.....) adet poliçe ise araç satışı ile iptal edilmiştir) olduğu, bu poliçelerden (.....)'ünün (.....) olduğu, bu çerçevede poliçe üretiminde hem ağır hem hususi araçların teminata konu olduğu, ağır ticari araçlara yönelik teklif talebi gelmesi halinde herhangi bir red beyanında bulunulmadığı ve hususi araçlara ilişkin uygulanan değerlendirmeye tabi tutulduğu ifade edilmiştir.
- (374) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Teklif Vermeme veya Sigorta Etmekten Kaçınma Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (375) Savunmada ayrıca, GULF olarak Hazine Müsteşarlığı tarafından çıkarılan düzenlemelere uygun şekilde faaliyet gösterilmesine özen gösterildiği, nitekim GULF'un internet sitesinden veya doğrudan GULF'a başvuru yoluyla Trafik Sigortası poliçe teklifi alınmasının imkân dâhilinde olduğu, dolayısıyla teklif verilmemesi gibi bir durumun söz konusu olmadığı ifade edilmiştir.
- (376) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (377) Savunmada, GULF'un seyahat sigortalarına özgü acente sayısı ve üretilen poliçe adedi dikkate alındığında pazar paylaşımı iddialarının söz konusu olamayacağı, bununla birlikte GULF'un hissedarlık yapısının değişmesinin bir sonucu olarak Trafik Sigortası dâhil diğer poliçe türlerinin de pazarlanabilmesi amacıyla yeni dağıtım kanallarının kurulmakta olduğu ifade edilmiştir.
- (378) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.16. GÜNEŞ

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmeye Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

- (379) GÜNEŞ tarafından, sigortacılık sektörünün düzenleyici ve denetleyici kurum olarak Hazine Müsteşarlığı'nın gözetiminde olduğu, sigorta şirketlerinin hem mevzuat açısından hem de düzenleyici işlemler açısından çok sıkı bir regülasyona tabi olduğu, sigortacılık mevzuat ve uygulamalarında sigorta şirketlerinin maliyetinin çok önemli kısmını oluşturan hasar maliyetlerini doğrudan ve önemli miktarlarda artıran düzenlemeler nedeniyle maliyetlerde ciddi yükselişler yaşandığı ve bunun da tarifelere yansıtıldığı belirtilmiştir.
- (380) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Anlaşma veya Uyumlu Eyleme Taraf Olunmadığı Savunması

- (381) Savunmada, herhangi bir rakip ile anlaşma veya uyumlu eylem içerisinde olunmadığı, hukuki ve teknik zorunluluklar nedeni ile oluşan maliyet artışlarının teknik ve aktüeryal değerlendirmelere göre fiyatlara yansıtılmasının söz konusu olduğu, şirket olarak tüm fiyatlamaların bireysel değerlendirmelerine dayalı olarak hukuki, teknik ve ekonomik gereklilikler doğrultusunda yapıldığı belirtilmiştir. Bunun yanı sıra, sektörün yapısı ve mevzuatı gereği SBM kanalıyla verilerin kamuya açık platformda paylaşıldığı belirtilerek, söz konusu verilerin de bu savunmayı destekler nitelikte olduğu ifade edilmiştir.

(382) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Teklif Vermeme veya Sigorta Etmekten Kaçınma Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

(383) Savunmada, prim tutarlarının araç grupları itibari ile trafik tarifesi, plaka ili, sigortalının yaşı, hasar adedi gibi birçok kriterle bağılı olarak oluşturulduğu; her bir kriterin ayrı ayrı ve birlikte değerlendirilerek hasar prim oranlarının incelendiği; şirketin karlılık hedefleri ve portföy yoğunluğu gibi diğer hususlar da dikkate alınarak tarifelerin aktüeryal teknikler kapsamında belirlendiği ifade edilerek, poliçe araç sınıf dağılımının rakiplerden bağımsız bir şekilde oluşturulduğu belirtilmiştir. Nitekim TÜİK verilerine göre, 2016 yılının Haziran ayı itibarıyla trafiğe kayıtlı toplam 20.559.243 adet taşıt bulunduğu; bu taşıtların %53,3'ünü otomobillerin, %16,3'ünü kamyonetlerin, %14,5'ini motosikletlerin, %8,4'ünü traktörlerin, %4'ünü kamyonların, %2,2'sini minibüslerin, %1,1'ini otobüslerin, %0,2'sini ise özel amaçlı taşıtların oluşturduğu; Türkiye'deki araçların basamak bazında farklı oranlardaki dağılımı ile şirketin stratejik planlamaları ve sigorta piyasasının rekabetçi yapısı dikkate alındığında, belirli sınıflarda diğerlerine göre daha fazla poliçe üretilmesi ve/veya belirli sınıflarda poliçe üretilmemesinin söz konusu olabileceği; GÜNEŞ açısından, rakiplerle anlaşarak teklif vermeme veya sigorta etmekten kaçınma gibi bir durumun söz konusu olmadığı ifade edilmiştir.

(384) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

(385) Savunmada, uluslararası taşımacılıkta kullanılan ağır ticari araçların hem büyüklükleri hem de ağırlıkları dikkate alındığında, bu araçların herhangi bir kazaya karıştıklarında gerek maddi gerekse cismani zarar verme potansiyelinin diğer araç sınıflarında yer alan taşıtlara kıyasen oldukça yüksek olduğu belirtilmiştir. Trafik Sigortası'nın temel amacının aracın kazaya karışması durumunda üçüncü kişilere verdiği zararların tazmini olduğu dikkate alındığında, bu tür araçların iddia edildiği şekilde "düşük risk grubu" kategorisine girdiğini ileri sürmenin makul olmadığı; primlere ilişkin yapılan her türlü değerlendirmede, bu araçların yarattığı risklerin göz önünde tutulduğu belirtilmiştir. Ayrıca, uluslararası taşımacılıkta kullanılan araçların primlerini belirlerken, yurtiçinde taşımacılık yapan araçlardan farklılaşan özel bir risk tanımlaması ya da çarpanı veya prim hesaplama metodu gözetilmediği, bir başka ifadeyle uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren bu araçların da, yurtiçinde taşımacılık yapan araçlar ile aynı risk değerlendirmelerine tabi tutulduğu, dolayısıyla, iddia edildiği üzere "farklı bir segmentin maliyetinin uluslararası taşımacılık yapan araçlara yükletilmesi" gibi bir durumun söz konusu olmadığı ifade edilmiştir. Ayrıca, Genel Şartlar gereğince Trafik Sigortası'nın coğrafi sınırının Türkiye olması nedeniyle, ilgili araçların ancak Türkiye sınırları içerisinde gerçekleşen riskleri teminat altına aldığı; bu araçlara ilişkin hasar prim oranı, teknik kar/zarar ve tarife çalışmalarının aktüeryal teknikler çerçevesinde, Türkiye sınırları göz önüne alınarak ve bağımsız bir şekilde yapıldığı öne sürülmüştür.

(386) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (387) Son olarak, GÜNEŞ'in piyasa davranışlarının yukarıda açıklanan rasyonel temellere dayandığı, nitekim Soruşturma Bildirimi'nde GÜNEŞ'in rakipleri ile pazarı paylaştığına dair herhangi bir bilgi veya belgeye yer verilmediği, böyle bir tespit yapılabilmesi için rakipler arasında karşılıklı iletişimin olması ve bu iletişimin açık ve tutarlı delillerle ortaya konulması gerektiği, GÜNEŞ'in bu türden bir iletişime kesinlikle taraf olmadığı ve kararlarını ticari gerekçeler doğrultusunda rakiplerinden bağımsız bir şekilde aldığı iddia edilmiştir.
- (388) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.17. HALK

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmeye Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

- (389) Savunmada, Trafik Sigortası branşında ortaya çıkan fiyat artışlarının başlıca nedenleri olarak;
- kişinin kendi ya da başkasının aracıyla yaptığı kazalarda ve kendi kusuruyla yaptığı kazalarda geride kalanlardan hareketle bir sorumluluk doğduğuna ilişkin yargı kararlarının doğurduğu tazminatlar,
 - primlerden SGK'ya ayrılan paya rağmen tedavi giderleri arasında bulunan "bakıcı giderleri" masrafının son yıllarda artan bir yoğunlukla sigorta şirketlerinden tazmin edilmesi,
 - değer kaybı başlığı altında bundan önceki yıllarda gündemde olmayan bir hasarın ciddi ve önemli oranlarda Trafik Sigortası poliçesinden ödeniyor olması

gösterilmiştir.

- (390) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uyumlu Eyleme Taraf Olunmadığı Savunması

- (391) Savunmada ayrıca, HALK'ın gerçekleşen hasar verilerine göre prim hesaplamaları yaptığı, bu nedenle diğer sigorta şirketleri ile arasında bir uyumlu eylemin kesinlikle söz konusu olmadığı öne sürülmüştür.
- (392) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (393) Savunmanın bu bölümde, primlerin serbestçe belirlendiği ve her şirketin kendi Trafik Sigortası portföyünü esas alarak oluşan hasar istatistiklerini hesaplama suretiyle araç kullanım tarzları bazında maliyet bazlı prim hesapladığı, bu hesaplama ilkeleri çerçevesinde araçların markası, model yılı, motor özelliklerinin yanı sıra sigortalının hasarsızlık basamağı, medeni durumu, vb. kriterlere göre karar verildiği belirtilmiştir. Bu bağlamda her sigorta şirketinin sigortalı kitlesinin farklı olması nedeniyle hasar/prim oranlarının farklı olduğu bu sebeple aynı kullanım tarzı için şirketlerin primlerinin farklı hesaplandığı, HALK'ın 2015-2016 yıllarında prim üretiminde ilk altı sırada yer aldığı ve tüm araç kullanım tarzları içi poliçe düzenlendiği ifade edilmiştir.
- (394) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

- (395) Savunmada, uluslararası taşımacılık yapan araçlara yönelik Trafik Sigortası'na ilişkin mevzuatta bir ayırımın yer almadığı, bu bakımdan bu araçların kendi kullanım tarzlarına göre risk faktörleri ve gerekli indirim olanakları göz önünde bulundurularak prim hesaplamalarına tabi tutulduğu belirtilmiştir.
- (396) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.18. HDI

Anlaşma veya Uyumlu Eyleme Taraf Olunmadığı Savunması

- (397) Savunmada, HDI'nın rekabeti kısıtlayıcı bir anlaşma veya uyumlu eylem içinde bulunmadığı, Kurul'un geçmiş tarihli kararlarına⁷⁸ da konu olduğu üzere, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamındaki uzlaşmalar ile salt paralel davranışlar arasındaki ayırımın, ilave çeşitli delillerle ortaya konulması gerektiği; buna karşın yapılan yerinde incelemelerde, HDI ile haklarında önaraştırma yapılan diğer teşebbüsler arasında yukarıda sayılan koşullara uyacak nitelikte bir ilişkinin, iletişimin veya davranışın bulunduğuna işaret eden herhangi bir delil veya iddianın taraflarına iletilmediği; yalnızca sigorta şirketlerinin uyumlu eylem içerisinde olduklarına dair şüpheden bahsedildiği belirtilmiştir.
- (398) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmeye Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

- (399) Savunmanın bu bölümünde, yargı kararları, mevzuat değişiklikleri, maliyetin altında primler gibi Türkiye'de Trafik Sigortası branşında yaşanan sıkıntıların HDI'yı oldukça etkilediği ve bunun HDI'nın mali tablolarına yansıdığı belirtilmiştir. Nitekim HDI'nın 2014 yılına ait Faaliyet Raporu'nda değinildiği üzere 2014 yılında Trafik Sigortası hasar ihbarlarındaki artış ve buna paralel olarak şirket rezervlerinin güncellenmesi ile sektörde yıllardır süregelen Trafik Sigortası branşındaki zararın her geçen yıl daha da arttığı, bu sebeple HDI'nın piyasada tamamen bağımsız bir şekilde hareket ederek (.....) yılından bu yana kademeli olarak Trafik Sigortası primlerinde artışa gitmek durumunda kaldığı ifade edilmiştir. Bu çerçevede, Trafik Sigortası primlerinde yapılan artışların gerekçeleri şu şekilde sıralanmıştır:

- Hasar prim sonuçlarının artması,
- Kurların artması ve orijinal yedek parça şartının getirilmesi,
- SGK prim ödemeleri,
- Hazine Müsteşarlığı'nın 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren Genel Şartlar doğrultusunda değer kaybının sigortadan karşılanmaya başlaması,
- Asgari ücret artışlarının, bedeni zararlarla sonuçlanan kazalarda, geçmiş poliçelerin hasarlarına da yansması,
- Yargıtay kararı gereği, kusurlu olan sürücünün ailesine ödeme yapılması,
- Hazine Müsteşarlığı'nın 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren Genel Şartlar ile getirilen bedeni zarar hesaplama tablosunun yapısında yaşanan değişiklik,

⁷⁸ Kurul'un 24.06.2009 tarihli ve 09-30/637-150 sayılı, 26.07.2007 tarihli ve 07-62/742-269 sayılı kararları.

- Hazine Müsteşarlığı'nın kamyon, kamyonet, otobüs ve taksi türleri için getirilen üst prim limiti.

- (400) Bu kapsamda, primlerin artırılmasında, tamirhanelerin maddi hasarlara yönelik olarak yedek parça ve işçilik maliyetlerini, dolayısıyla onarım fiyatlarını artırmaları, sigortadan haksız menfaat temin etme amaçlı suiistimallerdeki büyük artışlar, araç değer kayıplarına ilişkin toplu taleplerde beklenmedik artışlar, bedeni zararlarda başvuruların daha sıklıkla doğrudan dava yolu ile yapılması, mahkemeler nezdinde verilen destekten yoksun kalma tazminatlarına ilişkin kararların meblağlarında meydana gelen artışlar, trafik kazalarından dolayı zarar görenlerin taleplerine aracılık eden kuruluşların izledikleri yöntemler, Trafik Sigortası'ndaki teminat limitlerinde meydana gelen artışlar, SGK mevzuatında trafik kazalarında yaralananların tedavi giderlerine ilişkin yeni düzenlemelerle sigortalılardan alınan primlerin bir kısmına yüksek oranda peşin kesinti ve SGK'ya aktarım uygulaması getirilmiş olması ve buna rağmen tedavi giderlerinin bir parçası olan bakıcı giderleri, tıbbi malzeme ve benzeri kalemlerin sigorta şirketleri üzerinde bırakılması sonucunu doğuran mahkeme kararları, asgari ücretin artması, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu tarafından kusurlu sürücülerin ve araç işletenlerin geride kalanlarının destekten yoksun kalma tazminatına hak kazanabileceği yönünde karar vermiş olması ile beklenebilecek yeni talepler, geçici iş göremezlik taleplerinin SGK tarafından karşılanacak olup olmaması konusundaki belirsizlikler gibi yeni gelişmelerin dikkate alındığı ifade edilmiştir.
- (401) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (402) Savunmada, sektördeki olumsuzlukların, HDI'yi mali tablolarını iyileştirmek ve sektördeki varlığını sürdürmek amacıyla bağımsız ticari kararlar almaya sevk ettiği ve Trafik Sigortası primlerinde araç sınıfları bazında teknik sonuçlara bağlı olarak değişik oranlarda artışa gitmek durumunda kaldığı ifade edilmiştir. Savunmanın devamında, HDI'nın son dönemde tanzim ettiği Trafik Sigortası poliçeleri kapsamında üstlenilecek riskin fiyatını (i) portföyün yapısı, (ii) geçmiş dönem hasar/prim oranları, (iii) hasar frekansı, poliçe başı maliyet gibi teknik değerlendirmeler, (iv) büyüme hedef ve politikaları gibi hususlara bağlı olarak belirlediği; bunlara ilave olarak, Trafik Sigortası branşında risklerin araç türü, sigortalı yaşı, araç yaşı, ikamet ili, hasarsızlık kademesi ve benzeri özelliklere göre sınıflandırıldığı belirtilmiştir. Savunma ekinde yer verilen HDI'nın 2010-2016 Nisan ayı sonuna kadar üretmiş olduğu Trafik Sigortası poliçelerinin araç sınıflarına göre dağılımında, yıllar itibarıyla hasar/prim oranları yüksek araç gruplarında ((.....), (.....)) adet payları azalırken, hasar/prim oranları düşük araç gruplarında ((.....), (.....), (.....) ve (.....)) ise adet paylarının artmakta olduğu belirtilmiştir. Böylece, özellikle 2013 yılından itibaren hasar/prim oranları artan araç grupları⁷⁹ bakımından, şirketin (.....) ve (.....) portföyünü küçültme yoluna gittiği ve böylece ekonomik açıdan zararını minimize etmeyi amaçladığı; hasar/prim oranları azalan araç grupları bakımından ise, poliçe sayısının arttırıldığı ifade edilmiştir.
- (403) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

⁷⁹ Bu bağlamda, otomobil grubunda 2010 ile 2012 yılları arasında %(.....) ile %(.....) arasında seyreden hasar/prim oranının 2013 ile Nisan 2016 arasında %(.....)-%(.....) seviyelerine çıktığı; benzer şekilde, kamyonet grubunda 2010 ile 2012 yılları arasında %(.....) ile %(.....) arasında seyreden hasar/prim oranının 2013 ile Nisan 2016 arasında %(.....) -%(.....) seviyelerine çıktığı bildirilmiştir.

I.5.1.19. HÜR

HÜR'ün Tüm Branşlarda Ruhsatlarının İptal Edildiği Savunması

- (404) Savunmada, Hazine Müsteşarlığı'nın 27.03.2015 tarih ve 38681552-301.09(301.09)/10216 sayılı yazısı ile HÜR'ün tüm branşlardaki ruhsatlarının iptal edildiği, 30.09.2015 tarihli Olağan Genel Kurul toplantısında tasfiye kararının alınması üzerine 10.11.2015 tarih ve 33260 sayılı Başbakanlık Yardımcılığı Makamının kararı ile tasfiye kararının onaylandığı, bu doğrultuda 26.03.2015 tarihi itibarıyla poliçe üretiminin durdurulup sigortacılık faaliyetlerine son verildiği belirtilmiştir. Soruşturma kapsamına dâhil olan üç aylık prim üretimlerinin ruhsatların muhafaza edilebilmesi ve şirket hisselerinin satış sürecinin tamamlanana kadar şirketin mevcut üretim politikası dahilinde faaliyetlerini sürdürebilmesi maksadıyla zarar edilmeyecek fiyatlandırma ile poliçe satışının düşen bir üretim ivmesi ile (Ocak 2015-11.672 adet, Şubat 2015-4.509 adet, Mart 2015-318 adet) yapıldığı ve soruşturma konusu ile hukuki ve fiili bir irtibatın bulunmadığı belirtilerek teşebbüsün soruşturma kapsamı dışına çıkarılması talep edilmektedir.
- (405) 2015 ve 2016 yıllarında Trafik Sigortası primlerinde yaşanan artışa ilişkin olarak Kurul'un 02.03.2016 tarihli ve 16-07/137-M sayılı kararı ile Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin Trafik Sigortası primlerini aralarında anlaşmak suretiyle arttırıp arttırmadıklarının değerlendirmek üzere, sektörde faaliyet gösteren sigorta şirketlerine ve TSB'ye soruşturma açılmasına karar verilmiştir. Bu bakımdan soruşturma kapsamında yapılan inceleme ve değerlendirme çerçevesinde HÜR'ün soruşturmaya konu zaman dilimi içerisinde faaliyetleri dikkate alınmak suretiyle soruşturmaya konu iddiaların tarafı olduğu değerlendirilmiştir.

I.5.1.20. LIBERTY

LIBERTY Özelinde Değerlendirme Yapılmadığı Savunması

- (406) Savunmada, tebliğ edilen Soruşturma Bildirimi'nde LIBERTY muhatap alınarak kaleme alınmadığı ifade edilerek idarenin, soruşturulan her bir şirket için ayrı ve şirkete mahsus bir savunma talep yazısı hazırlamasının idari soruşturma usulüne uygun olacağı dile getirilmiştir.
- (407) 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin ikinci fıkrası, "*Kurul, başlattığı soruşturmaları, soruşturmaya başlanması kararının verildiği tarihten itibaren 15 gün içinde ilgili taraflara bildirir ve tarafların ilk yazılı savunmalarını 30 gün içinde göndermelerini ister. Taraflara tanınan ilk yazılı cevap süresinin başlayabilmesi için Kurulun bu bildirim yazısı ile birlikte, iddiaların türü ve niteliği hakkında yeterli bilgiyi ilgili taraflara göndermesi gerekir.*" hükmünü amirdir. Bu hüküm gereği, ilgili teşebbüslere soruşturmaya konu iddiaların türünü ve niteliğini içeren bilgi soruşturma bildirimini ile birlikte gönderilmiştir. Bununla birlikte, söz konusu bildirimde teşebbüs özelinde tespit ve değerlendirmelere yer verilmesine ihtiyaç duyulmamıştır. Nitekim Soruşturma Bildirimi'nde yer alan iddialar, Trafik Sigortası alanında faaliyet gösteren tüm teşebbüsleri eşit düzeyde ilgilendirdiğinden, iddiaların özetlenmesinde herhangi bir teşebbüs ayrımına gidilmemiştir. Keza, önaraştırma safhasında sektöre ilişkin yapılan analizler, bu alanda faaliyet gösteren tüm teşebbüslere yönelik olduğundan, Soruşturma Bildirimi'nde analiz sonuçları teşebbüs özelinde sunulmamıştır.

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmeye Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

(408) LIBERTY tarafından hasar/prim oranlarını yükselten temel nedenler aşağıdaki şekilde belirtilmiştir:

- İşletenin %100 kusurlu olduğu durumlarda yakınlarının destekten yoksun kalması nedeniyle Yargıtay kararlarıyla ödenmeye başlanan tazminatlar,
- Kaza sonrası gerçekleşen sürekli sakatlık sonrasında katlanılan bakıcı giderlerinin Yargıtay kararları uyarınca tedavi teminatı kapsamında ödenmesi,
- Destekten yoksun kalma tazminat talebi hesaplarında standart bir hesap yöntemi olmaması,
- Genel Şartlar'daki değişiklikler nedeniyle "Değer Kaybı" teminatının hesaplanmasının standardize edilmesi,
- Asgari ücretteki beklenenden yüksek orandaki artışlar nedeniyle bedeni tazminatlarda ve kısmi maddi hasarlarda işçilik maliyetinde beklenen artış,
- Eksper tarifesinde yapılan artış;
- 2015 yılında artan döviz kurları nedeniyle artan yedek parça fiyatları,
- Yeterli sertifikasyon sisteminin olmamasından dolayı eşdeğer parça kullanımının azalmasının getirdiği maliyetlerdeki artış,
- "Tedavi Giderleri" kapsamında SGK tarafından ödenmeyen tazminatlarla ilgili sigortacı tarafından ödenen tutarlar.

(409) Yukarıda yer verilen nedenlerle ortalama hasar tutarlarındaki gelişimin tahminlerden fazla gerçekleştiği ve çeşitli mevzuat değişiklikleri ile yargı uygulamalarının getirdiği geçmişe yönelik yükteki yükselişin prim oranlarındaki artışta etkili olduğu ifade edilmiştir.

(410) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

LIBERTY'nin Fiyatlandırma Politikasının Meşru ve Ticari Gerekçelere Dayandığı Savunması

(411) LIBERTY'nin kendisi bakımından fiyat değişikliklerinin makul gerekçelerine savunmasında yer verdiği, sektör geneli bakımından da tüm sektörü etkileyen koşulların mevcut olduğu, sektörde bu alanda yıllarca oluşan zararların etkisinin dahi, sektördeki genel artışların uzlaşmadan kaynaklandığının öne sürülmesini tek başına imkânsız kıldığı iddia edilmiştir. İlaveten, Trafik Sigortası'nda tarife yapısının oluşturulması ve primlerde değişiklik yapılması, aktüeryal yöntemler ile temel tarife yapısının oluşturulması ve iş sonuçlarının izlenerek ilerleyen dönemlerde çeşitli etkilerin portföy üzerinde yarattığı sonuçların prim değişimi olarak tarife yapısına yansıtılması şeklinde şirket içinde teknik bir değerlendirme sonucunda gerçekleştirildiği dile getirilmiştir. Benzer şekilde, Trafik Sigortası poliçe satışlarının araç sınıfları arasındaki dağılımının, mutlak aktüeryal değerlendirmelerin ve genel gider payı karlılık beklentilerinin bir sonucu olduğu belirtilmiştir.

(412) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

LIBERTY'nin Trafik Sigortası Pazarında Küçük Bir Oyuncu Olduğu Savunması

- (413) Savunmada, LIBERTY'nin, Trafik Sigortası pazar payının 2015 yılında %0,3 olduğu ifade edilerek şirketin pazarda küçük bir pazar payına sahip olduğu, kaldı ki LIBERTY'nin araç sınıflarına yönelik şüphe edilen herhangi bir pazar paylaşımının parçası ve muhatabı olmasının imkân dâhilinde olmadığı ifade edilmiştir.
- (414) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Soruşturma Ek Bildirimi'nde Aktarılan Konuların Asılsız ve Rekabet Hukukuyla İlgisiz Olduğuna Yönelik Savunma

- (415) Söz konusu iddiaların varsayımsal olduğu ve büyük ölçüde rekabet hukukuyla ilgisinin olmadığı belirtilmiştir. Bir araç türünün diğerlerinin maliyetlerini üstlenmesi ve yabancı plakalı araçlar karşısında dezavantajlı hale gelmesi iddialarının ne şekilde rekabet ihlali oluşturduğunun anlaşılmadığı dile getirilmiştir.
- (416) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.21. MAPFRE

Yetki Belgesinin Usulüne Uygun Olarak Hazırlanmadığı ve Yerinde İncelemede Uzman Yardımcılarının Görev Aldığı Savunması

- (417) Savunmada, yerinde inceleme sırasında teşebbüse sunulan yetki belgelerinde incelemenin konusunun somut olarak belirtilmediği, meslek personelinin herhangi bir teşebbüs özelinde değil, tüm kurum ve kuruluşlar bakımından yetkilendirildiği ve incelemede uzman yardımcılarının görev almasının Kurul kararını usuli açıdan sakatladığı belirtilerek yetki belgesinin 4054 sayılı Kanun'un 15. maddesinde öngörülen unsurları taşımadığı öne sürülmüştür.
- (418) 4054 sayılı Kanun'un 15. maddesi uyarınca, rekabet uzmanlarının yerinde inceleme sırasında yanlarında buldukları yetki belgesinin; yapılan incelemenin konusunu, amacını ve yanlış bilgi verilmesi halinde idari para cezası uygulanacağını gösterir nitelikte olması gerekmektedir. Belirtilen hükme uygun şekilde, yetki belgelerinde, "Rekabet Kurulu 02.03.2016 tarih ve 16-07/137-M sayıyla, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 41 inci maddesi uyarınca, sigorta sektöründe faaliyet gösteren teşebbüs ve teşebbüs birlikleri hakkında, aynı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmediklerinin tespiti için soruşturma açılmasına karar verilmiştir." ifadesine yer verilmiştir. Dolayısıyla yetki belgelerinde incelemenin konusu ve sektöre yönelik olduğu belirtilmiş, ayrıca uzmanların 4054 sayılı Kanun'un 14. ve 15. maddelerinden doğan yetkileri ile yapılan incelemede eksik, yanlış ya da yanıltıcı bilgi veya belge verilmesi durumunda aynı Kanun'un 16. ve 17. maddeleri uyarınca teşebbüse uygulanacak idari yaptırımlara yer verilmiştir. Sayılan hususlardan hareketle taraflarca iddia olunanın aksine, yetki belgelerinin 4054 sayılı Kanun'un ilgili hükümlerine uygun şekilde düzenlenmiş bulunduğu görülmektedir.

(419) 4054 sayılı Kanun'un 15. maddesinde lafız itibarıyla, yerinde incelemelerin uzmanlar tarafından gerçekleştirileceği düzenlenmiş olmakla birlikte, aynı Kanun'un Kurum meslek personelinin statüsünü belirleyen 34. ve 36. maddeleri ile Rekabet Kurumu Personel Yönetmeliği'nin 4. maddesi uyarınca uzman yardımcılarının meslek personeli niteliğini haiz olduğu belirtilmiş olup, Kurum hizmetlerinin gerektirdiği asli ve sürekli görevleri yerine getirmekle yetkili olduğu ifade edilmiştir. Bu itibarla 4054 sayılı Kanun'un 15. maddesinde belirtilen "uzman" ifadesinin "meslek personeli" olarak geniş yorumlanması gerekmektedir. Nitekim işaret edilen işbu husus, Danıştay 10. Dairesi'nin 18.11.2003 tarih ve E:2001/1441, K:2003/4468 sayılı kararı ile hüküm altına alınmış bulunmaktadır.

Uyumlu Eyleme Taraf Olunmadığı Savunması

(420) Savunmada, Trafik Sigortası'nın farklı araç modelleri, bölge, araç sahibinin yaşı gibi parametrelere göre binlerce farklı fiyat ve kırılım barındırması nedeniyle pazarın uyumlu eyleme müsait olmadığı, ayrıca pazarın oligopolistik bağımlılık özellikleri taşıması nedeniyle teşebbüs davranışlarında paralelliklerin ortaya çıkmasının doğal olduğu, nitekim pazardaki fiyatların vergi, kesinti ve aktüeryal hesaplama yöntemlerine ilişkin maliyet kalemlerinin benzer olması, pazarın şeffaflığı, ürünün homojen olması, giriş engellerinin varlığı ve talep esnekliğinin düşük olması gibi faktörler sonucu paralellikler oluşmasının mümkün olduğu, fiyatların birlikte yükselmesi ya da düşmesinin ürünün ve pazarın niteliklerinden kaynaklandığı belirtilerek, Kurul'un oligopol piyasalarda uyumlu eylemi açık delillerle ispatlamakla yükümlü olduğu öne sürülmüştür.

(421) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmeye Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

(422) Savunmada, Trafik Sigortası pazarında

- bedeni tazminat hesaplamalarındaki standart eksikliği,
- yargı kararlarının yarattığı ek külfetler,
- tedavi giderlerinin SGK tarafından sınırlı ödenmesi,
- teminat limitlerinin net olmaması ile uygulamada yaşanan sorunlar,
- eşdeğer parça kullanımının neredeyse imkansız olduğu,
- değer kaybı taleplerine ilişkin yeni düzenlemenin getirdiği ek maliyeler,
- asgari ekspertiz ücret tarifesi,
- asgari ücret tarifesi,
- Türk lirasında yaşanan değer kaybı

hususlarının maliyet artışına neden olduğu belirtilmiş, bu çerçevede mevzuat/uygulama değişiklikleri ve yıllarca süren zararlar maliyet artışına gerekçe olarak gösterilmiştir. Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (423) Savunmada, aynı araç için bazı sigorta şirketlerinden alınan fiyat tekliflerinde büyük farklılıklar olabilirken, diğer bazı sigorta şirketlerinden alınan tekliflerin birbirine yakın olmasının, özellikle sektör geneli tarafından ağırlıklı olarak (%70-80 oranında) sigortalanan otomobil ve kamyonet harici araç türleri bakımından doğal karşılanması gerektiği, zira diğer araç türlerinde sigorta şirketlerinin büyük çoğunluğunun geçmişte çok fazla poliçe yazmaması nedeniyle risk hesaplamalarının da yüksek primlerle sonuçlanabildiği, ancak her araç türünde geçmiş portföyü ve tecrübesi olan, dolayısıyla daha rekabetçi düşük teklifler sunabilen sigorta şirketlerinin bulunduğu belirtilmiştir. Uluslararası taşımacıların sigorta şirketi seçiminde toplu olarak hareket ettiği ve bu durumun da bazı sigorta şirketlerinin portföyünün bu alanda yoğunlaşmasına ve rakiplerinden ayrışmasına yol açtığı, dolayısıyla yeni teklif döneminde bu firmaların diğerlerinden daha farklı fiyatlar sunabildiği, MAPFRE özelinde Trafik Sigortası yapılan araçların % (.....)'inin (.....) ve (.....) olduğu, bu durumun nedeninin bir pazar paylaşımı değil MAPFRE'nin tek taraflı ticari strateji ve kararları olduğu öne sürülmüştür.
- (424) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.22. NEOVA

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmesine Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

- (425) Savunmada, Trafik Sigortası primlerinin, bağımsız şirket aktüerinin de çalışma ve görüşleri dikkate alınarak, Tarife Komitesi tarafından mevzuattaki Genelgeler kapsamında Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğüne bildirilen indirim ve artırım sebepleri kapsamında belirlendiği; belirlenen Trafik Sigortası temel primleri ile indirim ve artırım sebeplerinin düzenli olarak Sigortacılık Genel Müdürlüğüne bildirilmek üzere SBM'ye yüklendiği; Trafik Sigortası primlerinde 01.01.2015 tarihinden itibaren artışlar gerçekleştiği ifade edilmiştir. Bu artışlarda aşağıdaki hususların etkili olduğu belirtilmiştir:
- 2014 yılı sonunda Sigorta Denetleme Kurulu tarafından yapılan çalışmalar sonucunda hazırlanan 13.02.2015 tarihli Sigorta Denetleme Kurulu raporu kapsamında tespit edilen prim artışlarının, 2015 yılı içerisinde yapılması,
 - Prim artışlarına rağmen trafik branşında mali tablolarda artarak devam eden teknik zarar,
 - 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren yeni Genel Şartlar'ın sigorta şirketlerine ek yükler getirmiş olması, özellikle yeni eklenen "Değer Kaybı" teminatının şirketlerin hasar yükünü artırması,
 - 01.01.2016 tarihinden itibaren %30 oranında artan asgari ücretin, güncel muallakta bekleyen ve yeni ihbarları gelecek Trafik Sigortası kapsamında olan tüm bedeni hasarlarda tazminat yüklerinin ciddi oranda artacağı beklentisi,
 - Hazine Müsteşarlığı tarafından yayınlanan Muallak Hasar Karşılığına İlişkin Genelgelere göre şirket mali tablolarındaki muallak hasar karşılığına kademeli geçiş yapılmasına izin verilmesi; IFRS sistemine göre ise gerçek zararın daha yüksek olması.
- (426) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Teklif Vermeme veya Sigorta Etmekten Kaçınma Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (427) Savunmada, NEOVA'nın 2009 yılı içerisinde faaliyet izinlerini alarak 16.12.2009 tarihinde üretime başladığı; TSB verilerine göre, 2010 yılında %0,5 genel üretim pazar payı ile 26. sırada başlayan süreçte 2016 yılı Temmuz ayı sonunda %2,5 genel üretim pazar payı ile NEOVA'nın 12. sıraya yükseldiği; yine TSB verilerine göre, NEOVA'nın Trafik Sigortası pazar payının 2016 yılında %4'e kadar çıkararak şirketin 7. sıraya yükseldiği; aynı şekilde, Trafik Sigortası prim üretiminin toplam şirket prim üretimi içindeki payının tüm sektöre nazaran her yıl artarak devam ettiği ifade edilmiştir. Bu durumun ise, tarifelerin pazar gerçekleri ile uyumlu ve rekabetçi olduğunu, NEOVA'nın çok yüksek prim teklifleri sunarak ya da yasalar gereği zorunlu olduğu halde hiç teklif vermeyerek sigorta yapmaktan kaçınmadığını; her yıl artarak devam eden trende bağlı olarak dönemsel olarak şirketin rolünde herhangi bir değişiklik olmadığını gösterdiği belirtilmiştir.
- (428) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Belli Kullanım Tarzında Yoğunlaşmadığı Savunması

- (429) NEOVA tarafından ilaveten, Trafik Sigortası poliçe dağılımının belli araç sınıflarında yoğunlaşmadığı; şirketin ayırım yapmaksızın tüm kullanım tarzlarında üretim yaptığının verilerle sabit olduğu; ülkemizde en yaygın olarak kullanılan otomobil, minibüs, kamyonet ve kamyon kullanım tarzlarında şirketin pazar payını artırarak faaliyetine devam ettiği ifade edilmiştir.
- (430) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.23. ORIENT

Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgelerin Bir Kısımının Şirketin Ruhsat Tarihinden Öncesine Ait Olduğu Savunması

- (431) Savunmada ayrıca, 15.03.2016 tarihinde yapılan yerinde incelemede elde edilen belgelerin bir kısmının şirketin ruhsat tarihinden öncesine ait olduğu ve rekabeti engelleyici herhangi bir etkisinin olmadığı dile getirilmiştir.
- (432) Soruşturma kapsamında yapılan inceleme ve değerlendirme çerçevesinde ORIENT'in soruşturmaya konu zaman dilimi içerisinde faaliyetleri dikkate alınmak suretiyle soruşturmaya konu iddiaların tarafı olduğu değerlendirilmiştir.

ORIENT'in Trafik Sigortası Pazarında Küçük Bir Oyuncu Olduğu Savunması

- (433) ORIENT tarafından yapılan birinci yazılı savunmada, teşebbüsün Trafik Sigortası pazarında 2015 yılında 3.297 adet poliçe ve %0,02 pazar payı ile 29. sırada iken Ocak 2016 tarihinden itibaren 338 adet poliçe ve %0,03 pazar payı ile 26. sırada yer aldığı, dolayısıyla yeni kurulmuş ve pazara yeni girmeye çalışan bir şirket olup pazar payı ve poliçe adetleri bakımından Trafik Sigortası pazarına tesir etme gücünün olmadığı dile getirilmiştir.
- (434) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

ORIENT'in Fiyatlama Politikasının Meşru ve Ticari Gerekçelere Dayandığı Savunması

- (435) ORIENT'in Trafik Sigortası pazarındaki konumu ve pazar payı ile pazar koşullarına tesir etme gücünün olmadığı, yeni kurulan bir şirket olarak öncelikle pazarın %68'ini oluşturan Marmara, Ege ve İç Anadolu Bölgesi'nde yer alan büyük şehirlerde ve teminat altına alınan araçların %80'ini oluşturan binek ve hafif ticari araçlar üzerinden organizasyon kurulmaya çalışıldığı, bu kapsamda (.....) yapıldığı, yapılan bu çalışmalar neticesinde ORIENT'in maliyet avantajı sağlayacağı ve akabinde fiyatların söz konusu maliyet avantajından etkileneceği belirtilmiştir.
- (436) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

- (437) Savunmada, ORIENT'in acente yapısının yangın, nakliyat ve mühendislik sigortaları ile oto sigortaların bireysel müşterilere hitap eden acentelerden oluştuğu, müşteri ağında uluslararası taşımacılık faaliyetinde bulunan müşterilerin çok yoğun olarak bulunmadığı belirtilerek, söz konusu uluslararası taşımacılık faaliyetinde bulunan müşteriler tarafından teklif talep edilmesi halinde ORIENT'in maliyet yapısı dikkate alınarak fiyat teklifi verileceği ifade edilmiştir.
- (438) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.24. RAY

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmeye Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

- (439) Savunmada, geçmişe yönelik yapılan mevzuat değişiklikleri ve alınan bazı yargı kararları dolayısıyla şirketlerin hasar tahmini yapamaması neticesinde sigorta şirketlerinin zarar ettiği; bu bağlamda aşağıdaki hususlar nedeniyle maliyetlerde yaşanan artışın primlere yansıtıldığı ifade edilmiştir:
- Bedensel zararın tazmini taleplerinin uygulamada yaklaşık 15 yıla kadar talep edilebiliyor olması,
 - Kusurlu sürücünün geride kalanlarına, destekten yoksun kalma tazminatı ödenmesi yönünde alınan yargı kararları.
- (440) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Anlaşma veya Uyumlu Eyleme Taraf Olunmadığı Savunması

- (441) Savunmada, RAY'ın rekabeti engelleme, bozma, kısıtlama amacı taşıyan ya da bu etkiyi yaratabilecek teşebbüsler arası bir anlaşması ya da uyumlu bir eylem içinde bulunmadığı belirtilerek, uyumlu eylem karinesinin işletebilmesi için sigorta şirketlerinin salt paralel davranışlarının yeterli olmadığı, iktisadi analizin yanı sıra rakipler arasındaki iletişimin gösterilmesi gerektiği belirtilmiştir. Devamında, fiyatların yıllardan beri Hazine Müsteşarlığı denetim ve gözetiminde olduğuna; gerektiği durumda şirket bazında inceleme ve detaylı tetkikler yapılabildiğine değinilerek, verilerin analiz edilerek rekabeti bozucu fiyat belirlenmesinin önlenmesi amacıyla şirketlerin bir sonraki ayın fiyatlarını geçerli ayın bitiminden 10 gün önce Hazine Müsteşarlığı denetiminde faaliyet gösteren SBM'ye göndermekle yükümlü olduğu belirtilmiştir. Bugüne kadar RAY'a bu konuda en küçük bir uyarı gelmediği gibi, hiçbir zaman tarife fiyatlarına müdahale edilmediği, bu kadar karmaşık bir sistemi olan, fiyat denkleminde bu kadar çok bilinmeyen risk faktörü olan ve fiyat belirlemede sadece 20 günü olan bir branşta şirketlerin uyumlu bir şekilde fiyat belirlemesinin fiziksel ve mantıksal olarak mümkün olmadığı, bu bağlamda RAY'ın hiçbir şekilde rakiplerle işbirliği/görüşme yapması veya bilgi paylaşmasının söz konusu olmadığı, RAY'da yapılan yerinde incelemede de, uyumlu eylemin varlığını gösterir herhangi bir emareye rastlanmadığı ifade edilmiştir.
- (442) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Belli Bir Kullanım Tarzında Yoğunlaşmadığı Savunması

- (443) Savunmanın bu bölümünde, kullanım tazı ayırımı gözetilmeksizin tüm kullanım tarzları için herhangi bir ayırım yapılmadan teminat verildiği; şirketin satış kanallarının poliçe düzenlediği online sistemde kullanım tarzı ile ilgili herhangi bir kısıtlamanın bulunmadığı; ayrıca, sigortalının faaliyet gösterdiği iş kolu, geçmiş hasar bilgileri, trafikte kalma yoğunlukları gibi riski ağırlaştırıcı unsurların poliçe teklifinin alınması/poliçe tanzim edilmesi aşamasını engelleyici tarzda sistemde tanımlı kontrol veya otorizasyon mekanizmasının olmadığı; her bir kullanım tarzının ayrı bir risk grubu olarak ele alındığı; kullanım tarzı (araç grubu) bazında belirlenen risk primlerinin, "Plaka İl Kodu", "Tarife Basamak Kodu" (Hasarsızlık Basamağı), "Sigortalı Türü" (Bireysel/Tüzel), "Yeni Poliçe/Yenileme Poliçe", "Sigortalı Yaşı" ve "Araç Yaşı" alt risk gruplarına ayrıldığı; kullanım tarzı ve alt risk grupları kapsamında her bir risk grubunun ayrı ayrı değerlendirilerek tespit edilen risk primleri ile poliçelerin tanzim edildiği; sektörde payı büyük olan veya belirli risk gruplarına yönelik şirketlerin fiyatlandırma yöntem ve stratejileri, komisyon uygulamaları, satış kanalı yapıları ve satış stratejilerinin pazardaki diğer şirketlerin portföy dağılımını ticari hayattaki rekabete uygun olarak etkilediği belirtilmiştir.
- (444) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.25. SBN

Uyumlu Eyleme Taraf Olunmadığı Savunması

- (445) Savunmada, Trafik Sigortası fiyatlandırmasında TRAMER ve Emniyet Genel Müdürlüğü verileri başta olmak üzere, kullanım tarzı ve plakalara göre poliçe sayısı, yazılan prim, hasar adedi, hasar tutarı gibi verilerden faydalandığı; fiyatların SBN tarafından bağımsız bir şekilde belirlendiği ve SBN'nin herhangi bir uyumlu eylem içinde olmadığı belirtilmiştir.
- (446) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmesine Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

(447) Savunmada, SBN'nin özellikle 2011 yılı sonu itibarıyla Trafik Sigortası üretiminden doğan negatif etkiler başta olmak üzere (.....) neticesinde, (.....) yılından itibaren SBN'nin trafik branşındaki üretiminin oldukça azaltıldığı ifade edilmiştir. Devamında, aşağıdaki faktörlerin maliyetlerde ciddi artışa neden olduğu ve fiyatları etkilediği ifade edilmiştir:

- Poliçe teminat kapsamına giren kusurlu olan işleyen ve sürücü vefatı, destekten yoksun kalma, ölüm, sürekli sakatlık, tedavi giderleri, maddi hasarlar gibi konuların yanı sıra mali ve aktüeryal kaynaklı AZMM, DERK ve IBNR konularında yapılan düzenlemeler,
- 01.06.2015 tarihi itibarı ile eşdeğer parça ve değer kaybı hususlarında yaşanan değişiklikler,
- 2015 yılında yayımlanan yönetmelik ile oto eksper ücretlerindeki artış,
- Kur artışı,
- Asgari ücret artışı.

(448) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı 1.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Teklif Vermeme, Sigorta Etmekten Kaçınma veya Uyumlu Teklif Verme Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

(449) Savunmada, sigorta şirketlerinin trafik branşına ait üretim politikalarının ve buna bağlı olarak belirlenen kullanım tarzı bazındaki prim tutarlarının her bir araç kullanım tarzı bazındaki geçmiş yıllara ait hasar tecrübeleri, kullanıcı profili, il ve kullanım tarzı bazındaki hasar frekansı, operasyonel maliyetler, mevzuat değişiklikleri, yargı kararları gibi unsurlar başta olmak üzere pek çok faktöre bağlı olduğu belirtilerek, bu faktörlerin sigorta şirketleri üzerinde etkilerinin farklı olmasının bazı kullanım tarzlarında, il ve/veya hasar kademelerinde benzer trafik poliçesi fiyatları oluşabilmesine ya da birbirinden çok farklı fiyatların oluşabilmesine neden olduğu ifade edilmiştir. Dolayısıyla bu kadar değişken faktörün etkisinde olan ve ciddi bir sektörel rekabet baskısı altında bulunan trafik branşında poliçe primlerinin kesin bir kar oluşumunu sağlayacak şekilde fiyatlanmasının mümkün olmadığı; sigortacılık sektörünün çok uzun yıllardır trafik branşı prim üretiminde zarar ediyor oluşunun bu durumu açıkça ortaya koyduğu; SBN'nin kullanım tarzı ayırt etmeksizin gelen tüm poliçe taleplerine cevap verdiği ifade edilmiştir.

(450) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı 1.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

(451) Savunmada, SBN'nin tüm kullanım tarzlarında olduğu gibi uluslararası taşımacılık sektörü faaliyetlerine konu çekici ve römork kullanım tarzlarında uzun yıllardır poliçe tanzim ettiği, bu kullanım tarzındaki poliçe adetleri ile ortalama fiyatlarının sektör rakamlarına göre her dönemde farklılık arz ettiği ve zararlı sonuçlanan dönemlerin olduğu belirtilmiştir. Uluslararası taşımacılık sektörüne konu kullanım tarzlarında sürekli yüksek fiyat oluşumu gösteren ve sürekli kar üreten bir fiyat seviyesinin bulunmasının sektörel piyasa gerçeğine uygun düşmediği ve TRAMER'de uluslararası taşımacılık yapan firmalar için ayrı bir tanımlama bulunmadığından, (.....)'e yakın acenteden farklı zaman ve fiyatlarla poliçelerin tanzim edildiği ifade edilmiştir.

(452) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

(453) Savunmada, hiçbir dönemde pazar paylaşımında bulunulmadığı, pazar paylaşımının, sektöre ait trafik branşı fiyatlarının belirlenmesi ve/veya kullanım tarzlarının bölüşülmesi gibi davranışlar bakımından öncelikle ciddi bir pazar payının ve sermaye büyüklüğünün olmasının şart olduğu, SBN'nin 2014 yılında %0,41 ve 2015 yılında %0,48 seviyesinde olan trafik branşı prim üretimindeki sektör payının, SBN'nin pazar paylaşımı davranışı içinde bulunmadığını gösterdiği ifade edilmiştir.

(454) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Belli Bir Kullanım Tarzında Yoğunlaşmadığı Savunması

(455) Savunmada, SBM verileri incelendiğinde SBN'nin Trafik Sigortası'nda cüz'i bir pazar payına sahip olduğunun ve herhangi bir dönemde ağırlıklı ve/veya hiç poliçe üretmemek şeklinde bir uygulamasının bulunmadığının görüleceği, trafik branşı prim üretiminde sektörden alınan pay itibarıyla hiçbir dönemde belli bir kullanım tarzı üzerinde yoğunlaşmanın söz konusu olmadığı, SBN'nin 2010 - Nisan 2016 dönemine ait kullanım tarzı bazındaki teknik kar-zarar sonuçları incelendiğinde, gerek yıl bazında gerekse 2010 yılı ve Nisan 2016 dönemi kümülatif sonuçları yönünden hiçbir dönemde ve neredeyse hiçbir kullanım tarzında teknik kar oluşmadığının görüleceği belirtilmiştir.

(456) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.26. SOMPO

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmesine Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

(457) Sektörün genelinde prim artışlarının gerekçeleri olarak;

- son dönemde çeşitli aracı hasar kuruluşlarının etkisi ile geriye dönük sürekli sakatlık hasar ihbarlarında önemli derecede artışlar olması sonucu risk hesaplamasında dikkate alınan nihai sakatlık frekansının artması,
- son dönemde dava yolu ile gelen bedeni tazminat ihbarlarının oranının yükselmesi sonucu dikkate alınan dava masraflarının etkisi ile geleceğe dönük projeksiyonların da etkilenmesi,
- geriye dönük 10, bazı hallerde ise 15 yıl öncesine kadar talepte bulunulabilen kusurlu sürücü vefat hasarları ihbarlarındaki artışlar nedeniyle geleceğe dönük tazminat projeksiyonlarında artışların ortaya çıkması,
- Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 22.02.2012 tarihli E. 2011/17-787, K. 2012/92 sayılı kararı çerçevesinde kusurlu taraf olmasına rağmen vefat eden işletenin yakınlarının da Trafik Sigortası kapsamında destekten yoksun kalma tazminatından yararlanması ile 10 yıl öncesine kadar giden tazminat taleplerine ilişkin ihbarların 2015 yılında tepe noktasına ulaşması,
- Genel Şartlar'a ilişkin olarak 02.08.2015 tarihi itibarıyla yürürlüğe giren değişiklikler çerçevesinde araç değer kaybı tazminatının maddi tazminat kapsamına alınması, bakıcı giderleri tazminatının sürekli sakatlık tazminatı kapsamına alınması, bedeni tazminatlarda TRH-2010 mortalite tablosu ve %1,8 teknik faiz uygulanmasının zorunlu kılınması nedeniyle maliyetlerde artış yaşanması,

17-23/383-166

- 2015 yılı sonunda asgari ücrette %30 artış yaşanması ile tüm bedeni ortalama hasarların büyük oranda etkilenmesi,
- 28.08.2015 tarihli ve 2015/34 sayılı "Ekspertiz Ücret Tarifesine ilişkin Genelge" ile eksper ücretlerinde mecburi tarifeye geçiş ile eksper ücretlerinde kaskoda %49, trafikte %64 artış meydana gelmesi,
- mahkemelerce ortalama yaşam ömrünün daha uzun dikkate alınması ve refah seviyesinde artış nedeniyle son dönemlerde ortalama bedeni hasar maliyetlerinin artması,
- Hazine Müsteşarlığı'nın 01.09.2015 tarihli ve 2015/36 sayılı Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Poliçeleri Düzenlenirken İndirim ve Artırım Uygulamasında Referans Alınacak Poliçelere İlişkin Genelgede Değişiklik Yapılmasına Dair Genelge'si çerçevesinde işletenin sahip olduğu hasarsızlık indirim hakkının iyileştirilmesi sonucu maliyetleri artması,
- belirli araç sınıfları için getirilen tavan prim uygulaması nedeniyle oluşan riskli araçlar için ortaya çıkan maliyetlerin diğer araç türlerine ilişkin primlere yansıtılması,
- sigortacılık sektörünün uzun yıllardır zarar etmesi ve bu durumun TBMM gündemindeki 273 sıra numaralı Torba Kanun Tasarısı kapsamında ele alınması

hususları belirtilmiştir.

(458) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

SOMPO'nun Fiyatlama Politikasının Meşru ve Ticari Gerekçelere Dayandığı Savunması

(459) Savunmada;

- 2015 yılında kusurlu sürücü ve işleten dosyaları için ödenen ortalama hasar değerinin vefat dosyaları için ödenen ortalama hasar değerinden yaklaşık %(......) daha fazla olduğu ve bu hasar nedenine bağlı hasar frekansının önceki dönemlerde daha da artmasının beklendiği,
- yukarıda yer verilen maliyet artışlarının SOMPO tarafından Ocak 2015-2016 döneminde ilgili segmentlere orantılı bir şekilde yansıtıldığı,
- SOMPO'nun her müşteriyi özel olarak değerlendirdiği ve ona göre bir fiyatlandırma stratejisi izlediği,
- prim artışı konusunda bağımsız karar verdiği, nitekim sektördeki en rekabetçi teşebbüsler arasında bulunduğu, 2013, 2014 yıllarında poliçe bazında %3,4 pazar payının 2015 yılında %5, 2016 Mart itibarıyla da %10 olarak gerçekleştiği,
- yukarıda yer verilen gelişmeler sonucu artan primlere rağmen SOMPO'nun teknik olarak başa baş noktasının altında yer aldığı

ifade edilmiştir.

(460) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Teklif Vermeme, Sigorta Etmekten Kaçınma veya Uyumlu Teklif Verme Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (461) Savunmada, SOMPO'nun kendine özgü strateji izleyen rasyonel çerçevede hareket eden kâr odaklı bir teşebbüs olarak fiyatlandırma yaptığı ve fiyatlarının genellikle sektör ortalamasının üzerinde olduğu, diğer oyuncuların rasyonel fiyatlama yapmaya başlamasıyla birlikte yaptıkları prim artışı sonucu SOMPO'nun pazar payının arttığı, bunun yanı sıra zorunlu sigortalarda teklif verilmemesi ya da yüksek teklif verilmesinin Hazine Müsteşarlığı tarafından yayımlanan mevzuat uyarınca sıkı takip altında olduğu ve böyle bir yaklaşımın söz konusu olamayacağı iddia olunmuştur.
- (462) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

- (463) Savunmada, sigorta şirketlerinin uluslararası taşımacılık yapan araçların yurtdışına çıkıp çıkmadığına ilişkin bilgiyi haiz olmadığı ve bu bilginin bilinmesinin yakın zamanda oluşturulan bir değişiklik ile mümkün hale gelebileceği, bu nedenle aracın yurtdışında faaliyet göstermesine bağlı olarak primlerin farklılaştırılmasının mümkün olmadığı, dolayısıyla uluslararası taşımacılık yapan araçlar bakımından yüksek fiyatlandırma yapıldığı iddiasının sigorta sektörü açısından dayanaktan yoksun olduğu öne sürülmüştür.
- (464) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.27. DOĞA

DOĞA'nın Bir Kooperatif Olarak Farklı Bir Yapıda Olduğu Savunması

- (465) Savunmada DOĞA'nın, ortaklarıyla iş yapan bir tüzel kişilik olarak kar amacı gütmeyen yalnızca ortakları adına faaliyet gösteren ve kar etmesi durumunda dahi ortaklarına kar payı dağıtmayı hedefleyen bir kooperatif olarak kurulduğu ve serbest piyasa ekonomisinden faydalanan ve anonim şirket olarak kurulmuş ve kar elde etmeyi hedefleyen çoğu yabancı sermayeli diğer sigorta şirketlerinden ayrıldığı öne sürülmüştür.
- (466) 4054 sayılı Kanun'un 3. maddesinde, teşebbüs "*Piyasada mal veya hizmet üreten, pazarlayan, satan gerçek ve tüzel kişilerle, bağımsız karar verebilen ve ekonomik bakımdan bir bütün teşkil eden birimler*" şeklinde ve teşebbüs birliği "*Teşebbüslerin belirli amaçlara ulaşmak için oluşturduğu tüzel kişiliği haiz ya da tüzel kişiliği olmayan her türlü birlikler*" şeklinde tanımlanmıştır.
- (467) Bunun yanı sıra, teşebbüsün kar amacı gütmeyen yalnızca ortakları adına faaliyet gösteren ve kar etmesi durumunda dahi ortaklarına kar payı dağıtmayı hedefleyen bir kooperatif olması sigortacılık faaliyetinin ekonomik niteliğini ortadan kaldırmamaktadır. Bir başka ifadeyle, teşebbüsün ortaklık yapısının şekli, hukuki niteliği, tüzel kişiliği olup olmaması yahut kamu veya özel teşebbüs niteliğinde olmasının 4054 sayılı Kanun kapsamında değerlendirilmesine engel teşkil etmemektedir. Nitekim teşebbüsler için 4054 sayılı Kanun'un 2. maddesinin gerekçesinde "*rekabet kuralları ekonomik faaliyette bulunan her teşebbüse uygulanmalıdır. Teşebbüslerin kamu kurumlarına veya özel kişilere ait olmasının önemi yoktur*" ifadelerine yer verilmektedir.

Uyumlu Eyleme Taraf Olunmadığı Savunması

(468) Savunmada, uyumlu eylem iddialarına ilişkin olarak teşebbüs ile diğer tarafların primlerindeki artışların hangi basamak ve kategori için paralel olduğunun ispatlanmasının gerekli olduğu, ancak uyumlu eylem ihlalden söz edilebilmesi için rakip teşebbüslerin fiyat artış oranlarındaki paralelliğin de gösterilmesinin yeterli olmadığı, nitekim birçok Kurul kararında da yer verildiği üzere oligopolistik bağımlılığın da tek başına paralel fiyat artışlarına yol açabileceği ifade edilmiştir. Savunmanın devamında, Trafik Sigortası pazarında çok sayıda teşebbüs olmasına rağmen pazarın büyük bölümünün az sayıdaki oyuncu tarafından kontrol edilerek “geniş oligopol” niteliğinde olduğu, DOĞA dahil olmak üzere küçük şirketlerin çoğunlukla büyük rakiplerini takip ederek rekabetçi pozisyon elde etmeye çalıştıkları, bahse konu oligopolistik bağımlılık sonucu prim artışlarının ortaya çıktığı, DOĞA'nın ise faaliyete geçtiği 2014 yılı Mart ayından bu yana sürekli zarar eden bir kooperatif olarak bu durumuna karşı prim artışına gitmek zorunda kalmasının uyumlu eylem olarak nitelendirilmesinin mümkün olmadığı belirtilmiştir. Sonuç olarak, oligopolistik yapı sergileyen pazarlardaki paralel fiyatların uyumlu eylem olarak kabul edilmesi için (i) rakipler arası koordinasyon veya iletişim delili, (ii) teşebbüs davranışlarının tek taraflı ticari çıkarlara aykırı olduğunun ispatlanması, (iii) teşebbüslerin uyumlu eylem öncesi ve sonrası fiyat düzeylerinin dikkate alınması ve (iv) fiyat değişimleri arz/talep ya da maliyetlerle açıklanamasa dahi teşebbüsler arası koordinasyon ya da işbirliğinin tespit edilmesinin gerektiği öne sürülmüştür. Ayrıca DOĞA'da yapılan yerinde incelemede elde edilen bilgilerin rakipleri ile arasında bir koordinasyon olmadığını gösterdiği, teşebbüsün primlerinin rakiplerine göre düşük kaldığı ve zarar edildiği gibi unsurlar dikkate alındığında yukarıda sayılan şartların ortaya çıkmadığının görülebileceği iddia olunmuştur.

(469) Esasa ilişkin değerlendirmelere “4054 sayılı Kanun’un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme” başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

DOĞA'nın 2014 Yılı'nın İkinci Yarısından İtibaren Trafik Sigortası Poliçesi Tanzim Etmeye Başladığı ve Düşük Fiyat Verdiği Savunması

(470) Savunmada, Soruşturma Bildirimi'nde 2010 yılı ile 2015 yılı arasında bir takım analizler yapıldığı ve bu analizler neticesinde 2014 – 2015 döneminde primlerde genel bir artış yaşandığının beyan edildiği ancak DOĞA'nın 2014 yılının ikinci yarısından itibaren Trafik Sigortası poliçesi tanzim etmeye başladığı, sektörde bir fiyat artışı yaşandı ise DOĞA'nın bu artıştan habersiz olarak kurulduğu günden bu yana gerek dosya maliyetleri gerekse sektör ortalaması dikkate alınarak fiyatlandırma yaptığı, sektörde faaliyet gösteren tüm şirketlerin poliçe prim ortalamaları dikkate alındığında DOĞA'nın en düşük teklifi veren ve tanzim eden teşebbüslerden birkaçı arasında olduğu öne sürülmüştür.

(471) Esasa ilişkin değerlendirmelere “4054 sayılı Kanun’un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme” başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

DOĞA Tarafından Sunulan Trafik Sigortası Primlerinin Fahiş Olmadığı Savunması

(472) Savunmada, DOĞA tarafından sunulan Trafik Sigortası primlerinin fahiş olmadığı, kaldı ki hasar maliyetleri ve özellikle de bedeni hasar dosya maliyetleri ve sektör ortalamaları dikkate alındığında alınan primin yeterli olmadığı öne sürülmüştür.

(473) Esasa ilişkin değerlendirmelere “4054 sayılı Kanun’un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme” başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (474) Savunmada, sigorta şirketlerinin belli araç sınıflarında yoğunlaşmalarının tek başına uyumlu eylem olarak görülmesinin mümkün olmadığı, Soruşturma Heyeti'nce teşebbüsün sınırlı satış yaptığı sınıflarda rakiplerinin yoğun; teşebbüsün yoğun satış yaptığı sınıflarda ise rakiplerinin az satış yaptığının net bir biçimde ortaya konmasının gerektiği ve bu şekilde belli sınıflarda yoğunlaşma ve diğer sınıflarda satış yapmama konusunda rakip sigorta şirketleri arasında doğrudan veya dolaylı bir koordinasyon veya iletişimin bulunduğu Soruşturma Heyeti tarafından gösterilmesi gerektiğine yer verilmiştir. DOĞA'nın Trafik Sigortası poliçesi satın almak isteyen tüm potansiyel müşterilerine teklif sunduğu ve bu teklifleri teknik olarak sigortalı yaşı, araç model yılı, ikametgâh, sigortalı ili vb. kriterlere göre belirlediği ve düşük fiyat politikası çerçevesinde yönetilebilecek tüm riskleri rakiplerinin altında fiyat teklifleri ile değerlendirmeye çalıştıkları, bu çerçevede 2014 yılı (.....) ayı itibarıyla Trafik Sigortası poliçe üretiminde ciddi artış sağladıkları belirtilerek, satışların temel olarak (.....), (.....) ve (.....) sınıflarında olmasının temel nedeninin bu üç sınıf dışındaki araçların sayısının az olması ve taşıdıkları riskin yüksek olması nedeniyle ihtiyatlı yaklaşımın bir sonucu olduğu, örneğin yüksek riskli motosiklet ve traktör gibi araç sınıflarında mezkûr nedenle düşük fiyat politikası izlemenin mümkün olmadığı beyan edilmiştir.
- (475) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.28. KORU

KORU'nun Bir Kooperatif Olarak Farklı Bir Yapıda Olduğu Savunması

- (476) Savunmada, KORU'nun bir kooperatif şirketi olması dolayısıyla, yalnızca kooperatif üyelerinin araçları için poliçe düzenleme yetkisini haiz olması, kooperatife üye olmanın ise KORU'nun müdahalesinden bağımsız, tamamen araç sahiplerinin tercihine bağlı bir seçim olması ve yalnızca üyelerine fiyat teklifinde bulunabilmesi nedeniyle soruşturma kapsamındaki diğer teşebbüslerden farklı olduğu öne sürülmüştür.
- (477) 4054 sayılı Kanun'un 3. maddesinde, teşebbüs "*Piyasada mal veya hizmet üreten, pazarlayan, satan gerçek ve tüzel kişilerle, bağımsız karar verebilen ve ekonomik bakımdan bir bütün teşkil eden birimler*" şeklinde ve teşebbüs birliği "*Teşebbüslerin belirli amaçlara ulaşmak için oluşturduğu tüzel kişiliği haiz ya da tüzel kişiliği olmayan her türlü birlikler*" şeklinde tanımlanmıştır.
- (478) Bunun yanı sıra, teşebbüsün kar amacı gütmeyen yalnızca ortakları adına faaliyet gösteren ve kar etmesi durumunda dahi ortaklarına kar payı dağıtmayı hedefleyen bir kooperatif olması sigortacılık faaliyetinin ekonomik niteliğini ortadan kaldırmamaktadır. Bir başka ifadeyle, teşebbüsün ortaklık yapısının şekli, hukuki niteliği, tüzel kişiliği olup olmaması yahut kamu veya özel teşebbüs niteliğinde olmasının 4054 sayılı Kanun kapsamında değerlendirilmesine engel teşkil etmemektedir. Nitekim teşebbüsler için 4054 sayılı Kanun'un 2. maddesinin gerekçesinde "*rekabet kuralları ekonomideki faaliyette bulunan her teşebbüse uygulanmalıdır. Teşebbüslerin kamu kurumlarına veya özel kişilere ait olmasının önemi yoktur*" ifadelerine yer verilmektedir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (479) Savunmada, KORU'nun bir kooperatif şirketi olması nedeniyle yalnızca üyelerine sigorta poliçesi sunma imkânının bulunduğu, bu durumun ise KORU'nun soruşturma kapsamındaki diğer sigorta şirketleriyle pazar paylaşımında bulunma ihtimalini ortadan kaldırdığı ifade edilmiştir. Savunmanın devamında, böyle bir ihtimalin var olabileceği bir senaryoda dahi, KORU'nun faaliyete geçtiği 2011 yılından itibaren prim ve poliçe bakımından Trafik Sigortası pazar paylarının oldukça düşük (2016 prim ve poliçe sayısına göre pazar payı sırasıyla %1,06, %0,97) olduğu dikkate alındığında, KORU'nun bu türden bir anlaşmaya taraf olabilecek büyüklükte bir şirket olmadığı belirtilmiştir.
- (480) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmesine Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

- (481) Savunmada, tarifelerin her ay revizyona tabi olduğu, 2015 yılında tarifelerde yapılan revizyonların ağırlıklı olarak prim artışı şeklinde kendini gösterdiği belirtilmiş ve bu çerçevede primlerdeki artışların gerekçelerinin şu şekilde özetlenebileceği ifade edilmiştir:
- Sigorta teminatlarındaki %8,21 oranında gerçekleşen artışlar,
 - Trafik Sigortası branşındaki teknik zarar,
 - 2015 yılında şirket veri tabanındaki poliçe ve hasar sayılarının birikmeye başlaması ve özellikle 2015 son çeyreğinden itibaren tarife metodolojisinin geliştirilmesi,
 - Asgari ücret artışının 2016 yılının başında yürürlüğe gireceğinin, 2015 yılında belli olmuş olması;
 - Muallak tazminatların dosya bazında yapılan gerek dava faiz masrafları gerekse aktüerlere yaptırılan hesaplamalara bağlı olarak düzeltilmesine ve güncellenmesine bağlı olarak gelecek hasar maliyetinin daha net görülmesi.
- (482) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Teklif Vermeme veya Sigorta Etmekten Kaçınma Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (483) Savunmada, çekici, kamyon vb. araç gruplarının çoğunlukla ticari faaliyette bulunuyor olmaları nedeniyle kooperatif üyeliğine sıcak bakmamaları neticesinde, KORU'nun portföyünde taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren araçların oldukça küçük bir paya sahip olduğu belirtilerek, bir kooperatif şirketi olan KORU'nun yalnızca üyelerine fiyat teklifinde bulunabilmesi nedeniyle teklif vermektan kaçınması gibi bir durumun söz konusu olamayacağı ifade edilmiştir. Benzer şekilde, üyeleri haricindeki araç sahiplerine teklif verememesi nedeniyle soruşturma kapsamındaki diğer teşebbüslerden alınan tekliflerden farklı bir teklif vermesinin de söz konusu olamayacağı ifade edilmiştir.
- (484) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

- (485) Savunmada, araç gruplarına/tiplerine bakılmaksızın ve herhangi bir ayırım gözetilmeksizin kooperatif bünyesindeki üyelere poliçe düzenliyor olması ve hâlihazırda uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösterebilecek nitelikte araç gruplarına sahip üyelerinin kooperatif portföyünde oldukça düşük bir paya sahip olmaları nedenleriyle söz konusu araç gruplarına özel veya yüksek bir maliyet yansıtabilmesinin fiilen mümkün olmadığı; kaldı ki KORU'nun, taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren araçlara sahip olan üyelerin ilgili araçları ile yurtdışında faaliyet gösterip göstermedikleri veya ne kadar süreyle/hangi kapsamda faaliyet gösterdikleri bilgisine sahip olmadığı belirtilmiştir.
- (486) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.29. TURKLAND

Trafik Sigortası Pazarında Faaliyetlerin Azaltıldığı Savunması

- (487) TURKLAND tarafından yapılan birinci yazılı savunmada, 2013 yılı sermayedar değişimi ile birlikte %(.....) olan Trafik Sigortası payının, diğer sigorta dallarında büyümek ve dengeli bir portföy sağlamak adına 2014 yılı itibarıyla tedricen azaltılarak %(.....)'ye indirildiği ve 2015 yılı sonunda (.....) TL üretim yapıldığı dile getirilmiştir.
- (488) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Trafik Sigortası Pazarında Primlerinin Yükselmesine Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

- (489) Savunmada, Trafik Sigortası primlerinin artışına ilişkin;
- ödenen tazminatlar, muallak hasar karşılıkları ve Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenen IBNR karşılığının sigorta şirketlerinin en önemli gider kalemleri olduğu ve söz konusu bu giderler neticesinde 2014 yılı sonunda (.....) TL olan teknik zararın, 2015 yılı sonunda (.....) TL'ye yükseldiği,
 - Karayolları Trafik Kanunu'nun sigortalının üçüncü kişilere karşı olan hukuki sorumluluğunu temin etmesine karşılık, yargı kararlarında sigortalının kendi kusurundan faydalanması sonucunu doğuracak tazminatlara hükmedildiği,
 - Karayolları Trafik Kanunu uyarınca sigorta şirketlerinin tedavi giderlerini karşılamak için her bir poliçe priminin %10'unu SGK payı olarak SGK'ya devrettikleri ancak SGK tarafından üstlenilmesi gereken tedavi masrafları SUT ile belirtilen miktarlar esas alınarak ödendiğinden sigortalının harcadığı ile SGK'dan tahsil ettiği tutar arasındaki oluşan fark için sigorta şirketlerine dava açtığı ve ayrıca bakıcı giderleri, cenaze masrafları gibi giderlerin de sigorta şirketleri tarafından karşılandığı,
 - tazminat taleplerinin doğrudan mahkemeler yoluyla yapılmasıyla birlikte uygulanan faiz, yargılama giderleri, icra harçları gibi ek masraf kalemleriyle birlikte maliyetlerin arttığı,
 - destekten yoksun kalma tazminatının hesaplanmasında şirket aktüerleri ile mahkeme bilirkişileri arasında hesaplama yöntemlerinde var olan standart eksikliğinin maliyetleri arttıran diğer bir durum olduğu,
 - daha önce maddi zarar içerisinde yer almayan araç değer kayıplarının tazminata konu olmaya başladığı

belirtilerek; bahsi geçen faktörlerin etkisiyle öngörülemezliğin arttığı, prim hesabının yapılmasının zorlaştığı, sermaye yeterliliği ile öz kaynak yapısının bozulduğu ve bunların yanı sıra yatırım yapılan sigortacılık alanı konusunda yabancı sermayedarlarının tereddütlerinin oluşmaya başladığı dile getirilmiştir. Sektörde ortaya çıkan bu gelişmeler üzerine 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren Genel Şartlar'da ve ayrıca Karayolları Trafik Kanunu'nun 90., 92. ve 99. maddelerinde değişiklik yapıldığı ancak bu gelişmelerin geçmişe yönelik hasar dosyaları ile ilgili sıkıntıları ve belirsizlikleri ortadan kaldırmadığı ifade edilmiştir.

- (490) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Belli Bir Kullanım Tarzında Yoğunlaşmanın Rasyonel Gerekçelere Dayandığı Savunması

- (491) Savunmada, Trafik Sigortası primlerinin belirlenmesi sürecinin yoğun aktüeryal ve istatistiksel çalışmalar gerektirdiği, buna bağlı olarak farklı risk grupları için farklı fiyatların ortaya çıktığı belirtilerek, mevzuatta tanımlanmış olan hasarsızlık kademesi ve kullanım tarzı gibi kırılımların da söz konusu risk gruplarının daha homojen bir yapıda olmasını sağlamak amacıyla getirildiği, öte yandan üretim dağılımının coğrafi özelliklerinden ve dağıtım kanalının ulaştığı müşteri kitlesinden dolayı sigorta şirketlerinin satış organizasyonunun birbirinden farklılaştığı, bunun yanı sıra dağıtım kanallarının karlılık üzerinden ödüllendirilmesine dayalı komisyon sistemlerinin de dağıtım kanallarının kendiliğinden daha da karlı risk gruplarına yönelmesine neden olabileceği dile getirilmiştir. İlave olarak, sigortacılığın temelinde yatan "Büyük Sayılar Kanunu"nu uyarınca, geçmiş istatistiklere dayalı oluşturulan parametre tahminlerinin gerçekleşme olasılığının artması için daha çok sayıda poliçe yazılmasının gerektiği, bu nedenle belirli bir risk grubu özelinde kullanılan istatistiklerin daha gerçekçi sonuçlar üretebilmesi için söz konusu bu risk grubundan kesilmiş sözleşme sayısının artması gerektiği, bir başka ifadeyle yatay anlamda poliçe sayısından ziyade dikey anlamda poliçe sayısının artmasının teknik olarak tercih edilir olduğu belirtilmiştir.

- (492) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (493) Savunmada, TURKLAND'ın Trafik Sigortası pazarındaki payının belirlenmesinde diğer teşebbüslerin prim seviyesi önemli olmakla birlikte şirketler arasında tamamen aynı fiyatlandırma metodolojisi kullanılsa dahi modeldeki varsayımların risk grupları bazında farklılaşması nedeniyle belirli bir risk grubu özelinde bazı şirketlerin daha yüksek fiyat vermesinin olası olduğu, bahsi geçen bu durumun hasarsızlık kademesi, il, kullanım tarzı gibi tüm kırılımlarda karşılaşılabilecek bir durum olduğu belirtilmiştir. Konuyu etkileyen bir diğer hususun trafiğe giren motorlu araçların sayısı olduğu, örneğin TURKLAND bünyesindeki (.....) sayısındaki artış ve (.....) görece daha düşük bir risk grubunda görülmesi neticesinde fiyatlandırmanın revize edildiği, diğer teşebbüslerin fiyatlarını revize etmek için gecikmesi halinde ilgili risk grubunda pazar payının arttığı, zira Trafik Sigortası'nda fiyat elastikiyetinin çok yüksek olduğu ve çok küçük prim farkının dahi sigortalıların tercihini değiştirmesinde etkili olduğu, öyle ki sigorta şirketlerinin günlük fiyat hareketlerinin çok yoğun poliçe yazılmasına ya da poliçe yazılmamasına neden olabileceği ifade edilmiştir.

- (494) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

- (495) Savunmada, TURKLAND'ın uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren araçlara ilişkin önemli bir portföyü bulunmadığı, dolayısıyla Soruşturma Ek Bildirimi'nde yer verilen iddiaların söz konusu olmadığı belirtilmiştir.
- (496) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.30. NİPPON

Uyumlu Eylemde Bulunmadığı Savunması

- (497) Savunmada, NİPPON'un yeniden faaliyete geçtiği 2009 yılı itibarıyla fiyatlandırma politikalarının geçmiş hasar verileri, tecrübeleri, sektör istatistikleri (ilk dönemlerde belirli kullanım tarzı ve şehirler için şirket istatistiklerinin mevcut olmayışı nedeniyle) Rehber Tarife ve benzeri genele yönelik verilerin dikkate alınmasıyla belirlendiği, Soruşturma Ek Bildirimi'nde iddia edildiği gibi Trafik Sigortası pazarındaki diğer teşebbüsler ile paralel doğrultuda tekliflerin hazırlanmadığı, zira tüm teşebbüslerin aynı rehber tarife üzerinden fiyatlama politikalarını oluşturmalarının sigorta şirketleri tarafından verilen tekliflerin uyumlu olduğu yanılığını uyandırabileceği belirtilmiştir.
- (498) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Teklif Vermeme veya Sigorta Etmekten Kaçınma Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (499) Ayrıca, NİPPON'un her araç bazında teklif verdiği, nitekim (.....) nedenlerle (.....) Emniyet Müdürlüğüne ait tüm araçların Trafik Sigortası poliçelerinin NİPPON tarafından sigorta teminatı altına alındığı ifade edilmiştir.
- (500) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Belli Bir Kullanım Tarzında Yoğunlaşmanın Rasyonel Gerekçelere Dayandığı Savunması

- (501) Savunmada, NİPPON'un dağıtım kanallarının kasko üretimine konu olan araç sınıfları için aynı zamanda Trafik Sigortası poliçesi üretimini gerçekleştirdiği, NİPPON'un ve diğer sigorta şirketlerinin SBM'ye göndermekle yükümlü olduğu temel Trafik Sigortası'nın tarife yapısı, parametreleri ve indirim/artırım oranlarının nedenlerini açıklayan yazılarda NİPPON'un kasko poliçesi olan sigortalılara Trafik Sigorta poliçelerinde ilave indirimler yapılmakta olduğunun belirtildiği, dolayısıyla kasko üretimi ile Trafik Sigortası poliçesi üretiminin yoğunlaştığı araç gruplarında paralellik bulunduğu belirtilmiştir.
- (502) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

- (503) Savunmada, uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren araçların hasar verileri ve frekanslarından dolayı sürekli trafikte bulunan araçların primlerinden daha da düşük fiyatlandırma yapıldığı belirtilmiştir.
- (504) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (505) Soruşturma Ek Bildirimi'nde iddia edildiğinin aksine NİPPON'un Trafik Sigortası pazarındaki pazar payının her dönem istikrarlı olup, %0-%1 aralığında bulunduğu, söz konusu bu oranlar dahilinde NİPPON'nun pazar paylaşımına ilişkin herhangi bir yaklaşımının olmadığı ifade edilmiştir.
- (506) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.31. TSB

TSB'nin Bir Dernek Olarak Soruşturmanın Tarafı Olmaması Gerektiği, Trafik Sigortası Pazarında Ticari Faaliyette Bulunmadığı ve Trafik Sigortası Pazarının Tek Bir Kurum (TSB) Tarafından Tek Bir Amaç Doğrultusunda Yönlendirilebilmesinin Mümkün Olmadığı Savunması

- (507) Savunmada, TSB'nin Sigortacılık Kanunu'nun 24. maddesi uyarınca sigortacılık mesleğinin geliştirilmesi, şirketler arasında dayanışma sağlanması ve haksız rekabetin önlenmesi amacıyla kurulan, tüzel kişiliği haiz kamu kurumu niteliğinde bir meslek kuruluşu olduğu ve soruşturmaya konu Trafik Sigortası pazarında herhangi bir prim üretimi, bir başka ifadeyle ticari faaliyetinin bulunmadığı belirtilmiştir. Akabinde, 2007 yılından itibaren yabancı sermaye yatırımlarının yoğunlaştığı, farklı risk algıları, farklı teknik sonuçları ve farklı pazar hedefleri olan ve bu doğrultuda aktüeryal yöntemleri kullanarak primlerini ve stratejilerini belirleyen şirketlerin tek bir kurum tarafından (TSB) aynı amaç doğrultusunda yönlendirilebilmelerinin fiilen mümkün olamayacağı, hâl böyle iken, pazardaki ticari hareket ve davranış modellerinin incelendiği bir soruşturmada TSB'nin rolünün sunulan belgeler ve açıklamalar çerçevesinde anlaşılacağı, kaldı ki TSB'nin faaliyetlerinin kanun ile belirlenmiş olup, üyelerinin pazar davranışlarını koordine edecek nitelikte herhangi bir faaliyetinin bulunmadığı, Kanun ile belirlenmiş olan amaç çerçevesinde üyelerini temsil etmek amacıyla gerçekleştirdiği ve kamu otoriteleri nezdindeki faaliyetlerinin iktisadi davranış olarak değerlendirilemeyeceği, nitekim Kurul'un Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) ve Otomotiv Sanayii Derneği'ne (OSD) ilişkin verdiği 18.04.2011 tarih ve 11-24/464-139 sayılı kararında teşebbüslerin yanında ODD ve OSD hakkında önaraştırma yapılmışsa da yalnızca teşebbüsler hakkında soruşturma açılmasına karar verildiği ve teşebbüsler arasındaki rekabeti kısıtlayıcı bilgi değişiminin bir kısmının ODD komite toplantıları sırasında gerçekleşmesine rağmen mezkûr derneklerin ihlalin tarafı olarak alınmadığı ve soruşturmaya dahil edilmediği dile getirilerek, TSB'nin üyesi bulunan şirketlerin bağımsız ticari faaliyetlerine karışacak ve/veya müdahale edecek herhangi bir davranış içinde de bulunmadığı öne sürülmüştür.
- (508) 4054 sayılı Kanun'un 3. maddesinde, teşebbüs "*Piyasada mal veya hizmet üreten, pazarlayan, satan gerçek ve tüzel kişilerle, bağımsız karar verebilen ve ekonomik bakımdan bir bütün teşkil eden birimler*" şeklinde ve teşebbüs birliği "*Teşebbüslerin belirli amaçlara ulaşmak için oluşturduğu tüzel kişiliği haiz ya da tüzel kişiliği olmayan her türlü birlikler*" şeklinde tanımlanmıştır. Bu anlamda, Trafik Sigortası pazarında faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin teşebbüs, TSB'nin ise teşebbüs birliği sayılması gerektiği açıktır. Nitekim Sigortacılık Kanunu'nun 24. maddesinin 12. fıkrasında "*Birlik organları; Genel Kurul, Birlik Başkanı, Yönetim Kurulu, Hayat Dışı Yönetim Komitesi, Hayat ve Emeklilik Yönetim Komitesi, Disiplin Kurulu ve Denetim Kuruludur. Yönetim Kurulu hariç olmak üzere, sigorta, reasürans ve emeklilik şirketleri, Genel Kurul dışında bu organlardan sadece birinde temsil edilir.*"; 13. fıkrasında "*Sigorta şirketleri, reasürans şirketleri ile emeklilik şirketleri Genel Kurulda, genel müdür veya genel müdürün bu amaçla vekalet verdiği, birinci derece imza yetkisine sahip bir yönetici tarafından temsil edilir. Müsteşarlık, Birlik Genel Kurulunda gözlemci bulundurabilir.*" yer alan ifadelerden anlaşıldığı üzere

TSB'nin bünyesinde, teşebbüslerin iradesi temsil edilmektedir. Bunun yanı sıra, teşebbüs ve/veya teşebbüs birliği olarak nitelendirilen birime, ilgili mevzuat uyarınca bir görev verilmiş olması bu faaliyetin, ekonomik niteliğini ortadan kaldırmamaktadır. Bir başka ifadeyle, teşebbüs birliğinin şekli, hukuki niteliği, tüzel kişiliği olup olmaması yahut kamu veya özel teşebbüs niteliğinde olmasının 4054 sayılı Kanun kapsamında değerlendirilmesine engel teşkil etmemektedir. Nitekim teşebbüsler için 4054 sayılı Kanun'un 2. maddesinin gerekçesinde "*rekabet kuralları ekonomik faaliyette bulunan her teşebbüse uygulanmalıdır. Teşebbüslerin kamu kurumlarına veya özel kişilere ait olmasının önemi yoktur*" ifadelerine yer verilmektedir.

Uluslararası Taşımacılık Yapan Araçlar Bakımından Yüksek Fiyatlandırma Yapılmadığı Savunması

- (509) Savunmada son olarak, Trafik Sigortası pazarında bir fiyatlandırma yapılırken, aktüeryal yöntem eşliğinde tüm araç gruplarında en fazla kazaya karışan işletenler ile hiç kaza yapmayan işletenlere farklı primler uygulanarak çok kaza yapanların yükünün hiç kaza yapmayanlara yüklenmediği ve böylelikle adil ve sigorta tekniğine uygun bir primlendirme uygulandığı, bunun yanı sıra her ülkenin Trafik Sigortası portföy yapısının ve finansal durumunun birbirinden farklı olduğu ve primlerin hasar frekansı ve şiddeti ile diğer risk unsurlarına bağlı olarak belirlendiği belirtilmiştir.
- (510) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.32. UNICO

Pazar Paylaşımının Söz Konusu Olmadığı Savunması

- (511) Savunmada, Hazine Müsteşarlığı ve diğer ilgili devlet birimlerinin kontrol ve denetimine tabi olan, fiyatların anlık ve geniş kapsamlı olarak bağımsız kaynaklardan gözlemlenebilen, değişik sermaye yapıları, yeterli veri tabanına ulaşım ve risk algılamaları nedeniyle öncelik, önem ve ağırlık unsurları farklı olan irili ufaklı 30'dan fazla teşebbüsün faaliyet göstermekte olduğu sigorta sektöründe UNICO'nun ticari kararlarını kendi iradesiyle 4054 sayılı Kanun'a ve ikincil mevzuata uyumlu olarak belirlediği, yüksek pazar payına sahip teşebbüslerden olmamasına karşın söz konusu sektörde rekabeti olumlu etkilediği, zira sermaye yeterliliğinin ve ürün karlılığının izin verdiği ölçüde yeni sigorta ürünlerinin geliştirilerek müşterilerin hizmetine sunulmakta olduğu, sonuç olarak rakip teşebbüsler ile herhangi bir iletişimin, görüş alışverişin ya da birlikte hareketin söz konusu olmadığı, bu nedenle pazar paylaşımı ihtimalinin UNICO açısından imkân dâhilinde olamayacağı ifade edilmiştir.
- (512) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

UNICO'nun Fiyatlandırma Politikasının Meşru ve Ticari Gerekçelere Dayandığı Savunması

- (513) Savunmada ayrıca, 2012 yılında UNICO'nun (.....) neticesinde "(.....)" çalışmalarına başlanarak kâr odaklı bir strateji çerçevesinde hem teknik hem operasyonel anlamda (.....) eşliğinde önlemler alındığı; kasko ve Trafik Sigortası gibi alanlarda modern aktüeryal yöntemler kullanılarak risk bazlı fiyatlandırma yapıldığı, UNICO'nun bahse konu dönemden çok önce, 2012 yılında "(.....)" adlı proje ile birlikte ilgili alanlarda kâr elde edilebilecek bir fiyatlandırma ve üretim seviyesinde bir düzenlemeye gidildiği öne sürülmüştür.
- (514) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.33. ZİRAAT

ZİRAAT'ın Fiyatlandırma Politikasının Meşru ve Ticari Gerekçelere Dayandığı Savunması

- (515) Savunmada, ZİRAAT'ın Trafik Sigortası primlerinde yapmış olduğu değişikliklerin, teşebbüsün bu branşta yaşadığı teknik zarara, hasar/prim oranında yaşanan yükselişe ve mevzuatta meydana gelen değişikliklere bağlı olarak gelecekte beklenen hasar ödemelerindeki artışlara ilişkin aktüeryal inceleme ve değerlendirmelere dayandığı ifade edilmektedir. Ayrıca ilave olarak, Trafik Sigortalarında 2014 yılında (.....) TL, 2015 yılında ise (.....) TL teknik zarar edildiği, bu durumun düzeltilebilmesi adına poliçe primlerinin yeniden değerlendirilmesi ve artışa gidilmesinin bir zorunluluk olduğu ifade edilmiştir.
- (516) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmeye Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

- (517) Ayrıca savunmada, Trafik Sigortası poliçe primlerinde artışa gidilmesini zorunlu kılan mevzuat değişikliklerine aşağıda değinilmiştir:
- 14.05.2015 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanarak 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren Genel Şartlar uyarınca destekten yoksun kalma ve sürekli sakatlık tazminat hesaplamalarında daha önce kullanılmakta olan CSO-1980 tablosu yerine, TRH-2010 tablosunun kullanılması ve teknik faiz oranının %3 yerine %1,8 olarak kullanılmasının zorunlu hale gelmesi, aktüerya birimi tarafından bu durumun, bedeni hasar tazminatlarında %(.....) oranında artışa yol açacağı hesaplanması,
 - 01.01.2016 tarihinden itibaren geçerli olan asgari ücret artışının bedeni tazminat hesaplamalarında benzer bir artış getireceğinin öngörülmesi,
 - Genel Şartlar'ın kapsama giren teminat türlerini düzenleyen A.5. maddesi ile zarar gören araçta meydana gelen değer kaybının maddi zararlar teminatı kapsamına alınması, yapılan bu değişikliğin de önümüzdeki dönemde teşebbüse maddi tazminat ödemelerinde %(.....) civarında bir yük getireceğinin tahmin edilmesi,
 - Genel Şartlar'ın teminat dışında kalan haller başlığını taşıyan A.6. maddesi ile hak sahibinin kendi kusuruna denk gelen tazminat talepleri ve destek şahsın kusuruna denk gelen tazminat talepleri, Trafik Sigortası'nda teminat dışında kalan haller olarak sayılmış ise de Karayolları Trafik Kanunu'nun teminat dışında kalan halleri düzenleyen 92. maddesinde Genel Şartlar'daki değişikliğe paralel bir değişiklik yapılmadığından, bu değişikliğin gerekli yasal değişiklikler yapılmadıkça mahkemelerce ve Yargıtay'ca kararlarına esas alınması ve dolayısıyla hasar/prim oranında ve teknik kar-zarar dengesinde ZİRAAT lehine bir değişiklik oluşturmasının beklenmesi,
 - Genel Şartlar'daki bu düzenlemenin yasal dayanağı olmadığından uyumsuzluğun yargıya intikal etmesi durumunda mahkemece atanan bilirkişilerce yapılan tazminat hesaplamalarında yeknesaklık sağlanamamasından kaynaklı belirsizliklerin gerekli yasal düzenlemeler yapılmadıkça önümüzdeki dönemde de görülebilme olasılığı,
 - Motorlu araçlarda hasar gören parçanın onarılması mümkün değilse, orijinal parça ile değiştirilmesinin Trafik Sigortası teminatındaki maddi hasar maliyetlerinin artmasına neden olması,
 - 2015 yılında yürürlüğe giren ekspertiz ücret tarifesinin de hasar maliyetlerinin artmasında önemli bir rol oynaması.

(518) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

ZİRAAT'ın Trafik Sigortası Pazarında Küçük Bir Oyuncu Olduğu Savunması

(519) Savunmada, ZİRAAT'ın toplam prim üretimi içinde Trafik Sigortası payının 2015 yılı itibarıyla 0,85; 2015'in yılsonunda Trafik Sigortası branşında %0,11 olan pazar payının, 2016 yılı Temmuz ayı sonunda %0,4 olduğu, dolayısıyla bu segmentteki payının çok düşük seviyelerde olduğu belirtilmiştir.

(520) Esasa ilişkin değerlendirmelere aşağıda "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Rakiplerle Anlaşarak Teklif Vermeme veya Sigorta Etmekten Kaçınma Gibi Bir Durumun Söz Konusu Olmadığı Savunması

(521) Savunmada, ZİRAAT'ın bugüne kadar tüm araç gruplarında poliçe düzenlediği ve ileride de düzenlemeye devam edeceği ifade edilerek şirketin herhangi bir araç türünde sigorta yapmaktan kaçınmasının mümkün olmadığı belirtilmiştir.

(522) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Belli Bir Kullanım Tarzında Yoğunlaşmadığı Savunması

(523) Savunmada, ZİRAAT'ın tüm araç gruplarında poliçe düzenlediği ve dengeli bir artış gösterdiği, 2015'in yılsonunda Türkiye'de (.....) sınıfı araç grubundan toplam (.....) adet poliçe düzenlediği ancak 2016 yılında bugüne kadar (.....) araç sınıfından teklif talebinin gelmediği ifade edilmiştir.

(524) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.1.34. ZURICH

ZURICH Özelinde Değerlendirme Yapılmadığı Savunması

(525) Savunmada, tebliğ edilen Soruşturma Bildirimi'nde ZURICH muhatap alınarak kaleme alınmadığı ifade edilerek idarenin, soruşturulan her bir şirket için ayrı ve şirkete mahsus bir savunma talep yazısı hazırlamasının idari soruşturma usulüne uygun olacağı dile getirilmiştir.

(526) 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin ikinci fıkrası, "*Kurul, başlattığı soruşturmaları, soruşturmaya başlanması kararının verildiği tarihten itibaren 15 gün içinde ilgili taraflara bildirir ve tarafların ilk yazılı savunmalarını 30 gün içinde göndermelerini ister. Taraflara tanınan ilk yazılı cevap süresinin başlayabilmesi için Kurulun bu bildirim yazısı ile birlikte, iddiaların türü ve niteliği hakkında yeterli bilgiyi ilgili taraflara göndermesi gerekir.*" hükmünü amirdir. Bu hüküm gereği, ilgili teşebbüslere soruşturmaya konu iddiaların türünü ve niteliğini içeren bilgi soruşturma bildirimi ile birlikte gönderilmiştir. Bununla birlikte, söz konusu bildirimde teşebbüs özelinde tespit ve değerlendirmelere yer verilmesine ihtiyaç duyulmamıştır. Nitekim Soruşturma Bildirimi'nde yer alan iddialar, Trafik Sigortası alanında faaliyet gösteren tüm teşebbüsleri eşit düzeyde ilgilendirdiğinden, iddiaların özetlenmesinde herhangi bir teşebbüs ayrımına gidilmemiştir. Keza, önaraştırma safhasında sektöre ilişkin yapılan analizler, bu alanda faaliyet gösteren tüm teşebbüslere yönelik olduğundan, Soruşturma Bildirimi'nde analiz sonuçları teşebbüs özelinde sunulmamıştır.

ZURICH'in Fiyatlama Politikasının Meşru ve Ticari Gerekçelere Dayandığı Savunması

(527) Savunmada, ZURICH'in Trafik Sigortası primlerinin belirlenmesi sürecinde, hasar trendleri, mevzuat değişiklikleri, satış kanallarından gelen bildirimler, makroekonomik gelişmeler ve beklentiler gibi ölçütlerin göz önüne alındığı ve bu çerçevede 2015 yılı başından bu yana uygulanan prim miktarlarının şirket tarafından tek taraflı olarak belirlendiği, Trafik Sigortası ürününde de diğer ürünlerde olduğu gibi sürekli olarak performans takibi yapıldığı ve gerektiği takdirde fiyatların revize edildiği, nitekim 01.01.2015 tarihinden itibaren çeşitli dönemlerde fiyat değişikliklerinin yapıldığına yer verilmiştir. Bununla birlikte Soruşturma Ek Bildirimi'ne istinaden, Trafik Sigortası poliçe satışlarının araç sınıfları arasındaki dağılımının, mutad aktüeryal değerlendirmelerin ve genel gider payı karlılık beklentilerinin bir sonucu olduğu, başka bir ifadeyle sigorta primlerinin belirlenmesinin şirket içindeki teknik bir değerlendirme sonucunda ve birçok aşamadan geçerek oluştuğu ifade edilmiştir.

(528) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Trafik Sigortası Primlerinin Yükselmeye Sektörde Yaşanan Gelişmelerin Neden Olduğu Savunması

(529) Savunmada, Trafik Sigortası primlerine etki eden gelişmelerin;

- Genel Şartlar'daki değişiklik ile beraber, değer kaybı, kusurlu sürücünün ölümü vb. nedenler ile hasar maliyetlerinde artışlar,
- benzer hususlarda yargı kararlarındaki farklılıkların maliyetlere etkisi,
- döviz kurlarında yaşanan artış ve buna bağlı olarak yedek parça maliyetlerindeki yükseliş,
- 2016 yılında hayata geçirilen asgari ücret artışının etkileri,
- Trafik Sigortası'nda, son dönemde gerek mevzuat gerek mahkeme kararları ile daha önce mevzuat ve genel şartlarda öngörülme menfi gelişmelerin, son 10 yılda satılmış poliçelere ilişkin getirdiği ilave hasar yükü

olduğu ifade edilmiştir.

(530) Esasa ilişkin değerlendirmelere aşağıda "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Uyumlu Eyleme Taraf Olunmadığı Savunması

(531) Uyumlu eylem iddialarına ilişkin ispat standardı konusunda, Kurul'un 2011 tarihli Niksar Akaryakıt-LPG ve Beyşehir Akaryakıt-LPG kararlarına atıfta bulunularak, paralel davranışlara ilave olarak -ispat gücü daha yüksek olan- iletişim delillerinin de varlığının iddiaların ispatı bakımından elzem olduğu iddia edilmiştir. Bu bağlamda, ZURICH'in rakipleri ile yasadışı iletişimde bulunduğunu gösterir bir bulgu veya belgenin soruşturma tarafına sunulmadığı ifade edilmiştir.

(532) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

ZURICH'in Trafik Sigortası Pazarında Küçük Bir Oyuncu Olduğu Savunması

- (533) Savunmada, ZURICH'in Trafik Sigortası pazar payının 2013 yılında %0,3; 2014 yılında %0,1; 2015 yılında %0,2 olduğu ifade edilerek şirketin pazarda küçük bir pazar payına sahip olduğu dile getirilmiştir. Bu bağlamda ZURICH'in araç sınıflarına yönelik şüphe edilen herhangi bir pazar paylaşımının parçası ve muhatabı olmasının imkân dâhilinde olmadığı ifade edilmiştir.
- (534) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

Soruşturma Ek Bildirimi'nde Aktarılan Konuların Asılsız ve Rekabet Hukukuyla İlgisiz Olduğuna Yönelik Savunma

- (535) Savunmanın bu bölümünde, söz konusu iddiaların varsayımsal olduğu ve büyük ölçüde rekabet hukukuyla ilgisinin olmadığı belirtilmiştir. Bir araç türünün diğerlerinin maliyetlerini üstlenmesi ve yabancı plakalı araçlar karşısında dezavantajlı hale gelmesi iddialarının ne şekilde rekabet ihlali oluşturduğunun anlaşılmadığı dile getirilmiştir.
- (536) Esasa ilişkin değerlendirmelere "4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme" başlıklı I.5.2.numaralı bölümde yer verilecektir.

I.5.2. 4054 Sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

- (537) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi gereği "*Belirli bir mal veya hizmet piyasasında doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmalar, uyumlu eylemler ve teşebbüs birliklerinin bu tür karar ve eylemler*" hukuka aykırı olarak kabul edilmektedir. Aynı maddenin ikinci fıkrasının (a) bendinde ise, "*mal veya hizmetlerin alım ya da satım fiyatının (...) tespit edilmesi*" ve (b) bendinde ise, "*mal veya hizmet piyasalarının bölüşülmesi ile her türlü piyasa kaynaklarının veya unsurlarının paylaşılması ya da kontrolü*" söz konusu hukuka aykırı eylemler olarak sayılmıştır.
- (538) Dosya kapsamında, Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin Trafik Sigortalarında birlikte fiyat artışları yapmak suretiyle rekabeti bozucu, kısıtlayıcı anlaşma ve/veya uyumlu eylem içinde oldukları ve böylelikle fahiş fiyat uyguladıkları ve pazar paylaşımında buldukları iddia edilmektedir. Bu bağlamda, ilgili iddiaların 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (539) Dosya kapsamında ilk olarak, fiyat tespitine ilişkin iddiaların 2013 yılında da Kurul gündemine geldiğinin belirtilmesinde fayda bulunmaktadır. Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin Trafik Sigortası primlerini aralarında anlaşmak suretiyle artırıp artırmadıklarının değerlendirildiği 09.05.2013 tarihli ve 13-27/369-171 sayılı Kurul kararında, "*...sigorta şirketlerinin trafik sigortası primlerini birlikte tespit etmek hususunda anlaşmaları yönünde herhangi bir delil elde edilmemesi ve teşebbüslerce sunulan bilgiler dikkate alınarak, bahse konu iddialara yönelik olarak soruşturma açılmasına gerek olmadığı*" kanaatine varılmıştır.

I.5.2.1. Birlikte Fiyat Artışı İddialarına İlişkin Değerlendirme

I.5.2.1.1. Yerinde İnceleme Bulgularının Değerlendirilmesi

- (540) 2013 yılında gerçekleştirilen önaraştırmanın konusu iddialara benzer iddiaların tekrar gündeme gelmesi üzerine başlatılan önaraştırma döneminde, Trafik Sigortası sektöründe faaliyet gösteren AXA, ALLIANZ, ANADOLU, MAPFRE, HALK, ERGO, GÜNEŞ, HDI, DOĞA, GROUPAMA, RAY, AK, GENERALİ, ANKARA, EUREKO ve SBN ile TSB'de yerinde inceleme yapılmıştır. Soruşturma döneminde ise IŞIK, ORIENT, UNICO, TURKLAND, ZİRAAT, DUBAİ, SOMPO, AIG, GULF, ZURICH, KORU, HÜR, NEOVA, LIBERTY ve NİPPON'da yerinde inceleme yapılmıştır.

(541) Bu noktada I.4.1. bölümünde ayrıntılı olarak yer verilmiş olmakla birlikte teşebbüslerde yapılan yerinde incelemelerde elde edilen belgelerin dosya konusu iddialara ilişkin kısımlarından öne çıkan ifadeleri kısaca ele almak ve 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde değerlendirmek yerinde olacaktır. Bu kapsamda yerinde incelemelerde elde edilen belgeler **(a) Teşebbüsler Arası Yazışmalara İlişkin Yerinde İnceleme Bulguları** **(b) Teşebbüsler Arası Rekabeti Konu Eden İç Yazışmalara İlişkin Yerinde İnceleme Bulguları** ve **(c) Teşebbüslerin Maliyet Artışlarına İlişkin İç Yazışmaları İçeren Yerinde İnceleme Bulguları** olarak üç ana başlık altında ele alınacaktır.

(a) Teşebbüsler Arası Yazışmalara İlişkin Yerinde İnceleme Bulguları

(542) ANKARA'da yapılan yerinde incelemede elde edilen, (.....)'dan (TSB) TSB Kaza Komitesi'ne ve bilgi olarak ise ANADOLU çalışanları (.....) ile (.....)'a gönderilen 23.10.2015 tarihli ve "Rehber tarife çalışması sonuçları" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 16):

"Sayın Başkan,

Değerli Komite Üyeleri,

Geçtiğimiz toplantıda sunulan rehber tarife fiyatları, sizden gelen görüş doğrultusunda enflasyon yüklemesi %20'den %25'e yükseltilerek güncellenmiştir. Çalışma sonuçları ekteki dosyada 'Yeni Tarife' sayfasında yer almaktadır. Yeni fiyatların mevcut tarifede yer alan fiyatlarla kıyaslamasını da yine aynı dosyada bulabilirsiniz. Görüşleriniz doğrultusunda şekillendirilecek olan tarife, Birlik Yönetim Komitesinin onayına sunulacaktır. Bu çerçevede görüşlerinizi iletebilirsiniz sevinirim..."

(543) Söz konusu e-posta üzerine, MAPFRE Oto Sigortaları Direktörü (.....) tarafından (.....) (TSB) ve TSB Kaza Komitesi'ne, ayrıca bilgi olarak ANADOLU çalışanları (.....) ile (.....)'a gönderilen 26.10.2015 tarihli ve "RE: Rehber tarife çalışması sonuçları" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 17):

"(.....) Bey

Paylaşım için teşekkür ederiz. Sayfa başlığı olan 'Mevcut Tarife' tanımının hangi tarihli çalışmayı ifade ettiğini paylaşabilir misiniz?

..."

(544) Bunun üzerine, (.....)'dan (TSB) MAPFRE Oto Sigortaları Direktörü (.....) ve TSB Kaza Komitesi'ne, ayrıca bilgi olarak ANADOLU çalışanları (.....) ile (.....)'a gönderilen 27.10.2015 tarihli ve "RE: Rehber tarife çalışması sonuçları" konulu cevabi e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 17):

"Merhaba,

Mevcut tarife, şu anda Birlik web sayfasında yer alan güncel tarifedir.

Saygılarımla,"

(545) Söz konusu e-posta üzerine, AXA Operasyon Direktörü (.....) tarafından (.....) (TSB), TSB Kaza Komitesi ve MAPFRE Oto Sigortaları Direktörü (.....)'e, ayrıca bilgi olarak ANADOLU çalışanları (.....) ile (.....)'a gönderilen 04.11.2015 tarihli ve "RE: Rehber tarife çalışması sonuçları" konulu e-posta iletilisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 17):

"(.....) bey ve Değerli komite üyeleri,

aşağıda iki adet link'e yer verdim. İlki [...] asgari ücret rakamo 1012.-TL'den 1,300.-TL'ye yükselecek. Dolayısı ile açık olan ve asgari ücretten hesaplama yapılan bütün dosyalarda, ilk hesap rakamı %30 artmış olacak. 2016 yılı Rehber tarife hesabında gözetilmesi gerekebilecek bir konu olarak ortaya çıktığı görülüyor."

- (546) ALLIANZ'da yapılan yerinde incelemede elde edilen, TSB Genel Sekreteri (.....) tarafından Yönetim Komitesi ile GROUPAMA, AK yöneticilerine gönderilen 27.12.2015 tarihli ve "Trafik branşındaki son dönem gelişmeleri hk. basın toplantısı" konulu e-posta iletisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 14)

"Sayın Yönetim Komitesi üyelerimiz, bildiğiniz üzere son dönemde trafik branşında ciddi prim artışları yaşanmakta ve bu durum kamuoyunda bir tepkiye yol açmaktadır. Tepkinin en kayda değer olan kısmı da özellikle hasarsız segmentte yaşanan fiyat artışlarına yöneliktir. Vatandaş özellikle "kaza yapmadığım halde primim neden bu kadar yükseldi" diye tepki göstermektedir. Bu dönemde sektörümüze yönelik olumsuz bir algı oluşmamasını teminen iletişime önem vermemiz gerektiğini düşünüyoruz. Zira yaşanan artışlar noktasında ne kadar haklı olduğumuz hatta gecikmiş bir artış olduğu muhakkak. Ancak bunu kamuoyuna iyi anlatabilmek haklılığımızı ortaya koyabilmek sektörümüze yönelik olumsuz algıyı minimize etmek açısından çok önemli. [...] Özetle yaşanan artışların nedenlerinin ve azami limit uygulamasının yol açacağı sorunların kamuoyuyla paylaşılması önem arz etmektedir. Bu nedenle konu ile ilgili tüm bilgileri paylaşacağımız ekonomi basınının da katılımı ile bir basın toplantısı düzenlenmiş olup, bu toplantıya siz değerli Komite Üyelerimiz de davetlidir.

Tarih: 5 Ocak Salı

Saat: [...] 10:00 Toplantı

Yer: (.....)"

- (547) ALLIANZ'da yapılan yerinde incelemede elde edilen TSB Genel Sekreteri (.....) tarafından ANADOLU, AXA, ALLIANZ, MAPFRE, HALK ve GROUPAMA'nın yöneticilerine gönderilen 13.01.2016 tarihli ve "Hazine Müsteşarlığı Trafik Toplantı Acil ÖNEMLİ/IMPORTANT/URGENT" konulu e-posta iletisinde aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 15):

"[...]Saygıdeğer Genel Müdürlerim, bu akşam üzeri Sayın Gökhan KARASU beni aradı ve 19 Ocak Salı günü saat 10.00' da Sayın Hazine Müsteşarının Trafik branşındaki pazar payında ilk beş sıradaki şirketlerin Genel Müdür ve ilgili GM yardımcılarını Ankara'ya toplantıya davet ettiğini belirtti. Toplantıya şahsimin ve Sayın Başkanımızın da davet edildiği ifade edildi. Akabinde konu ile ilgili yazı da geldi. Toplantı konusu Trafik primlerinde son dönemde görülen fiyat artışları. Sayın Müstesnamızın trafikteki bu primlerin yüksek olduğunu düşündüğü ve gerçekten olması gereken seviyenin bu düzey mi olduğu ve muallaklar hususunda bilgi almak istediği ifade edilmiştir. Özetle gelinen nokta itibarıyla trafik primlerinin yüksekliğinin teknik sebeplerini anlatmamız gerekiyor. Bu amaçla yarın öğleden sonra birliğimiz nezdinde şirketiniz Teknik GMY ve aktüerlerinizin katıldığı bir toplantı yaparak toplantıya hazırlanmak istiyoruz. Yarın saat 14.00de tarifeyi hazırlayan ilgili personelinizin tarifeyi oluşturan, destekleyen parametrelerle ile birlikte toplantıya katılımı hususunda desteklerinizi konunun önemine binaen önemle bekliyoruz.

Saygılarımla"

- (548) Yukarıda özetle verilen yerinde inceleme bulguları değerlendirildiğinde rakip konumdaki teşebbüslerin TSB bünyesinde yayımlanan Rehber Tarife üzerine bilgi alışverişinde buldukları ve 2016 yılı itibarıyla asgari ücrette yapılan artışın Rehber Tarife'ye yansıtılmasına yönelik temel olan hesaplamalara ilişkin açıklamalar yaptıkları görülmektedir. Hemen belirtmek gerekir ki I.1.30. bölümde ele alındığı üzere Rehber Tarife, Tarife Yönetmeliği'nin 15. maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca TSB tarafından hazırlanan tavsiye niteliğinde bir liste olup 2008 yılından itibaren birliğin internet sayfasında yayımlanmaktadır. Buna ek olarak yazışmalarda 2015-2016 döneminde yapılan prim artışlarına yönelik tepkilere cevaben ve Hazine Müsteşarlığınca getirilen azami brüt prim uygulamasına ilişkin Hazine Müsteşarlığı ve kamuoyu nezdinde yapılacak açıklamalara yönelik tartışmaların olduğu da görülmektedir. Yapılan yazışmaların rakip teşebbüsler arasında gerçekleştiği ancak üzerinde görüş alışverişinde bulunulan hususların, bahse konu Rehber Tarife'nin enflasyon ve asgari ücretteki gelişmeler neticesinde güncellenmesi, azami brüt prim uygulaması ve artan primlere ilişkin olarak şirketlerin kamuoyuna yönelik açıklamaları ile sınırlı olduğu anlaşılmaktadır.

(b) Teşebbüsler Arası Rekabeti Konu Eden İç Yazışmalara İlişkin Yerinde İnceleme Bulguları

(549) AXA'da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 14.01.2016 tarihli yazışmalar (Belge 19)
 - “(.....) doğru agresif çok ama (.....) değil.[...] (.....) dışında (.....) aktif (.....) cengaver (.....) ve (.....) maalesef. (.....) seviyelerine gelme şansımız yok su aşamada ama il bazlı ve kullanım tarzı bazlı yeniden bakalım detaylara.”
 - “Trakyadaki acentelerimizin çoğunda bu tür şikâyetler alıyoruz.[...] (.....) ve (.....) sigortadan bu alanlarda bir atak görüyoruz.”
- 21.01.2016 tarihli yazışma (Belge 20)
 - “Aydın merkezde; (.....) ve (.....) sigorta agresif. Bizim ortalama fiyatlarımıza göre nerdeyse yarı yarıya fark var. Nazilli’de ise; Biz (.....)-(.....) arasında 7. Basamak Genel sigorta (.....) arasında (.....) burada çok agresif (.....)-(.....)”

(550) ALLIANZ’da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 21.10.2016 tarihli yazışma (Belge 13)
 - “7x2 için bir benchmark yapmaya çalıştık. [...] Temin ettiğimiz verilerde; (.....)’de gördüğümüz poliçelerde müşteriye yansıyan fiyatlar (.....)-(.....) TL arasında değişiyor. (.....)’da acente ekranında fiyat (.....)-(.....) TL arasında gözüküyor (.....)’te ise (.....) TL çıkıyormuş. Bizde su an 7x2 acente satışı (.....) TL. Bu verilere göre bir karşılaştırma yapmak sağlıklı ve doğru olmayacaktır, bildiğin üzere her şirketin frekansı ve teminat detayları fiyatlar konusunda çok belirleyici oluyor.”

(551) ERGO’da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 20.02.2015 tarihli yazışma (Belge 21)
 - “Ege Trafik benchmark da geldi. (.....) Sigorta Denizli ve Aydın’da çok ucuz, yaklaşmamız bile mümkün değil. Manisa’da da ağırlıklı olarak (.....) en ucuz, birkaç markada da (.....) yine en ucuz. İzmir’de ise (.....) çok ucuz. Ve yine onu (.....) takip ediyor. Bizim prim seviyemiz çok yüksek kalıyor. (.....) aşağı yukarı aynı prim seviyesindeyiz ama yükseğiz. Bu illerde, en azından bu markalarda rekabet şansımız var gibi durmuyor.”

(552) GÜNEŞ’te elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 23.02.2015 tarihli yazışma (Belge 24)
 - “Mart tarifesini için İstanbul için gelen ilk fiyatları paylaşıyorum. (.....) basamaklarda (.....)’nın da rekabetçi olduğunu görüyoruz, şahıs fiyatlarında (.....)-(.....) TL’lik daha düşük fiyatlara sahipler. Tüzel araç fiyatlarında biz daha iyi görünüyoruz.[...] Konya ve Karaman da bizden daha rekabetçi fiyat veren şirketler var, Karaman da (.....) fiyatları da rekabetçi. Ankara da (.....) nın fiyatları bizden %(.....)-%(.....) bandında daha pahalı görünüyor”
- 30.04.2015 tarihli yazışma (Belge 25)
 - “...Trafik branşında sektör rekabetinden dolayı ilk (.....) ay fiyatlarımızı düşürmediğimiz için üretimimiz hedefin %(.....) altında gerçekleşmiştir. Mart ayı itibarıyla primlerimizde artış olmuştur ve bu nedenle KPK etkisi ortaya çıkmıştır...”

- 06.05.2015 tarihli yazışma (Belge 26)
 - o "İzmir ilinde özellikle (.....) Basamakta bizden daha rekabetçi fiyatların olduğu, Manisa ilinde gerçek kişide (.....)'ın, Tüzel kişilerde ise (.....) 'nın fiyatlarının rekabetçi olduğu, Aydın ilinde ise (.....) Basamak hariç fiyatlarımızın genel olarak rekabetçi olduğunu görülmektedir."

(553) DOĞA'da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 13.07.2015 tarihli yazışma (Belge 43)
 - o "Son 1 yıla ait adana bölge üretim icmali ekte bilgilerinize sunarım, (.....) benchmark primleri aşağıdaki gibi Mersin(.....) TL doğa (.....) TL Adana (.....) TL doğa (.....) TL Gaziantep(.....) TL doğa (.....) TL Urfa: (.....) TL doğa (.....) TL. Acilen HP düşük il ve il ve ilçeler haricinde zam yapıyoruz."
- 13-14.07.2015 tarihli yazışmalar (Belge 44)
 - o "...hp oranı yüksek doğa illeri için detaylı benchmark yaptık,"

(.....TİCARİ SIR.....)

- o "Hususi kullanım tarzında, adana, mersin ve urfa trafik primleri sektör ortalamasına getirildi..."
- 16.11.2015 tarihli yazışma (Belge 45)
 - o "...İzmir trafik benchmarkları ektedir. Bu benchmarklara bakıldığında çoğu grupta fiyatlarımız rakiplerimize göre oldukça düşüktür. Bu konuda (.....) Bey ile yaptığımız görüşmede %(.....) lik bir zam yapılması konusunda mutabık kalmış durumdayız. Özellikle (.....) ve (.....) Basamaklarda zam oranımızı arttırabiliriz."
- 01.12.2015 tarihli yazışma (Belge 46)
 - o "(.....) bey Trafikte ve kaskoda çok mu düşük kaldık özellikle trafik fiyatları sektöründe son zamanda büyük artış gösterdi"
- 16.12.2015 tarihli yazışmalarda bazı iller için taksilere yönelik Trafik Sigortası prim çalışması yapılmış ve 4. basamak için ortalama brüt prim (.....) TL, hasarsızlık indirimleri dahil minimum prim ise (.....) TL olarak hesaplanmış (Belge 47) olup bu prim öngörülerine ilişkin olarak aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır (Belge 48).
 - o "Vurucu bir fiyat olsun demiştik galiba (.....) bu fiyatın altında idi attığımız taş ürküttüğümüz kurbağaya değmeyecek,"
 - o "Elinize sağlık ancak biz bunu bu fiyatla satamayız. Neden mi? (.....) ve (.....) Trakya'da (.....) -(.....) arası satmaktadır. İstanbul da ise Allianz (.....) fiyat vermektedir. Hasarsızın (.....) basamaklarda daha düşük fiyatlar bulunmaktadır. Bu fiyatlar varken bizim bunu satışta göstereceğimiz cabaya değmeyecek düşüncesindeyim."

17-23/383-166

(554) RAY'da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 18.07.2014 tarihli yazışma (Belge 37)
 - “...rakip şirketlerin fiyat politikaları sonucu üretim artışı veya düşüşü yaşanabilmekte olup, piyasa şartları takip edilerek fiyat ayarlamaları yapılabilmekte ve aylar arasında prim üretimi farklılıkları oluşabilmektedir”
- 19.01.2016 tarihli yazışmalar (Belge 40)
 - “Yapılan sektör analizlerinde bir çok şirketin Trafik sigortasında Ocak ayında 2-3 kat büyüdükleri gözlemlenmiş olup, bu şirketlerin yukarı doğru fiyat hareketi yapması durumunda primlerimizin düşük kalacağı ve planlamamızın üzerinde üretim yapma olasılığımız olması göz önüne alınarak Şubat 2016 dönemi için aşağıdaki artışlar planlanmıştır.”
 - “Genel olarak (.....) ve (.....) kullanım tarzında ortalama %(.....) oranında artış, ayrıca frekansı yüksek olan spesifik segmentlerde ilave artışlar planlanmıştır...”

(555) EUREKO'da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 01.12.2015 tarihli yazışma (Belge 23)
 - “... (.....) gibi trafikte (.....)% üzerinde büyüyen ve büyüme stratejisini trafik üzerine kuran şirketler sektör üzerinde büyüyecektir. (Pazarda bir taraftan primler artarken, diğer taraftan (.....) ve (.....) sigortanın poliçelerini kapma yarışı şirketler için kolay büyüme alanı olarak gözüküyor.)”

(556) KORU'da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 23.02.2016 tarihli yazışma (Belge 49)
 - “... 14 şirket adet küçülürken 11 şirket adette artmış, artan ortalama primler (.....) gibi şirketlerde yazma iştahını korumuş. En radikal küçülme (.....)'da gözüküyor, ancak ortalama primi sektör ortalamasının altında, (.....) ortalama primi (.....)'ya göre daha yüksekken poliçe büyümesi %(.....), bu da hasarlı kademe veya otomobil dışı kullanım tiplerinde yazdığı anlamına gelebilir”

(557) BEREKET'da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 07.05.2014 tarihli yazışma (Belge 28)
 - “...Acenteliğinin trafik fiyatlarında Afyon-Merkez'de (.....) ve (.....) grubuna ait (.....) araçlarında, yeni kayıt ve hasarsız poliçelerde tüm yaş grubunda diğer şirketler fiyatlarına yaklaştırılması (%(.....) civarı indirim yapılması) ile ilgili ekteki talebi değerlendirilmiş acentenin münhasır olması nedeniyle, trafik fiyatlarının rekabetçi hale getirilmesi ve şirketimiz trafik karlılık kriterleri çerçevesinde dikkate alınarak değerlendirilmesi (ARGE tarafından) oy birliği uygun görülmüştür. (İşlem: AR-GE Md.-Takip: Akdeniz Bölge Md.”
- 08.10.2015 tarihinde yapılan acente ziyaretlerine ilişkin “Bölge Ziyaret Raporu”nda, acentelerin Trafik Sigortası branşında fiyatların diğer sigorta şirketlerine göre yüksek olduğunu ifade ettikleri, daha iyi rekabet edebilmek adına fiyatların aşağı çekilmesini talep ettikleri görülmektedir (Belge 30).

- 01.07.2015 tarihli yazışma (Belge 29)
 - o “TRF SİGORTA FİATLARIMIZ YUKSEK KALDI.. ÜÇ AYLIK YENİ DÖNEM İÇİN YAPILACAK BİŞEY OLMADIĞINI BİLİYORUM AMA PAYLAŞAYIM DEDİM. ÖRNEKLER AŞAĞIDA... 09 P PLAKALI 18+1 OTOBÜS 6.BASAMAK BİZDE (.....) TL.. 6.BASAMAK (.....) TL. 9 PLAKA 7.BASAMAK H.OTOMOBİL BİZDE (.....) TL (.....) TL NAZİLLİ GENELLİKLE ŞUBELERE ALIŞTI. BİRDEN ÇOK SAYIDA ACENTELİK OLUNCA REKABET İHTİMALİMİZ HİÇ KALMADI...”

(558) AIG’de elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 25.12.2015 tarihli yazışmalar (Belge 4)
 - o “...CTPL’de konversiyon çok yüksek. Örneğin kasım’da (.....) teklif verilmiş (.....) % conversion var! Bu yeni tarife değişikliğiyle [artışıyla] bu oranda düşecek öyle değil mi?”
 - o “...Bence (.....)a bir yazalım.ocak ayında %(.....) yaptık fakat şubat için bir artış isteyelim.konversiyon çok yüksek biz azaltmak istiyoruz bunun için bize şubatta geçerli olacak bir artış ver diyelim.”
- 08.01.2016, 11.01.2016 ve 12.01.2016 tarihli yazışmalar (Belge 7, 8 ve 9)
 - o “...geçen ay trafik sigortası primlerimizde %(.....) bir artış yaptık. Ancak bu artış yeterli değil. Bildiğiniz üzere trafik sigortasında poliçe üretmek istemiyoruz. Dolayısıyla trafik sigortası primlerimizde yeni bir artışa ihtiyaç var.... Toplam artış oranı %(.....) olacak. Konuyla ilişkin hazine ile paylaşmak üzere aktüeryal raporu ve ...’dan gelecek çalışmayı bekliyoruz...”⁸⁰
 - o “... trafik sigortası primlerinde artışa katılıyorum. Her zaman olduğu gibi azami prim konusundaki mevzuat şartlarına uyumlu olduğumuzdan emin olalım...”⁸¹
 - o “...ancak şube müdürlerimiz ve satış temsilcilerimizden gelen bilgiler bu artışın nedeni büyük rakiplerin Aralık ayında fiyatlarını arttırması nedeniyle bizim pozisyonumuzun piyasada rekabetçi kalmasıdır. (Aslında büyük rakiplerin prim artışlarının sebebi düzenleme değişiklikleriyle ilgili) ...”⁸²

(559) ZİRAAT’te elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 15.01.2016 tarihli yazışma(Belge 52)
 - o “...İstanbul, Ankara ve İzmir illeri için Ocak ayında olan, (.....) ve (.....) Sigortadan aldığımız 4. Ve 7. Basamak otomobil fiyatları aşağıda bilgilerinize sunulmuştur ((.....))...”

(560) TURKLAND’da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 02.04.2015 tarihli yazışma (Belge 50):
 - o “...’ın gönderdiği tekliflere baktım, Birisi (.....). Yaptıkları indirim malum; Araç hususi oto, Antalya plaka 7. Basamak bizde (.....),- TL (.....), -TL Diğeri (.....), (.....) basamak tüzel kişi, (.....) sigortalanıyor. Bu bizde pahalı çünkü bu basamağı istemiyoruz. Durum bu şekilde”

⁸⁰ Aslı İngilizce olan yazışmalar raportörler tarafından Türkçeleştirilmiştir.

⁸¹ Aslı İngilizce olan yazışmalar raportörler tarafından Türkçeleştirilmiştir.

⁸² Aslı İngilizce olan yazışmalar raportörler tarafından Türkçeleştirilmiştir.

(561) ORIENT'te elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

– 21.10.2014 tarihli yazışmalar (Belge 32)

**“KARAYOLLARI TRAFİK ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI
İSTATİSTİKLERİ OTOBÜS (SÜRÜCÜ DÂHİL 31 VE ÜSTÜ KOLTUK)**

ŞİRKET ADI	ŞİRKET KODU	POLİÇE ADET	ALINAN PRİM	TOPLAM ÖDENEN	
				TAZMİNAT	DOSYA ADET
(.....)	(.....)	3.294	13.860.260	1.846.348	679
(.....)	(.....)	3.469	12.967.601	2.682.386	944
(.....)	(.....)	731	2.471.153	3.396.120	655
(.....)	(.....)	4.729	12.771.772	1.971.831	621
(.....)	(.....)	548	1.305.167	2.143.465	229
(.....)	(.....)	692	2.277.737	1.391.977	137
(.....)	(.....)	509	2.935.860	937.874	430
(.....)	(.....)	459	1.458.935	1.022.095	98
(.....)	(.....)	856	1.761.147	1.237.898	483
(.....)	(.....)	1.441	4.309.716	944.820	391
(.....)	(.....)	1.224	5.105.481	531.185	111
TOPLAM	-	19.205	64.537.807	26.679.160	5.873

- (.....) tane trafik sigortası yaparsak abi bu iş kara dönüyor Şu anda sarı ile işaretli olmayanlar geçmiş seneki muallatlarından dolayı zarardalar yani yeni fiyatlarla yazanlar hep kar etmiş Ben bu şirketler arasında Allianz Anadolu Halk Mapfre Neova Sbn Oyuncusuyum Özellikle ağırlık sbn, Anadolu, neova arasında Görüldüğü üzere iyi bir oyunla zarar etmez Güzel bir politikayla (.....)-(.....) tane araç alınabilir bu iştetede tarife yapmayacaksınız Çıkan neyse %(.....)-(.....) altına vermek yeterli Neovada ki trafiklerin hepsi kazalı araçların trafikleridir onlard ucuz poile almıyoruz”

– 24.09.2015 tarihli yazışmalar (Belge 33 ve 34)

- “... un 9 adet aracı için trafik fiyatı talebi bulunmaktadır. Bu firma çok büyük bir nakliyat firması olup hasar primleri de iyidir. İlişkilerimizin çok iyi olduğu bu şirkete rekabetçi fiyat verebilir isek hem trafik hem de kaskolarının tamamını yapabiliriz. Yıllık prim üretimleri de çok yüksektir. Bu firma için zaten sizi en kısa zamanda ziyaret edip özel bir fiyat tanımlaması yapabilmeyi umut ediyorum. Ekte firmadan gelen bir talep var. Bu süre zarfında bu araçlar için rekabetçi bir fiyat verebilir miyiz? Yardımlarınızı rica ediyorum.”
- “...Trafik sigortasında mevcut sistem tarifemizi kullanıyoruz ve fiyat tarifemizde kar-zarar açısından piyasadan farklı olarak aslında olması gerektiği bir seviyede olduğu için fazla bir rekabet gücü bulunmuyor. Firma tanıdığımız ve yabancı da olmadığımız bir firma ama maalesef ki trafik tarifemiz özellikle (.....) grubunda kurumun hedefindeki primin çok çok üzerine kalabilir”
- “.... Belirttiğim gibi, genel olarak Trafik Sigortalarında, işin özelinde ise (.....) grubunda rekabetçi fiyat tarifemiz ve politikamız bulunmuyor. Burada olan fiyatların (.....) katı çıkan bir tarifemiz var. Bu sebeple bu tür araçlarda maalesef ki rekabetçi olamıyoruz. Görüşmek dileği ile”

– 15.03.2016 tarihli yazışmalar (Belge 31)

- “Hazirlik mahiyetinde umumi herhangi bir trafik ve kasko tarifelerini herhangi bir yerden temin edebilir misin? Bunun üzerinde çalıştırmisin?”
- TSB'nin sitesinde trafik için rehber tarife var. Bu tarifeyi indirdim. Şirketler rehber tarife üzerinden risk iştahlarına bağlı kendi tarifelerini oluşturuyorlar. Kasko için rehber tarife yok. Diğer şirketlerden temin etmeye çalışırım.”

(562) Yukarıda özetle verilen yerinde inceleme bulguları tamamen teşebbüslerin kendi iç yazışmalarından oluşmaktadır. Bu yazışmalarda öne çıkan unsurlar değerlendirildiğinde;

- teşebbüslerin özellikle acenteleri vasıtası ile piyasadan topladıkları bilgiler ile sektördeki rakiplerinin rekabetçi konumunu ve piyasadaki davranışlarını yakından takip ettiği,
- bu çerçevede teşebbüslerin, pazar hacmi büyük olan -özellikle AXA, ALLIANZ, GROUPAMA, ANADOLU, MAPFRE, AK, SOMPO, GÜNEŞ gibi- rakiplerinin pazardaki konumlarını ve genellikle il bazındaki fiyatlamalarını takip ettiği,
- pazar hacmi düşük teşebbüslerin kendileri ile benzer düşük hacimli rakiplerinin de pazardaki konumunu ve fiyatlamalarını takip ettikleri,
- rakiplerin primlerine göre hangi fiyat seviyeleri, bölge ve kategorilerde rekabetçi primler verilebileceğine yönelik analizler yapıldığı,
- kimi zaman spesifik bir acente ya da müşteri için özel indirimler yapıldığı,
- bununla birlikte teşebbüslerin kendi kârlılık durumları ve gelir beklentilerine göre piyasa ortalamasına göre düşük kalan primleri, kimi zaman arttırma eğilimi taşıdıkları ve sektör ortalamasının altında kalmamaya çalıştıkları,
- sektör ortalama primlerinin altında kalınmasından kaçınılmasının en önemli sebeplerinden birisinin de, teşebbüslerin düşük kalan primlerinin planlamanın üzerinde prim üretimine yol açması olduğu ve bu durumun da istenmediği,
- buna ek olarak Trafik Sigortası'nda poliçe üretmek istemeyen teşebbüslerin, rakiplerinin primlerindeki artışlar sonucu rekabetçi konumlarından kaçınmak üzere primlerinde yaptığı artışları yinelemek suretiyle, kimi zaman spesifik bir basamağa özgü olarak, yeni müşteri almamaya çalıştıkları

görülmektedir.

(c) Teşebbüslerin Maliyet Artışlarına İlişkin İç Yazışmaları İçeren Yerinde İnceleme Bulguları

(563) ALLIANZ'da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 22.10.2015 tarihli yazışma (Belge 12)
 - o "Tavan fiyat uygulaması getirilen araç tiplerinde poliçelerin %(.....)'i cap'e takılmaktadır. Kasım tarifemiz ile bu araç tiplerinde toplam prim kaybı %(.....) olmaktadır. Bütün trafik portföyüne oranladığımızda prim kaybı %(.....)'tür. Aksiyon alınmadığı durumda yıllık kayıp (.....) TL'nin üzerindedir"

(564) (.....)'te elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

– 30.04.2015 tarihli yazışma (Belge 25)

- “...Hazine tarafından yapılan IBNR (GERK- Gerçekleşmiş ancak rapor edilmemiş.) hesaplama kural değişikliğinin neticesinde 2015 yılı birinci 3 aylık sonuçlarına göre Net zarar (-) (.....) Bin TL olmuştur. Eğer kural değişikliği olmasa idi Net zarar (-)(.....) Bin TL olacak idi. İlişikteki ekli kar zarar tablolarına bakıldığında farkın MAMS (Trafik) branşından kaynaklı olduğu görülmektedir. Kural değişikliğinden sonra MAMS (Trafik) branşındaki (-) (.....) Bin TL olan zarar, kural değişmeseydi (-) (.....) Bin TL olacaktı. Dolayısıyla bu kural değişikliğinin Trafik branşını büyük ölçüde etkilediği görülmektedir. Trafik branşının etkilenmesinin başlıca nedenleri şu şekilde sıralanabilir: 1. Kural değişikliği olmasaydı oluşacak olan zarar dönemseldir ve KPK (Kazanılmamış primler karşılığı) kaynaklıdır 2. Trafik branşında sektör rekabetinden dolayı ilk (.....) ay fiyatlarımızı düşürmediğimiz için üretimimiz hedefin %(.....) altında gerçekleşmiştir. (.....) ayı itibarıyla primlerimizde artış olmuştur ve bu nedenle KPK etkisi ortaya çıkmıştır.”

(565) HDI'da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

– 23.11.2015 tarihli yazışma (Belge 27)

- “...Arkadaşlar Maalesef (.....) rezerv eksikliği epey çıkacak ((.....)). Ne yaparsak yapalım, hasar trendi maalesef buna sebep oluyor. Dolayısıyla sizden ricam bir çalışma yapip; Bedeni hasar gidişatı, değer kaybı, yılbaşına gelecek asgari ücret farkı, caktaki teminat artışı v.b sebeplerden dolayı çok ciddi bir tarife artışı yapmalıyız. Ama özeleştiriyi yapmayı da unutmayalım bu gidişatı daha önceden sezip gerekli hamleleri yapmalıydık. bazen ben zorlamasam zam bile yapmayacaktınız gerekiyorsa çok küçülmeliyiz neyse dramatize etmek istemiyorum durumu yeter ki gerekeni yapalım. her zaman söylediğim gibi önce dibi görelim, hangi üretim seviyesinde para kaybetmeyeceksek o seviyeye gelelim sonra Pazar müsait olursa hamleler yaparız çalışmanızı bekliyorum”

(566) RAY'da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

– 10.11.2015 tarihli yazışmalar (Belge 39)

- “Bilindiği üzere Sigorta Sektörü Trafik Sigortalarında yıllardır zarar etmektedir. Sektörün zararının alınan primlerin mevcut ve gelecekte bildirilecek hasarları karşılayamaması gerçeğinden kaynaklandığı sektörü yakından tanıyan her kurum tarafından bilinen bir durumdur. Sektörümüz Bedeni zararlar ve Değer Kaybı gibi Maddi Hasarlara ilişkin düzenlemeler ve de yargı ve uygulama kararlarıyla zararlı gidişi tersine çevirmekte ciddi anlamda zorluk yaşamaktadır. Uzun yıllara varan birikmiş zararın boyutları son yıllarda şirketlerin sermaye yapılarını ve dolayısıyla mali yeterliliklerini olumsuz etkilemektedir. Bunun en son örneği bir yıl içerisinde faaliyeti durdurulan 2 sigorta şirkettir. Bu boyutlara varan bir zarar sektör yatırımcıları açısından yeni sermaye ihtiyacı doğurması bakımından son derecede zorlayıcı noktalara ulaşmış olup; trafik kazalarından mağdur olanların haklarının ileriye dönük olarak korunmasını sağlayacak mekanizmalar hızla aşınmaktadır. Durum böyle olmakla birlikte, yaşanan sıkıntıların aşılabılmesinin tek yolu olan riski karşılayabilecek yeterli primin alınması önünde engeller çıkarılmasına dönük kararların peşpeşe devreye sokulmuş olması, sektör temsilcileri ve yatırımcılarını ciddi bir endişeye sevk etmektedir.”

(567) EUREKO'da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

– 01.12.2015 tarihli yazışma (Belge 23)

- *“İnternette bayağı baktım, genel bir fiyatlar artıyor / maliyetler nedeniyle artmaya devam edecek havası var ama kimse X% artar diyemiyor. Ekim 2015 sonu itibarıyla geçen sene aynı döneme göre sektörde 25% prim, 8% adet artışı var... zararlar sebebiyle önümüzdeki yılda sektörün üzerinde (15% bandında) bir büyüme beklenebilir. Tabi bunu şirket bazında değerlendirmek lazım”*

(568) SBN'de elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

– 23.10.2015 tarihli yazışma (Belge 41)

- *“...Türkiye Sigorta Birliği'nin açıkladığı sonuçlara göre; trafik sigortasında ilk yarıyı teknik zararı, geçen yılın aynı dönemine göre üç'e katlamış durumdadır. Bunun yanında kanun koyucunun yeni bir yasa çıkartması durumunda sektöre getirilecek olan yükler daha da artabilir. Günümüzdeki zararın bu kadar artmasının sebebi geçmiş yıllarda uygulanan fiyat politikaları olup, geçmiş yıllardan gelen zararların toplam içindeki payının %80 lik kısmına tekabül edeceğini düşünmekteyiz.*

... Branş bazında zarar edilmiş olması, yapılan prim hesaplarının hatalı olduğunu ya da rekabet ortamının sonucunda uygulandığını gösteriyor. Branşın h/p oranına baktığımızda bu fiyatların şirketlere kar getireceğini ve bunun sonucunda prim artışının şirketlerin daha rahat pozisyon almalarını sağlayacağını düşünüyoruz. Tabi ki tüketicilerin bir anda oluşan prim artışından memnuniyetsiz olmaları gayet doğal bir tepkidir.

...Genel Şartlarda yapılan değişikliklerle bu branşta fiyatlamamızın daha doğru bir şekilde yapılabilmesine yönelik adımlar atılmış olup, sektör ortalama primlerin yükseldiği bu düzenlemenin sonucunda %25 oranında artışın olduğunu düşünmekteyiz.”

– 30.11.2015 tarihli yazışma (Belge 42)

- *“...Trafik branşında sektörün yaşadığı zararlar geçmiş yıllara dayanmakta olup, başlangıçta bu zarar rekabetçi fiyatlardan olmaktaydı. Genel itibarı ile incelendiğinde ise dönemsel olarak Hazine'nin Trafik branşına ilişkin yaptırımlarının da o dönemlerde zararın artmasına sebep olduğunu söylemek mümkün. 2014-2015 yılları da buna iyi birer örnek. SBN olarak biz kullanım tarzı, plaka ve hasar geçmişi gibi verilere dayanarak ve maliyeti etkileyen diğer konuları da göz önünde bulundurarak, (örneğin son dönemde değer kaybı ve çok yakında asgari ücrette beklenen artış konuları) fiyatlama yapmaktayız. Bu fiyatlamanın rakamsal dönüşü trafik sigortalarında ortalama 3-4 yıllık bir süre aldığı için zaman almakla beraber son yıllarda Şirket olarak bir iyileşme yaşadığımızı söyleyebiliriz. 2016 yılında da geçmiş yıllardaki politikalarımız geçerli olacak olup, kesinlikle değer kaybı, asgari ücret güncellemesi gibi konuların da maliyetlere yansıtılacağını söyleyebiliriz.”*

(569) AIG'de elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 08.12.2015 tarihli yazışma (Belge 2)
 - “...Merhaba, asgari ücretin etkisi hakkında konuşmuştuk. Sorduğum bazı şirketlere göre etki %30. Belki biz tarifede doğrudan %30 artış yapmayız⁸³.”
- 11.12.2015 tarihli yazışma (Belge 2)
 - “...Türkiye trafik sigortası ürününe ilişkin etki analizini bitirdik. Hasar teminat limitlerindeki değişiklik ve 01.01.2016 tarihinde yürürlüğe girecek (Bedensel Hasar için) asgari ücretteki %30 artış dikkate alındığında baz tarifeye etkinin +% (.....) olacağı tahmin edilmektedir.”⁸⁴
- 04.01.2016 tarihli yazışma (Belge 2)
 - “01.01.2016 itibaren, Fiziksel Hasar (PD) ve Bedensel Yaralanma (BI) için Trafik limitleri Türkiye’de artırılabilecektir. Bu nedenle değişiklikleri yansıtmak için tarifemizi revize ettik. Limitler aşağıdaki gibi revize edilmesi beklenmektedir:

-BI: asgari ücret %30 oranında artmış olacak. BI hasarlar maaşa dayandığı için, ortalama hasar etkilenmesini beklenmektedir. Asgari maaş artışının tam etkisini BI ortalama hasar’a uyguluyoruz. Bu tahmin business bilgisi üzerine dayalıdır; bu seçenek aynı anda güvenli bir yaklaşımdır.

-PD:Limit 2015 yılında (.....) YTL’den 2016 yılında (.....) YTL’ye revize edilecektir. PD’e etkisi ortalama hasar dağılımı analiz edilerek tahmin edilmiştir. Uygun bir dağılım eğrisi monte edilmiştir. Dağılımı daha duzgun monte edilmesi için, kuyruk ve beden ayrı monte edilmiştir. Yeni beklenen püre prim yeni limit ile tahmin edilmiştir. Portföyün küçük olması, ve hasar dağılımı küçük hasarlara ağırlığı verdiği için,yeni beklenen pure premium’daki etki sıfır olarak gözükmektedir. Limit’in yükseliş etkisini dahil etmek için,% (.....) Bir etki seçtik.

Piyasa verilerine dayalı (Tramer Trafik rapor) pure prim’in teminat dağılımı hesapladık: (.....) % BI (.....) % PD. Bu oranlara dayanarak CTPL pure prim+%(.....) genel etkisini tahmin ediyoruz”
- 12.01.2016 tarihli yazışma (Belge 5)
 - “Trafik bedeni dosyalar üzerinde yaptığımız çalışmada toplam etki **(.....) TL civarında** olacak. Etki olmayan dosyaların çoğunluğu manevi tazminat talepleri ve sonuçlanmış & Yargıtay’da olan dosyalardır.[...] Asgari ücretin olası etkisi konusunda muallak dosyalarımız açısından çok net bir rakam vermemiz maalesef mümkün değil.. **Ancak şöyle genel bir hesap yapabiliriz; Toplam da yaklaşık (.....) TRL olan PI hasarlarımızın miktarsal olarak (.....) si avukat, geri kalanı (.....) SMM-Bu (.....) inin de (.....) SGK hasarı olacağını baz alırsak; (.....)-(.....)=(.....)=(.....)TRL SGK muallakları...Bu (.....) TRL lik mevcut dosyalarımızın açısından etki yapmayacaktır...Zira SGK cezaları 2016 sonrası güncellenecek...Ancak 2016 yılı için alınacak SGK ihbarlarının (.....) seviyesinde olacağı varsayılır ise artışın (.....)*(.....)=(.....) TRL olarak 2016 yılında etkisi olabileceği düşünebilir.. Çok rough hali ile... **Casualty**; İçin maalesef aktüerya hesabında , hasar geçmiş tarihli olsa bile hesap yapıldığı tarihteki güncel ücret baz alınacağından mevcut dosyalar üzerinde de etkisi olacaktır. Ancak her dosyada asgari ücret alınmıyor, güncel maaş bilgisi var ise ve asgari ücretin üstü ise zaten asgari ücret artışının o anlamda etkisi olmaz... Ancak dosyalar bazında hangisinde asgari ücret hangisinde bordro vs alındığını bilemediğimizden çok rough hali ile mevcut muallaklar üzerinde % (.....) artışı etki olarak düşünebiliriz(Worker’s compensation açısından düşünerek yaklaşık (.....) USD)..Bu dediğim gibi çok da gerçekçi olmayabilir...Her dosya bazında tek tek bakılması gereken bir husus.”**

⁸³ Aslı İngilizce olan yazışmalar raportörler tarafından Türkçeleştirilmiştir.

⁸⁴ Aslı İngilizce olan yazışmalar raportörler tarafından Türkçeleştirilmiştir.

- 11.03.2016 tarihli yazışmalar (Belge 10 ve 11)
 - “... 2016 Şubat ayında yapılacak tarife revizyonu; Son 18 aylık döneme bakıldığında, Euro/USD Kurlarında Türk Lirasına göre dikkate değer artışlar olmuştur. Hazine müsteşarlığının uygulamaya koyduğu yeni düzenlemelerle birlikte orijinal parça kullanımının da zorunlu hale gelmesi döviz kuru artışlarının tarife düzenlemelerindeki etkisini kaçınılmaz kılmıştır. Türkiye’de kullanılan ithal araçlar için yapılan tüm hasar onarım işlemleri Euro/USD bedelleri üzerinden Türk Lirasına çevrildikleri için, hasar ödemelerimizdeki yedek parça maliyetleri direkt olarak bu kur artışlarından etkilenmektedir. Ortalama hasar maliyetlerimizdeki yıllar bazındaki gelişimin en önemli sebeplerinden bir tanesi de döviz kurlarındaki bu değişimlerdir. ... Bu analizde özellikle EURO ve USD kurlarının ortalama hasar maliyetleri üzerindeki etkilerine konsantre olundu. Bu analizin neticesinde, uzun dönemde kurlardaki değişimin etkisini ortaya çıkan ortalama maliyet artışlarını dengeleyici bir risk faktörü olarak dikkate almamız gerektiği görülmektedir. Bu etki için yaptığımız kurlardaki değişim analizi ve hasar ödemelerindeki yedek parça maliyetlerinin payını dikkate alarak yapılan yansıtma işlemi neticesinde, döviz kurlarındaki değişimin portföye ve tüm araç tiplerinde etkisi % (.....) hesaplanmıştır ve bu artış baz primlere uygulanmıştır...”
 - “Nisan ayı için şirket grup aktüerimizle yapmış olduğumuz çalışma neticesinde artış yapma gereğimiz ortaya çıktı [...]”

(570) UNICO’da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıda yer verilen ifadelerin geçtiği görülmektedir:

- 18.11.2015 tarihli yazışma (Belge 51)
 - “...Asgari ücrette artış, elementer sigorta şirketlerinin karşılık yükümlülüklerini ciddi oranda artırıyor.Bilindiği gibi bir süredir asgari ücretin 1 Ocak 2016’dan itibaren %30 civarında artırılacağı konuşuluyor. Bu artış, hayat dışı sigorta şirketlerinin, özellikle trafik segmentinde yoğun şirketlerin, karşılık yükümlülüklerini yaklaşık %30 artıracak. Trafik sigortasında özellikle bedeni hasar tazminatları hesaplanırken 2 kriter dikkate alınıyor. Hasar gören kişinin kalan ömrü ve geliri. Gelir hesabında ise ekseriyetle baz alınan ücret asgari ücret. Dolayısıyla bu tarafta yapılacak %30 artış, tazminat yükümlülüklerini yukarı taşıyacak. Hesaplamalarımıza ve son bilançolarına göre bedeni hasar tazminatı için ayrılan karşılık (.....) ve (.....) Sigorta için sırasıyla (.....) TL ve (.....) TL civarında. Bu tutarların %30 artırılması (.....) için ek (.....) TL, (.....) Sigorta için ise ek (.....) TL karşılık anlamına geliyor. Asgari ücret artışı Ocak 2016’da gerçekleşirse, karşılıkları 1Ç16 bilançolarında görüyor olacağız. Hatırlatmak gerekirse 2016 konsensus kar beklentisi (.....) için (.....) TL, (.....) Sigorta için (.....) TL seviyesinde”

(571) Yukarıda özetle verilen yerinde inceleme bulguları tamamen teşebbüslerin kendi iç yazışmalarından oluşmaktadır. Bu yazışmalarda öne çıkan unsurlar değerlendirildiğinde;

- teşebbüslerin asgari ücret, regülasyon değişiklikleri, değer kaybına ilişkin dava süreçleri, teminat artışı, döviz kurundaki artışların hasar onarım işlemlerine etkisi gibi nedenlerle maliyet artışları yaşadıkları,
- bu nedenle karşılık yükümlülüklerinde artış yapılması ihtiyacı doğduğu,
- maliyet artışları ve artan karşılıkların zararlara neden olduğu,
- bazı teşebbüslerin oluşan zararları yanlış prim hesabı ve rekabet ortamına bağladığı,
- piyasadaki zararların birçok teşebbüs için geçerli olduğu, nitekim bu hususa ilişkin teşebbüslerin gözlemlerinin bulunduğu,
- bu zararlar nedeniyle teşebbüslerin kendi primlerinde artış kararları aldığı

görülmektedir.

- (572) Sektörde faaliyet gösteren teşebbüslerin bir araya gelerek Trafik Sigortası primlerini artırdığı iddialarına ilişkin olarak yapılan yerinde incelemelerde teşebbüslerin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde bir anlaşma ve/veya uyumlu eylem içinde hareket ettiklerine dair herhangi bir delil elde edilememiştir. Yerinde incelemelerde elde edilen iletişim belgelerinde de soruşturma konusu iddiaları destekleyecek herhangi bir bulguya rastlanmamıştır. Öne çıkan bir husus da çeşitli nedenlerle teşebbüslerin maliyetlerinin arttığına ilişkin yazışmalar ve bunun sonucunda meydana gelen zarardan kaçınmak üzere teşebbüslerin stratejiler geliştirdiğine yönelik bulgulardır. Nitekim yerinde inceleme bulguları göstermektedir ki; teşebbüsler rekabetçi stratejilerini sadece en yüksek pazar payı kapmak üzerine değil; yaptıkları kâr-zarar analizlerine göre belli sayıda poliçe kesmek üzerine kurmaktadırlar. Planlanan poliçe sayısına ulaşıldığında ya da zararlar öngörüldüğünde ise daha fazla riske girmekten çekinen teşebbüsler, ilgili mevzuat çerçevesinde poliçe kesmekten imtina etmek mümkün olmadığından, ortalama primlerin üzerinde fiyatlama yaparak tüketiciler tarafından tercih edilmemeye çalışmaktadırlar.
- (573) Sigorta şirketlerinin fiyat artırmak konusunda gösterdikleri uyum ve teşebbüslerce bu paralel davranışa ilişkin sunulan gerekçelerin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi anlamında nasıl ele alınacağına ilişkin iktisadi bulgulara, analiz ve değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

I.5.2.1.2. Teşebbüslerin Fiyatlama Davranışlarına Yönelik İktisadi Değerlendirme ve Analiz⁸⁵

- (574) Gerek 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi anlamında anlaşma veya uyumlu eylem şeklinde ortaya çıkan danişıklı ilişkilerin tesis edilmesini ve sürdürülmesini gerekse oligopolistik bağımlılığın dolayısıyla bu bağımlılıktan kaynaklı bilinçli paralelliklerin ortaya çıkmasını kolaylaştıran başlıca yapısal faktörleri pazardaki teşebbüs sayısının azlığı, yoğunlaşmanın yüksekliği, giriş engellerinin varlığı, teşebbüsler arası etkileşimin sık olması ve pazarın şeffaflığı olarak sıralamak mümkündür. Talep kaynaklı faktörler; talebin durağan olması, alıcı gücünün ve ağ etkilerinin zayıflığı, düşük talep esnekliği iken arz kaynaklı faktörler; teşebbüslerin maliyet yapılarının simetrik olması, endüstrinin olgunluğu, ürünün homojenliği, çoklu kontratların varlığı, teşebbüsler arası ticari bağların güçlü olması ve geçmiş dönemdeki işbirlikçi uygulamalardır. Bu noktada belirtilmesi gereken önemli husus, söz konusu kolaylaştırıcı faktörlerin varlığının veya yokluğunun anti-rekabetçi davranışın varlığının iktisadi olarak tespiti açısından tek başına yeterli ve zorunlu olmamasıdır.

⁸⁵ Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren teşebbüslerce pazarda uygulanan primlerin seyrine, talep ve maliyet değişimleri ile ilişkisinin tespitine yönelik olarak EAAD tarafından yapılan analizlere bu bölümde yer verilmektedir. Bu bölümün hazırlanmasında "Kartellerin Semptomları ve İktisadi Teşhisi: Yolun Neresindeyiz?", Ş. Demet Korkut, Rekabet Dergisi 2015, 16(3):3-37; "A Theory of Tacit Collusion", Joseph E. Harrington (2012) ve "Detecting Cartels" in *Handbook in Antitrust Economics*, Paolo Buccirossi, editor (MIT Press), Joseph E. Harrington (2005 ve 2008)'den yararlanılmıştır.

- (575) Teşebbüsler arasında herhangi bir danışıklı ilişkinin varlığının tespit edilmesi amacıyla kullanılan iktisadi yöntemler; teşebbüs davranışının rekabetçi davranışla bağdaşıp bağdaşmadığı, incelenen dönem içerisinde teşebbüs davranışında herhangi yapısal bir kırılma olup olmadığı, işbirliği yaptığından şüphelenilen teşebbüslerin davranışlarının pazardaki rekabetçi teşebbüslerden farklı olup olmadığı ve pazarda gözlemlenen sonuçların rekabetçi bir modelden ziyade işbirlikçi bir modele uyup uymadığı sorularına cevap aramaktadır. Bu amaçla yapılan analizler öncelikli olarak fiyat hareketlerine odaklanmaktadır. Bu doğrultuda; pazarın genelindeki fiyat düzeyi, teşebbüslerin fiyat düzeyleri ve fiyatların zaman içerisindeki seyri incelenmektedir. Teşebbüsler arası anlaşma neticesinde pazarda oluşan anti-rekabetçi fiyatı rekabetçi fiyattan ayırt edebilmek için fiyat hareketlerinin yanı sıra pazar payı, kapasite, maliyet, talep gibi unsurlar ve bu unsurların fiyatlarla olan ilişkisi ele alınmaktadır. Yapılan iktisadi analizlerin sonuçlarının bütüncül bir bakış açısıyla yorumlanması, değerlendirmeler yapılırken teşebbüslere ve sektöre özgü niteliklerin dikkate alınması, elde edilen bulguların sistematik bir işbirliğini gösterip göstermediğinin tespit edilmesi sağlıklı bir analiz için büyük önem taşımaktadır.
- (576) İlgili taraflarca gönderilen veriler⁸⁶ çerçevesinde gerçekleştirilen iktisadi analizlerle soruşturma konusu olan Trafik Sigortası primlerinde son birkaç yılda görülen prim artışlarının rekabeti bozucu, kısıtlayıcı anlaşma ve/veya uyumlu eylem olarak değerlendirilip değerlendirilmeyeceği incelenmiştir. Bu amaçla ilk olarak, pazar payı analizine yer verilmiş, akabinde ise pazardaki prim hareketleri ve sektörde faaliyet gösteren teşebbüslerin primleri çeşitli yöntemler ve grafiksel analiz yoluyla incelenmiştir. Trafik Sigortası branşındaki prim artışlarının talep kaynaklı olup olmadığı fiyat ve miktar arasındaki ilişkiler çerçevesinde ele alınmıştır. Son olarak ise sektörün çeşitli kesimlerinde⁸⁷ faaliyet gösteren temsilcilerle yapılan görüşmelerde ve soruşturma taraflarının savunmalarında prim artışlarının temel gerekçeleri olarak sıralanan maliyet unsurlarının primler üzerindeki etkileri ele alınmıştır.
- (577) Bu noktada, yapılan iktisadi analizlerin sonuçlarının bir bütün olarak değerlendirilmesi gerekliliğinin tekrar vurgulanmasında yarar görülmektedir. Bir iktisadi analizin sonucunun tek başına işbirlikçi davranışı kanıtlamak için yeterli olmadığı, rekabet karşıtı etkiler doğuran işbirlikçi sonucun iddia edilebilmesi için yapılan analizlerin sonuçlarının birbirini desteklemesi ve bu tablonun hukuki delillerle karşılaştırılması gerektiği değerlendirilmektedir.

a) Pazar Payına İlişkin Analiz

- (578) İktisadi teori, ilgili bölümde belirtildiği üzere işbirlikçi davranışı rekabetçi davranıştan ayırmak üzere davranışın pazardaki sonuçlarına odaklanmaktadır. Bu amaçla gözlemlenen göstergelerden biri olan pazar payının, teşebbüsler arasında danışıklı bir davranış biçiminin benimsenmesi durumunda sabit kalması veya zaman içinde sistematik bir şekilde hareket etmesi beklenmektedir. Aşağıdaki tabloda, Ocak 2010-Nisan 2016

⁸⁶ İlgili teşebbüsler tarafından gönderilen bazı verilerde, farklı hesaplama tekniklerinin kullanıldığı gözlemlenmiştir. Talep edilen verilerin oldukça kapsamlı ve ayrıntılı olması, soruşturma tarafı teşebbüs sayısının çokluğu ile bağlantılı olarak şirketlerin veri hazırlama yöntemlerindeki farklılıklar dikkate alınarak, yapılacak ekonomik analizin sağlıklı ve tutarlı bir şekilde uygulanabilmesi için incelemede TSB ve SBM'den gönderilen veriler esas alınmıştır. Poliçe adedi ve prime ilişkin hesaplamalarda SBM tarafından hazırlanan veriler kullanılırken, talep edilen diğer bilgiler için TSB'nin hazırladığı veri setleri dikkate alınmıştır. SBM ve TSB tarafından gönderilen veri setlerinde yer alan ancak soruşturma tarafı olmayan teşebbüslere ilişkin bilgiler sadece Trafik Sigortası hizmetleri pazarının bütününe yönelik yapılan değerlendirmelerde kullanılmıştır.

⁸⁷ Aktüerlik hizmeti veren kuruluşlar, danışmanlık şirketleri, hasar danışmanlık şirketleri, sigorta acenteleri.

döneminde Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren teşebbüslerin⁸⁸ brüt⁸⁹ yazılan primlere göre hesaplanan yıllık pazar paylarına yer verilmektedir:

Tablo 13: Trafik Sigortası Branşında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Pazar Payları⁹⁰

Şirket	Brüt Yazılan Primlere göre Pazar Payı (%)						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
AIG	0,04	0,04	0,03	0,00	0,01	0,03	0,04
AK*	5,33	6,43*	5,98	4,84	3,93	0,95*	0,92*
ALLIANZ**	3,66**	4,16**	6,86**	11,05**	13,49**	17,54**	18,78**
ANADOLU	9,50	13,28	11,30	12,29	12,97	13,28	10,31
ANKARA	2,83	1,22	1,13	0,98	1,12	0,87	0,76
AXA*	20,36	24,40	26,67	30,58*	26,55	17,17*	18,26*
TURKLAND	0,10	0,23	0,36	0,52	0,33	0,30	0,11
DUBAİ	2,68	1,98	0,51	0,00	0,01	0,01	0,00
EGE	1,96	3,37	4,16	2,59	2,77	0,00	0,00
ERGO	6,84	4,55	3,62	2,12	3,30	4,75	1,44
EUREKO	2,15	1,91	0,87	0,38	0,23	0,38	0,39
GENERALİ	0,48	0,51	0,32	0,31	0,83	1,03	0,65
GROUPEAMA*	6,19*	5,00	4,51	3,68	3,39	1,88	0,77*
GÜNEŞ*	7,55*	5,54	4,99	3,70	4,35	3,39	2,19*
HALK**	0,91**	1,55**	4,21**	3,47**	4,59**	6,32**	8,69**
HDI*	4,26*	3,92	3,46	2,12	2,35	2,22	1,39*
HÜR	1,97	1,51	1,21	0,55	0,23	0,04	0,00
BEREKET	1,78	1,61	1,28	0,87	0,70	0,68	0,51
LIBERTY	0,87	1,29	1,72	0,91	0,45	0,26	0,15
MAPFRE**	4,17**	4,50**	5,66**	9,40**	9,55**	14,11**	13,15**
NEOVA**	1,27**	0,87**	1,09**	1,59**	2,52**	2,89**	4,06**
RAY	1,78	1,39	1,36	1,24	1,53	1,52	1,47
SBN	2,67	1,09	0,18	0,33	0,41	0,50	0,74
SOMPO**	3,43**	2,37**	2,31**	2,51**	2,72**	5,45**	9,78**
NİPPON	0,25	0,59	0,14	0,04	0,08	0,13	0,20
UNICO*	4,18*	3,32	3,09	1,46	0,49	0,08	0,05*
ZİRAAT	0,05	0,05	0,05	0,07	0,09	0,12	0,13
ZURICH	0,55	0,66	0,42	0,27	0,13	0,18	0,08
DOĞA**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,46**	2,84**	4,01**
KORU	0,00	0,05	0,69	0,58	0,40	1,08	0,94
ORIENT	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02	0,01
GULF	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00
DİĞER	2,20	2,61	1,80	1,57	0,01	0,01	0,00
TOPLAM	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

⁸⁸ Soruşturma tarafı olmayan ve farklı dönemlerde ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler tabloda "Diğer" başlığı altında gösterilmektedir.

⁸⁹ Brüt Prim, sigortalı tarafından ödenen her türlü vergiler dahil toplam prim rakamını ifade etmektedir.

⁹⁰ Tablodaki "(*)" ile işaretli olan rakamlar 2010-2016 döneminde pazar payı azalan teşebbüsleri, (**) ile işaretli olan rakamlar aynı dönemde pazar payı artan teşebbüsleri göstermektedir.

- (579) Teşebbüslerin pazar paylarının hem 2010-2016 dönemi genelindeki hem de primlerin belirlenmesinde tam serbestleşme esaslarının geçerli olduğu 2014-2016 dönemindeki seyri incelendiğinde herhangi bir durağanlıktan söz etmek mümkün görülmemektedir. Trafik Sigortası hizmetleri pazarında 2010 yılındaki payı %3,66 olan ALLIANZ, yıllar içerisindeki düzenli artışlar sonrasında 2016 yılı itibarıyla en yüksek pazar payına sahip şirket konumuna gelmiştir. HALK, MAPFRE, NEOVA ve SOMPO'nun da anılan dönemlerde pazar paylarını arttırdıkları Tablo 13'teki bilgiler ışığında söylenebilmektedir. 2010 yılında %7,55'lik pazar payı ile sektörün en büyük üçüncü şirketi konumundaki GÜNEŞ'in payı ise 2016 yılında %2,19'a gerilemiştir. AK, GROUPAMA, UNICO ve HDI Trafik Sigortası branşında pazar payı ilgili dönemde azalan teşebbüslerdendir. %30,58'lik payı ile Ocak 2010-Nisan 2016 dönemindeki en yüksek pazar payı değerine ulaşan AXA'nın 2016 sonundaki payının %13,80 olduğu Tablo 2'den görülebilmektedir.
- (580) Ocak 2010-Nisan 2016 döneminde Trafik Sigortası hizmetleri pazarına çeşitli tarihlerde giriş yapan teşebbüslerin durumları farklılık arz etmektedir. Bu teşebbüslerden KORU, ORIENT ve GULF düşük pazar paylarına sahipken 2014 yılında %0,46'lık pay ile faaliyetlerine başlayan DOĞA, 2016 yılındaki yaklaşık %4'lük payı ile en büyük on teşebbüs arasında yer almıştır. 2011-2014 döneminde ilk on şirket arasında yer alan EGE ise 2015 yılı itibarıyla pazardaki faaliyetlerine son vermiştir⁹¹.
- (581) Pazar paylarının yıllar içerisindeki değişen seyrine rağmen AXA ve ANADOLU'nun Ocak 2010-Nisan 2016 dönemi boyunca, ALLIANZ ve MAPFRE'nin ise 2012 yılından itibaren ilk beş şirket arasında yer aldığı görülmektedir. Yine anılan dönemde, Trafik Sigortası hizmetleri pazarında yaklaşık otuz teşebbüs faaliyet göstermesine rağmen ilk beş ve ilk on teşebbüsün pazar paylarının ayrı ayrı %50 ve %70'in üzerinde olduğu; yoğunlaşma düzeyinin yıllar itibarıyla artış gösterdiği aşağıdaki tablodan görülebilmektedir:

Tablo 14: İlk 5 ve İlk 10 Şirket Toplam Pazar Payı

Yıl	İlk 5 Şirket Toplam Pazar Payı (%)	İlk 10 Şirket Toplam Pazar Payı (%)
2010	50,42	72,02
2011	54,66	75,16
2012	56,48	77,97
2013	68,15	84,10
2014	67,14	84,89
2015	68,42	87,75
2016 ⁹²	69,50	86,66

Kaynak: EAAD raportörlerinin hesaplamaları.

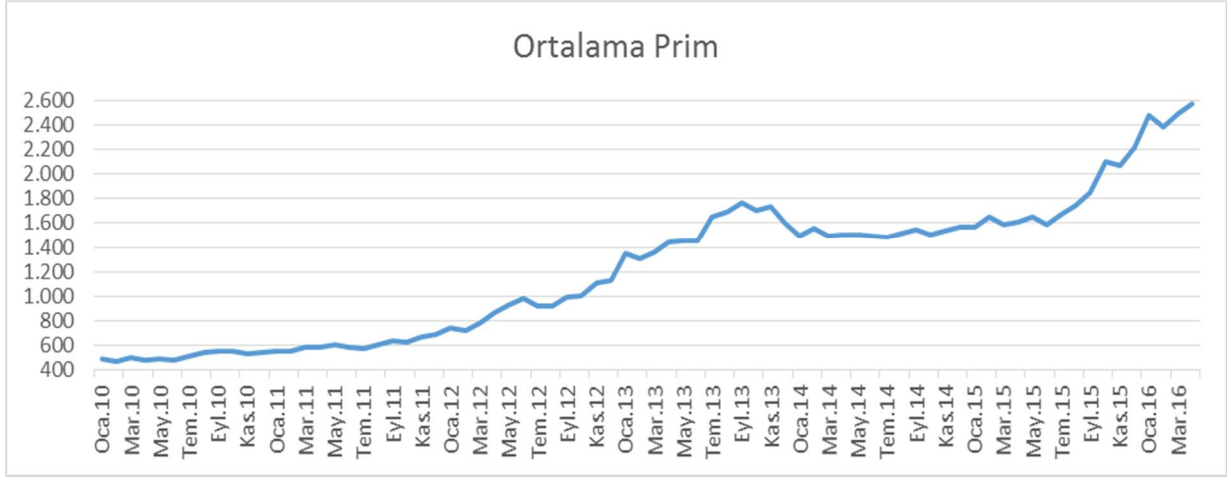
b) Fiyat Analizi

- (582) Soruşturmanın konusu, Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin Trafik Sigortalarında birlikte fiyat artışı yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmediklerinin tespitine ilişkindir. Bu doğrultuda, pazar payı analizinin ardından Ocak 2010-Nisan 2016 döneminde Trafik Sigortası hizmetleri pazarında gözlemlenen fiyat hareketleri farklı açılardan değerlendirilecektir. Bu amaçla ilk olarak; herhangi bir araç türü, basamak ve teşebbüs ayrımı yapılmaksızın anılan dönemde Trafik Sigortası branşındaki aylık ortalama nominal prim düzeylerine aşağıdaki grafikte yer verilmektedir:

⁹¹ Ağustos 2015 itibarıyla teşebbüsün tüm sigortacılık branşlarındaki ruhsatları iptal edilmiştir.

⁹² Tablo 2'de yer verilen Aralık 2016 itibarıyla güncellenen pazar payı oranları dikkate alınmıştır.

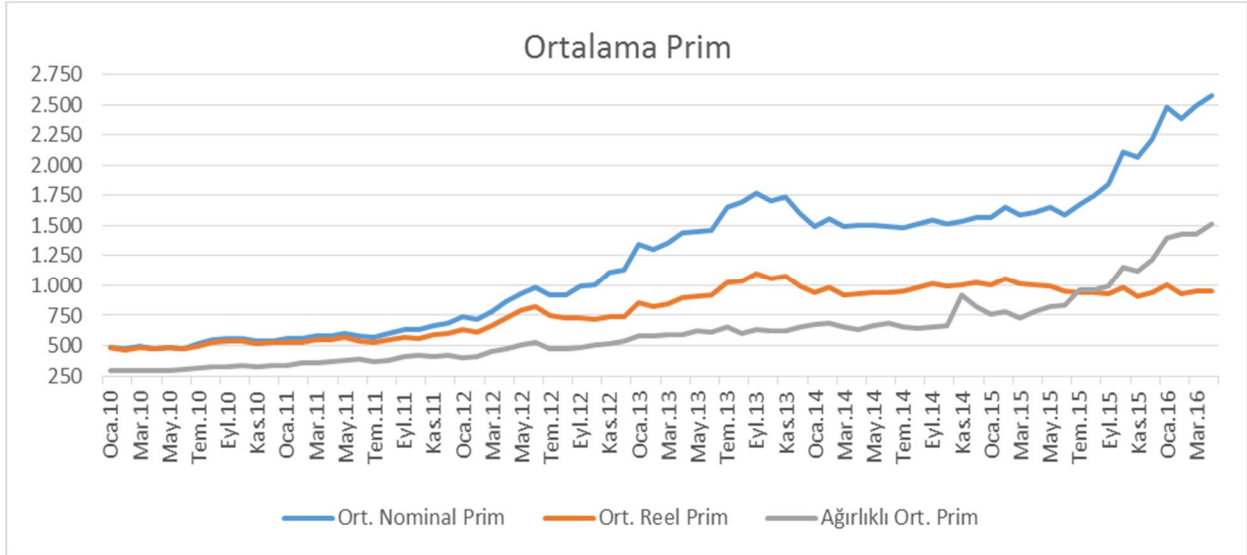
Grafik 4: Aylık Ortalama Nominal Prim



Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

- (583) Grafik incelendiğinde; 2010-2012 döneminde ortalama nominal trafik primlerinin durağan bir seyir izlediği ve primlerin aylık olarak ortalama %1,52 oranında yükseldiği, 2012 yılı itibarıyla başlayan prim artış eğiliminin tam serbestleşme dönemi öncesinde giderek arttığı ve aylık prim artış ortalamasının %3,74 olduğu görülmektedir. Prim tespitinde tam serbestleşmenin başladığı 2014 yılında primlerin bir önceki yıla kıyasla azaldığı ve 2015 yılının ikinci yarısına kadar primlerin durağan kaldığı anlaşılmaktadır. Trafik Sigortası primlerinde 2015 yılının ikinci yarısında başlayan yükselişin Ekim 2015 ve Ocak 2016'da önceki aylara nazaran daha fazla olduğu tespit edilmiştir.
- (584) Ocak 2010-Nisan 2016 dönemindeki Trafik Sigortası primlerinin enflasyondan arındırılmış reel düzeyleri⁹³ ile araç türü dağılımına göre ağırlıklandırılmış ortalama trafik primi değerleri aşağıdaki grafikte aylık ortalama nominal prim değerleri ile karşılaştırılmıştır:

Grafik 5: Aylık Ortalama Nominal Prim, Ortalama Reel Prim, Ağırlıklı Ortalama Prim



Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

⁹³ Ortalama primler, Sigorta Tüketici Aylık Fiyat Endeksi (2003=100) kullanılarak enflasyon etkisinden arındırılmıştır.

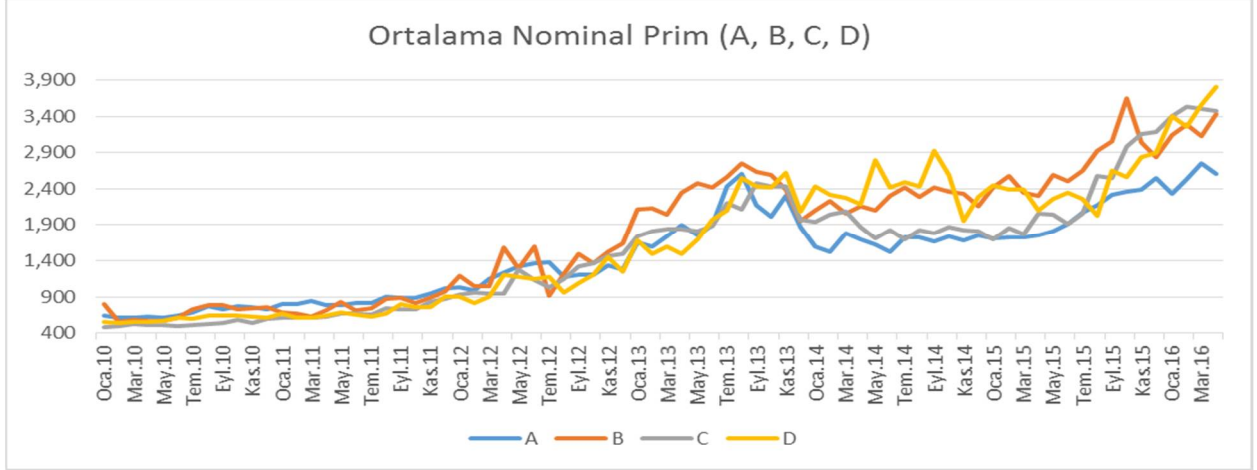
- (585) Trafik Sigortası branşında uygulanan prim tarifelerinin Ocak 2010-Nisan 2016 dönemindeki enflasyondan arındırılmış reel düzeyinin, ortalama nominal ve ağırlıklandırılmış primlere göre daha az artış eğilimi gösterdiği görülmektedir. Ocak 2010'dan Nisan 2016'ya kadar geçen süre zarfında ortalama nominal ve ağırlıklandırılmış primdeki toplam değişim düzeyi yaklaşık %177 iken ortalama reel prim yaklaşık %74 oranında artmıştır. Yıllık ortalama değişim oranı ise ortalama nominal ve ağırlıklandırılmış primde yaklaşık %27 olurken ortalama reel primde yaklaşık %11'dir.
- (586) Grafiklerdeki ortalama nominal prim artış düzeyleri incelendiğinde 2013 ve 2015'in ikinci yarılarında gerçekleşen prim artışları dikkati çekici bulunmuştur. Söz konusu dönemler; ortalama reel prim ve ağırlıklandırılmış prim değerleri ve aylık düzeydeki prim değişimleri dikkate alınarak daha yakından incelenmiştir. Prim tarifelerinin belirlenmesinde tam serbestiye geçilmesinden önce 2013 yılının Temmuz ayında Trafik Sigortası primlerinin nominal düzeyde %13,16; reel düzeyde 11,14 ve ağırlıklandırılmış rakamlarda %7,30 oranında arttığı tespit edilmiştir. Takip eden aylarda ise prim oranlarındaki değişimin artış ve azalış şeklinde dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. 2013 yılının ikinci yarısında ortalama nominal prim %10,39'lük, reel prim %9,04'lük ve ağırlıklandırılmış ortalama prim %7,41'lik bir artış göstermiştir.
- (587) Öte yandan, 2015 yılının ikinci yarısına ilişkin prim değişim düzeyleri incelendiğinde ortalama nominal ve ağırlıklandırılmış primdeki düzenli artışın Temmuz 2015'ten itibaren başlayıp veri setimizdeki son ay olan Nisan 2016'ya kadar devam ettiği görülmektedir. Temmuz 2015-Nisan 2016 döneminde reel prim düzeyinde ise belirgin bir değişiklik olmamıştır (%0,31). Aynı dönemde ortalama nominal prim %50,73, araç türlerine göre ağırlıklandırılmış ortalama prim ise %62,54 oranında artmıştır.
- (588) Grafiksel analizin yanı sıra 2015 yılının ikinci yarısından itibaren elimizdeki veri setinde yapısal bir kırılma⁹⁴ olup olmadığı *Chow Testi*⁹⁵ kullanılarak istatistiksel anlamda da sınanmıştır. Yapılan test ile Ağustos 2015'ten itibaren Trafik Sigortası branşındaki ortalama nominal prim düzeylerinde bir kırılma görüldüğü sonucuna ulaşılmıştır.
- (589) Trafik Sigortası branşındaki primlerin teşebbüsler düzeyinde incelenmesi aşamasında ise teşebbüslerin sınıflandırması şu şekilde yapılmıştır: Prim hareketleri daha yakından incelenen ilk grubu A, B, C ve D oluşturmaktadır. Söz konusu teşebbüsler Ocak 2010-Nisan 2016 döneminde düzenli olarak ilgili pazarın en büyük beş firması arasında yer almışlardır. Dört teşebbüs, Trafik Sigortası branşının yaklaşık %55'ini temsil etmektedir. İkinci grupta E, F, G ve H yer almaktadır. Bu teşebbüsler anılan dönemde bazı yıllarda ilk beşte yer almış sektörün önemli teşebbüslerinden olup pazarın %17'sini temsil etmektedir. Üçüncü grup ise J, K, L, M ve N'den müteşekkildir. Bu teşebbüsler ilgili pazarda yaklaşık %13'lük bir paya sahip olup çeşitli yıllarda ilk on teşebbüs arasında yer almışlardır. Öte yandan, teori ve uygulamadaki yaklaşımla bağlantılı olarak teşebbüslerin rakiplerin fiyatlarını nominal düzeyde takip ettiği veya teşebbüsler arasındaki olası anlaşmanın nominal fiyatlar üzerinden yapılmış olacağı varsayılarak teşebbüs düzeyindeki grafiklerde nominal primlere yer verilmiştir.

⁹⁴ Zaman serisi verilerinde gözlemlenen ani değişim düzeylerini ifade etmektedir.

⁹⁵ Ortalama nominal prim düzeyindeki değişimin zaman değişkeninden ne derece etkilendiği $\ln(\text{Ortprim}_t) = b_0 + b_1 \text{ tarih} + u_{1t}$ regresyonu kullanılarak ölçülmüştür. Regresyon ilk olarak Ocak 2010-Mart 2016 dönemini kapsayan tüm veri seti, ikinci olarak Ocak 2010'dan (grafiksel analiz sonucu tahmin edilen olası yapısal kırılma tarihi olan) Temmuz 2015'e kadar olan dönemdeki veri ve son olarak Ağustos 2015'ten Mart 2016'ya kadar olan dönemdeki veri kullanılarak yapılmıştır. Yapısal kırılmanın olmaması için her üç regresyondaki katsayıların birbirine eşit olması, kısıtlı ve kısıtsız artık kareler toplamalarının (*restricted and unrestricted sum of squares*) istatistiksel olarak birbirinden farklı olmaması beklenmektedir. Söz konusu istatistiksel anlamlılık testini yapmak için *Chow Testi* kullanılmaktadır. ("A Short Note on the Application of Chow Test of Structural Break in US GDP, Hari S. Luitel ve Gerry J. Mahar, *International Business Research*; Vol. 8, No. 10; 2015).

(590) Aşağıdaki grafikte A, B, C ve D'nin Ocak 2010-Nisan 2016 dönemindeki aylık ortalama nominal prim hareketleri görülmektedir. Anılan dönemde ortalama nominal prim düzeyinin 400 TL-3.900 TL arasında değiştiği; en yüksek ortalama prim düzeyine B'nin sahip olduğu, A'nın ise tam serbestleşme döneminin başladığı 2014'ten itibaren en düşük ortalama prim düzeyindeki teşebbüs olduğu görülmektedir. Dört teşebbüsün farklı prim seviyelerinde benzer artış ve azalış eğilimleri sergilediği görülmektedir.

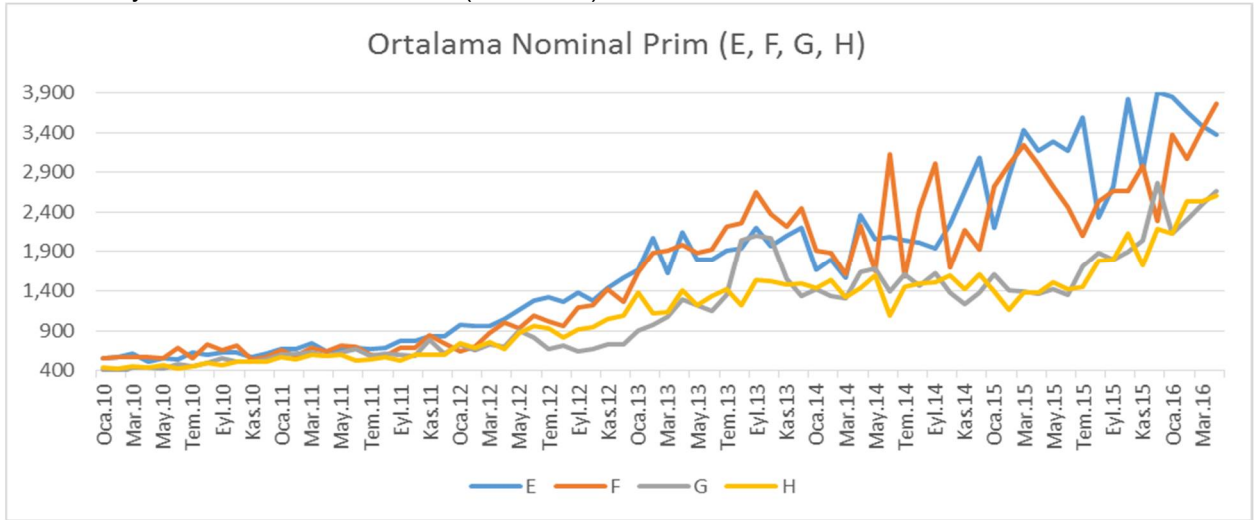
Grafik 6: Aylık Ortalama Nominal Prim (A, B, C, D)



Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

(591) Aşağıdaki grafikte sektörün yaklaşık %17'sini temsil eden E, F, G ve H'nin Ocak 2010-Nisan 2016 dönemindeki aylık ortalama nominal prim hareketlerine yer verilmektedir. Ortalama nominal prim düzeyi 400 TL-3.900 TL arasında değişmekte olup G ve H'nin prim düzeyleri ve hareketleri birbirine daha yakın iken E ve F'nin aylık düzeyde daha keskin prim hareketlerine sahip olduğu gözlemlenmektedir.

Grafik 7: Aylık Ortalama Nominal Prim (E, F, G, H)

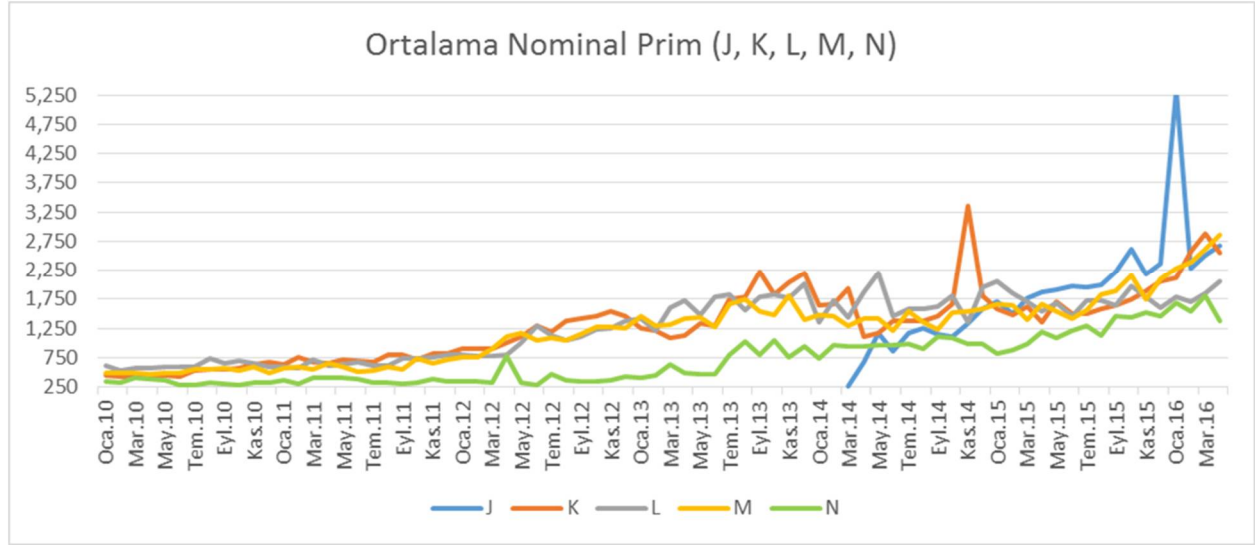


Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

17-23/383-166

(592) J, K, L, M ve N'nin aylık ortalama nominal prim seyrine ilişkin aşağıdaki grafikte, yukarıdaki iki grafikten farklı olarak ortalama prim düzeylerinin 250 TL-5.250 TL arasında, daha geniş bir aralıkta hareket ettiği görülmektedir. N'nin Ocak 2010-Nisan 2016 dönemi boyunca söz konusu 5 teşebbüs arasındaki en düşük ortalama prim düzeyine sahip teşebbüs olduğu, 2014 yılında Trafik Sigortası branşında faaliyetlerine başlayarak 2016 itibarıyla %4'lük pazar payı ile ilk on teşebbüs arasında yer alan J'nin ise 2016 yılına kadar düzenli olarak ortalama prim düzeyini arttırdığı görülmektedir. K, L ve M'nin 2015 yılındaki prim hareketlerinin farklı prim seviyelerinde benzer bir seyir izlediği tespit edilmiştir.

Grafik 8: Aylık Ortalama Nominal Prim (J, K, L, M, N)



Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

(593) Trafik Sigortası branşındaki primlerin araç türleri açısından incelenmesi aşamasında öncelikle, düzenlenen poliçelerin %93,94'ünü oluşturan beş araç türündeki yıllık ortalama nominal prim düzeyleri ve değişim oranları üzerinde durulmuştur.

Tablo 15: Araç Türü Bazında Yıllık Ortalama Nominal Prim

Yıl	Otomobil	Kamyonet	Motosiklet	Traktör	Kamyon
2010	260,18	423,23	58,05	47,98	737,55
2011	330,06	535,88	70,23	58,60	948,73
2012	395,08	660,60	96,51	70,04	1.378,21
2013	486,15	730,31	177,66	115,54	1.920,38
2014	555,11	887,68	242,38	138,21	2.186,80
2015	804,86	1.035,64	439,66	215,92	2.645,85
2015-İlk 4 Ay	633,93	879,27	348,64	155,15	2.436,44
2016-İlk 4 Ay	1.393,23	1.299,68	769,28	461,32	3.575,08

Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

Tablo 16: Araç Türü Bazında Yıllık Nominal Ortalama Prim Değişimi (%)

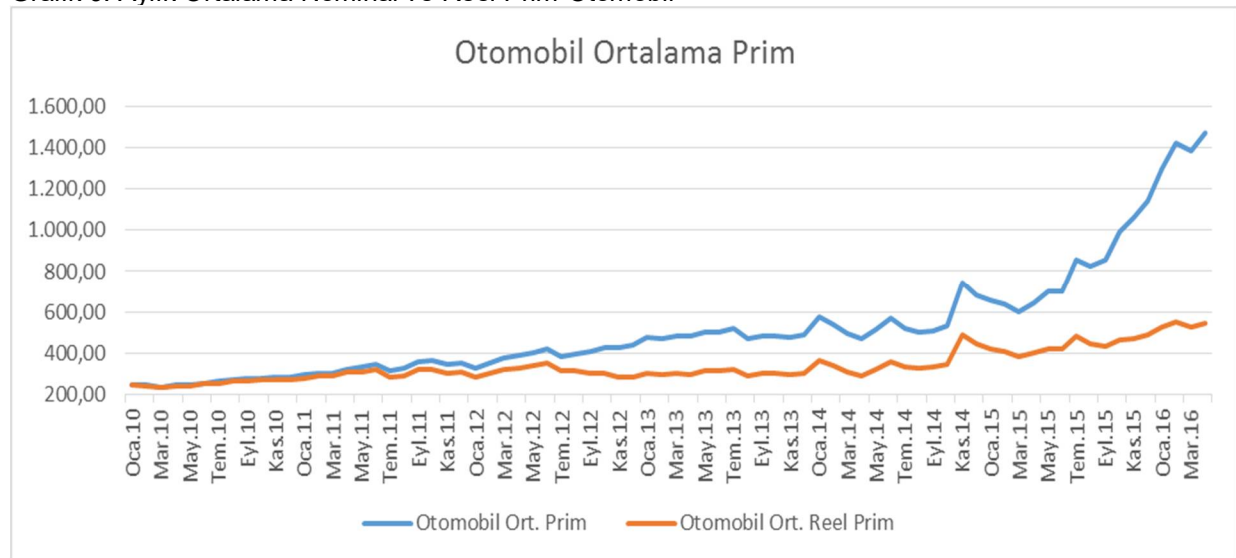
Yıl	Otomobil	Kamyonet	Motosiklet	Traktör	Kamyon
2011	26,86	26,62	20,98	22,13	28,63
2012	19,70	23,27	37,42	19,52	45,27
2013	23,05	10,55	84,09	64,96	39,34
2014	14,19	21,55	36,43	19,62	13,87
2015	44,99	16,67	81,39	56,22	20,99
2016 ⁹⁶	119,78	47,81	120,65	197,34	46,73

Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

(594) 2013 yılında motosiklet primlerindeki %84,09'luk ve traktördeki %64,96'lık artışlar dışında 2015 yılına kadar anılan araç türlerindeki ortalama nominal primlerin artışının belirli bir düzeyde gerçekleştiği görülmektedir. 2015 yılında otomobil primlerindeki %44,99'luk artışı, 2016 yılında %119'luk bir artış takip etmiştir. Benzer bir tablo motosiklet ve traktörde de gözlemlenmiştir.

(595) Araç türleri bakımından Trafik Sigortası primlerinin değerlendirilmesinde, ilgili branşta düzenlenen poliçelerin yaklaşık %62'sini oluşturan otomobile ilişkin prim düzeylerinin daha ayrıntılı olarak incelenmesi amacıyla aşağıdaki grafikte otomobil primlerinin aylık ortalama nominal ve reel düzeylerine yer verilmiştir:

Grafik 9: Aylık Ortalama Nominal ve Reel Prim-Otomobil



Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

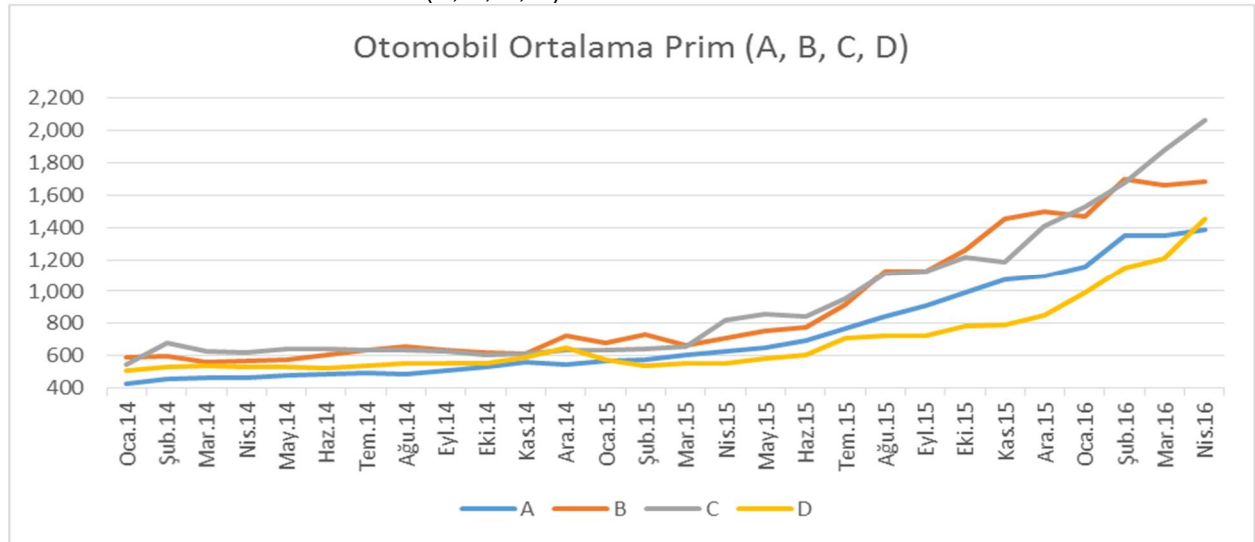
(596) Herhangi bir araç türü ayrımı yapılmaksızın incelenen ortalama prim tutarlarına benzer şekilde, enflasyondan arındırılmış otomobil primlerindeki değişimin ortalama nominal otomobil primlerine kıyasla daha düşük düzeyde kaldığı yukarıdaki grafikten anlaşılmaktadır. Ocak 2010'dan Nisan 2016'ya kadar geçen süre zarfında ortalama nominal otomobil primi değişimi toplam %194,57 iken ortalama reel otomobil primi değişimi toplam %95,62 olmuştur. Yıllık ortalama değişim oranı ise nominal primde yaklaşık %30 olurken reel primde ise yaklaşık %15'tir. Nominal düzeydeki ortalama otomobil primi artışının 2015 yılının ikinci yarısında diğer dönemlere kıyasla ciddi bir artış eğilimine girdiği görülmektedir. Grafiksel analizde gözlemlenen ortalama nominal otomobil primindeki kırılma Chow testiyle de ortaya konulmuştur.

⁹⁶ 2016 yılının ilk dört ayı, 2015 yılının aynı dönemi ile karşılaştırılmıştır.

(597) Teşebbüs bazındaki otomobil primlerinin değerlendirilmesi yukarıda açıklanan teşebbüs gruplandırmaları esas alınarak yapılmıştır. Daha önce yapılan değerlendirmeler neticesinde, düzenli prim artışı 2015 yılının ikinci yarısından itibaren gözlemlendiğinden otomobil primlerine ilişkin teşebbüs bazındaki analizde, prim tespitinde tam serbestinin başladığı Ocak 2014'ten Nisan 2016'ya kadar olan dönem üzerinde durulması tercih edilmiştir.

(598) Aşağıdaki grafikte A, B, C ve D'nin Ocak 2014-Nisan 2016 dönemindeki aylık ortalama nominal otomobil primleri incelenmiştir. Bu dönemde ortalama otomobil priminin 400 TL-2.200 TL aralığında olduğu, B ve C'nin prim düzeylerinin tüm dönem boyunca birbirine yakın seyrettiği ve 2015 yılının ikinci yarısından itibaren bu iki teşebbüs ile A ve D'nin prim seviyeleri arasındaki fark açılmasına rağmen benzer bir artış eğilimi izlediği tespit edilmiştir.

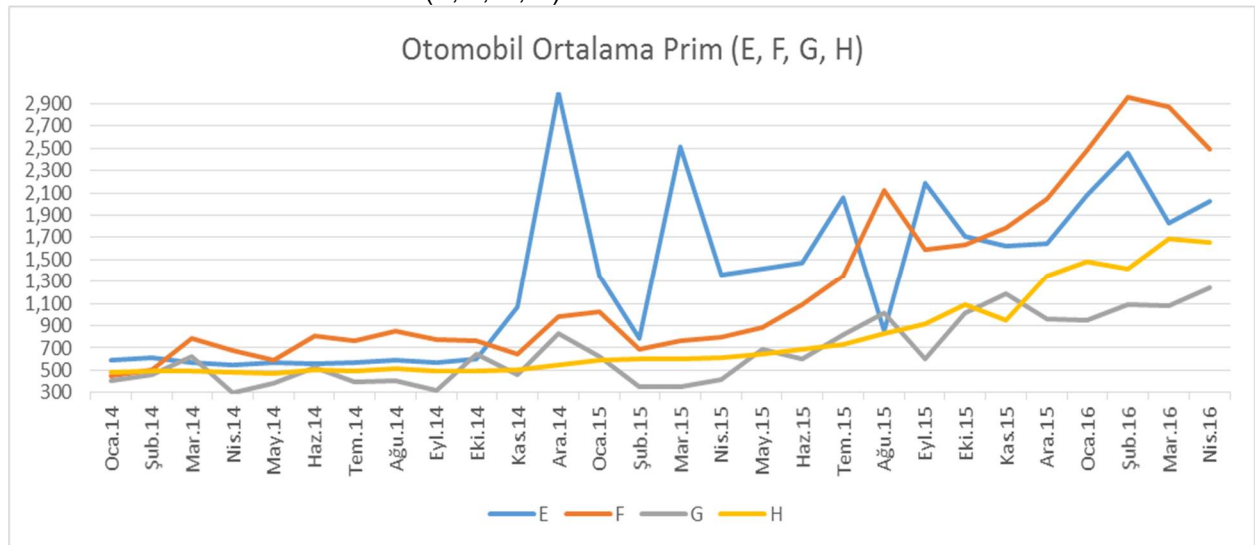
Grafik 10: Otomobil Ortalama Prim (A, B, C, D)



Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

(599) E, F, G ve H'ye ait grafikteki ortalama otomobil primi değerlerinin bir önceki grafikte yer alan teşebbüslerden farklı olarak 300 TL-3.000 TL aralığında olduğu; E'nin otomobil primlerinin diğer teşebbüslere göre daha dalgalı, H'nin primlerinin ise daha durağan olduğu görülmektedir.

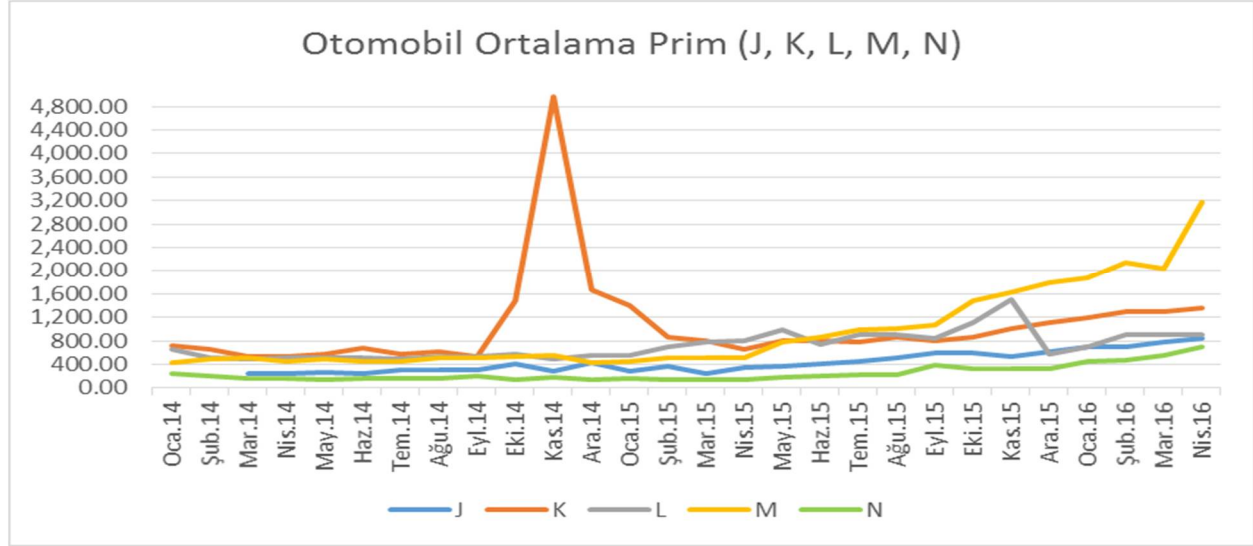
Grafik 11: Otomobil Ortalama Prim (E, F, G, H)



Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

- (600) Aşağıdaki grafikte J, K, L, M ve N'nin aylık ortalama otomobil primleri yer almaktadır. Ocak 2014-Nisan 2016 döneminde J ve N'nin ortalama otomobil primlerinin birbirine paralel ve diğer üç teşebbüse nazaran daha durağan olduğu anlaşılmaktadır. Benzer bir görünümün Eylül 2014-Şubat 2015 dönemi hariç K ve 2016 yılı hariç L için de geçerli olduğu, M'nin ise Eylül 2015'ten itibaren diğer teşebbüslerin ortalama otomobil primleri ile arasındaki farkı arttırdığı görülmektedir.

Grafik 12: Otomobil Ortalama Prim (J, K, L, M, N)



Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

- (601) Yukarıda yer verilen çeşitli grafiklerde gözlemlenen durum kısaca özetlenecek olursa, Ocak 2010-Nisan 2016 dönemine ilişkin herhangi bir araç türü ve basamak ayrımı yapılmaksızın aylık ortalama nominal ve ağırlıklandırılmış prim düzeyleri ile otomobil primleri incelendiğinde, 2015 yılının ikinci yarısından itibaren primlerin belirgin bir şekilde yükseldiği görülmektedir. Ayrıca, teşebbüs bazlı yapılan değerlendirmelerde de farklı prim seviyelerinde ve eşzamanlı olmamakla beraber aynı dönem için benzer bir prim artış eğiliminden söz etmek mümkündür.
- (602) Ani fiyat artışları ve paralel fiyat hareketleri genellikle birçok anlaşma ve uyumlu eylem incelemesinin ilk aşamasını oluşturmaktadır. Bu aşamanın ardından söz konusu fiyat artışlarının herhangi bir talep, maliyet veya pazar yapısında meydana gelen bir değişimden kaynaklanıp kaynaklanmadığının belirlenmesine geçilmektedir. Soruşturma iddialarına ilişkin talep ve maliyet açısından yapılacak değerlendirmelere ilerleyen bölümlerde yer verilecektir.
- (603) Birbiri ile benzer bir seyir izleyen fiyat hareketleri ise taraflar arasındaki rekabet karşıtı bir anlaşmadan ya da uyumlu eylemden kaynaklanabileceği gibi teşebbüslerin rakiplerinin davranışlarını tahmin ederek bu davranışlara bağımsız şirket stratejileri doğrultusunda bilinçli bir şekilde uyum göstermelerinden, diğer bir deyişle oligopolistik pazar özelliği gösteren yapılarıdaki karşılıklı bağımlılıktan da kaynaklanabilecektir. Fiyat paralelliğinin olmaması anlaşmanın yokluğunu ispat etmediği gibi varlığı da tek başına rekabet karşıtı bir uygulamayı göstermeyecektir. Her hâlükârda, prim artışlarının yaşandığı ve bazı teşebbüs davranışları arasında benzerlikler görülen söz konusu dönemin daha yakından incelenmesi gerekliliği açıktır.

(i) Varyans Analizi

- (604) Trafik Sigortası primlerinde artış gözlemlenen 2015 yılının ikinci yarısını ay bazında daha yakından inceleyebilmek ve teşebbüsler arasında oluşabilecek muhtemel anlaşma veya işbirliği dönemini tespit edebilmek için bu bölümde varyans analizi yapılmıştır. İşbirliği oluşabilecek pazarları veya sektörleri taramak (*screening*) için kullanılan temel yöntemlerden biri olan varyans analizi; anlaşmanın varlığını kanıtlamak için değil teşebbüsler arası rekabet karşıtı işbirlikçi davranışın olduğu zaman dilimini tespit etmek için kullanılmaktadır. Varyans analizinin temelinde, teşebbüslerin mutabık kaldıkları fiyatları belirli dönemler dışında çok sık ve büyük oranda değiştirmeyeceği, fiyatların dış faktörlerde meydana gelecek değişimlere daha az tepki vereceği öngörüsü bulunmaktadır. Bu nedenle, anlaşma veya işbirliği dönemlerinde rekabetçi döneme kıyasla fiyatların daha durağan bir seyir izleyeceği ve daha az dalgalanacağı beklenmektedir.
- (605) Yapılan varyans analizi çerçevesinde, soruşturma tarafı olan 30 teşebbüsün⁹⁷ ayrı ayrı, herhangi bir araç türü ayrımı olmaksızın aylık bazda ortalama nominal prim düzeyleri, aynı teşebbüslerin prim tespitinde tam serbestinin olduğu 2014-2016 dönemindeki⁹⁸ ortalama primleri ile karşılaştırılmıştır. Teşebbüslerin primlerinin dönemin ortalama prim düzeyinden daha yüksek olduğu ve ortalama prim varyansının da dönemin ortalama varyansından daha düşük olduğu aylar belirlenerek tüm teşebbüsler açısından çakışan bir zaman dilimi olup olmadığı belirlenmeye çalışılmıştır. Yapılan inceleme neticesinde soruşturma tarafı tüm teşebbüsler için primlerin ve primlerdeki katılığın yüksek olduğu bir dönem tespit edilememiştir.
- (606) Aşağıdaki tabloda, ilgili ayda ortalama prim düzeyi, dönemin prim ortalamasından yüksek olan ve aynı zamanda ortalama prim varyansı dönemin varyans ortalamasından düşük olan teşebbüsler listelenmiştir. Tabloya göre Ocak 2014-Mart 2016 dönemi ay bazında değerlendirildiğinde, 2015 yılının ikinci yarısından itibaren prim düzeyi teşebbüs ortalamasından yüksek ve prim dalgalanması teşebbüs ortalamasından düşük şirket sayısının Ocak 2014-Haziran 2015 dönemine kıyasla daha fazla olduğu görülmektedir. Temmuz 2015'ten itibaren Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren önemli teşebbüslerden birinin listeye eklendiği ve Mart 2016'ya kadar toplam 25 teşebbüsün listede yer aldığı görülmektedir. İncelenen dönem için soruşturma taraflarından AIG, AXA ve HÜR'ün varyans taraması için gerekli eşikleri aşarak aşağıdaki tabloya eklendiği bir dönem bulunamamıştır.

⁹⁷ Soruşturma taraflarından DUBAİ ve GULF veri kısıtı nedeniyle analize dâhil edilememiştir.

⁹⁸ Trafik Sigortası branşında 2008 yılından itibaren kademeli olarak serbestleşme sürecine geçilmiştir. Kısmi serbestinin olduğu 1 Ocak 2014 öncesindeki dönemde, her yıl için getirilen düzenlemeler farklılaşabileceğinden analiz için tüm teşebbüslerin prim tespitinde tam serbestiyeye sahip olduğu 2014-2016 döneminin kullanılmasının daha uygun olacağı değerlendirilmiştir.

Tablo 17: Varyans Analizi Sonuçlarına göre Ay Bazında Primleri ve Prim Katılığını Yüksek olan Teşebbüsler⁹⁹

Ocak 2014	Şubat 2014	Mart 2014	Nisan 2014	Mayıs 2014	Haziran 2014	Temmuz 2014	Ağustos 2014	Eylül 2014	Aralık 2014	Ocak 2015	Şubat 2015	Mart 2015
(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
(....)	(....)		(....)			(....)		(....)	(....)	(....)	(....)	
(....)			(....)					(....)	(....)	(....)		
			(....)					(....)	(....)			
(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	
(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	
(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	
(....)	(....)		(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	
	(....)		(....)		(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	
						(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	
						(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	
							(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	
							(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	
							(....)	(....)	(....)		(....)	
							(....)	(....)			(....)	
							(....)				(....)	
							(....)				(....)	

⁹⁹ Temmuz 2015'ten itibaren listeye eklenen her yeni teşebbüs kalın yazı ile gösterilmiştir.

(607) Yukarıdaki tabloya göre soruşturma tarafı 32 teşebbüsün eşzamanlı olmamak ve devamlılık göstermemekle birlikte, önceki aylardan farklı olarak birbirini takip eder şekilde varyans taraması için gerekli eşikleri sağladığı görülmektedir. Söz konusu görünümün kaynağı, taraflar arasındaki rekabet karşıtı bir işbirliği olabileceği gibi sektörün yapısı ile bağlantılı teşebbüs davranışları da olabilecektir. Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren teşebbüsler üstlendikleri riskler ve gelir beklentileri doğrultusunda üretebilecekleri en çok sayıdaki poliçeyi düzenlemeyi hedeflemektedir. Ancak bu noktada, sigorta şirketleri tarafından hedeflenenin piyasadaki tüm talebi karşılamak olmadığı gözden kaçırılmamalıdır. Sigorta yaptıran kişi en düşük fiyatı ödeyerek homojen bir ürünü satın almayı talep ettiğinden, pazardaki bir veya birkaç teşebbüsün prim düzeyinin sürekli olarak en düşük seviyede kalarak piyasadaki talebin tamamını karşılaması ve oluşabilecek tüm riskleri üstlenmesi ticari hayatın doğal akışına aykırı bir tutum olacaktır. Trafik Sigortası branşının bu yapısı nedeniyle pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin birbirlerinin primlerini takip ederek kendi ürün fiyatlandırmalarını yapmaları beklenen bir durum olacaktır. Soruşturma konusu iddialar bakımından tespit edilmesi gereken durum değinilen tablonun teşebbüslerin birbirinden bağımsız, ekonomik kararları neticesinde mi yoksa aralarındaki işbirliği sonucunda mı oluştuğudur.

(ii) İstatiksel Analiz

(608) Teşebbüslerin Trafik Sigortası primlerinin ve primlerindeki katılımın kendi dönem ortalamalarından yüksek olduğu ortak bir zaman dilimi tespit edilememekle beraber, Temmuz 2015'ten itibaren varyans taraması eşiklerini aşarak Tablo 17'deki listede yer alan teşebbüs sayısının önceki aylara kıyasla daha farklı bir görünüm sergilemesinden hareketle ilave istatistiksel analizler yapılmasının faydalı olacağı değerlendirilmiştir. Bu amaçla, anılan dönemdeki ortalama nominal prim düzeyleri; Ocak 2014-Haziran 2015 dönemi verileriyle prim değişimi, standart sapmaları ve değişim katsayıları (*coefficient of variation*) açısından karşılaştırılmıştır¹⁰⁰. Esasen yapılan karşılaştırmalardaki temel yaklaşım varyans taraması ile aynı olup teşebbüsler arasında gerçekleştirilen işbirliği veya anlaşmaların sadece fiyatları yükseltmekle kalmayıp, fiyatların standart sapmasını ve ortalama ile düzeltilmiş sapmayı da düşüreceği varsayımına dayanmaktadır.

Tablo 18: İstatistiksel Karşılaştırma-Araç Türü Ayrısız

GENEL		
	Temmuz 2015-Mart 2016	Ocak 2014-Haziran 2015
Ortalama Prim	2.118,96	1.539,44
Standart Sapma	307,81	58,23
Değişim Katsayısı	0,15	0,04

Kaynak: EAAD raportörlerinin hesaplamaları.

¹⁰⁰ Yapılan analizde, "A Variance Screen for Collusion", R.M. Abrantes-Metz et. al, International Journal of Industrial Organization 24 (2006), 467-486 çalışmasındaki yaklaşımlardan faydalanılmıştır.

17-23/383-166

(609) Yukarıdaki tablo incelendiğinde, olası ihlal dönemi olarak tespit edilen Temmuz 2015-Mart 2016 dönemindeki ortalama nominal primlerin beklentiler ve daha önceki tespitlerle de uyumlu olarak %37,64 oranında artışı fakat standart sapma ve değişim katsayılarında herhangi bir azalma meydana gelmediği görülmektedir. Trafik Sigortası branşında en çok poliçe düzenlenen ve pazarın yaklaşık %93,94'ünü temsil eden beş araç türü için yapılan istatistiksel karşılaştırmada da kamyonet hariç olmak üzere aynı sonuçlara ulaşılmıştır.

Tablo 19: İstatistiksel Karşılaştırma-İlk 5 Araç Türü

OTOMOBİL		
	Temmuz 2015-Mart 2016	Ocak 2014-Haziran 2015
Ortalama Prim	1.092,91	590,01
Standart Sapma	232,16	84,27
Değişim Katsayısı	0,21	0,14
KAMYONET		
	Temmuz 2015-Mart 2016	Ocak 2014-Haziran 2015
Ortalama Prim	1.202,55	897,34
Standart Sapma	121,28	181,77
Değişim Katsayısı	0,10	0,20
MOTOSİKLET		
	Temmuz 2015-Mart 2016	Ocak 2014-Haziran 2015
Ortalama Prim	594,76	283,31
Standart Sapma	162,07	61,24
Değişim Katsayısı	0,27	0,22
TRAKTÖR		
	Temmuz 2015-Mart 2016	Ocak 2014-Haziran 2015
Ortalama Prim	335,70	146,08
Standart Sapma	143,34	18,66
Değişim Katsayısı	0,43	0,13
KAMYON		
	Temmuz 2015-Mart 2016	Ocak 2014-Haziran 2015
Ortalama Prim	3.082,08	2.274,29
Standart Sapma	385,41	156,55
Değişim Katsayısı	0,13	0,07

Kaynak: EAAD Raportörlerinin hesaplamaları.

- (610) Öte yandan Odenkirchen'in (2016) çalışmasında¹⁰¹, pazardaki bazı teşebbüslerin dâhil olduğu kısmi kartellerin rekabetçi fiyat düzeyini bozarak fiyatları yükseltebileceği, işbirliği içinde olan teşebbüslerle dışarıda kalan teşebbüslerin fiyatlarındaki değişimin farklı oranlarda gözlemlenebileceği ve benzer şekilde, pazardaki büyük oyuncuların fiyatlarındaki artışın küçük oyunculara kıyasla daha yüksek olabileceği dile getirilmiştir. Önceki bölümlerde uygulanan şirket sınıflandırması esas alınarak, söz konusu çalışmanın bulguları Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren soruşturma tarafları için test edilmiştir.

Tablo 20: İstatistiksel Karşılaştırma-Şirket

A, B, C, D			
	Temmuz 2015-Mart 2016	Ocak 2014-Haziran 2015	Değişim
Ortalama Prim	2.817,89	2.036,83	%38,35
Standart Sapma	315,27	66,04	%-79,05
Değişim Katsayısı	0,11	0,03	%-71,02
E, F, G, H			
	Temmuz 2015-Mart 2016	Ocak 2014-Haziran 2015	Değişim
Ortalama Prim	2.502,24	1.873,04	%33,59
Standart Sapma	356,54	209,44	%-41,26
Değişim Katsayısı	0,14	0,11	%-21,52
J, K, L, M, N			
	Temmuz 2015-Mart 2016	Ocak 2014-Haziran 2015	Değişim
Ortalama Prim	2.020,44	1.463,80	%38,03
Standart Sapma	357,06	119,78	%-66,45
Değişim Katsayısı	0,18	0,08	%-53,70
DİĞER ŞİRKETLER			
	Temmuz 2015-Mart 2016	Ocak 2014-Haziran 2015	Değişim
Ortalama Prim	1.563,91	1.165,96	%34,13
Standart Sapma	252,14	67,86	%-73,09
Değişim Katsayısı	0,16	0,06	%-63,90

Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

- (611) Temmuz 2015-Mart 2016 döneminde gerçekleşen ortalama nominal prim düzeyleri teşebbüsler esas alınarak karşılaştırıldığında, herhangi bir anlaşmayı işaret edecek şekilde standart sapma ve değişim katsayısı değerlerinde herhangi bir azalma görülmemektedir. Ortalama nominal primdeki artışların ise yaklaşık %33-%38 aralığında olduğu ve şirket grupları bazında belirgin bir farklılığın olmadığı tespit edilmiştir.
- (612) Teşebbüs grupları otomobil primleri esas alınarak değerlendirildiğinde ise Trafik Sigortası primlerindeki artış oranının gruplar arasında %63 ila %111 oranında daha geniş bir aralıkta yükseldiği anlaşılmaktadır. Ayrıca, Trafik Sigortası pazarının yaklaşık %13'ünü temsil eden J, K, L, M ve N grubu için Temmuz 2015-Mart 2016 dönemindeki ortalama otomobil primlerinin Ocak 2014-Haziran 2015 dönemine göre %63 arttığı, standart sapma ve değişim katsayısı değerlerinin de azaldığı görülmektedir. Aşağıdaki tabloda, otomobil primlerine göre yapılan şirket grupları bazındaki istatistiksel analiz sonuçlarına yer verilmiştir:

¹⁰¹ Yapılan analizde, "Pricing Behaviour of Cartel Outsiders in Incomplete Cartels", J. Odenkirchen, Düsseldorf Institute for Competition Economics, March 2016 çalışmasındaki yaklaşımlardan faydalanılmıştır.

Tablo 21: İstatistiksel Karşılaştırma-Otomobil ve Şirket

A, B, C, D			
	Temmuz 2015-Mart 2016	Ocak 2014-Haziran 2015	Değişim
Ortalama Prim	1.159,89	602,78	%92,42
Standart Sapma	233,58	57,26	%-75,49
Değişim Katsayısı	0,20	0,09	%-52,83
E, F, G, H			
	Temmuz 2015-Mart 2016	Ocak 2014-Haziran 2015	Değişim
Ortalama Prim	1.506,85	711,14	%111,89
Standart Sapma	274,05	233,73	%-14,71
Değişim Katsayısı	0,18	0,33	%80,72
J, K, L, M, N			
	Temmuz 2015-Mart 2016	Ocak 2014-Haziran 2015	Değişim
Ortalama Prim	941,87	576,52	%63,37
Standart Sapma	181,83	227,58	%25,16
Değişim Katsayısı	0,19	0,39	%104,48
DİĞER ŞİRKETLER			
	Temmuz 2015-Mart 2016	Ocak 2014-Haziran 2015	Değişim
Ortalama Prim	998,45	553,49	%80,39
Standart Sapma	247,70	81,19	%-67,22
Değişim Katsayısı	0,25	0,15	%-40,87

Kaynak: EAAD raportörlerinin hesaplamaları.

- (613) Trafik Sigortası hizmetleri pazarındaki ortalama prim düzeylerine ilişkin olarak farklı gruplandırmalar altında gerçekleştirilen çeşitli istatistiksel analiz sonuçları bir arada kısaca değerlendirildiğinde; 2015 yılının ikinci yarısındaki prim hareketlerinin ve teşebbüs davranışlarının önceki dönemlere kıyasla farklılık gösterdiği, münferit bazı araç türü ve şirket gruplarında pazarda işbirlikçi davranışın doğurabileceği görünüme benzer sonuçlarla karşılaşıldığı görülmekle birlikte, soruşturma tarafı tüm teşebbüslerin eşzamanlı ve devamlılık arz eden şekilde pazarda danışıklı hareket ettiğine dair bir tespit bulunulamamıştır. Bu noktada işbirlikçi davranışın doğurabileceği görünüme benzer sonuçların fiyat-talep ve fiyat-maliyet arasındaki ilişkilerle açıklanıp açıklanmayacağını analiz edilmesi gerekmektedir.

c) Fiyat ve Talep Arasındaki İlişki

- (614) Fiyatlarda yaşanan değişimler, talep ve maliyet kaynaklı olabileceği gibi inceleme konusu ilgili pazarda meydana gelen yapısal değişikliklerden de etkilenebilecektir. Rekabetçi piyasa özellikleri gösteren pazarlar için beklenti, talepteki değişimler ile fiyatta gözlemlenen değişimlerin aynı yönlü olması ve ilişkinin belirleyici unsurunun tüketici talebi olmasıdır¹⁰². Bir başka deyişle, talepteki değişimleri fiyat değişimlerinin takip etmesi ve aralarında pozitif yönlü bir ilişkinin olması beklenmektedir. Teşebbüsler arasında bir anlaşma veya işbirliğinin olması durumunda ise taleple fiyat arasındaki söz konusu bu ilişkinin tersine dönmesi mümkün olabilecektir. Öte yandan, her teşebbüsün karşı karşıya kaldığı talep ve maliyet yapısı birbirinden farklı olacağından ilgili pazarda farklı fiyat seviyeleri oluşacaktır.

¹⁰² Harrington (2005)

17-23/383-166

(615) Soruşturma konusu Trafik Sigortası branşındaki fiyat ve talep arasındaki ilişkiyi ortaya koyabilmek için öncelikle; Ocak 2010-Nisan 2016 dönemine ilişkin herhangi bir araç türü ve basamak ayrımı yapılmaksızın sektörün geneli için geçerli olan ortalama nominal prim tutarları, düzenlenen poliçe sayısı ve her iki kategorideki değişim oranlarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo 22: Yıllık Ortalama Nominal Prim, Poliçe Sayısı ve Değişim Oranları

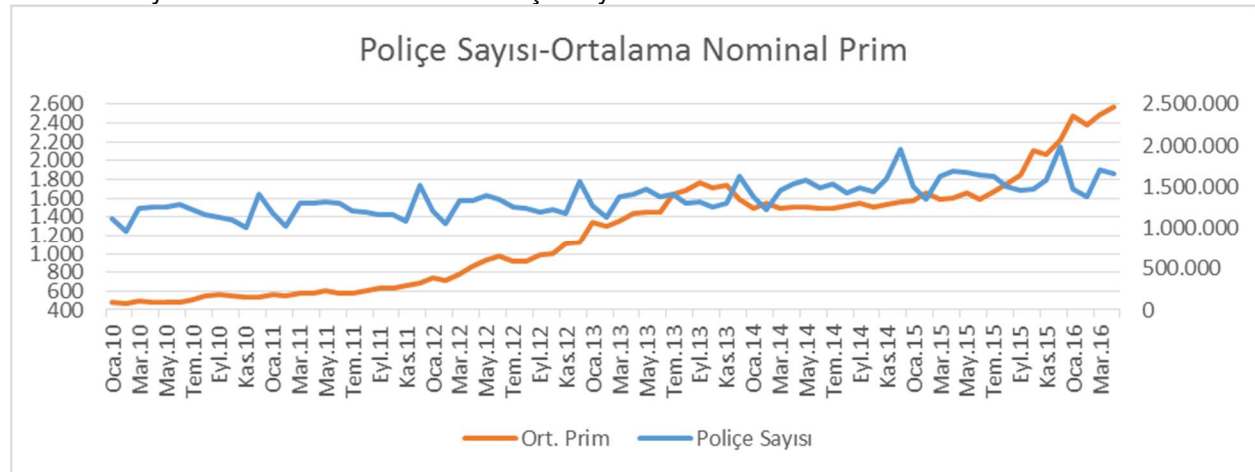
Yıl	Ort. Prim	Değişim Oranı (%)	Poliçe Sayısı	Değişim Oranı (%)
2010	512,07		14.167.597	
2011	604,60	18,07	14.735.425	4,01
2012	920,86	52,31	15.336.463	4,08
2013	1.537,40	66,95	16.260.700	6,03
2014	1.515,58	-1,42	18.110.500	11,38
2015	1.775,32	17,14	19.098.865	5,46
2015- İlk 4 Ay	1.602,00		6.172.342	
2016-İlk 4 Ay	2.481,68	54,91	6.217.565	0,73

Kaynak: EAAD raportörlerinin hesaplamaları.

(616) Trafik Sigortası primlerinde tam serbestinin başladığı 2014 yılında düzenlenen poliçe sayısı %11,38 oranında artarken ortalama nominal prim düzeyinin %1,42 düştüğü görülmektedir. Buna göre serbestleşme sonrasında sektördeki belirleyici eğilimin, pazar payının artırılmasına yönelik hedefler doğrultusunda öncelikle tarifeleri düşürmek olduğunu söylemek mümkündür. Tablonun geneline bakıldığında 2014 yılı haricinde poliçe sayılarındaki değişim oranının yaklaşık %5 seviyelerinde daha durağan bir seyir izlediği, ortalama primde ise daha büyük değişimlerin yaşandığı görülmektedir. Trafik Sigortası ortalama primleri 2012, 2013 yıllarında ve 2016 yılının ilk dört ayında %50'nin üzerinde bir oran ile yükselmiştir.

(617) Herhangi bir araç türü, basamak ve teşebbüs ayrımı olmaksızın Ocak 2010-Nisan 2016 döneminde üretilen poliçe sayıları ve ortalama nominal prim düzeyleri aylık olarak incelendiğinde ortaya çıkan görünüm ise aşağıdaki grafikte yer almaktadır:

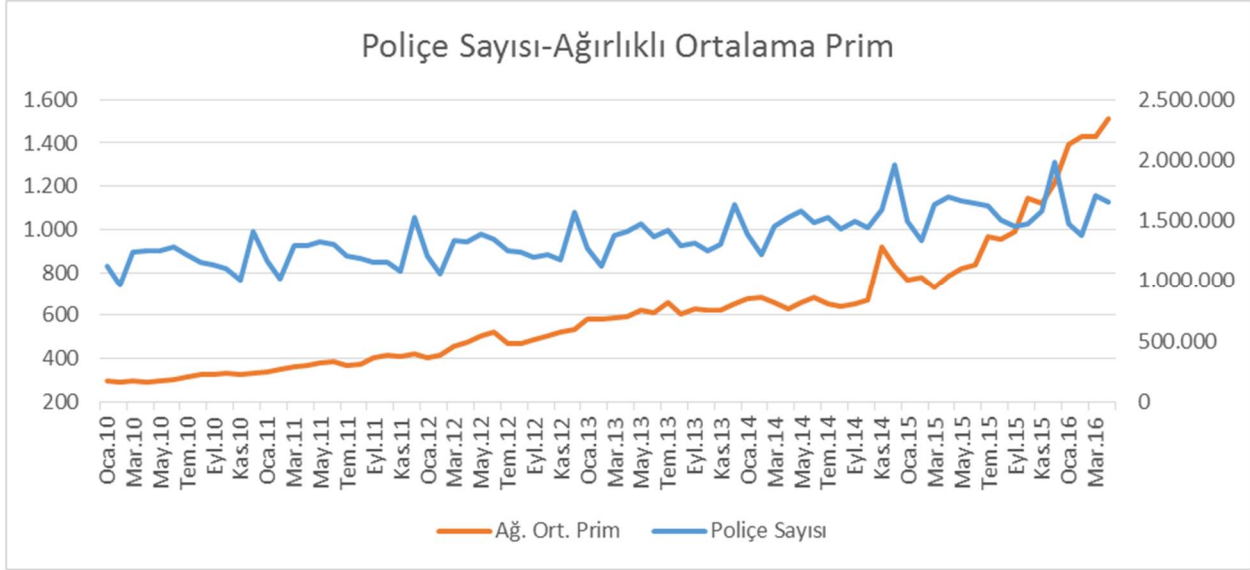
Grafik 13: Aylık Ortalama Nominal Prim-Poliçe Sayısı



Kaynak: EAAD raportörlerinin hesaplamaları

(618) Grafiğe göre incelenen süre zarfında, düzenlenen poliçe sayısının aylık ortalama 1.000.000 ile 2.000.000 arasında olduğu ve yıllar içerisinde büyük değişimler gözlemlenmediği anlaşılmaktadır. Nitekim kararın önceki bölümlerinde (Tablo 22) değinildiği gibi 2014 yılında gerçekleşen %11,38'lik artış dışında poliçe sayıları yıllık ortalama %5 düzeyinde artış göstermiştir. Trafik Sigortası branşındaki prim düzeylerinin ise yukarı doğru bir eğilim içerisinde olduğu görülmektedir. Ancak, ortalama nominal prim tutarları ile poliçe sayıları arasında pozitif veya negatif net bir ilişki ortaya konulamamıştır. Benzer bir durum, poliçe sayılarının araç türlerine göre ağırlıklandırılmış ortalama primler ile karşılaştırılması neticesinde de ortaya çıkmaktadır. Söz konusu karşılaştırmaya ilişkin grafiğe aşağıda yer verilmiştir:

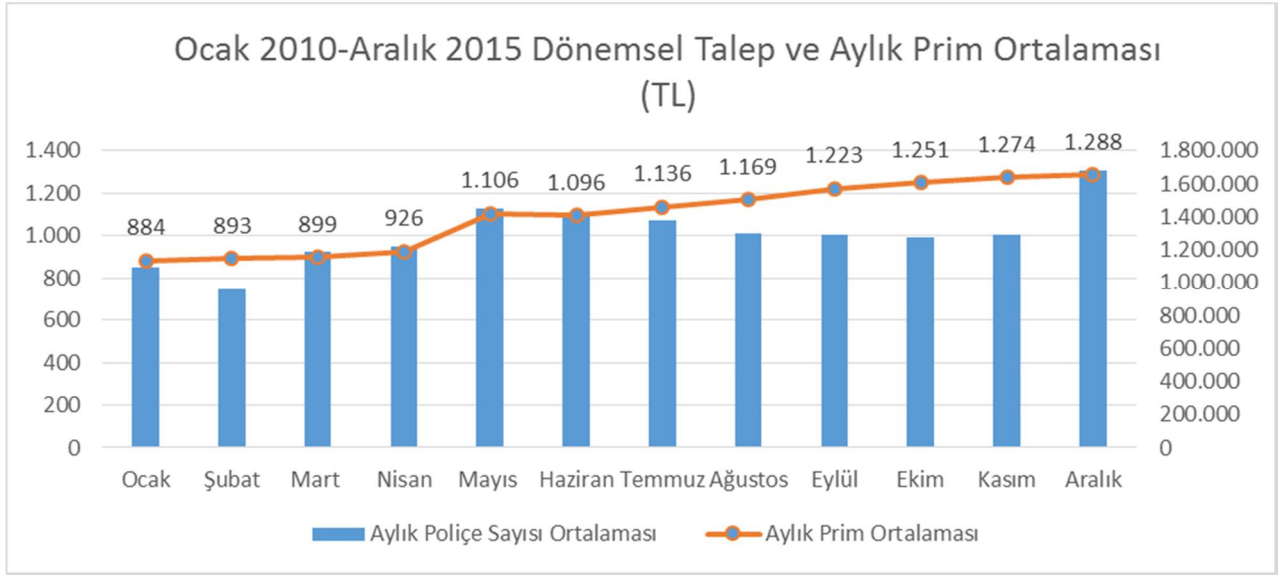
Grafik 14: Aylık Ağırlıklı Ortalama Prim-Poliçe Sayısı



Kaynak: EAAD raporöterlerinin hesaplamaları.

- (619) Poliçe sayısı ve ortalama prim düzeylerinin birbiriyle bağlantılı olmamasının ve ortalama prim değışimlerine göre poliçe sayılarındaki değışimlerin daha durağan olmasının temel nedenlerinin, trafiğe çıkan yeni araç sayısı ve Trafik Sigortası'nın tüketimi zorunlu bir ürün olmasıyla ilişkili olduğu değerlendirilmektedir. TÜİK verileri dikkate alındığında Ocak 2010-Mart 2016 döneminde araç sayısının yıllık ortalama %5,8; otomobil sayısının ise %7,03 oranında arttığı görülmektedir. Araç sayısındaki artış ile yıllık poliçe üretiminde gözlemlenen artışın birbirine oldukça yakın düzeyde gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Ayrıca, motorlu araç işletenler, idari para cezası ödeme riskini dikkate alarak yasal bir zorunluluk olan Trafik Sigortası hizmeti için belirli bir talep düzeyini sağlamış olmaktadır. Kanuni düzenlemeler gereği Trafik Sigortası'nı yaptırmakla mükellef olan tüketici, bu noktadan sonraki tercihlerinde belirleyici unsur olarak primi dikkate alabilmektedir. Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren teşebbüslerin ise motorlu araç işletenlerini satın almaları zorunlu bir üründen vazgeçirmeyecek ve aynı zamanda şirketlerinin gelecekte karşı karşıya kalacağı olası tüm hasar ve poliçe üretim maliyetlerini karşılayacak prim düzeyini belirlemeyi hedeflemesi beklenmektedir.
- (620) Öte yandan, Ocak 2010-Nisan 2016 dönemine ilişkin aylık düzeyde yapılan karşılaştırmalarda, poliçe sayıları ve ortalama prim düzeyleri arasında net bir ilişki belirlenememekle birlikte, düzenlenen poliçe sayılarının yılsonlarında arttığı ve yılın ilk aylarında azaldığı tespit edilmiştir. Durağan seyreden Trafik Sigortası talebinde gözlemlenen bu durumun ortalama primler üzerinde herhangi bir etkisinin olup olmadığının belirlenmesi amacıyla hazırlanan grafiğe aşağıda yer verilmektedir:

Grafik 15: Aylık Ortalama Nominal Prim-Dönemsel Talep

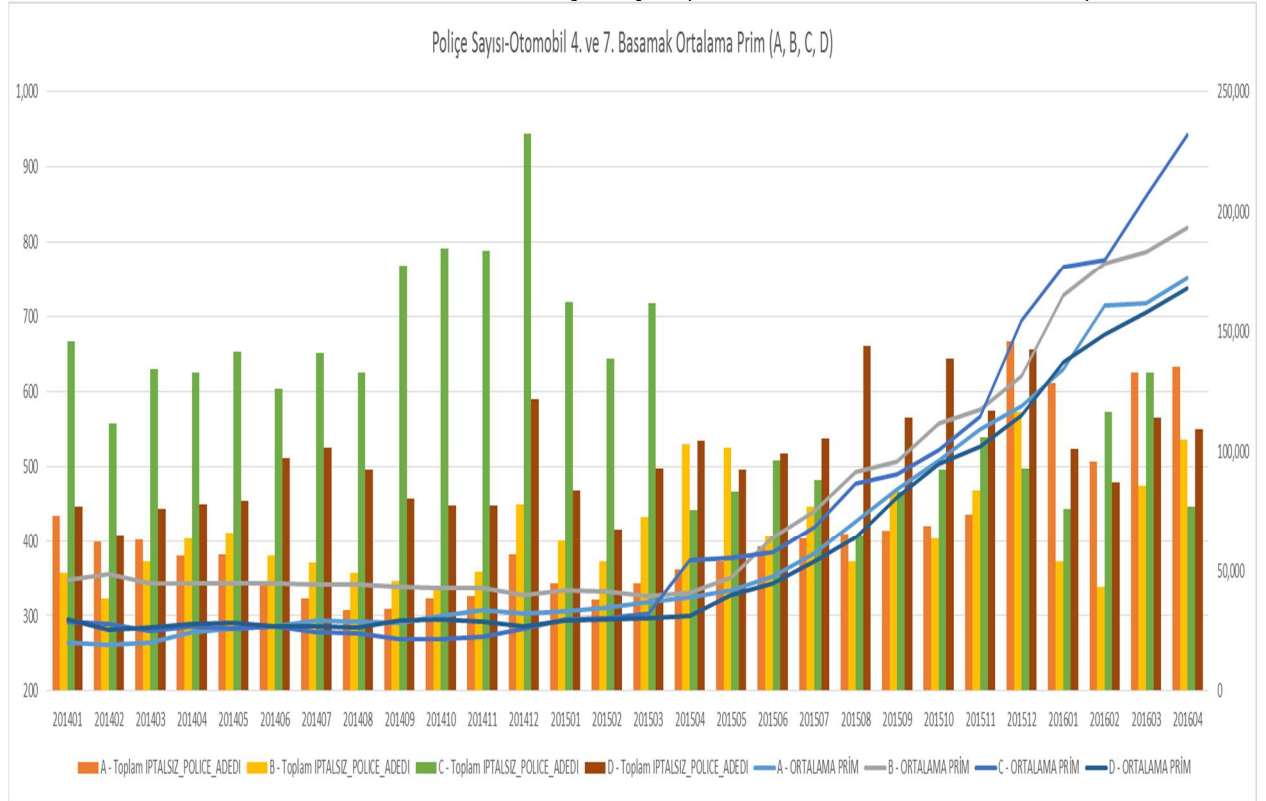


Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

- (621) Ocak 2010-Aralık 2015¹⁰³ dönemi verileri dikkate alınarak ay bazında gerçekleşen ortalama nominal prim tutarları ve ortalama poliçe sayıları incelendiğinde; en çok poliçe sırasıyla Aralık, Mayıs ve Haziran aylarında düzenlenirken en yüksek ortalama primlerle sırasıyla Aralık, Kasım ve Ekim aylarında karşılaşıldığı görülmektedir. Diğer taraftan, en az poliçe düzenlenen aylar sırasıyla Şubat, Ocak ve Mart olurken en düşük prim tutarları ise sırasıyla Ocak, Şubat ve Mart'ta görülmektedir. Düşük talebin olduğu ilk üç aylık dönemde gözlemlenen düşük ortalama prim düzeylerinin benzer bir görünümün olduğu Eylül-Kasım döneminde yerini daha yüksek ortalama prim düzeylerine bıraktığı görülmektedir.
- (622) Trafik Sigortası branşında gerçekleşen ortalama primlerin; Ocak-Nisan dönemini kapsayan yılın ilk dört ayında 900 TL ile en düşük seviyesinde olduğu, Mayıs-Ağustos döneminde yaklaşık %25'lik bir artış ile ortalama 1.125 TL seviyesine geldiği ve Eylül-Aralık döneminde ise takribi %12 oranında bir artış ile yılın en yüksek seviyesi olan 1.260 TL'ye ulaştığı anlaşılmaktadır. Öte yandan, Trafik Sigortası talebi Ocak-Nisan döneminde en düşük seviyesinde iken prim tarifelerinde görülen farklılığın Mayıs-Ağustos ve Eylül-Aralık dönemlerinde görülmediği ve bu iki dönemde neredeyse aynı talep düzeyinin (yaklaşık 5.535.000) olduğu tespit edilmiştir. Mevsimsellik dikkate alınarak yapılan bu tespitlerin, Trafik Sigortası hizmetlerine yönelik talep ile prim tutarları arasında herhangi bir sistematik ilişkiyi yansıtmaktan uzak olduğu değerlendirilmektedir.
- (623) Tam serbestleşme dönemi esas alınarak teşebbüs bazında yapılan poliçe sayısı ve ortalama prim karşılaştırmaları neticesinde de benzer sonuçlara ulaşılmıştır. Aşağıda, Trafik Sigortası hizmetleri pazarının yaklaşık %55'ini temsil eden A, B, C, D'ye ilişkin Ocak 2014-Nisan 2016 dönemine ait poliçe sayıları ile 4. ve 7. basamak otomobil primlerini karşılaştıran grafiğe yer verilmektedir:

¹⁰³ Soruşturma kapsamında teşebbüslerden elde edinilen bilgiler 2016 yılının tamamına ilişkin olmadığından ortalamalara ilişkin daha doğru bir karşılaştırma yapabilmek için ilk dört aylık 2016 yılı verisi bu grafikte kullanılmamıştır.

Grafik 16: Otomobil 4. ve 7. Basamak Prim-Poliçe Sayısı (A, B, C, D; Ocak 2014-Mart 2016)



Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

- (624) Sonuç olarak, yapılan grafiksel analizler bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirildiğinde, Trafik Sigortası hizmetleri pazarında gözlemlenen prim hareketlerinin talep değişimleri ile açıklanmasının mümkün olmadığı değerlendirilmektedir.

d) Fiyat ve Maliyet Arasındaki İlişki

- (625) Kararın önceki bölümlerinde değinildiği gibi, inceleme konusu pazardaki ani fiyat artışları ve teşebbüslerin fiyat düzeyleri arasında gözlemlenen paralellik, çoğu zaman rekabet karşıtı anlaşma ve işbirliklerine yönelik rekabet değerlendirmesinin ilk basamağını oluşturmaktadır. Ancak, anılan iki durumun varlığı ya da yokluğu tek başlarına rekabet ihlalini ortaya koymak için yeterli kabul edilmemektedir. Bu nedenle ikinci aşamada, fiyat hareketlerinde görülen değişimlerin talep kaynaklı olup olmadığı irdelenmektedir. Önceki bölümde yapılan değerlendirmeler neticesinde, Trafik Sigortası hizmetleri pazarındaki prim değişimlerinin talepteki değişimler ile açıklanmasının mümkün olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu bölümde ise değerlendirmenin üçüncü aşamasını oluşturan fiyat hareketleri ile pazardaki maliyet unsurları arasındaki ilişki üzerinde durulacaktır.
- (626) Teşebbüsler arasında rekabet karşıtı bir mutabakat veya işbirliği olması halinde, inceleme konusu ürün fiyatlarının rekabetçi döneme kıyasla maliyetlere karşı daha az duyarlı olması beklenmektedir. Anlaşma ya da işbirliğinin değişik aşamalarında fiyatların maliyetlerden etkilenme düzeylerinin farklılık gösterebileceğine dair yaklaşımlar olmakla birlikte temel tespit, maliyetlerin fiyatlar üzerindeki etkisinin rekabetçi döneme göre her hâlükârda daha sınırlı düzeyde olmasıdır.

- (627) Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren sigorta şirketleri yaptıkları aktüeryal hesapların ardından belirledikleri risk primine masraf payları, personel giderleri, acente komisyonu ve kar payı beklentisini ekleyerek¹⁰⁴ yazılacak prim tutarını belirlemekte, bu tutara vergi ve yasal kesintilerin¹⁰⁵ ilave edilmesi ile de sigortalıdan tahsil edilecek brüt prim tutarı tespit edilmektedir. Bu bölümde ele alınacak maliyet unsurları asıl olarak risk priminin hesaplanması aşamasında dikkate alınan ve Trafik Sigortası branşının uzun kuyruklu yapısı¹⁰⁶ (*long-tail insurance*) dolayısıyla primler üzerindeki etkisi uzun dönemlere yayılan sigortanın konusuna ilişkin maliyet kalemleridir.
- (628) Trafik Sigortası ile motorlu araç işletenlerin üçüncü kişilere verdiği zararlardan doğan hukuki haklar teminat altına alınmaktadır. Teminat altına alınan hasarların Trafik Sigortası şirketlerince karşılanması sürecinde, yaşanan kazaya göre farklı yasal düzenlemeler altında çeşitli başlıklar gündeme gelebilmektedir. Örneğin, maddi hasarın olduğu bir kaza sonrası eksper ödemeleri, yedek parça maliyetleri söz konusu olabileceken yaralanmaya sebebiyet veren bir kaza neticesinde daha farklı yargı süreçleri, hastane masrafları, tamirat giderleri ortaya çıkabilecektir.
- (629) Bu çerçevede, Trafik Sigortası primlerinde gözlemlenen artışların temel gerekçeleri olarak soruşturma taraflarınca ilk yazılı savunma sürecinde dile getirilen maliyet unsurlarına ilişkin değerlendirmeler başlıklar halinde aşağıdaki bölümlerde ele alınmıştır.

(i) Tedavi Giderlerinin SGK Tarafından Ödenmesine İlişkin Belirsizlikler

- (630) 2010-2016 döneminde sigortalının, aracının kullanımı sırasında üçüncü kişilere vermiş olduğu zarardan kaynaklanan tedavi giderlerinin kapsamı, ödenmesi ve ödemeyi yapmakla yükümlü olan şirket ve kuruluşların sorumluluklarının içeriği konularında çok sayıda farklı yasal düzenleme ile yargı kararlarının gündeme geldiği görülmektedir. Aşağıdaki tabloda, anılan dönemde tedavi giderleri ve SGK'ya yapılan ödemelere ilişkin yapılan yasal düzenlemelere kronolojik olarak yer verilmiştir:

¹⁰⁴ Hazine Müsteşarlığı'nın 28.09.2016 tarih ve 27480 sayılı yazısında; uygulamada sigorta şirketlerinin brüt primlerin yaklaşık %18 ile %25'i kadar bir tutarın masraf payları, personel giderleri, acente komisyonu ve kar payı olarak risk primine eklendiği ifade edilmiştir.

¹⁰⁵ Trafik Sigortası primlerinden alınan yasal kesintiler; SGK Payı (%10), Güvence Hesabı Payı (%2 sigortalı, %1 şirket payı), Banka Sigorta Muamele Vergisi (%5), Trafik Hizmetleri Geliştirme Fonu'dur (%5).

¹⁰⁶ "Uzun Kuyruklu Sigorta" terimi, Trafik Sigortası hizmeti sağlayan teşebbüslerin sunmuş oldukları hizmetin niteliği dolayısıyla yükümlülüklerinin sadece poliçe yılı ile sınırlı olmamasını ifade etmektedir. Bu yapı nedeniyle, belirli bir poliçe yılında oluşan hasarlar/maliyetler sigortalı ve sigorta şirketi arasındaki hukuki süreçlere bağlı olarak poliçe yılını aşan bir zaman diliminde tamamlanmakta ve etkilerini göstermektedir.

Tablo 23: Tedavi Giderlerine İlişkin Yasal Düzenlemeler

Düzenleme	Yürürlük Tarihi ¹⁰⁷	İçeriği
2010/1 sayılı Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Ödemelerinde Tedavi Giderleri Kapsamına İlişkin Sektör Duyurusu (Hazine Müsteşarlığı)	5 Ocak 2010	Tedavi giderleri ile sakatlık giderleri teminatları arasındaki ayrımın netleştirilmesi, tedavi giderlerinin kapsamının belirlenmesi. Bu dönemde trafik kazalarından kaynaklanan sağlık giderleri hem sigorta şirketi hem de SGK tarafından karşılanabilmekteydi.
Karayolları Trafik Kanunu (m.98/1)	Şubat 2011	Trafik kazası sonucu ortaya çıkan sağlık giderlerinin SGK tarafından ödenmeye başlanması.
Karayolları Trafik Kanunu (m.98/2)	Şubat 2011	Trafik Sigortası primlerinin ve Güvence Hesabınca tahsil edilen katkı paylarının %10'unun SGK'ya aktarılması ile sigorta şirketleri ve Güvence Hesabı'nın tedavi gideri ödeme yükümlülüğünün sona ermesi.
Trafik Kazaları Nedeniyle İlgililere Sunulan Sağlık Hizmet Bedellerinin Tahsiline İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik (m.4/1) (Hazine Müsteşarlığı)	27 Ağustos 2011	Sağlık giderlerinin SUT hükümleri ile sınırlı olmak koşuluyla karşılanması.
Trafik Kazaları Nedeniyle İlgililere Sunulan Sağlık Hizmet Bedellerinin Tahsiline İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik (m.8/1) (Hazine Müsteşarlığı)	27 Ağustos 2011	Trafik Sigortası primlerinin ve Güvence Hesabınca tahsil edilen katkı paylarının %10'unun SGK'ya aktarılması sonucu sigorta şirketleri ile Güvence Hesabı'nın sağlık/tedavi gideri sorumluluğunun sona ermesi.
Trafik Kazaları Nedeniyle İlgililere Sunulan Sağlık Hizmet Bedellerinin Tahsiline İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik (Geçici m.1) (Hazine Müsteşarlığı)	27 Ağustos 2011	6111 sayılı Kanun ¹⁰⁸ 'un yayımlanmasından önce meydana gelen ve anılan tarih itibarıyla ödenmemiş tüm tedavi giderlerinin SGK tarafından ödenmesi.
SGK'nın 2012/5 sayılı Genelgesi	7 Şubat 2012	Trafik kazası sonucu ortaya çıkan sağlık giderlerinin SUT üzerinden ödenmesi.
Danıştay 15. Dairesinin yürütmeyi durdurma kararı (E.2013/7713)	14 Kasım 2013	TSB'nin başvurusu üzerine, SGK'nın SUT'a göre tedavi giderlerini karşılayacağına ilişkin Tarife Yönetmeliği'nin 4. maddesinin birinci fıkrasındaki "...Kurum tarafından Sağlık Uygulama Tebliğinde (SUT) yer alan hükümler doğrultusunda..." ifadenin yürütmesi durdurulmuştur.
Yargıtay 10. Hukuk Dairesinin kararları (E.2013/613 K.2013/451, E.2014/5225 K.2014/6200, E.2014/15707 K.2014/19889)	21 Haziran 2013 18 Mart 2014 14 Ekim 2014	Geçici iş görmezlik ödeneğinin SGK tarafından karşılanacak tedavi gideri olmadığına ilişkin kararlar.
Karayolları Trafik Kanunu (m.98/1 ek ibare ve ek cümle)	23 Nisan 2015	SGK'nın sağlık gideri sorumluluğunun Kanun ile daraltılması. (Tarife Yönetmeliğinde yürütmesi durdurulan hükmün benzerine yer verilmek suretiyle)
Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Trafik Sigortası Genel Şartları ¹⁰⁹ (A.5) (Hazine Müsteşarlığı)	1 Haziran 2015	Aralarında sağlık giderleri ve sürekli sakatlık teminatının da bulunduğu teminat tanımlarına yer verilmesi.

¹⁰⁷ Çoğu düzenlemenin yayım tarihi ile yürürlüğe girme tarihi farklılık göstermekte olup, farklılık olması halinde yürürlük tarihi esas alınmıştır.

¹⁰⁸ 25.02.2011 tarihli ve 27857 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırılması ile Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu ve Diğer Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun".

¹⁰⁹ 14.05.2015 tarihli ve 29355 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Genel Şartlar'ı ifade etmektedir.

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Trafik Sigortası Genel Şartları (A.5./b) (Hazine Müsteşarlığı)	1 Haziran 2015	Sağlık giderlerinin kapsamı belirlenmiştir.
Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Trafik Sigortası Genel Şartları (A.5/c) (Hazine Müsteşarlığı)	1 Haziran 2015	Sürekli sakatlık teminatının kapsamı belirlenmiş ve bakıcı giderlerinin karşılanması koşulu getirilmiştir.
Yargıtay 17. Hukuk Dairesi Kararı (E.2015/6775, K.2015/9800)	29 Eylül 2015	SGK'nın SUT'a göre tedavi giderlerini karşılayacağına ilişkin Tarife Yönetmeliği'nin 4. maddesinin birinci fıkrasının normlar hiyerarşisine (Karayolları Trafik Kanunu m.98/1) aykırı olduğu tespit edilmiştir.
Danıştay 15. Dairesinin Kararı (E.2013/7713, K.2016/1779)	16 Mart 2016	Tarife Yönetmeliği'nin 4. maddesinin birinci fıkrasında yer alan "...Sağlık Uygulama Tebliğinde (SUT) yer alan hükümler doğrultusunda..." ibaresinin iptali.
Karayolları Trafik Kanunu	14 Nisan 2016	Bakıcı giderleri sağlık gideri teminatı kapsamından çıkarılmıştır.
Karayolları Trafik Kanunu	14 Nisan 2016	Sürekli sakatlık teminatının koşullarında değişikliğe gidilmiştir.

Kaynak: Raportörlerin mevzuat taramaları neticesindeki derlemeleri.

- (631) Esasen, Karayolları Trafik Kanunu'nda Şubat 2011'de yapılan değişiklikle birlikte, Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren teşebbüslerin primlerinin %10'unun SGK'ya aktarılması ile tedavi giderini karşılama yükümlülüğünün sona erdiği ve sorumluluğun SGK'da olduğu görülmektedir. Ancak, tedavi giderlerinin içeriği konusunda yaşanan belirsizlikler, konunun farklı şekillerde çeşitli kişiler ve kuruluşlar tarafından yargı önüne taşınmasına yol açmış ve ayrıca, konuya ilişkin yeni düzenlemeler yapılması ihtiyacı doğmuştur. Söz konusu düzenlemeler ile sigorta şirketlerinin sorumlulukları defaatle belirlenmesine rağmen zarar gören kişilerin mağduriyetlerinin giderilmesinde yaşanan belirsizliklerden kaynaklanan sorunların aşılması ve SGK tarafından karşılanmayan çeşitli tedavi ve bakım giderlerinin temini için sigorta şirketlerine başvurulduğu ve tazminat davaları açıldığı sektör temsilcileri tarafından dile getirilmiştir.
- (632) Hazine Müsteşarlığı tarafından gönderilen yazılı görüşte, sağlık giderlerinin SGK tarafından karşılanmasına ilişkin düzenlemenin 2011 yılında yapıldığı ve bu düzenlemenin 2015 yılındaki prim artışları üzerinde etkisinin olmasının makul görülmediği belirtilmiştir. Öte yandan, uygulamada sağlık giderlerinin ödenmesi konusunda bazı ihtilafların görüldüğü ve SGK tarafından karşılanmayan tedavi giderleri için sigorta şirketlerine başvuru yapıldığı ve zaman zaman konunun mahkemelere intikal ettiği bilinmekle birlikte, fiyatlama üzerindeki etkilerine ilişkin bilgilerinin olmadığı dile getirilmiştir.
- (633) SGK tarafından gönderilen yazılı görüşte ise 2011-2015 döneminde geçerli olan yasal düzenlemeler çerçevesinde ödemelerin yapıldığı, SGK'nın uygulamaları bakımından bu dönemde kapsam yönünden herhangi bir farklılık bulunmadığı, aynı durumun bakıcı ve iş göremezlik ödemeleri için de geçerli olduğu ifade edilmiştir.

17-23/383-166

(634) Tüm bu bilgiler ışığında, Trafik Sigortası hizmetleri pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin, 2011-Mart 2016 döneminde SGK'ya yapmış olduğu ödemelerin ve 2010-Mart 2016 dönemindeki tedavi ödemelerinin yıllar içerisinde nasıl bir seyir izlediği aşağıdaki tablodan görülebilmektedir¹¹⁰:

Tablo 24: Yıllar itibarıyla Tedavi Giderleri

Yıl	SGK Payı (TL)	Ödenen Tedavi Giderleri (TL)
2010	-	149.759.772
2011	184.305.440	87.053.235
2012	377.436.649	38.077.635
2013	490.896.761	25.996.923
2014	490.980.809	36.014.866
2015	663.159.706	45.495.551
2015-İlk 3 Ay	122.016.771	8.627.192
2016-İlk 3 Ay	280.052.215	14.235.143

Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

(635) 2011 yılındaki düzenleme ile birlikte, tedavi giderlerindeki asli sorumluluğun SGK'ya geçmesinin etkilerinin 2012 yılından itibaren görüldüğü ve Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin bu başlıktaki ödemelerinin 2010-2011 dönemine kıyasla azaldığı yukarıdaki tablodan anlaşılmaktadır. 2015 yılı itibarıyla ise ödenen tedavi giderlerinin yaklaşık 45,5 milyon TL düzeyine çıktığı, 2016 yılının ilk üç ayında da bu artış eğiliminin devam ettiği görülmektedir.

(636) 2011 yılındaki anılan düzenleme ile getirilen SGK payı, teşebbüslerin ürettikleri prim tutarları üzerinden %10'luk bir payı SGK'ya ödeyerek tedavi giderlerine ilişkin yükümlülüklerini sınırlamaktadır. SGK payında yıllık düzeyde gözlemlenen en yüksek artışın %104,79'luk oran ile 2012'de görüldüğü, takip eden 2013-2015 dönemindeki artışların yıllık prim üretim düzeyleri ile benzerlik arz ettiği¹¹¹, 2016 yılının ilk 3 ayında ise %129,52 oranında arttığı görülmektedir. Sigorta şirketlerinin toplam tedavi giderlerindeki yıllık değişim oranları aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tablo 25: Toplam Tedavi Giderleri (Sigorta şirketlerince ödenen tedavi giderleri + SGK Payı)

Yıl	Toplam Tedavi Giderleri (TL)	Değişim (%)
2010 ¹¹²	149.759.772	
2011	271.358.675	81,20
2012	415.514.284	53,12
2013	516.893.684	24,4
2014	527.022.675	1,96
2015	708.655.257	34,46
2015-İlk 3 Ay	130.643.963	
2016-İlk 3 Ay	294.287.358	125,26

Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

¹¹⁰ Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin tedavi giderleri arasında bulunan SUT üzeri tedavi giderlerinin, ödenen tedavi tutarlarından ayrıştırılması tüm şirketler için mümkün olamamıştır.

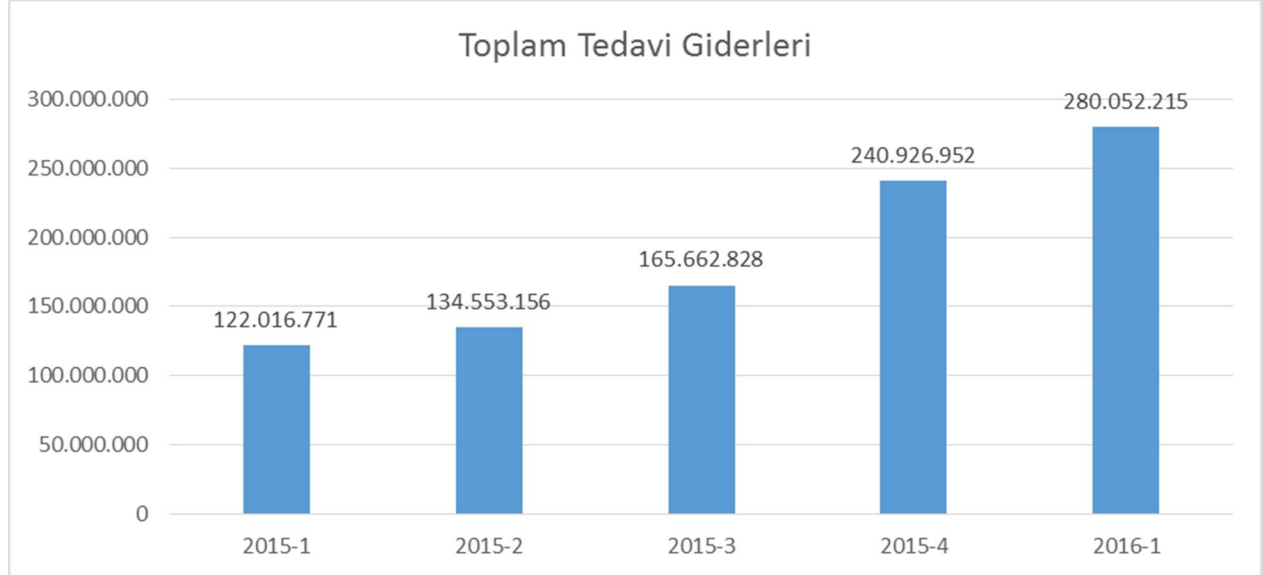
¹¹¹ 2013 yılında prim üretimi %33,35 oranında artarken SGK payı %30,06'lık bir artış; 2014 yılında prim üretimi %2,16 oranında artarken SGK payı %0,02'lik bir artış ve 2014 yılında prim üretimi %36,39 oranında artarken SGK payı %35,07'lik bir artış göstermiştir.

¹¹² 2010 yılındaki düzenleme 2011-2016 döneminden farklı olup tedavi giderlerinin ödenmesine ilişkin sorumluluk sigorta şirketleri ve SGK'da olduğundan TSB tarafından gönderilen ödenen tedavi giderlerine ilişkin veriler esas alınmıştır. Bu dönemde herhangi bir SGK payı ödemesi bulunmamaktadır.

17-23/383-166

(637) Trafik Sigortası pazarında faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin toplam tedavi giderlerinin 2015 yılından itibaren artış eğilimine girdiği yukarıdaki tablodan anlaşılmaktadır. Yapılan fiyat analizleri neticesinde 2015 yılının ikinci yarısından itibaren prim tutarlarında benzer bir artış eğilimi tespit edildiğinden, 2015 yılının üçer aylık dönemler halinde daha yakından incelenmesinde fayda görülmüştür.

Grafik 17: Toplam Tedavi Giderleri (Ocak 2015-Mart 2016)

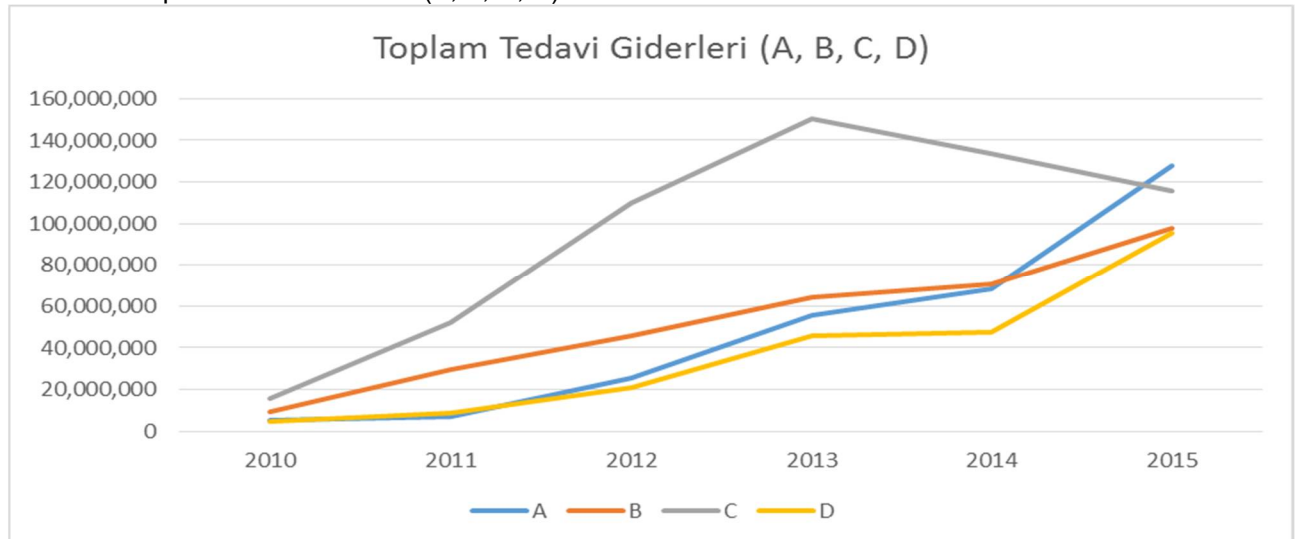


Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

(638) Yukarıdaki grafik incelendiğinde, 2015 yılının ikinci yarısı itibarıyla Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren teşebbüslerin toplam tedavi giderlerinin yılın ilk yarısına göre yaklaşık %55 oranında arttığı görülmektedir. Toplam tedavi giderlerinde gözlemlenen yükselme yönündeki eğilim 2016 yılının ilk üç ayında da %15,60 oranı ile devam etmektedir. Nitekim ortalama nominal prim düzeyleri ile teşebbüslerin toplam tedavi giderleri arasındaki korelasyon (birlikte hareket etme göstergesi) rakamlarına bakıldığında 2015 yılı için aynı yönlü oldukça güçlü bir ilişki (0,96) tespit edilmiştir. Ocak 2010-Mart 2016 döneminin bütünü için de benzer bir durum (0,89) söz konusudur.

(639) Sektörün en büyük dört teşebbüsü olan ALLIANZ, ANADOLU, AXA ve MAPFRE'nin yıllık toplam tedavi giderlerinin 2010-2015 dönemindeki seyrine ilişkin grafiğe aşağıda yer verilmiştir:

Grafik 18: Toplam Tedavi Giderleri (A, B, C, D)



Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

- (640) Grafikten görüldüğü üzere, anılan dört teşebbüsten sadece C'nin yıllık toplam tedavi giderleri 2013 yılından itibaren azalmış, diğer üç teşebbüsün harcamaları ise düzenli olarak artmıştır. Teşebbüslerin 2015 yılındaki harcama tutarları dikkate alındığında C'nin tedavi giderlerinin %13,25 oranında azaldığı; A'nın tedavi giderlerinin %87,77, B'nin tedavi giderlerinin %39,08 ve D'nin tedavi giderlerinin %100,7 oranında arttığı tespit edilmiştir.
- (641) Sigorta şirketlerinin, motorlu araç işletenlerinin sebebiyet verdiği kazalar neticesinde zarara uğrayan 3. kişilerin tedavi giderlerine ilişkin olarak yaptıkları harcamaların sektör genelinde 2015 yılından itibaren arttığı anlaşılmaktadır. Sektörün genelinde gözlemlenen söz konusu artışın şirket düzeyinde prim üretimleri ile bağlantılı olarak farklı düzeylerde gerçekleştiği görülmektedir.

(ii) Yargı Kararlarının Etkileri

- (642) Yargı kararlarının Trafik Sigortası alanındaki etkileri, bedeni tazminat ödemeleri ve destekten yoksun kalma tazminatı çerçevesinde ele alınacaktır. Bedeni tazminatlar; zarar verilen kişinin vefatı halinde geride kalanlara, tamamen veya belirli bir oranda çalışamaz duruma gelmesi halinde ise kendisine yapılacak tazminat ödemelerini içermektedir. Yapılacak bedeni tazminat ve destekten yoksun kalma tazminatı ödemeleri aktüeryal hesaplamalar ile belirlenmektedir.
- (643) Geride kalanlar için destekten yoksun kalma tazminatı hesaplaması, vefat eden ve destekten yoksun kalan kişilerin yaşları, beklenen ömrü, gelir seviyesi ve enflasyon gibi birçok farklı kriter dikkate alınarak gerçekleştirilmektedir. Daimi maluliyet durumunda ise yine aynı kriterler, maluliyet oranı ile birlikte değerlendirilmektedir. Vefat durumunda yapılan aktüeryal hesaplama, vefat eden kişi eğer yaşasaydı geride kalanlara sağlayacağı maddi desteğin süresi ve tutarı temel alınarak gerçekleştirilmektedir. Maddi desteğin süresi, kişinin beklenen ömrüne bağlı olarak aktüer tarafından belirlenmektedir. Gelir seviyesi ise belgelendirilen ve son kazanılan ücret temel alınarak hesaplama dâhil edilmektedir. Gelire ilişkin belge sunulmaması durumunda ise hesaplamada asgari ücret dikkate alınmaktadır. Daimi maluliyet durumunda ise yine kişinin beklenen ömrü aktüer tarafından belirlenmekte, kişinin maluliyet oranı ve gelir seviyesi göz önünde bulundurularak tazminat tutarı hesaplanmaktadır.
- (644) Bedeni tazminat ve destekten yoksun kalma tazminatının tanımı ve hesaplanmasına ilişkin verilen kısa açıklamaların ardından, anılan tazminatlara ilişkin olup Trafik Sigortası primleri üzerinde etki doğurduğu ifade edilen üç konuya değinilmesinde fayda görülmektedir. Bu konulardan ilki, sigorta şirketlerindeki aktüerler ile mahkemelerce görevlendirilen bilirkişilerin tazminat hesaplamalarında farklı yöntemler izlemesine ilişkindir. Daha önce belirtildiği üzere, tazminat hesaplanırken aktüerler tarafından birçok farklı parametre çeşitli varsayımlar altında dikkate alınmaktadır. Sigorta şirketleri söz konusu tazminat hesaplamasını yaparken Hazine Müsteşarlığı tarafından yayımlanan "2010/4 Sayılı Zorunlu Sigortalar (Güvence Hesabı Kapsamındaki Sigortalar) Çerçevesinde Aktüeryal Hesaplama Gerektiren Tazminat Ödemelerinde Uygulamaya İlişkin Genelge"de belirlenen kriterleri esas alırken, sigorta şirketi ile zarar gören kişinin aralarındaki uzlaşmazlığın mahkemeye¹¹³ taşınması durumunda bilirkişilerce farklı tablolar kullanılabilir. Bu durumun ise hasar maliyetinin tahmin edilmesini

¹¹³ Soruşturmanın açılmasından sonra 14 Nisan 2016'da Karayolları Trafik Kanunu'nda (m. 97) yapılan değişiklik ile zarar görenin dava yoluna gitmeden önce ilgili sigorta kuruluşuna yazılı başvuruda bulunması ve sigorta şirketinin başvuru tarihinden itibaren en geç 15 gün içinde başvuruyu yazılı olarak cevaplama ve sigorta şirketinin başvuru tarihinden itibaren en geç 15 gün içinde başvuruyu yazılı olarak cevaplama talebi karşılamaması durumunda zarar görenin dava açma veya Sigortacılık Kanunu çerçevesinde tahkime başvurma hakkı saklı tutulmuştur. Bu düzenleme ile zarar görenlerin ve/veya yakınlarının daha kısa zamanda tazminatlarını alması ve tazminat farklılıklarının ortadan kaldırılması amaçlanmaktadır.

güçleştirdiği öne sürülmektedir. Diğer taraftan, 1 Haziran 2015'ten itibaren yürürlüğe giren Genel Şartlar'da Trafik Sigortası kapsamında yapılacak tazminat ödemeleri için standart hesaplama modelleri oluşturulmuş olup aktüerler ile mahkeme bilirkişileri arasındaki hesaplama farklılıklarının azalması beklenmektedir.

- (645) Hazine Müsteşarlığı tarafından gönderilen yazıda da, 14 Nisan 2016'da Karayolları Trafik Kanunu'nda (m. 90) yapılan değişiklik ile Trafik Sigortası'na ilişkin tazminatlarda uygulanacak usul ve esaslar için Genel Şartlar'daki düzenlemelere atıfta bulunulduğu belirtilerek, standart hesaplama yöntemlerine ilişkin Kanun yoluyla yapılan bu düzenlenmenin ardından belirsizliğin ortadan kalkmasının beklendiği ifade edilmiştir.
- (646) Anılan tazminat kalemlerinin Trafik Sigortası primlerine etki etmesini sağlayan ikinci husus, asgari ücret artışına ilişkindir. Tazminat hesaplamalarında, belgelendirilen ve vergisi ödenmiş gelir esas alınmakta olup desteği kaybedilen ya da sürekli sakatlık raporu alan kişinin gelir durumunun maaş bordrosu, banka hesapları, vergi levhası, vergi beyannamesi veya SGK hizmet dökümü evrakı ile tespit edilememesi halinde aktüeryal hesaplamalarda net asgari ücret (asgari geçim indirimini dâhil) dikkate alınmaktadır. Bu çerçevede, 1 Ocak 2016 tarihinden itibaren geçerli olan %30 oranındaki asgari ücret artışının, 31 Aralık 2015 tarihi itibarıyla henüz kapanmamış bedeni hasar dosyaları ve karşılıklar üzerinde bir etkiye neden olacağı ifade edilmektedir. Sigorta şirketlerinin ödeme yapacağı hasar dosyalarından kaçında asgari ücreti dikkate alacağı net olarak bilinmemekle birlikte, farklı senaryolar altında asgari ücret artışının muallak bedeni tazminat karşılıkları üzerindeki olası etkisi tahmin edilmeye çalışılmıştır. Bu çerçevede, muallak bedeni tazminat tutarlarındaki olası artışın farklı senaryolara göre %9 ila %21 arasında değişebileceği hesaplanmıştır. Aşağıdaki tabloda çalışmanın sonuçlarına yer verilmiştir:

Tablo 26: Asgari Ücret Artışının Muallak Bedeni Tazminat Tutarları Üzerindeki Etkisine İlişkin Senaryo Çalışması

Branş	Muallak Bedeni Adet (2015)	Muallak Bedeni Tutar (2015)
Zorunlu Trafik	62.891	3.757.080.776 TL
Senaryo 1	Tazminat hesaplamalarının %30'unda asgari ücretin esas alınması.	Muallak Bedeni Tazminat Artışı: %9
Senaryo 2	Tazminat hesaplamalarının %50'sinde asgari ücretin esas alınması.	Muallak Bedeni Tazminat Artışı: %15
Senaryo 3	Tazminat hesaplamalarının %70'inde asgari ücretin esas alınması.	Muallak Bedeni Tazminat Artışı: %21

Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

- (647) Trafik Sigortası primleri üzerinde etki doğurduğu öne sürülen üçüncü husus, motorlu araç işletenin veya sürücünün %100 kusurlu olması nedeniyle meydana gelen ve işleten veya sürücünün vefatı ile sonuçlanan kazalarda bu kişilerin eş ve çocuklarına destekten yoksun kalma tazminatı ödenmesi yönündeki yargı kararlarına ilişkindir. Sigorta şirketleri tarafından Trafik Sigortası'nın bir sorumluluk sigortası olması nedeniyle trafik kazası sonucu üçüncü şahısların uğradığı zararların sigorta şirketlerince kusurlu tarafın kusur oranı nispetinde ve geçerli teminat limitleri dahilinde karşılandığı ancak, bu genel kurala rağmen Karayolları Trafik Kanunu'nun 92. maddesinde zorunlu mali sorumluluk sigortası (Trafik Sigortası) dışında kalan hususların tahdidi olarak sayıldığı gerekçesiyle yapılan başvuru taleplerine ilişkin sigorta şirketleri ve başvuru sahipleri arasında anlaşmazlık çıkması durumunda konunun yargıya intikal ettiği belirtilmiştir. Konuya ilişkin olarak

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 2011'de aldığı karar¹¹⁴ ile kısmi kusurlu sürücünün, 2012'de aldığı karar¹¹⁵ ile tam kusurlu sürücünün vefatı halinde mirasçılarının üçüncü kişi sıfatıyla destekten yoksun kalma tazminatı talep edebilmesine hükmetmiştir. Söz konusu yargı kararlarının etkisiyle özellikle, tam kusurlu sürücülerin vefatı ile sonuçlanan trafik kazalarına ilişkin destekten yoksun kalma tazminatı taleplerinin artmasının beraberinde sigorta şirketlerinin geçmişe yönelik tazminat yükümlülüklerindeki artışı getirdiği belirtilmiştir. Hemen belirtmek gerekir ki zamanaşımı süreleri; Karayolları Trafik Kanunu'na (m. 109) göre zarar görenin, zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak 2 yıl ve herhalde, kaza gününden başlayarak 10 yıl; TCK'ya göre (m.66/1) ölümlü trafik kazalarında 15 yıl, yaralanmalı kazalarda 8 yıl, hem ölüm hem yaralanma söz konusu ise 15 yıl olarak düzenlenmiştir. Karayolları Trafik Kanunu'nun 109. maddesinin ikinci fıkrasında yapılan atıf uyarınca ancak ölüm veya yaralanma olduğu durumlarda TCK hükmü uygulanabilmektedir.

- (648) Hazine Müsteşarlığı görüşünde, geçmişe yönelik dosyaların araştırılarak¹¹⁶ yeni davaların açıldığı ve şirketler açısından beklenmeyen tazminat yüklerinin ortaya çıktığının tespit edildiği ifade edilmiştir. Konuya ilişkin olarak 14 Nisan 2016'da Karayolları Trafik Kanunu'nda (m.92) yapılan değişiklik ile "kimse kendi kusurundan yararlanamaz" prensibi gereğince %100 kusur ile trafik kazasına sebebiyet vermiş sürücünün veya destekten yoksun kalanlarının tazminat alamayacağına ilişkin düzenleme yapıldığı belirtilmiştir.
- (649) Yargı kararları, tazminat hesaplamalarında farklı yöntemlerin kullanılması, hasar danışmanlık şirketlerinin rolü ve asgari ücret artışı neticesinde son yıllarda, bedeni tazminata ve destekten yoksun kalma tazminatına ilişkin yapılan başvuruların ve ödenen tazminat tutarlarının arttığı sektör temsilcileri tarafından dile getirilmektedir. Ocak 2010-Mart 2016 döneminde, Trafik Sigortası branşına ilişkin ödenen bedeni tazminat sayısına ve tutarına aşağıdaki grafikte yer verilmiştir:

Tablo 27: Bedeni Tazminat Ödemeleri

Yıl	Ödenen Bedeni Tazminat Adedi	Ödenen Toplam Bedeni Tazminat Tutarı
2010	11.599	217.079.015
2011	26.363	345.959.505
2012	23.720	546.356.962
2013	26.872	758.551.978
2014	37.756	1.376.410.384
2015	56.147	1.643.878.885
2016-İlk 3 Ay	22.817	512.050.818

Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

¹¹⁴ Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 15.6.2011 tarih ve E.2011/17-142, K.2011/411 sayılı kararı.

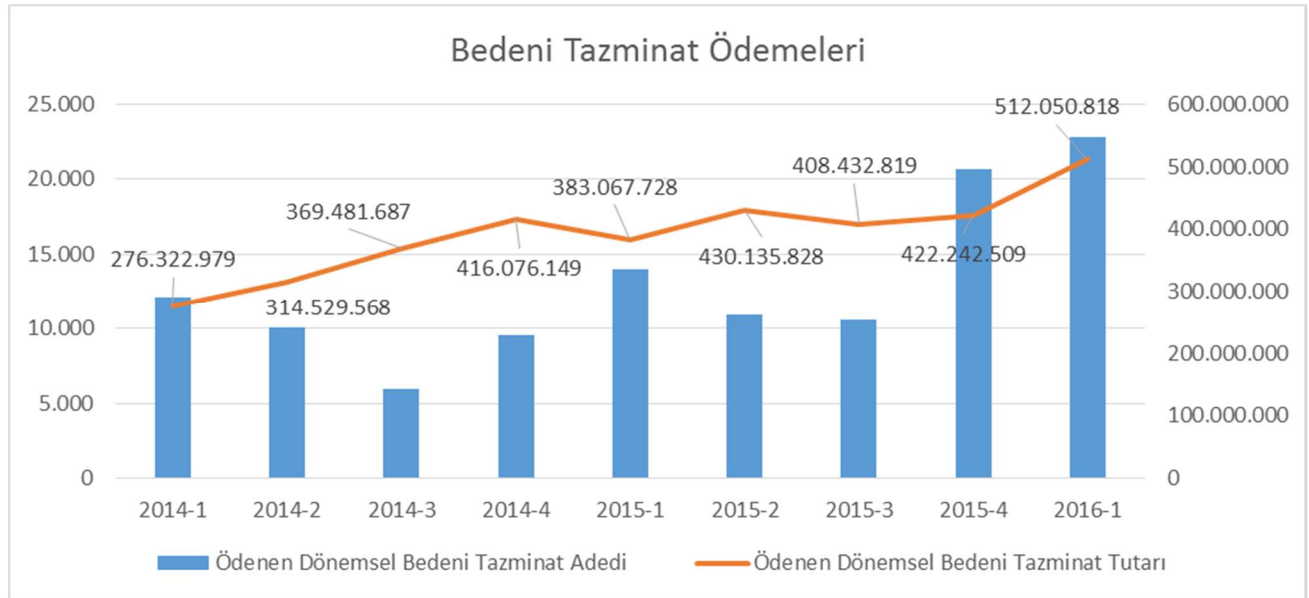
¹¹⁵ Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 22.2.2012 tarih ve E.2011/17-787, K.2012/92 sayılı kararı.

¹¹⁶ Yargı kararları doğrultusunda, kazada zarar gören kişilerin kendileri veya hasar danışmanlık şirketleri tarafından zamanaşımı süreleri dikkate alınarak geçmişe dönük olarak sigorta şirketlerine veya mahkemelere başvurular yapılabilmektedir.

17-23/383-166

- (650) Tablo incelendiğinde, bedeni tazminat başvurularının 2011 yılında bir önceki yıla nazaran %127,29, ödenen tazminat miktarının ise %59,37 oranında arttığı görülmektedir. 2011-2013 döneminde yapılan başvuru sayısında önemli bir değişiklik görülmezken bedeni tazminata ilişkin yapılan ödemelerin yıllık ortalama %52'lik bir artış gösterdiği tespit edilmiştir. 2014 yılında başvuru sayısı %40,5 artarken sigorta şirketleri tarafından yapılan bedeni tazminat ödemesi tutarı incelenen dönem içindeki en yüksek artış oranıyla (%81,45) yaklaşık 1,4 milyar TL seviyesine gelmiştir. 2015'te ise bedeni tazminat başvuru sayısında %48,71'lik bir artış olurken ödenen bedeni tazminat tutarındaki artış %19,43 ile daha sınırlı bir oranda gerçekleşmiştir. 2016 yılının ilk üç ayı 2015 yılının aynı dönemi ile karşılaştırıldığında başvuru sayısının %33,67, ödenen tazminat miktarının ise %63,35 oranında arttığı tespit edilmiştir.
- (651) Prim tarifelerinde tam serbesti uygulamasının geçerli olduğu ve aynı zamanda bedeni tazminat talepleri ile sigorta şirketlerince yapılan tazminat ödemelerinin artış gösterdiği Ocak 2014-Mart 2016 dönemine ilişkin verilerin üçer aylık dönemler halinde yakından incelenmesinde yarar görülmüştür.

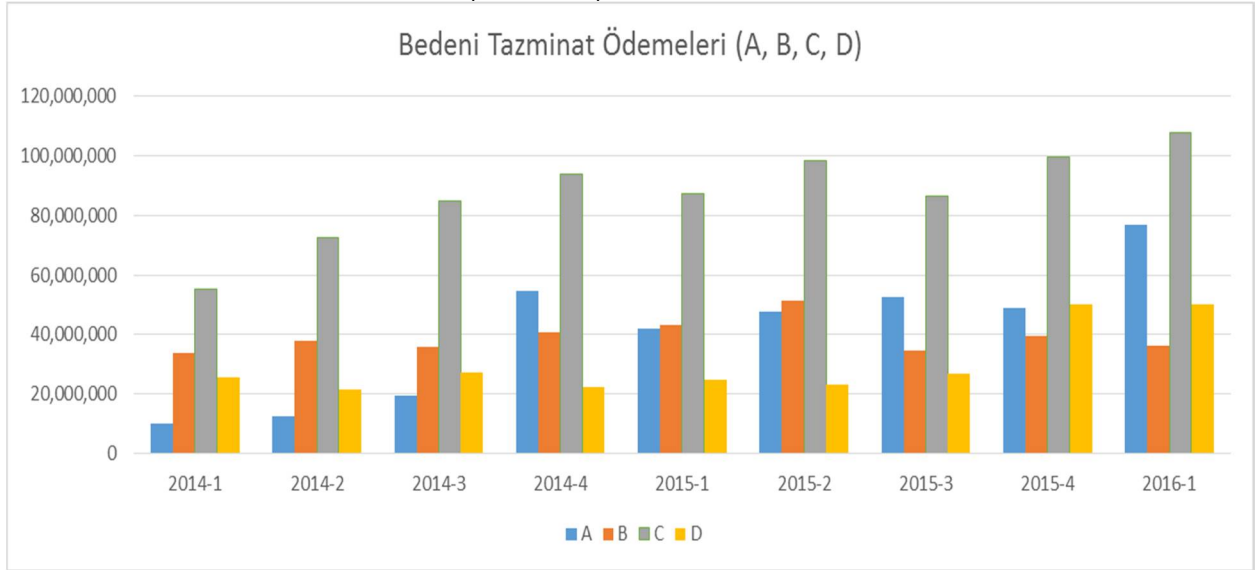
Grafik 19: Bedeni Tazminat Ödemeleri



Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

- (652) Yukarıdaki grafik incelendiğinde 2014 yılının ilk üç ayı dışında yapılan başvuru sayısının belirli bir düzeyde seyrettiği ancak yapılan tazminat ödemesi tutarının giderek arttığı görülmektedir. 2015 yılında ise özellikle son üç aylık dönemde bedeni tazminat başvurularının arttığı ancak sigorta şirketlerince yapılan bedeni tazminat ödemelerinde 2014 yılında ulaşılan düzeylerin korunduğu ve tüm yıl boyunca tazminat ödemelerinin durağan bir seyir izlediği anlaşılmaktadır. 2016 yılının ilk üç ayında yapılan başvurular %10,51 ve ödenen bedeni tazminat miktarları %21,27 oranında yükselmiştir.
- (653) Teşebbüsler bazındaki bedeni tazminata ilişkin rakamlar incelendiğinde, 2014-2015 döneminde yapılan ödeme tutarlarında genel bir artış eğilimi görülmektedir. Bazı teşebbüslerde, ödenen tazminat miktarlarındaki ciddi artışlar sektör genelindekine benzer şekilde 2014 yılında olup ödeme tutarları, 2015 yılında daha durağan bir seyir izlerken bazı teşebbüslerin bedeni tazminat ödemeleri 2014 yılında belirli bir seviyede büyük artışlar 2015 yılının farklı dönemlerinde gerçekleşmiştir. Aşağıdaki grafikte, Trafik Sigortası branşının yaklaşık %55'ini temsil eden A, B, C ve D'ye ilişkin Ocak 2014-Mart 2016 dönemindeki bedeni tazminat ödemelerine yer verilmiştir:

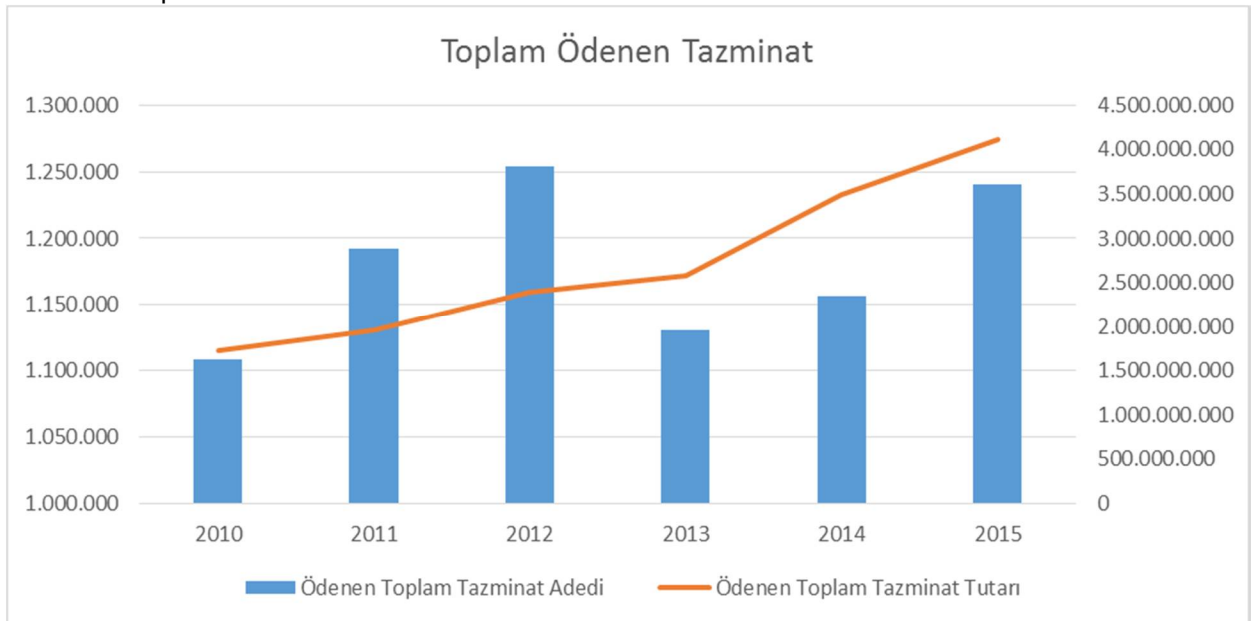
Grafik 20: Bedeni Tazminat Ödemeleri (A, B, C, D)



Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

- (654) 2010-2015 döneminde Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren teşebbüslerin maddi, tedavi ve bedeni tazminat başlıkları altında yapmış oldukları toplam tazminat ödemeleri¹¹⁷ incelendiğinde, toplam başvuru sayısının yıllar içerisinde önemli bir değişikliğe (%0,02) uğramayarak yıllık ortalama 1.180.505 olduğu ancak yapılan tazminat ödemelerinin aynı dönemde yıllık ortalama %21 oranında arttığı tespit edilmiştir.

Grafik 21: Toplam Tazminat Ödemeleri



Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

¹¹⁷ Destekten yoksun kalma tazminatının soruşturma tarafı tüm teşebbüsler için ayrıştırılması mümkün olmadığından ilgili branşta faaliyet gösteren teşebbüslerin toplam tazminat ödemeleri dikkate alınmıştır.

- (655) Aşağıdaki grafikten görülebileceği üzere, bedeni tazminat ödemelerinin toplam tazminat ödemelerindeki payı yıllar içerisinde %12,57'den %40 seviyelerine gelmiştir.

Tablo 28: Bedeni Tazminatların Toplam Tazminatlar İçerisindeki Payı

Yıl	Bedeni Taz./ Toplam Taz. – Tutar (%)	Bedeni Taz./ Toplam Taz. – Adet (%)
2010	12,57	1,05
2011	17,72	2,21
2012	22,84	1,89
2013	29,45	2,38
2014	39,36	3,27
2015	39,99	4,53
2016-İlk 3 Ay	40,49	6,18

Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

(iii) Asgari Ekspertiz Ücret Tarifesinin Etkisi

- (656) Sigorta Eksperleri Atama Yönetmeliği ile Sigorta Eksperleri Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, 25.08.2015 tarihli ve 29456 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Sigorta Eksperleri Atama Yönetmeliği'nin 12. maddesi uyarınca hazırlanan ve Hazine Müsteşarlığınca istihsal edilen 2015/34 sayılı Ekspertiz Ücret Tarifesine İlişkin Genelge ile araç türü bazında belirlenen tutarlarla sınırlı kalmak üzere tespit edilen hasar tutarının %1.5'i kadar eksper ücreti belirlenmiş; ekspertiz için yapılan konaklama, ulaşım ve diğer giderlerin eksper ücretine ayrıca ilave edilmesi karara bağlanmıştır. Yeni düzenleme sonrası belirlenen eksper ücretlerinin piyasa pratiği açısından oldukça yüksek tutarlara tekabül ettiği ve yasal düzenleme ile belirlenen asgari eksper ücret sınırının, sigorta şirketleri açısından yüksek oranlı maliyet artışına yol açtığı teşebbüs temsilcileri tarafından dile getirilmiştir. Hazine Müsteşarlığı tarafından gönderilen yazıda ise 2014 yılında ekspertiz ücretlerinin toplam primler içindeki payı %1,52 iken tarifelerin uygulanmaya başlandığı 2015 yılında bu oranın %1,26'ya gerilediği belirtilmiştir.
- (657) Aşağıdaki tabloda, 2011-2015 dönemine ilişkin yıllık düzeydeki eksper ödemelerine yer verilmiştir:

Tablo 29 : Eksper Ödemeleri

Yıl	Eksper Ödemeleri	Değişim (%)
2011	88.701.135	
2012	78.168.531	-11,87
2013	76.017.233	-2,75
2014	76.719.002	0,92
2015	87.183.956	13,64
2015-İlk 3 Ay	20.398.387	
2016-İlk 3 Ay	29.354.960	43,91

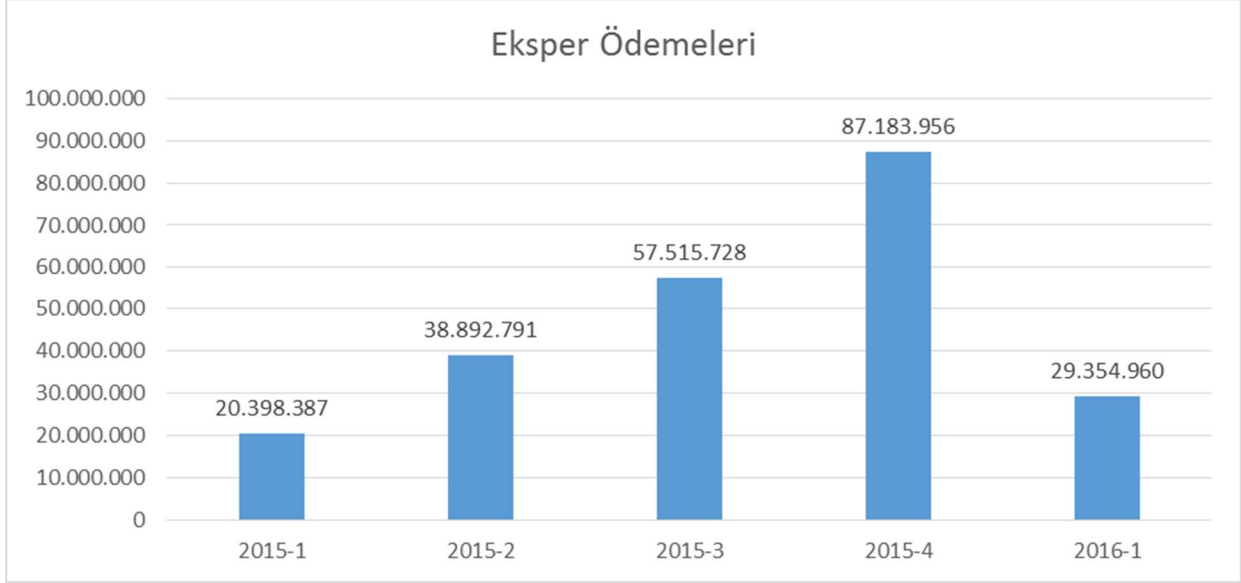
Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

- (658) Tabloda yer verilen rakamlar incelendiğinde, eksper ödemelerinin 2012-2014 döneminde neredeyse aynı düzeyde kaldığı ve yıllık ödemenin ortalama 76,5 milyon TL düzeyinde olduğu görülmektedir. Eksper ücretlerine ilişkin asgari tutarın belirlendiği 2015 yılında ise Trafik Sigortası hizmetleri pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin ödemelerinin %13,64 oranında arttığı görülmektedir. 2016 yılının ilk üç ayı 2015 yılının aynı dönemi ile karşılaştırıldığında eksper ödemelerindeki artış oranının %43,91'i bulunduğu tespit edilmiştir.

17-23/383-166

(659) Ekspere ücretlerine ilişkin taban fiyat uygulamasının Ağustos 2015'te yayımlanması dikkate alınarak 2015 yılından itibaren yapılan ekspere ödemeleri üçer aylık dönemler halinde ayrıca incelenmiştir.

Grafik 22: Toplam Ekspere Ödemeleri (Ocak 2015-Mart 2016)

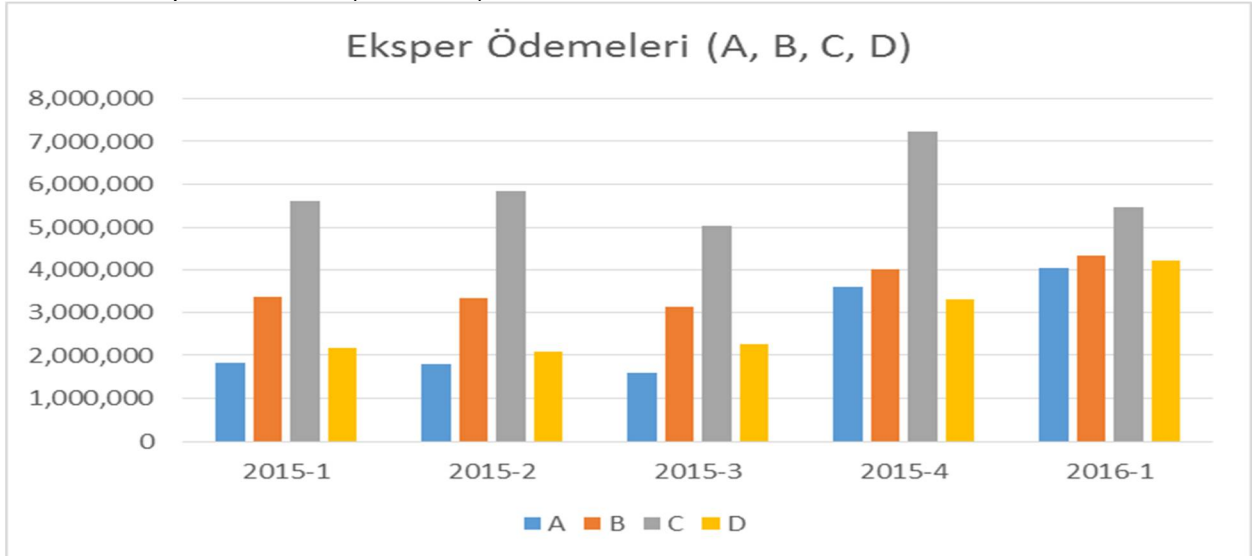


Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

(660) Tabloya göre 2015 yılının ilk altı ayında toplam 59 milyon TL civarında seyreden ekspere ödemelerinin yılın ikinci yarısında yaklaşık %144 oranında bir artış ile toplam 145 milyon TL düzeyine geldiği görülmektedir. Bu çerçevede, Ağustos 2015 tarihinden itibaren yürürlükte olan ekspere ücretlerine ilişkin asgari ücret tespitinin Trafik Sigortası hizmetleri pazarındaki toplam ekspere ödemesi tutarını yükselttiği anlaşılmaktadır.

(661) Teşebbüsler bazında Ocak 2015-Mart 2016 dönemine ilişkin ekspere ödemeleri incelendiğinde de benzer sonuçlara ulaşılmıştır. Özellikle, 2015 yılının son üç ayında sigorta şirketleri tarafından ekspertiz hizmetleri için harcanan tutarın giderek arttığı tespit edilmiştir. Aşağıdaki grafikte, incelemelerimizde yer verdiğimiz ilk teşebbüs grubu olan A, B, C ve D'nin anılan dönemdeki ekspere ödemeleri üçer aylık dönemler halinde yer almaktadır:

Grafik 23: Ekspere Ödemeleri (A, B, C, D)



Kaynak: EAAD raporlarının hesaplamaları.

(iv) Yedek Parça Maliyetlerindeki Artışlar

- (662) Yedek parça harcamalarına ilişkin olarak soruşturma sürecinde gündeme gelen hususları iki başlık halinde değerlendirmek mümkündür. Bu başlıklardan ilki, döviz kurundaki değişimlere bağlı olarak özellikle 2015 yılından itibaren sigorta şirketleri tarafından yapılan yedek parça ödemelerinin artması ve bu tablonun hasar maliyetlerinin öngörülenin üzerinde yükselmesine neden olması hususundadır. İkinci başlık ise oluşan hasarlar sonrasında orijinal yedek parça yerine eşdeğer parça kullanılması konusunda standartları tespit edilmiş bir uygulamaya geçilememesi nedeniyle yaşanan belirsizliğe ilişkindir.
- (663) Yedek parça maliyetlerindeki değişimin incelenebilmesi amacıyla aşağıdaki tabloda, 2010-Nisan 2016 dönemine ilişkin yıllık toplam yedek parça kullanım adedi ve toplam harcama tutarına yer verilmiştir:

Tablo 30: Toplam Yedek Parça Kullanım Adedi ve Tutarı

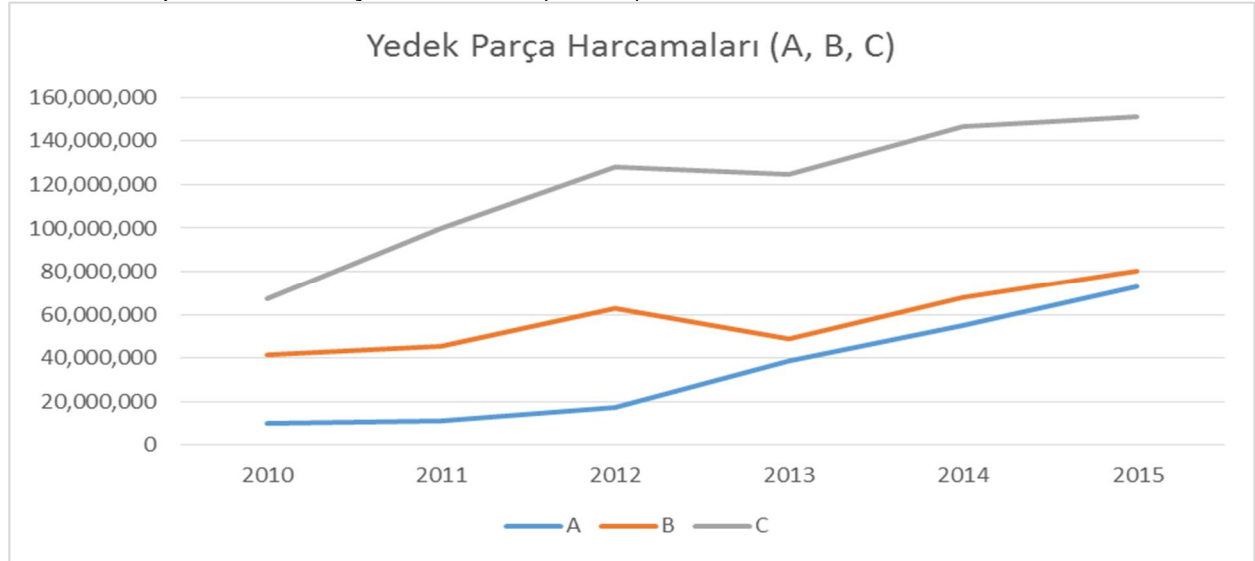
Yıl	Yedek Parça Harcamaları	Yedek Parça Kullanım Adedi
2010	254.441.344	2.921.777
2011	303.518.210	3.311.151
2012	527.854.712	3.594.118
2013	385.825.776	3.315.586
2014	524.451.232	3.330.594
2015	719.242.045	3.606.891
2015-İlk 4 Ay	185.196.893	1.183.635
2016-İlk 4 Ay	260.607.360	1.082.965

Kaynak: EAAD raportörlerinin hesaplamaları.

- (664) 2010-2015 döneminde sigorta şirketleri tarafından ödemesi yapılan yedek parça adedinin yıllık ortalama 3.350.000 düzeyinde olduğu ve yıllar itibarıyla yedek parça adedinde büyük bir değişimin gözlenmediği anlaşılmaktadır. 2012 yılında yedek parça kullanımını %8,55 artarken yapılan ödeme tutarının %73,91 oranında arttığı; 2013'te kullanılan yedek parça sayısının %7,75 ve yapılan harcamanın %26,91 oranında azaldığı tespit edilmiştir. Trafik Sigortası primlerinde tam serbestleşme döneminin başladığı 2014 yılından itibaren yedek parça kullanımında büyük bir değişim görülmezken, sigorta şirketleri tarafından yapılan yedek parça ödemelerinin 2014 yılında %35,93, 2015 yılında %37,14 oranında arttığı görülmektedir. 2016 yılının ilk dört ayı 2015 yılının aynı dönemi ile karşılaştırıldığında yedek parça adedi %8,51'lik bir düşüş yaşarken yapılan ödemelerde %40,72'lik bir yükseliş görülmüştür. Trafik Sigortası primlerinde artışın gözlemlendiği 2015 yılının ikinci yarısı ile yılın ilk yarısı karşılaştırıldığında ise yedek parça kullanımını %4,96 oranında artarken toplam harcama tutarının %49,62 oranında arttığı tespit edilmiştir.
- (665) A, B ve C'nin 2010-2015 dönemindeki¹¹⁸ yedek parça harcamaları incelendiğinde; 2010-2012 döneminde daha durağan olan A'nın yedek parça harcamalarının 2012 yılından itibaren bir yükseliş eğilimine girdiği 2014-2015'te bu artışın hızlandığı; B'nin yedek parça harcamalarının diğer iki teşebbüse kıyasla daha durağan seyretmesine rağmen 2015'te yapılan ödemelerin arttığı görülmektedir. C'nin ise anılan dönemde A ve B'den daha yüksek yedek parça harcamalarının olduğu, 2010-2012 döneminde yaşanan artışın ardından 2014 yılına kadar yedek parça ödemelerinin nispeten durağan bir seyir izlediği; 2014 yılındaki artışın akabinde 2014-2015 döneminde büyük bir değişimin olmadığı anlaşılmaktadır.

¹¹⁸ TSB tarafından gönderilen veri setinde D'nin yedek parça harcamalarına ilişkin veri olmadığından bu grafikte mezkûr teşebbüse yer verilmemiştir.

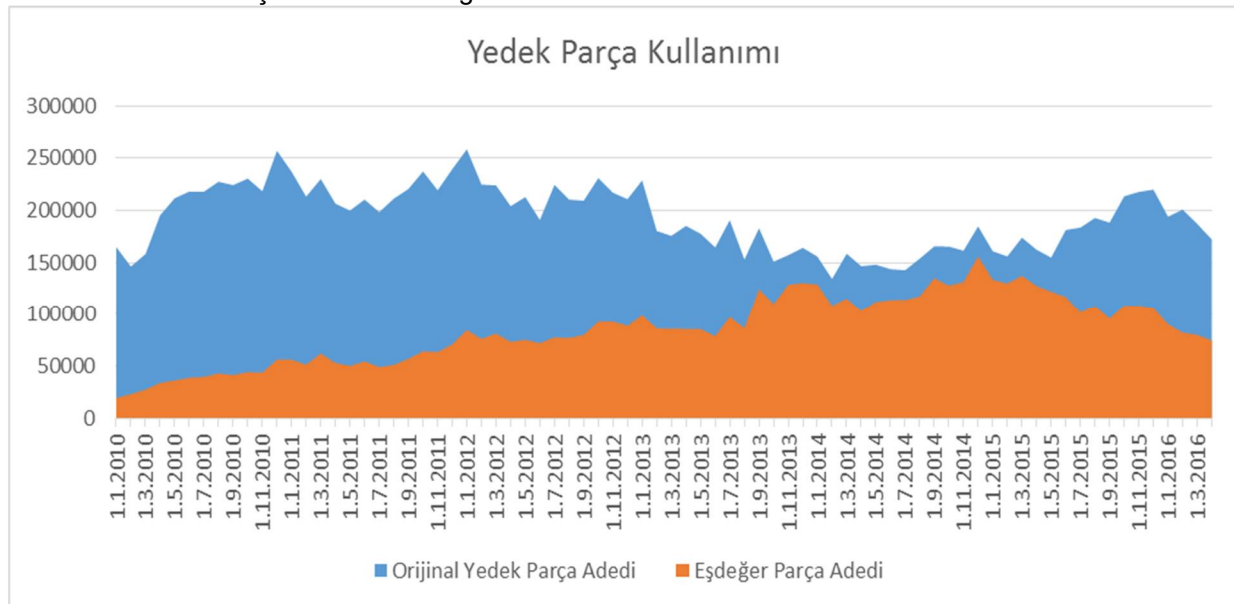
Grafik 24: Toplam Yedek Parça Harcamaları (A, B, C)



Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

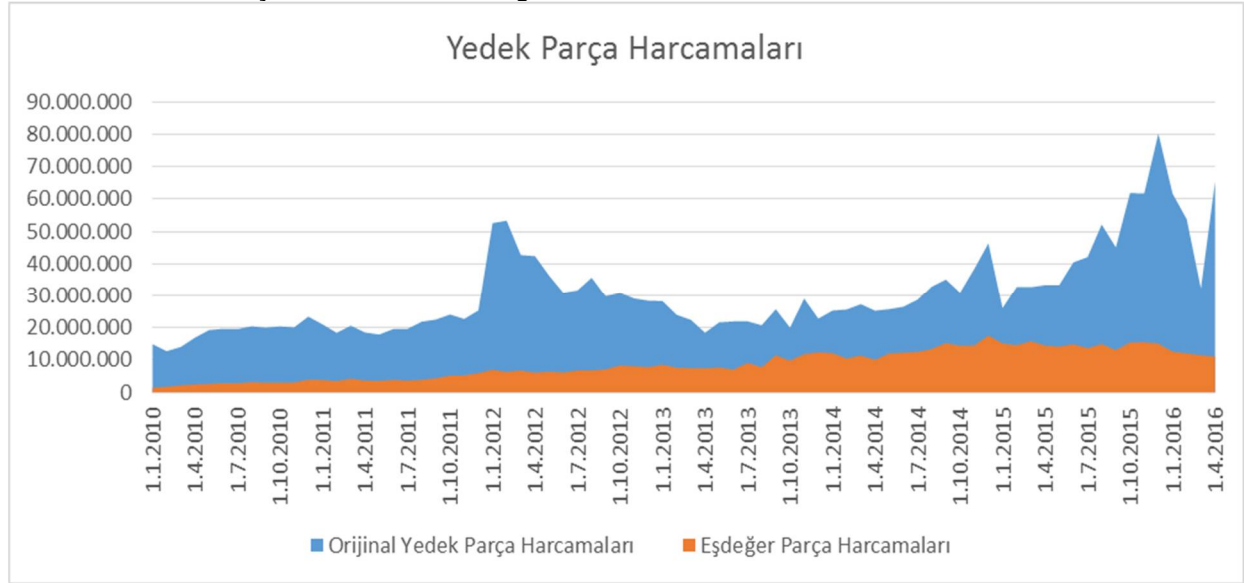
- (666) Yedek parça harcamalarına ilişkin ikinci başlık asıl olarak, sigorta şirketleri tarafından yapılan harcamaların orijinal yedek parça ve eşdeğer parça arasındaki dağılımına ilişkin olup, amaçlananın eşdeğer parça kullanımına ilişkin gerekli düzenlemelerin yapılması ve belirli bir standardın oluşması ile teşebbüslerin daha uygun fiyatlı eşdeğer parçaya yönelmesi olduğu anlaşılmaktadır. Böylelikle, Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren teşebbüslerin yedek parça kullanımındaki orijinal yedek parça lehine olan dağılımın değişmesi ve eşdeğer parça kullanımının artması ile hasar maliyetlerinin azalması beklenmektedir.
- (667) Trafik Sigortası hizmetleri pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin Ocak 2010-Nisan 2016 dönemindeki yedek parça harcamalarının, kullanım adedi ve yapılan ödeme tutarları açısından orijinal yedek parça ve eşdeğer parça arasındaki dağılımına aşağıdaki iki grafikte yer verilmiştir:

Grafik 25: Yedek Parça Adetlerinin Dağılımı



Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

Grafik 26: Yedek Parça Harcamalarının Dağılımı



Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

- (668) Grafikler incelendiğinde; eşdeğer parçanın kullanılan toplam yedek parça içerisindeki payının yaklaşık %45 ile en yüksek düzeylerine ulaştığı Eylül 2013-Mayıs 2015 döneminde eşdeğer parça için yapılan ödemeler, toplam yedek parça harcamalarının %30'una tekabül etmektedir. Bu durum, eşdeğer parçanın beklenildiği üzere orijinal yedek parçaya nazaran daha uygun fiyatlı olduğunu ortaya koymaktadır. 2015 yılındaki yedek parça harcamalarının dağılımı incelendiğinde tablonun eşdeğer parça aleyhine bozulduğu görülmektedir. Ocak 2015 itibarıyla toplam harcamalar içindeki payı %36,72 olan eşdeğer parça ödemelerinin, Aralık 2015'te %15,82'ye gerilediği görülmektedir. Diğer taraftan, eşdeğer parça harcamalarının orijinal yedek parça harcamalarına oranı Ocak 2015'te %58,03 iken Aralık 2015'te %18,80'e gerilemiştir.
- (669) Kaza sonrası oluşan hasarlarda Trafik Sigortası hizmeti veren teşebbüslerin yedek parça kullanımına ilişkin aktarılan sayısal bilgilerin ardından, eşdeğer parça kullanımında belirli bir standart oluşturulması ve böylelikle uygulamadaki belirsizliklerin giderilmesine ilişkin olarak soruşturma sürecinde farklı taraflardan elde edilen bilgilere değinilecektir. Trafik Sigortası ile kaza sonrası zarara uğrayan hak sahibine ait araçtaki hasarın herhangi bir değer kaybı veya artışı oluşmaksızın giderilmesi güvence altına alınmaktadır. Bu noktada belirleyici olan kullanılacak yedek parça türünden bağımsız olarak zarara uğrayan kişinin malvarlığındaki azalmanın telafisi ve aracın hasar öncesi eski durumunda hak sahibine teslim edilmesidir.
- (670) Hazine Müsteşarlığı tarafından yayımlanan Eşdeğer Parça Genelgesi ile 01.06.2015 tarihinden itibaren eşdeğer parça uygulamasına geçilmiş ve kullanılacak eşdeğer parçaların hangi testlerden geçirileceği, bu testler sonrasında hangi sertifikaların düzenleneceği, bu sertifikaları hangi kurumların vereceğine ilişkin düzenlemeler yapılmıştır. Böylelikle, sigorta şirketlerinin onarım suretiyle hasar tazmini konusunda eşdeğer parça veya orijinal parça kullanma konusunda mevzuatın izin verdiği ölçüde tercih hakkının bulunduğu Hazine Müsteşarlığı tarafından gönderilen yazıda dile getirilmiştir. Ayrıca, bu tarihten önce eşdeğer parçanın niteliğine ilişkin olarak sadece beyanın esas alınmasının, tüketiciler kadar sigorta şirketleri açısından da sakıncalar oluşturduğu düzenlemenin her iki tarafın menfaatleri dikkate alınarak yapıldığı belirtilmiştir.

(671) Sektör temsilcileri tarafından konuya ilişkin olarak Eşdeğer Parça Genelgesi'ne uygun kısıtlı sayıda eşdeğer parça olması ve takibe esas numaranın izleneceği sistemin henüz hayata geçirilememesi nedeniyle sigorta şirketlerinin önemli bir kısmının eşdeğer parça kullanımından vazgeçerek orijinal parça tedarikine yöneldiği belirtilmiştir. Söz konusu durum yapılan sayısal değerlendirmeler neticesinde ortaya konulmakla birlikte, standart belirlenmesine ilişkin getirilecek yeni kural ve düzenlemelerin soruşturma konusu dışında değerlendirilmesi gereken bir husus olduğu kanaatine varılmıştır.

(v) Değer Kaybı Talepleri

(672) Değer kaybı talebi, hasar gören aracın durumunu niteleyen bir kavram olup kaza sonucunda araçta oluşan hasarın, aracın değerini olumsuz yönde etkilemesini ifade etmektedir. Kazanın doğrudan sonucu olmayan kişinin malvarlığındaki eksilmeler ise değer kaybı talebi kapsamında değerlendirilmemektedir.

(673) Sektör temsilcileri tarafından, Haziran 2015 düzenlemesi öncesinde geçerli olan Mülga Genel Şartlar çerçevesinde değer kaybı taleplerinin teminat kapsamında olmadığı ancak yargıya intikal eden bazı başvurular neticesinde ödemelerin yapıldığı dile getirilmiştir. Ayrıca, ödenecek tutarın tespiti aşamasında farklı hesaplama yöntemlerinin kullanıldığına değinilmiştir. Hazine Müsteşarlığı tarafından ise değer kaybının, sigorta teminatı kapsamında olduğunun 2000'li yıllardan beri kabul edildiği ve sigorta şirketlerinin Borçlar Kanunu'nda yer alan genel hükümler çerçevesinde yargı kararlarına istinaden değer kaybı tazminat ödemesini yaptığı ifade edilmiştir. Belirsizliği gidermek amacıyla 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren Genel Şartlar'da değer kaybının maddi zarar teminatı kapsamında olduğu belirtilmiş ve hesaplama formülü yeknesaklaştırılmıştır. Genel Şartlar'da yapılan değişikliklerin yürürlük tarihinden sonra düzenlenen sözleşmeler için geçerli olduğu belirtilmiştir.

(674) Bununla birlikte, Mülga Genel Şartlar döneminde yaşanan belirsizlik ve emsal yargı kararları nedeniyle menfaat sahipleri tarafından zaman aşımı süresi dikkate alınarak geçmişe dönük olarak sigorta şirketlerine yapılan başvuruların ve açılan davaların arttığı dile getirilmiştir. Aşağıdaki tabloda, 2010-Mart 2016 dönemindeki değer kaybı talebi dosyalarının sayısına ve tutarına yer verilmektedir:

Tablo 31: Değer Kaybı Talepleri

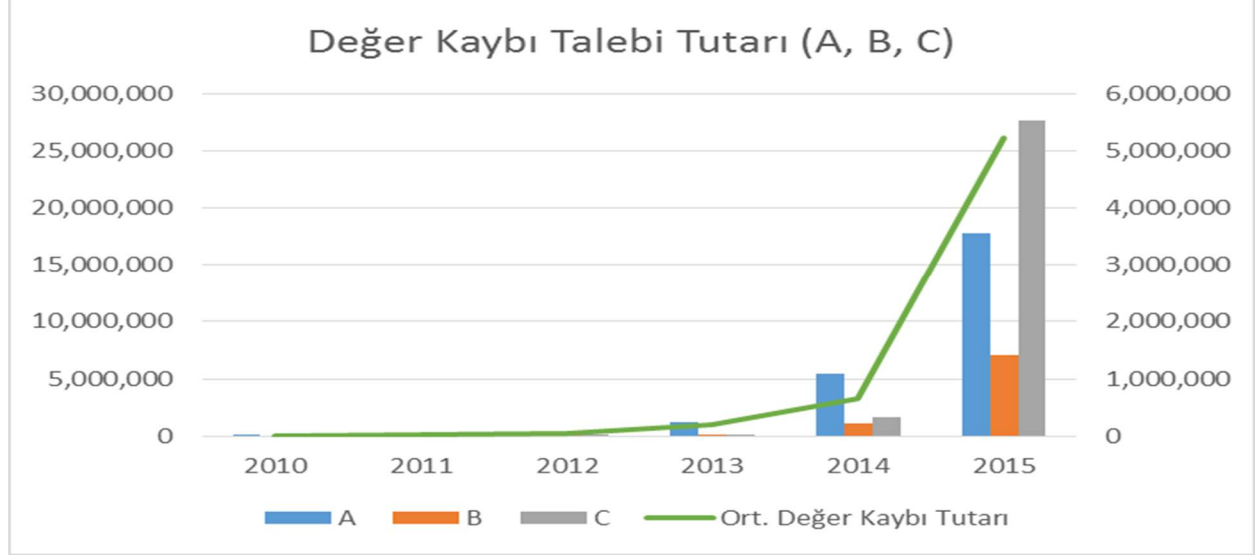
Yıl	Değer Kaybı-Adet	Değer Kaybı-Tutar (TL)
2010	12	40.923
2011	76	144.961
2012	1.144	422.675
2013	3.995	2.911.401
2014	7.600	14.445.908
2015	34.019	125.330.062
2015-İlk 3 Ay	3.607	9.401.541
2016-İlk 3 Ay	16.472	72.121.910

Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

(675) Tablodaki veriler incelendiğinde, yıllar içerisinde değer kaybına ilişkin yapılan başvuru sayısında ve tutarında ciddi artışların yaşandığı anlaşılmaktadır. Değer kaybı talebindeki değişim yıllık ortalama %525,13 olurken değer kaybı taleplerine yönelik yapılan ödemeler yıllık ortalama %439,68 oranında artmıştır. 2015 yılında ise değer kaybı talebinde %347,62'lik bir yükseliş görülürken yapılan ödemeler %767,58'lik bir artış göstermiştir.

(676) A, B ve C'nin 2013-2015 dönemindeki değer kaybı talebi ödemelerine ilişkin grafik aşağıda yer almaktadır. 2013 yılında 1.207.319 TL ile diğer iki teşebbüse kıyasla en yüksek değer kaybı talebi ödemesini gerçekleştiren A'nın 2015 yılındaki ödeme tutarı 17.789.072 TL olmuştur. B ve C'nin 2013'te yaklaşık 125.000 TL düzeyinde olan ödemeleri ise 2015'te sırasıyla 7.104.356 TL ve 27.649.170 TL olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 27: Değer Kaybı Talepleri (A, B, C)



Kaynak: EAAD raporörlerinin hesaplamaları.

(vi) Muallak Tazminat Karşılığı

(677) Sigortacılık Kanunu'na göre sigortacılık alanında faaliyet gösteren şirketlerin yazdıkları poliçelerden kaynaklanan yükümlülükleri için yeterli seviyede karşılık ayırması gerekmektedir¹¹⁹. Hazine Müsteşarlığı tarafından gönderilen yazıda, 2009-2015 döneminde yıllar itibarıyla sigorta şirketlerinin teknik karşılıklarının toplam pasifler içindeki payının %31 ila %40 arasında değiştiği, Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren şirketler özelinde yapılan incelemede ise 2009 yılında %40 seviyelerinde olan net teknik karşılık/pasif toplamı oranının 2015 yılı sonunda %60 seviyesini aştığı dile getirilmiştir. Ayrıca, Trafik Sigortası hizmetleri pazarındaki şirketlerin teknik karşılıklarının 2015 yılı sonundaki dağılımına bakıldığında muallak tazminat karşılığının %47,1'lik paya sahip olduğu belirtilmiştir.

(678) Muallak tazminat karşılığı, geçmişte gerçekleşmiş ancak henüz ödemesi yapılmamış, ilerleyen dönemde sigorta şirketince ödeme yapılması muhtemel hasarlara ilişkin bir karşılıktır. Muallak tazminat karşılığı, cari dönemden sonraki finansal raporlama dönemlerinde nakit çıkışına yol açacak hasarlar için ayrılan bir karşılık olduğundan poliçe sona erse bile sonraki dönemlerde oluşabilecek hukuki durumlar nedeniyle şirketlerin mali bünyeleri üzerinde etkili olmaktadır. Söz konusu karşılık; tahakkuk eden dosya muallak tutarları ve gerçekleşmiş ancak raporlanmamış¹²⁰ (*incurred but not reported-IBNR*) hasarlara ilişkin tahmin tutarlarından müteşekkildir.

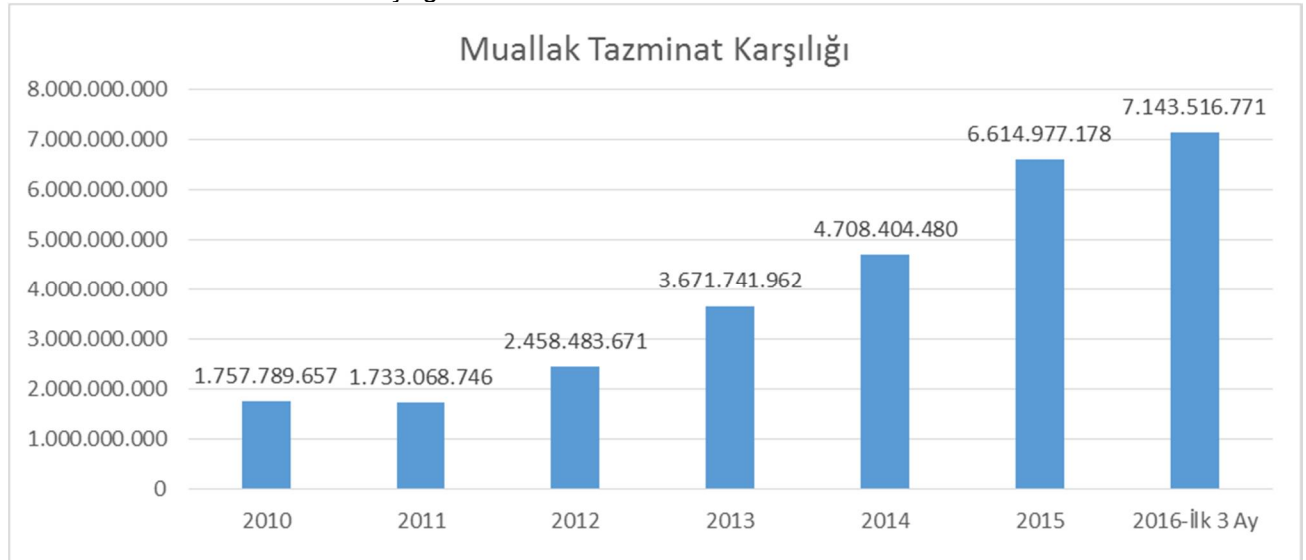
¹¹⁹ Teknik karşılık ayrılmasına ilişkin hususların detayları "Sigorta ve Reasürans ile Emeklilik Şirketlerinin Teknik Karşılıklarına ve Bu Karşılıkların Yatırılacağı Varlıklara İlişkin Yönetmelik" ve Hazine Müsteşarlığı tarafından çıkarılan ikincil mevzuat ile düzenlenmektedir.

¹²⁰ Gerçekleşmiş ancak raporlanmamış tutarlar için ayrılan karşılık, cari ya da geçmiş dönemlerde oluşan hasarlar için şirketlerin gelecek dönemde oluşabilecek nakit çıkışlarını önceden tahmin etmesi ile belirlenmektedir. 1 Ocak 2015'ten itibaren geçerli olan 2014/16 Sayılı Muallak Tazminat Karşılığına İlişkin Genelge'ye göre bu karşılık tutarının belirlenmesinden sorumlu kişi aktüerdir.

17-23/383-166

- (679) Sektör temsilcileri tarafından son yıllarda özellikle, Trafik Sigortası branşında Yargıtay kararlarının etkisiyle gerçekleşmiş ancak rapor edilmemiş karşılıkların arttığı ve bu sebeple şirketlerin sermaye rasyolarının bozulması riski ile karşı karşıya kaldığı belirtilmiştir. Bu riskin önlenmesi amacıyla 1 Nisan 2015'te Hazine Müsteşarlığı tarafından "Muallak Tazminat Karşılığına İlişkin Genelgede (2014/16) Değişiklik Yapılmasına İlişkin Genelge (2015/28)" yayımlanmıştır. Adı anılan Genelge ile sigorta şirketlerinin gerçekleşmiş ancak raporlanmamış karşılıklarını 2015'ten itibaren 2017 yılına kadar kademeli olarak mali tablolarına yansıtmaları ve böylelikle şirketlerin sermaye ihtiyacını yıllara bölmeleri yönündeki düzenleme hayata geçirilmiştir.
- (680) Ayrıca, gerçekleşmiş ve rapor edilmiş hasarların, değerinin kesin olarak belirlenemediği durumlarda (özellikle bedeni hasarlar) düşük muallak karşılığının ayrılmasının önüne geçmek için 1 Ocak 2016 tarihinde Hazine Müsteşarlığı tarafından "Hasar Dosyası Açılışında Maktu Tutar Kullanılmasına İlişkin Genelge (2015/45)" yayımlanmış ve değeri kesin olarak tespit edilemeyen dosyalar için asgari dosya açılış tutarı belirlenmiştir.
- (681) Hazine Müsteşarlığı tarafından gönderilen yazıda, muallak tazminat karşılıklarının gider olarak yazılması nedeniyle sigorta şirketlerinin zarar etmeleri veya Trafik Sigortası primleri üzerinde etki doğurabilmesinin mümkün olduğu dile getirilmiştir.
- (682) Ocak 2010-Mart 2016 döneminde, Trafik Sigortası hizmetleri pazarında muallak tazminat karşılığı olarak ayrılan tutarların seyrine aşağıdaki grafikte yer verilmiştir:

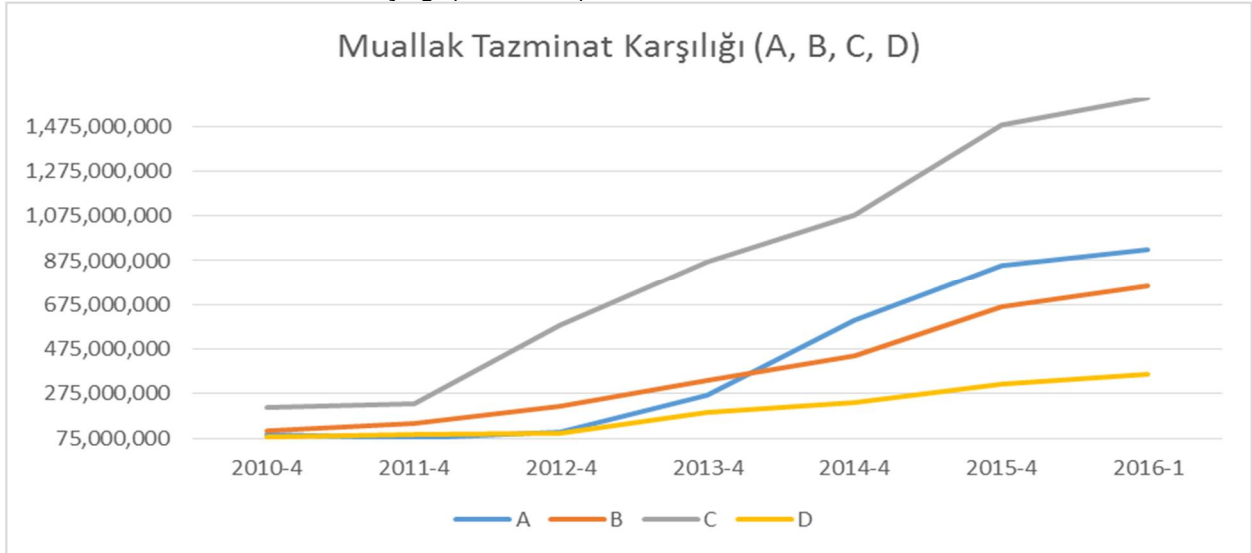
Grafik 28: Muallak Tazminat Karşılığı



Kaynak: EAAD raportörlerinin hesaplamaları.

- (683) Trafik Sigortası branşında ayrılan muallak tazminat karşılıkları incelendiğinde; 2012 yılında %41,86 ve 2013 yılında %49,35 ile ciddi artışların yaşandığı, prim tespitinde tam serbestiye geçilen 2014 yılında artış oranının %28,23'lük bir seviyeye gerilediği fakat 2015 yılında yeniden %40,49 düzeyine ulaştığı görülmektedir. 2016 yılının ilk çeyreğindeki muallak tazminat karşılığı tutarı 2015 yılına göre %8 oranında yükselmiş ve ayrılan karşılıklardaki artış eğilimi devam etmiştir. 2016 yılının ilk üç ayı 2015 yılının aynı dönemi ile karşılaştırıldığında ise artış oranı daha yüksek olur %30,18 seviyesinde gerçekleşmiştir.
- (684) Teşebbüs bazında muallak tazminat karşılıkları ele alındığında benzer bir görünüm ile karşılaşılmıştır. Aşağıdaki grafikte, 2010-Mart 2016 döneminde ilk şirket grubu olarak belirlediğimiz A, B, C ve D'nin muallak tazminat karşılıklarına yer verilmiştir:

Grafik 29: Muallak Tazminat Karşılığı (A, B, C, D)



Kaynak: EAAD raporöörlerinin hesaplamaları.

I.5.2.1.3. Birlikte Fiyat Artışı İddialarına İlişkin Genel Değerlendirme

(685) Dosya kapsamında ilk olarak yerinde incelemelerde elde edilen belgeler teşebbüsler arası yazışmalar, teşebbüsler arası rekabeti konu eden iç yazışmalara ve teşebbüslerin maliyet artışlarına ilişkin iç yazışmalar şeklinde sınıflandırılarak 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine göre değerlendirilmiştir. Yapılan değerlendirme neticesinde, teşebbüslerin rekabet karşıtı sonuçlar doğurabilecek bir anlaşma ve/veya uyumlu eylem kapsamında hareket ettiklerine dair herhangi bir delile rastlanılmamış, aksine;

- maliyetlerin artması üzerine zarardan kaçınmak için teşebbüslerin yeni stratejiler geliştirdiği,
- teşebbüslerin rekabetçi stratejilerini sadece en yüksek pazar payına ulaşmak üzerine değil; kâr-zarar analizleri doğrultusunda belirlenen sayıda poliçe üretmek üzerine kurdukları,
- planlanan poliçe sayısına ulaşıldığında ya da zararlar öngörüldüğünde ise daha fazla riske girmekten çekinen teşebbüslerin, ilgili mevzuat çerçevesinde poliçe kesmekten imtina etmeleri mümkün olmadığından, ortalama primlerin üzerinde fiyatlama yaptıkları

tespit edilmiştir.

(686) Soruşturma kapsamında ikinci olarak, rekabet karşıtı bir anlaşma veya uyumlu eylem sonucu ortaya çıkan teşebbüs davranışı ile bireysel ve bağımsız karar süreçleri neticesinde oluşan teşebbüs davranışını birbirinden ayırt edebilmek amacıyla literatür ve uygulamalarda yer verilen yaklaşımlar dikkate alınarak yapılan iktisadi analize, yer verilmiştir. Taraflar arasında bir anlaşmanın ya da uyumlu eylemin olması halinde beklenen; pazar paylarının durağan olması, fiyattaki dalgalanmanın azalması, fiyat ile talep arasındaki ilişkinin zıt yönlü olması, tespit edilen ani fiyat artışlarının ve teşebbüslerin fiyat seyrinde gözlemlenen benzerliklerin maliyet ve talep hareketleriyle ve bunlarda yaşanan ani artışlar ile açıklanamamasıdır.

17-23/383-166

(687) Bu çerçevede yapılan analizde, teşebbüslerin pazar paylarının seyri incelenmiş; Trafik Sigortası hizmetleri pazarındaki prim düzeyi, teşebbüslerin prim düzeyleri ve primlerin zaman içerisindeki hareketleri farklı prim değerleri (nominal, reel, ağırlıklandırılmış, araç türü bazlı, basamak bazlı) çerçevesinde ele alınmış ve son olarak primde gözlemlenen değişimlerin talep ve maliyet ile ilişkisi ortaya konulmaya çalışılmıştır. Trafik Sigortası hizmetleri pazarına ilişkin yapılan iktisadi analiz çalışmasında, Ocak 2010-Nisan 2016 dönemine ait veri seti kullanılmıştır. Tüm bu değerlendirmeler sektör genelinde ve yukarıda ayrıntıları açıklandığı üzere büyüklüklerine göre teşebbüs grupları için ayrı ayrı yapılmıştır.

(688) Pazar payına ilişkin analiz sonucunda;

- pazar paylarının hem 2010-2016 dönemi genelinde hem de primlerin belirlenmesinde tam serbestleşme esaslarının geçerli olduğu 2014-2016 döneminde durağan bir seyir izlemediği,
- pazar paylarının yıllar içerisinde değişen seyrine rağmen AXA ve ANADOLU'nun Ocak 2010-Nisan 2016 dönemi boyunca, ALLIANZ ve MAPFRE'nin ise 2012 yılından itibaren ilk beş şirket arasında yer aldığı,
- Trafik Sigortası hizmetleri pazarında yaklaşık otuz teşebbüs faaliyet göstermesine rağmen ilk beş ve ilk on teşebbüsün pazar paylarının ayrı ayrı %50 ve %70'in üzerinde olduğu; yoğunlaşma düzeyinin yıllar itibarıyla artış gösterdiği

tespit edilmiştir.

(689) Fiyat analizi sonucunda;

- ortalama nominal primlerin 2013 ve 2015 yıllarının ikinci yarısında diğer yıllara kıyasla daha yüksek bir artış eğilimi sergilediği,
- araç türlerine göre ağırlıklandırılmış primlerin 2015 yılının ikinci yarısından itibaren arttığı,
- ortalama reel primlerin ortalama nominal ve ağırlıklandırılmış primlere göre daha az artış eğilimi gösterdiği,
- ortalama otomobil primlerindeki artışın 2015 yılının ikinci yarısında görüldüğü, reel düzeyde ise durağanlık olduğu;
- aylık prim değişim düzeyleri incelendiğinde, ortalama nominal ve ağırlıklandırılmış primdeki düzenli artışın Temmuz 2015'ten itibaren başlayıp Nisan 2016'ya kadar devam ettiği,
- teşebbüs grupları bazında yapılan incelemede; teşebbüs grupları arasında farklılıklar bulunduğu, bazı teşebbüsler farklı prim düzeylerinde benzer prim seyrine sahipken bazı teşebbüsler arasında dalgalanmanın daha fazla olduğu;
- teşebbüslerin farklı prim seviyelerinde ve eşzamanlı olmamakla beraber 2015 yılının ikinci yarısında prim artışlarında bulunduğu,
- yapılan varyans analizi sonucunda soruşturma tarafı tüm teşebbüsler için primlerin ve primlerdeki katılığın yüksek olduğu bir dönem bulunamadığı,
- 2015 yılının ikinci yarısındaki prim hareketlerinin ve teşebbüs davranışlarının önceki dönemlere kıyasla farklılık gösterdiği, münferit bazı araç türü ve şirket gruplarında pazarda işbirlikçi davranışın doğurabileceği görünüme benzer sonuçlarla karşılaşıldığı ancak soruşturma tarafı tüm teşebbüslerin eşzamanlı ve devamlılık arz eden şekilde pazarda danişıklı hareket ettiğine dair iktisadi bir bulguya rastlanmadığı

17-23/383-166

tespit edilmiştir.

(690) Fiyat ile talep arasındaki ilişkinin belirlenmesi amacıyla yapılan analiz sonucunda;

- prim tutarları ile poliçe sayıları arasında pozitif veya negatif net bir ilişki ortaya konulamadığı,
- bu durumun temel nedeninin, Trafik Sigortası'nın tüketimi zorunlu bir ürün olmasıyla ilişkili olduğu,
- Trafik Sigortası hizmetleri pazarında gözlemlenen prim hareketlerinin talep değişimleri ile açıklanmasının mümkün olmadığı

tespit edilmiştir.

(691) Fiyat ve maliyet arasındaki ilişkinin belirlenmesi amacıyla yapılan analiz sonucunda 2015 yılında;

- SGK payındaki artışın prim üretim düzeyindeki artış ile benzerlik gösterdiği,
- toplam tedavi giderlerinin %34,46 oranında arttığı,
- bedeni tazminat başvuru sayısında %48,71 ve ödenen bedeni tazminat tutarında %19,43 oranında bir artış gerçekleştiği,
- toplam tazminat başvurularının %7,3 ve ödenen toplam tazminat tutarının %17,5 oranında arttığı,
- bedeni tazminat ödemelerinin toplam tazminat ödemelerindeki payının %39,99 olduğu,
- eksper ödemelerinin %13,64 oranında yükseldiği,
- yedek parça adedinde belirgin bir artış görülmezken yedek parça ödemelerinin %37,14'lük bir artış gösterdiği,
- değer kaybı talebine ilişkin başvurular %347,62 oranında artarken yapılan ödemelerin %767,58 oranında arttığı,
- muallak tazminat karşılıklarının %40,49'lük bir artış gösterdiği

tespit edilmiştir.

(692) Yukarıda özetlenen hukuki ve iktisadi değerlendirmeler neticesinde, 2015 yılının ikinci yarısında gözlemlenen prim artışlarının aynı dönemde prim tespiti üzerinde etkili olan maliyet unsurlarında gözlemlenen artışlarla bağlantılı olduğu anlaşılmaktadır. Benzer maliyet artışlarının görüldüğü 2012-2013 döneminde prim tespitinde kısmi serbestliğin olması, tam serbestleşmenin ilk yılı olan 2014'te ise teşebbüslerin önceliğinin pazar paylarını artırmak olması nedeniyle primlerin olması gereken düzeylerin altında kaldığı değerlendirilmektedir. Anılan dönemdeki aktüeryal temele oturmayan düşük prim seviyelerinin de 2015 yılındaki prim artışları üzerinde etkili olduğu kanaatine varılmaktadır.

(693) Sonuç olarak, Trafik Sigortası hizmetleri pazarının yapısı gereği teşebbüslerin birbirlerinin prim düzeylerini izlediği, prim artışı veya azalışı yönünde bazı teşebbüslerin zaman zaman birbirlerine benzer prim görünümüne sahip olduğu tespit edilmekle birlikte, tüm teşebbüslerin veya pazardaki çeşitli teşebbüs gruplarının aralarındaki olası rekabet karşılığı işbirliğine ilişkin hukuki ve iktisadi bir tespitte bulunulamamıştır. Özetle, yukarıda yapılan hukuki ve iktisadi analizler teşebbüslerin esasa ilişkin savunmalarına cevap niteliğinde olup bu çerçevede, hakkında soruşturma açılan taraflar arasında fiyat tespitine yönelik bir anlaşma ve/veya uyumlu eylem tespit edilememiştir.

I.5.2.2. Pazar Paylaşımı İddiasının Değerlendirmesi

(694) Soruşturma kapsamında incelenen iddialar arasında aynı araç için çeşitli teşebbüslerden alınan prim/fiyat teklifleri arasında büyük farklılıklar olduğu, bazı teşebbüslerin birbirine uyumlu teklifler verdiği, bazı teşebbüslerin ise sigorta yapmaktan kaçınarak çok yüksek prim teklifleri sunduğu ya da yasalar gereği zorunlu olduğu halde hiç teklif vermediği, bu döngü içerisinde dönemsel olarak sigorta şirketlerinin rollerinin değişiklik gösterdiği; ayrıca, uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren TIR'ların ülkemizde risk oluşturmamasına rağmen bu araçların sürekli trafikte bulunan ve risk oluşturan araçların maliyetlerini üstlendiği ve bu nedenle ödenen yüksek tutardaki Trafik Sigortası primlerinin sektörde faaliyet gösteren teşebbüsleri yabancı plakalı araçlar ile rekabet edemez konuma getirdiği dile getirilerek, dönemsel olarak sigorta şirketleri tarafından verilen tekliflerden hareketle teşebbüslerin aralarında pazar paylaşımı olabileceği ileri sürülmektedir. Hemen belirtmek gerekir ki, uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren araçlar TIR kategorisinde olduğundan Trafik Sigortası kapsamında "çekici" araç türü olarak işlem görmektedir.

(695) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi teşebbüsler arasındaki rekabeti kısıtlayabilecek anlaşmaları, uyumlu eylemleri ve teşebbüs birliği kararlarını yasaklarken, aynı maddenin (b) bendinde, mal ve hizmet piyasalarının bölüşülmesi ile piyasa kaynaklarının veya unsurlarının paylaşılması ya da kontrolü hukuka aykırı saymıştır. Bu çerçevede Trafik Sigortası pazarındaki teşebbüslerin araç türleri bazında pazarı paylaşmak suretiyle 4054 sayılı Kanun kapsamında bir ihlal teşkil edecek bir eylem içinde olup olmadığının tespit ve değerlendirilmesi gerekmektedir.

(696) Bu noktada I.4.1. bölümünde ayrıntılı olarak yer verilmiş olmakla birlikte teşebbüslerde yapılan yerinde incelemelerde elde edilen belgelerin dosya konusu iddialara ilişkin kısımlarından öne çıkan ifadeleri kısaca ele almak ve 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde değerlendirmek yerinde olacaktır.

(697) ORIENT'te elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıdaki ifadelerin geçtiği görülmektedir:

– 25.09.2105 tarihli yazışmalar (Belge 34 ve 33)

- “Trafik sigortasında mevcut sistem tarifemizi kullanıyoruz ve fiyat tarifemizde kar-zarar açısından piyasadan farklı olarak aslında olması gerektiği bir seviyede olduğu için fazla bir rekabet gücü bulunmuyor. Firma tanıdığımız ve yabancı da olmadığımız bir firma ama maalesef ki trafik tarifemiz özellikle ağır vasıta grubunda kurumun hedefindeki primin çok çok üzerine kalabilir”
- “.... Belirttiğim gibi, genel olarak Trafik Sigortalarında, işin özelinde ise (.....) grubunda rekabetçi fiyat tarifemiz ve politikamız bulunmuyor. Burada olan fiyatların (.....) katı çıkan bir tarifemiz var. Bu sebeple bu tür araçlarda maalesef ki rekabetçi olamıyoruz”

(698) DOĞA'da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıdaki ifadelerin geçtiği görülmektedir:

– 13-14.07.2015 tarihli yazışma (Belge 44)

- “[...](.....) kullanım tarzında, adana, mersin ve urfa trafik primleri sektör ortalamasına getirildi, (.....) kullanım tarzı içinde ayrıca kontrol edeceğiz”

– 16.11.2015 tarihli yazışmalar (Belge 45)

- “[...] (.....) trafik benchmarkları ektedir. Bu benchmarklara bakıldığında çoğu grupta fiyatlarımız rakiplerimize göre oldukça düşüktür. Bu konuda (.....) Bey ile yaptığımız görüşmede %(.....) lik bir zam yapılması konusunda mutabık kalmış durumdayız. Özellikle (.....) ve (.....) Basamaklarda zam oranımızı arttırabiliriz.”
- “[...]beyden gelen ekli pazar araştırması ve (.....) beyin talimatı ile (.....) ili (.....). Basamak Trafik primlerine +% (.....) artırım ile 1 2 3 hasarlılık artırımı olan basamaklara +% (.....) artırım tanımlar mısın”
- “[...] (.....) ve (.....) bölgeye on gün önce (.....)% = (.....) zam yapmıştık ancak (.....) ellemedik (.....). Basamakta (.....) tl ve fk ile (.....) tl lik bir fiyatımız istiyorsanız yarın ciddi bir artış yapalım”

(699) ERGO'da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıdaki ifadelerin geçtiği görülmektedir:

– 21.01.2016 tarihli yazışma (Belge 21)

- “[...] Ege Trafik benchmark da geldi. (.....) Sigorta Denizli ve Aydın'da çok ucuz, yaklaşmamız bile mümkün değil. Manisa'da da ağırlıklı olarak (.....) en ucuz, birkaç markada da (.....) yine en ucuz. İzmir'de ise (.....) çok ucuz. Ve yine onu (.....) takip ediyor. Bizim prim seviyemiz çok yüksek kalıyor. (.....) aşağı yukarı aynı prim seviyesindeyiz ama yükseğiz Bu illerde, en azından bu markalarda rekabet şansımız var gibi durmuyor”

(700) GÜNEŞ'te elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıdaki ifadelerin geçtiği görülmektedir:

– 30.04.2015 tarihli yazışmalar (Belge 24)

- “[...] İstanbul için gelen ilk fiyatları paylaşıyorum.5-6-7 basamaklarda (.....)’nın da rekabetçi olduğunu görüyoruz, (.....) fiyatlarında (.....) TL’lik daha düşük fiyatlara sahipler. (.....) fiyatlarında biz daha iyi görünüyoruz.”
- “[...]Konya ve Karaman da bizden daha rekabetçi fiyat veren şirketler var, Karaman da (.....) fiyatları da rekabetçi. Ankara da (.....)’nın fiyatları bizden %(.....)-%(.....) bandında daha pahalı görünüyor”

– 06.05.2015 tarihli yazışma (Belge 26)

- “[...](.....) ilinde özellikle (.....) Basamakta bizden daha rekabetçi fiyatların olduğu, (.....) ilinde gerçek kişide (.....), Tüzel kişilerde ise (.....) fiyatlarının rekabetçi olduğu, (.....) ilinde ise (.....) Basamak hariç fiyatlarımızın genel olarak rekabetçi olduğunu görülmektedir”

(701) RAY’da elde edilen belgelerde teşebbüs yetkilileri arasında yapılan yazışmalarda aşağıdaki ifadelerin geçtiği görülmektedir:

– 19.01.2016 tarihli yazışma (Belge 40)

- “...Genel olarak otomobilde ve kamyonet kullanım tarzında ortalama %(.....) oranında artış, ayrıca frekansı yüksek olan spesifik segmentlerde ilave artışlar planlanmıştır...”

(702) Yukarıda yer verilen yerinde inceleme belgeleri değerlendirildiğinde, Trafik Sigortası pazarında faaliyette bulunan teşebbüslerin bölge, araç kategorisi, basamak gibi bazlarda olası bir paylaşım içinde olduklarına ilişkin yapılan analizde pazar paylaşımı içinde olduğuna dair herhangi bir belge, bilgi ya da bulguya rastlanmamıştır. Aksine, Birlikte Fiyat Artışı İddialarına İlişkin Değerlendirme başlıklı 1.5.2.1. bölümde de ele alındığı üzere, bulgular, teşebbüslerin rekabetçi analizlerini basamak ve araç türleri kapsamında temellendirmek suretiyle rakiplerinin piyasadaki rekabetçi konum ve fiyatlarını yakından takip ederek kendi konumlarını buna göre belirledikleri yönündedir.

(703) Yine de sektöre ilişkin verilerin incelenip, istatistiki anlamda bir paylaşım işaret edecek bir dağılımın olup olmadığının analiz edilmesi gerekmektedir. Aşağıdaki grafiklerde teşebbüslerin araç türü bazındaki pazar payları dağılımına yer verilmektedir.

Tablo 32: 2016 Yılında Kesilen Poliçe Sayısına Göre Araç Türü Bazında Pazar Payları

Şirket Adı	1-Otomobil	2-Taksi	3-Minibüs (Sürücü Dahil 10- 17 koltuk)	4-Otobüs (Sürücü dahil 18- 30 koltuk)	5-Otobüs (Sürücü dahil 31 ve üstü koltuk)	6-Kamyonet	7-Kamyon	8-İş Makinası	9-Traktör	10-Römork	11-Motosiklet ve Yük Motosikleti	12-Tanker	13-Çekici	14-Özel Amaçlı Taşıt	15-Tarım Makinesi
TOPLAM ARAÇ TÜRÜ İÇİNDEKİ PAY (%)	62,18%	0,50%	2,24%	0,79%	0,17%	17,96%	2,38%	0,37%	5,70%	0,00%	6,04%	0,12%	1,29%	0,21%	0,02%
AIG	0,03%	0,01%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
AK	2,22%	0,15%	0,38%	0,39%	0,23%	2,10%	0,27%	3,11%	0,03%	0,49%	0,01%	0,06%	0,00%	5,54%	0,00%
ALLIANZ	20,15%	32,97%	38,59%	38,54%	9,53%	16,40%	26,18%	3,94%	19,73%	34,90%	29,75%	22,53%	17,26%	4,81%	17,21%
ANADOLU	8,81%	5,69%	8,75%	6,09%	14,64%	8,01%	5,92%	7,62%	4,45%	2,23%	21,73%	6,95%	17,54%	7,10%	0,03%
ANKARA ANONİM	1,17%	0,25%	0,20%	0,31%	0,82%	1,36%	1,31%	3,60%	0,35%	0,81%	0,37%	0,93%	8,89%	1,24%	0,04%
UNICO	0,15%	0,02%	0,02%	0,03%	-0,01%	0,11%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,38%	0,02%	0,05%	0,00%
AXA	13,02%	0,87%	11,02%	19,06%	2,31%	13,62%	10,27%	0,71%	23,79%	2,80%	7,95%	11,63%	3,19%	6,26%	3,96%
TURKLAND	0,01%	0,44%	0,02%	0,01%	0,00%	0,00%	0,04%	0,11%	-0,01%	0,00%	0,13%	0,17%	0,00%	0,02%	0,03%
DUBAI	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
ERGO	2,39%	0,07%	0,33%	0,37%	1,50%	0,28%	0,33%	0,79%	0,11%	0,74%	24,55%	0,26%	0,32%	0,88%	5,35%
EUREKO	0,84%	0,01%	0,06%	0,01%	0,17%	0,39%	0,17%	0,03%	0,46%	0,00%	0,19%	0,03%	0,13%	0,00%	0,00%
GENERALİ	0,75%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,80%	0,01%	0,01%	0,11%	0,00%	0,09%	-0,01%	0,02%	0,02%	0,00%
GROUPAMA	1,08%	0,02%	0,68%	0,83%	1,71%	0,57%	0,85%	1,10%	1,35%	2,23%	0,30%	1,25%	3,99%	5,42%	0,61%
GÜNEŞ	2,04%	0,04%	0,78%	0,23%	0,11%	2,75%	3,52%	0,07%	10,48%	0,00%	0,43%	1,88%	0,55%	0,40%	0,00%
HALK	2,28%	21,87%	13,18%	20,94%	26,50%	2,42%	5,98%	41,73%	10,89%	13,02%	4,01%	43,71%	9,20%	34,18%	45,09%
HDI	0,51%	5,13%	2,74%	1,46%	10,87%	0,88%	5,23%	16,03%	8,97%	28,91%	1,77%	6,09%	6,28%	15,69%	16,42%
IŞIK	0,20%	3,79%	2,69%	1,22%	0,24%	0,42%	2,47%	0,85%	2,17%	0,98%	1,77%	0,11%	0,02%	1,87%	2,48%
LIBERTY	0,28%	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,08%	0,03%	0,02%	0,01%	2,72%	0,02%	-0,01%	0,02%	0,03%	0,00%
MAPFRE	15,06%	11,01%	2,24%	0,99%	0,80%	13,67%	7,92%	17,40%	3,33%	2,89%	1,45%	0,24%	3,52%	4,79%	0,00%
NEOVA	4,38%	0,49%	1,87%	0,91%	0,60%	8,90%	11,95%	0,67%	1,26%	0,74%	0,02%	0,86%	0,92%	0,23%	0,00%
ORIENT	0,06%	0,01%	0,02%	0,05%	0,00%	0,03%	0,02%	0,00%	0,01%	-1,36%	0,00%	0,08%	0,02%	0,02%	0,00%
RAY	1,55%	0,60%	0,13%	0,40%	5,01%	1,77%	0,76%	0,50%	0,74%	4,82%	0,25%	0,22%	0,62%	1,02%	8,63%
SBN	0,49%	3,20%	0,03%	0,02%	8,28%	0,08%	0,03%	0,18%	0,93%	0,62%	0,47%	0,00%	0,23%	1,41%	0,00%
SOMPO	13,12%	2,81%	11,17%	3,52%	0,01%	11,11%	12,30%	0,30%	4,74%	0,37%	2,59%	1,24%	10,05%	0,37%	0,00%
DOĞA	5,10%	9,63%	2,52%	1,84%	15,70%	6,82%	3,60%	1,06%	0,01%	1,11%	0,08%	1,02%	15,55%	5,48%	0,09%
KORU	0,84%	0,02%	0,45%	0,09%	0,00%	2,22%	0,16%	0,00%	3,46%	0,00%	0,00%	0,03%	0,02%	1,00%	0,00%
GULF	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
NIPPON	0,73%	0,46%	0,91%	0,75%	0,72%	2,24%	0,06%	0,00%	0,12%	0,00%	0,54%	0,00%	0,90%	0,53%	0,00%
ZİRAAT	0,67%	0,28%	0,07%	0,99%	0,20%	0,59%	0,05%	0,11%	1,16%	0,00%	1,40%	0,03%	0,02%	0,95%	0,06%
ZURICH	0,03%	0,00%	0,02%	0,01%	0,01%	0,01%	0,03%	0,06%	0,86%	0,99%	0,08%	0,07%	0,00%	0,18%	0,00%
Ethica Sigorta AŞ*	2,03%	0,17%	1,12%	0,94%	0,01%	2,36%	0,52%	0,00%	0,50%	0,00%	0,07%	0,24%	0,71%	0,51%	0,00%
TOPLAM	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

* Ethica Sigorta A.Ş. (ETHICA) Soruşturmaya konu dönemden sonra faaliyete başlamıştır ve soruşturma kapsamında değildir.

Kaynak: TSB, raporların hesaplamaları

- (704) Yukarıdaki grafik incelendiğinde ilk göze çarpan husus 2016 yılı içinde kesilen poliçeler içinde ağırlıklı araç türünün otomobil ve kamyonetlerin oluşturduğudur. İlgili dönemde kesilen toplam poliçelerin %62,18'i otomobil, %17,96'sı ise kamyonetler için oluşturulmuştur. Bunlar dışındaki poliçeler arasında ağırlıklı bir araç türünün olmadığı söylenebilecekse de motosikletler (%6,04), traktörler (%5,7) ve kamyonların (%2,38) ön plana çıktığı ifade edilebilecektir.
- (705) Bununla birlikte araç türü bazında bir analiz yapıldığında ise her kategoride belli sayıda ve farklı teşebbüslerin %10'dan fazla pazar payı alabildiği görülmektedir. Her teşebbüsün çeşitli oranlarda değişmekle birlikte her basamak ve kategoride pazar payının olduğu; ancak teşebbüslerin kestiği poliçelerin, sayısal dağılımın doğal bir sonucu olarak özellikle otomobil ve kamyonetlerde yoğunlaştığı görülmektedir. Buna ek olarak bazı araç türlerinde bazı sigorta şirketlerinin öne çıktığı dikkat çekmektedir. Örneğin motosikletler için ALLIANZ ve ANADOLU'nun dışında ERGO'nun belirgin bir pazar payına sahip olduğu; traktörlerde ise AXA ve ALLIANZ'ın yanında GÜNEŞ ve HALK'ın %10'un üzerinde paya ulaşabildiği görülmektedir.
- (706) Şikâyet konusu olan çekici araç türünde ise öncelikle çekiciler için oluşturulan poliçelerin toplam poliçe sayısının sadece %1,29'una ulaştığını vurgulamak gerekmektedir. Bu da toplam 16,5 milyon adet poliçeden oluşan bir pazar dikkate alındığında yaklaşık 214 bin adetten oluşan oldukça dar bir pazara işaret etmektedir. Bununla birlikte çekici araç türü içinde ALLIANZ ve ANADOLU'nun yanı sıra SOMPO ile DOĞA'nın %10'un üzerinde bir paya ulaştığı HALK, ANKARA ANONİM ve HDI'nin de %5'in üzerinde paylara sahip olduğu dikkat çekmektedir. Aşağıdaki tabloda da çekici araç türüne yönelik poliçe sayısı bazında 2010-2016 Nisan dönemine ilişkin yıllık pazar paylarına yer verilmektedir:

Tablo 33: Çekici Araç Türüne Ocak 2010- Nisan 2016 Döneminde Kesilen Poliçe Sayısına Göre Pazar Payları (%)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
AIG	0,01	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AK	0,54	0,84	0,79	0,63	0,12	0,05	0,01
ALLIANZ	1,58	1,89	1,21	1,95	8,91	20,41	17,36
ANADOLU	7,42	23,94	17,60	19,71	21,35	18,48	18,25
ANKARA	10,52	4,06	3,46	3,40	7,27	3,91	5,49
AXA	20,91	21,96	28,16	40,05	31,86	14,45	6,08
TURKLAND	0,00	0,08	0,27	0,52	0,03	0,01	0,00
DUBAİ	4,51	1,62	0,34	0,00	0,00	0,00	0,00
EGE	0,06	0,43	4,08	2,54	1,28	0,40	0,00
ERGO	22,84	5,36	2,60	1,70	1,93	0,49	0,41
EUREKO	3,05	6,33	0,52	0,11	0,13	0,11	0,10
GENERALİ	0,85	0,91	0,22	0,24	0,13	0,07	0,01
GROUPAMA	2,62	4,06	5,25	4,60	4,98	6,55	3,67
GÜNEŞ	6,44	5,48	7,08	3,06	0,37	0,81	0,47
HALK	0,40	0,67	9,69	12,23	11,78	12,88	15,06
HDI	5,50	6,70	5,06	1,05	5,18	9,60	6,53
HÜR	0,90	0,13	0,10	0,01	0,00	0,00	0,00
BEREKET	1,60	5,34	5,65	3,60	0,30	0,02	0,01
LIBERTY	0,27	0,15	0,13	0,02	0,01	0,01	0,00

Tablo 33'in devamı:							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
MAPFRE	0,74	0,87	1,02	1,68	0,39	0,82	0,84
NEOVA	0,31	0,26	1,31	0,36	0,72	0,19	0,72
RAY	0,73	0,38	0,55	0,66	0,11	0,18	1,39
SBN	0,18	0,06	0,06	0,20	0,51	0,65	0,12
SOMPO	1,13	0,31	0,36	0,61	0,44	2,94	8,14
NIPPON	0,01	0,04	0,09	0,00	0,09	0,19	0,53
UNICO	3,24	3,35	1,58	0,02	0,00	0,00	0,00
YAPI KREDİ	2,06	3,94	2,37	0,69	1,05	0,00	0,00
ZİRAAT	0,00	0,01	0,07	0,10	0,05	0,03	0,04
ZURICH	1,57	0,81	0,37	0,23	0,02	0,01	0,01
DOĞA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,98	6,72	14,76
KORU	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ORIENT	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GULF	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Kaynak: SBM, raportörlerin hesaplamaları

- (707) Yukarıdaki tablo incelendiğinde, çekici araç türünde kesilen poliçe sayısına göre oluşan pazar paylarının oldukça dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. Örneğin, AXA'nın 2013 yılında %40'ın üzerine çıkan pazar payı 2016 itibarıyla %6'ya inmiş; 2014'te faaliyete başlayan DOĞA ise kısa bir süre içinde %14,76'lık bir pazar payı elde etmiş; DOĞA ile benzer bir şekilde HALK da pazar payını ciddi bir biçim de arttırırken ERGO'nun pazar payında önemli bir azalma yaşanmıştır. Bununla birlikte tüm araç türlerinde kesilen poliçe sayısına göre yüksek pazar payına sahip olan ANADOLU ise çekici araç türünde görece istikrarlı bir pazar payına sahip olmuştur.
- (708) Ortaya konan veriler ve grafik dikkate alındığında pazarın ağırlıklı kısmını otomobil ve kamyonetler için kesilen poliçelerin oluşturduğu, diğer araç türleri için oldukça dar pazarların var olduğu, bununla birlikte hemen her teşebbüsün tüm araç türlerinde poliçe kestiği, ancak bazı araç türlerinde bazı teşebbüslerin öne çıktığı görülmekle birlikte araç türlerine ilişkin teşebbüsler arası bir pazar paylaşımına işaret edecek herhangi bir emarenin bulunmadığı değerlendirilmektedir.
- (709) Bu noktada ise bazı teşebbüslerin belirli araç türlerinde uzmanlaşmalarının ya da belli sürücü gruplarına farklı fiyatlandırma yapmalarının sonucu olarak kestikleri poliçe sayısının dolayısıyla pazar paylarının artıp artmadığı tartışması gündeme gelmektedir. Konu ile ilgili olarak sektördeki karar alıcıların görüşlerine yer vermek gerekmektedir.

(710) TSB “[...] son dönemlerde acentelerin, araç türü bazında uzmanlaştığı, sigorta şirketlerinin sağlık sigortası, kasko gibi ürünlerde güçlü olan acenteler için farklı uygulamaları olmakla birlikte Trafik Sigortası'nın standart bir ürün olması nedeniyle sigorta şirketleri bakımından aynı uygulamaların veya araç türü bazında uzmanlaşmanın geçerli olmadığı”nı ifade etmiştir. Bununla birlikte Aktüerler Derneği'nden yapılan açıklamalarda aşağıdaki hususlara yer verilmiştir:

“[...] Şirketlerin belli bir tür aracı önemseyerek bir politika izlemesi durumu tabi ki de mümkündür. Şirketler, karlılık zararlılık dönemlerine göre çeşitli dönemlerde bu tarz politikalar izleyebilmektedir. Bu da şirketler açısından anlaşılabilir bir şeydir. Bu dönemsel stratejileri farklı niyetlerle farklı amaçlarla şirketler uygulayabilirler. Pazarda küçük boyutlu şirketlerin daha karlı olduğu düşünülen alanlarda; spesifik bazı araç türlerindeki prim üretimlerine yoğunlaşması daha mümkündür. Ancak büyük şirketlerin böyle bir politika izlemesi zordur.”

(711) Benzer bir şekilde Hazine Müsteşarlığı'ndan gelen yazıda da, sigorta şirketleri tarafından Trafik Sigortası tarifelerinin, Sigortacılık Kanunu'nun 12. maddesi çerçevesinde sigortacılık esaslarına ve genel kabul görmüş aktüeryal tekniklere uygun olarak il ve araç türü temelinde ilgili araç işleteni dikkate alınarak yapılan risk değerlendirmesi neticesinde belirlendiği ancak her işletenin risk düzeyi ve her sigorta şirketinin risk üstlenme kapasitesi ve iştahı farklılık arz ettiğinden tarife kriterlerinin aynı olmayacağı ifade edilmiştir. Hazine Müsteşarlığınca ayrıca Trafik Sigortası pazarında faaliyet gösteren sigorta şirketleri için araç türü bazında uzmanlaşmayı gerektirecek bir yasal düzenleme bulunmamasıyla birlikte, sigorta fiyatlaması ve hasar tedvir sürecinin doğru yönetilebilmesi için teknik yaklaşımın gerektiği de vurgulanmıştır.

(712) Sigorta şirketlerinin farklı segmentlere yaklaşımının farklı olabileceğine ilişkin (.....) tarafından yapılan açıklamalarda sigorta şirketlerinin yaş, cinsiyet, aracın modeli, ikametgâh, hasar geçmişi gibi faktörleri kendi segmentasyonları doğrultusunda ve farklı faktörlere ağırlık vererek hesaplamalarında kullandığı, diğer maliyet kalemlerinden (komisyon, yönetim giderleri gibi) dolayı verilen tekliflerin birbirinden çok farklı veya birbirine çok yakın olabildiği belirtilerek, primin belirlenmesine etki eden faktörler dikkate alındığında her primin kişiye özgü olduğu öne sürülmüştür. Bununla beraber, sigorta şirketlerinin, sahip oldukları veri havuzu veya hasar bilgisi sayesinde piyasadaki kaza sayısının fazla olduğu bazı araç türlerine ve sorunlu/yüksek maliyetli parçaları bulunan bazı araç modellerine karşı zaman zaman farklı yaklaşımlar benimseyebileceği, bu durumun esasen portföyün yönetimine ilişkin ticari bir karar olduğu belirtilmiştir.

(713) (.....) ise aynı araç için sigorta şirketlerinin birbirlerinden farklı teklif vermesinin, farklı segmentasyon kullanılmasının ve kişi bazlı fiyatlamaya yapılmasının bir sonucu olarak ortaya çıkmış olduğunu belirtmiş, bununla birlikte aynı araç için verilen teklifler arasında aşırı fark olmasının makul olmadığını ifade etmiştir.

- (714) Farklı araç türlerindeki fiyatlamalardaki farklılıklara ilişkin öne çıkan bazı savunmalarda, Trafik Sigortası primlerinin belirlenmesi sürecinin yoğun aktüeryal ve istatistiksel çalışmalar gerektirdiği, buna bağlı olarak farklı risk grupları için farklı fiyatların ortaya çıktığı, üretim dağılımının coğrafi özelliklerinden ve dağıtım kanalının ulaştığı müşteri kitlesinden dolayı sigorta şirketlerinin satış organizasyonunun birbirinden farklılaştığı, dağıtım kanallarının karlılık üzerinden ödüllendirilmesine dayalı komisyon sistemlerinin de dağıtım kanallarının kendiliğinden daha da karlı risk gruplarına yönelmesine neden olabileceği; ayrıca sigortacılığın temelinde yatan “Büyük Sayılar Kanunu” uyarınca, geçmiş istatistiklere dayalı oluşturulan parametre tahminlerinin gerçekleşme olasılığının artması için daha çok sayıda poliçe yazılmasının gerektiği, bu nedenle belirli bir risk grubu özelinde kullanılan istatistiklerin daha gerçekçi sonuçlar üretebilmesi için söz konusu bu risk grubundan kesilmiş sözleşme sayısının artması gerektiği, bir başka ifadeyle yatay anlamda poliçe sayısından ziyade dikey anlamda poliçe sayısının artmasının teknik olarak tercih edilir olduğu belirtilmiştir.
- (715) Yürütülmekte olan soruşturmada, Türkiye’de faaliyet gösteren 32 sigorta şirketi ve TSB’nin Trafik Sigortası hizmetlerinde araç türü bazında pazar paylaşımı yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesini ihlal ettiklerine dair herhangi bir belge, bilgi ve bulgunun olmadığı kanaatine varılmıştır. Bazı sigorta şirketlerinin primlerini belirlerken sahip oldukları veri havuzunu dikkate alarak maliyet, risk analizi, istatistiki değerlendirmeler neticesinde poliçe düzenlediği değerlendirilmektedir. Özetle, yukarıda yapılan analizler teşebbüslerin esasa ilişkin savunmalarına cevap niteliğinde olup bu çerçevede, hakkında soruşturma açılan taraflar arasında pazar paylaşımına yönelik bir anlaşma ve/veya uyumlu eylem tespit edilememiştir.

I.5.3. Genel Değerlendirme

- (716) Yukarıda aktarılan tespit ve değerlendirmeler ışığında, yürütülmüş olan soruşturma kapsamında, Türkiye’de faaliyet gösteren 32 sigorta şirketi ve TSB’nin Trafik Sigortası primlerinde birlikte artış yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesini ihlal ettikleri iddialarına ilişkin olarak yapılan yerinde incelemelerde herhangi bir bulguya rastlanılmamıştır. Buna ek olarak sektöre ilişkin verilerin değerlendirilmesi neticesinde yapılan iktisadi analiz sonucunda da Trafik Sigortası hizmetleri pazarının yapısı gereği teşebbüslerin birbirlerinin prim düzeylerini izlediği, prim artışı veya azalışı yönünde bazı teşebbüslerin zaman zaman birbirlerine benzer prim görünümüne sahip olduğu tespit edilmekle birlikte, tüm teşebbüslerin veya pazardaki çeşitli teşebbüs gruplarının aralarındaki olası rekabet karşılığı işbirliğine ilişkin iktisadi bir tespit bulunulamamıştır. Bu çerçevede, yukarıda yapılan hukuki ve iktisadi analizler çerçevesinde hakkında soruşturma açılan taraflar arasında fiyat tespitine yönelik bir anlaşma ve/veya uyumlu eylem tespit edilememiştir.
- (717) Bunun yanı sıra Türkiye’de faaliyet gösteren 32 sigorta şirketi ve TSB’nin Trafik Sigortası hizmetlerinde pazar paylaşımı yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesini ihlal ettikleri iddialarına ilişkin olarak da yerinde incelemelerde herhangi bir bulguya rastlanılmamıştır. Sektöre ilişkin yapılan hukuki ve iktisadi değerlendirmeler neticesinde hakkında soruşturma yürütülen tarafların araç türü bazında bir pazar paylaşımı içinde olmadığı, bununla birlikte bazı sigorta şirketlerinin primlerini belirlerken, sahip oldukları veri havuzunu ve maliyet, risk analizi, istatistiki değerlendirmeleri dikkate alarak poliçe düzenlediği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, yukarıda yapılan analizler çerçevesinde hakkında soruşturma açılan taraflar arasında pazar paylaşımına yönelik bir anlaşma ve/veya uyumlu eylem tespit edilememiştir.

J. SONUÇ

(718) 02.03.2016 tarih ve 16-07/137-M sayılı, 23.06.2016 tarih ve 16-21/369-M sayılı, 04.08.2016 tarih ve 16-26/443-M sayılı, 16.11.2016 tarih ve 16-39/647-M sayılı, 16.02.2017 tarih ve 17-07/74-M sayılı Kurul kararları çerçevesinde yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a, toplanan delillere, yazılı savunmalara, sözlü savunma toplantısında yapılan açıklamalara ve incelenen dosya kapsamına göre; haklarında soruşturma yürütülen teşebbüsler ve teşebbüs birliği tarafından 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilmediğine dolayısıyla, aynı Kanun'un 16. maddesi uyarınca bahse konu teşebbüslere idari para cezası uygulanmasına gerek olmadığına, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, OYÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.

Rekabet Kurulu'nun 19.07.2017 Tarih ve 17-23/383-166 Sayılı Kararına KARŞI OY GEREKÇESİ

Kurulumuz, 19.07.2017 tarih ve 17-23/383-166 sayılı kararında;

- Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) pazarında birlikte fiyat artışları yapmak suretiyle rekabeti bozucu, kısıtlayıcı anlaşma ve/veya uyumlu eylem içinde oldukları ve böylelikle fahiş fiyat uyguladıkları ve pazar paylaşımında buldukları

İddialarını incelemiş ve yapılan oylama sonucunda,

- Haklarında soruşturma yürütülen teşebbüsler ve teşebbüs birliği tarafından 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilmediğine,

OYÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.

Bu çerçevede, Kurul tarafından Kanun'un 4.maddesinin ihlal edilmediği yönünde alınan karara aşağıda yer verilen gerekçelerle katılmam mümkün olmamıştır.

Trafik Sigortası pazarını ilgilendiren ve Kurumumuza yapılan çok sayıda başvuruyu içeren mevcut soruşturma rakipler arasında gerçekleşen ve Kanun'un 4. maddesini ihlal anlamını taşıyan "fiyat tespiti" ve "pazar/müşteri paylaşımı" iddialarını konu edinmektedir. İddiaların temelini oluşturan bu rekabet ihlali türleri özü itibarı ile aynı amaca hizmet etmek üzere kullanılmakta ve çoğu durumda birbirini dışlamayacak şekilde ve eş zamanlı olarak hayata geçirilebilmektedir.

Pazar Yapısına İlişkin Tespitler:

Gerekçeli kararın 68-83. paragraflarında pazarın genel görünümüne ilişkin tespitlerde bulunulmuştur. Buna göre, trafik sigortası branşında faaliyet gösteren ilk 10 teşebbüsün toplamda %86,66'lık bir paya sahip olduğu, ilk 5 teşebbüsün ise toplam prim üretiminin %69,51'ini sağladığı tespitlerinde bulunulmuştur. Pazarda Allianz'ın %20,62'lik pay ile ilk sırada yer aldığı, bu teşebbüsü %11-13 bandında hareket eden 4 farklı teşebbüsün takip ettiği görülmektedir. Dolayısıyla, pazar payı özelinde yapılacak analizlerde dikkate alınması gereken iki önemli argümanın **(i) pazarın önemli bir bölümüne az sayıda**

teşebbüsün hakim olduğu ve (ii) pazarda liderlik rolü üstlenebilecek bir teşebbüsün varlığı olduğu düşünülmektedir.

Pazara ilişkin olarak yapılan analizler iddiaların değerlendirilmesi açısından önemli bir karar noktasının oluşmasını beraberinde getirmektedir. Buna göre, piyasa fiyatının trendden bağımsız olarak yükseldiğinin tespit edilmesi durumunda, artışın gerekçesi literatürde geçen oligopolistik bağımlılığın veya talep-maliyet artışı gibi bir unsurun neticesi midir, yoksa piyasada faaliyet gösteren teşebbüsler piyasa dinamiklerinin dışında davranarak mı bu fiyat artışlarına yol açmıştır sorularına yanıt aranmaktadır. Kurul kararının ulaştığı sonucun ifade edilen ilk hususun paralelinde olduğu ve dolayısıyla hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslerin ürünlerine ilişkin piyasa fiyatlarını arttırmalarının makul gerekçelere dayandığı söylenebilecektir. Bununla birlikte, analizin bütüncül bir bakış açısını yansıtmadığı ve bu nedenle de karara etki edebilecek bazı delillerin göz ardı edildiği görülmektedir.

Bilgi/Belge İncelemesi:

Bilgi ve belge değerlendirmelerinin daha iyi anlaşılabilmesini teminen pazarın işleyişine ve belirli dönemlerdeki fiyat hareketlerine ilişkin kısa bir ön bilgi vermekte fayda görülmektedir. Bu noktada, ilk olarak, ayrıntısına raporda yer verilen ve 2014 yılı itibarı ile tam serbestleşmenin başladığı döneme dikkat çekmek gerekmektedir. Nitekim bu dönem, serbestleşmenin beraberinde getirdiği rekabetçi davranışlara hayat vererek piyasa fiyatlarında düşüşler yaşanmasını beraberinde getirmiştir. 2015 yılının ikinci yarısı itibarı ile söz konusu fiyat düşüşleri aksi yönde hareket etmeye başlamış ve Kurul incelemesini gerektiren dönemin başlangıcını oluşturmuştur.

Kurul kararında 2015 yılının ikinci yarısı ile başlayan ve 2016 yılında devam eden fiyat artış döneminin istatistiki bakımdan anlamlı bir değişimi temsil edip etmediği sorgulanmıştır. Raporda, prim tespitinde tam serbestleşmenin başladığı 2014 yılında primlerin bir önceki yıla kıyasla azaldığı ve 2015 yılının ikinci yarısına kadar durağan kaldığı tespit edilmiştir (para. 583). Bu dönemden sonra ise ortalama nominal prim tutarlarında belirgin bir artış (%50,73) gözlemlenmiştir. Söz konusu artışın trend dışı bir artış olduğu ise *Chow Test'i* uygulanarak ortaya koyulmuştur (para. 588).

2015 yılının ikinci yarısı itibarıyla fiyatlarda yaşanan artış eğiliminin nedenleri ilk olarak birincil delillerde yani yerinde incelemeler neticesinde elde edilen belgelerde, bu noktada bir netlik bulunmuyor ise talep, maliyet gibi iktisadi göstergelerde aranmalıdır. Kurul kararında ulaşılan sonuç, yerinde incelemede elde edilen ve dönem itibarı ile de tutarlı olan önemli birtakım belgelerin göz ardı edilmesine sebep olmuştur. **Nitekim raporda yer verilen yapısal kırılma testi de, bu dönemde yaşanan fiyat artışlarının “olağan dışı” olma özelliğini ortaya koymaktadır.**

Trafik sigortası pazarına yönelik bir inceleme başlamasına, Kuruma intikal eden çok sayıda başvurunun ön ayak olduğu ifade edilebilecektir. Bu başvurular ve kamuoyunda oluşan algı, özellikle hasarsız segmentte yer alan tüketicilerin de primlerinde yüksek oranlarda artış gerçekleştiği yönündedir. Trafik sigortası gibi risk primi üzerinden fiyatlamanın yapıldığı ve tüketici özelinde fiyat farklılıklarının olduğu bir sektörde, risk priminden bağımsız olarak yapılan artışlar da tüketicinin haklı tepkisini çekmiştir. Yerinde incelemelerde elde edilen belgelerde

(para. 132)

“Sayın Yönetim Komitesi üyelerimiz, bildiğiniz üzere son dönemde trafik branşında ciddi prim artışları yaşanmakta ve bu durum kamuoyunda bir tepkiye yol açmaktadır. Tepkinin en kayda değer olan kısmı da özellikle hasarsız segmentte yaşanan fiyat artışlarına yöneliktir. Vatandaş özellikle “kaza yapmadığım halde primim neden bu kadar yükseldi” diye tepki göstermektedir.

(para. 133)

“Trafikte yaşanan fiyat artışlarının sebeplerinin kamuoyuna anlatılması gerçekten çok önemli, bu artışlar en az 3-4 ay daha sürecek gibi ve artık hasarsız bir müşterinin fiyatı dahi gecen seneye göre 2 kat daha fazla.”

ifadelerine yer verildiği görülmektedir. Bu noktada, yerinde incelemede elde edilen belgelerden hasarsız segmentteki tüketicilerin yüksek fiyat artışlarına ilişkin algısının ve gösterdiği tepkinin sigorta şirketlerince de bilindiği görülmektedir. Sigorta şirketlerinin bu noktadaki en baskın gerekçesinin ise geçmiş yıllarda yaşanan zararlar (zarar argümanı) olduğu anlaşılmaktadır. Yerinde inceleme belgelerindeki ifadeler de bu tespiti ortaya koymaktadır.

(para. 166)

“(.....) günaydın,

Cevaplarımız aşağıdadır.

- 4. Trafik sigortaları bu sene de rekor zararlardan birine imza atacak. Büyük fiyat artışlarına rağmen ortaya çıkan bu zararda geçmiş yıl hasarlarının ne oranda etkisi olduğunu düşünüyorsunuz? Bu konuyla ilgili tahminlerinizi bizimle paylaşır mısınız?*

*Türkiye Sigorta Birliği'nin açıkladığı sonuçlara göre; trafik sigortasında ilk yarıyıl teknik zararı, geçen yılın aynı dönemine göre üç'e katlanmış durumdadır. Bunun yanında kanun koyucunun yeni bir yasa çıkartması durumunda sektöre getirilecek olan yükler daha da artabilir. **Günümüzdeki zararın bu kadar artmasının sebebi geçmiş yıllarda uygulanan fiyat politikaları olup, geçmiş yıllardan gelen zararların toplam içindeki payının %80 lik kısmına tekabül edeceğini düşünmekteyiz.***

- 5. Trafik sigortalarında bu yıl gelinen prim miktarlarını nasıl buluyorsunuz? Sizce şu andaki fiyatlarla sektör ileride zarar etmeyecek bir fiyat seviyesine ulaştı mı? Bu konuda tüketicilerden gelen serzenişleri haklı buluyor musunuz?*

Branş bazında zarar edilmiş olması, yapılan prim hesaplarının hatalı olduğunu ya da rekabet ortamının sonucunda uygulandığını gösteriyor.

Branşın h/p oranına baktığımızda bu fiyatların şirketlere kar getireceğini ve bunun sonucunda prim artışının şirketlerin daha rahat pozisyon almalarını sağlayacağını düşünüyoruz.

Tabi ki tüketicilerin bir anda oluşan prim artışından memnuniyetsiz olmaları gayet doğal bir tepkidir.

...”

(para. 168)

“ ...

2. 2015 yılında sigorta sektörünün özellikle trafik branşından kaynaklanan olumsuz etkiler nedeniyle yüksek bir teknik zarar tablosu ile karşılaştığı biliniyor. Bu konuda şirket olarak neler düşünüyorsunuz? 2016 yılında teknik karlılık ve risk analizi anlamında almayı planladığınız kararlar nelerdir?

Trafik branşında sektörün yaşadığı zararlar geçmiş yıllara dayanmakta olup, başlangıçta bu zarar rekabetçi fiyatlardan olmaktadır. Genel itibarı ile incelendiğinde ise dönemsel olarak Hazinenin Trafik branşına ilişkin yaptırımlarının da o dönemlerde zararın artmasına sebep olduğunu söylemek mümkün. 2014-2015 yılları da buna iyi birer örnek. SBN olarak biz kullanım tarzı, plaka ve hasar geçmişi gibi verilere dayanarak ve maliyeti etkileyen diğer konuları da göz Önünde bulundurarak, (örneğin son dönemde değer kaybı ve çok yakında asgari ücrette beklenen artış konuları) fiyatlandırma yapmaktayız. Bu fiyatlandırmanın rakamsal dönüşü trafik sigortalarında ortalama 3-4 yıllık bir süre aldığı için zaman almakla beraber son yıllarda Şirket olarak bir iyileşme yaşadığımızı söyleyebiliriz. 2016 yılında da geçmiş yıllardaki politikalarımız geçerli olacak olup, kesinlikle değer kaybı, asgari ücret güncellemesi gibi konuların da maliyetlere yansıtılacağını söyleyebiliriz.

...”

Kurul kararının 166 ve 168. paragraflarında sunulan bu belgeler, zararın iki açıklamasının olabileceğini ortaya koymaktadır. Bunlardan ilki prim hesaplamalarının hatalı olmasıdır ki teşebbüslerin bu hataya düşmemek ve faaliyetlerini etkin bir şekilde sürdürebilmek bakımından bu hataya düşmeme eğiliminde olmaları beklenmektedir. İkinci açıklama ise rekabet hukukunu yakından ilgilendirmektedir. Buna göre, sigorta şirketlerine göre zararın bir diğer nedeni “rekabet ortamı” veya “rekabetçi fiyat” olabilmektedir. Serbest piyasa ekonomisinde sıklıkla karşılaşılan bu durum, rekabet ortamında ayakta kalabilecek etkin firma yapılanmalarının oluşmasında en önemli motivasyon kaynağı olarak görülmektedir. **Ancak mevcut dosya özelinde incelendiğinde, sigorta şirketlerinin rekabetçi ortamdaki kaçınma yönünde bir eğilime girdikleri ve birbirleri ile olan rekabetlerini 2015 yılının ikinci yarısı itibarı ile rafa kaldırdıkları sonucuna ulaşmak mümkündür. Bu noktada sigorta şirketlerinin fiyatlarını arttırmak suretiyle “poliçe üretmekten kaçınma” davranışına yer vermekte fayda görülmektedir.**

(para. 125)

“Bildiğiniz üzere trafik sigortasında poliçe üretmek istemiyoruz. Dolayısıyla trafik sigortası primlerimizde yeni bir artışa ihtiyaç var.... Toplam artış oranı %(.....) olacak.”

(para. 165)

“(.....) Bey,

Ocak 2016 Trafik sigortası planımız (.....)-Adet poliçe, 8 (.....) prim olarak belirlenmiştir. Üretim trendi incelendiğinde (.....) aralığında poliçe, (.....) aralığında prim üretimi gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

Yapılan sektör analizlerinde **bir çok şirketin Trafik sigortasında Ocak ayında 2-3 kat büyüdükleri gözlemlenmiş olup, bu şirketlerin yukarı doğru fiyat hareketi yapması**

durumunda primlerimizin düşük kalacağı ve planlamamızın üzerinde üretim yapma olasılığımız olması göz önüne alınarak Şubat 2016 dönemi için aşağıdaki artışlar planlanmıştır.

Genel olarak (.....) ve (.....) kullanım tarzında ortalama %(.....) oranında artış, ayrıca frekansı yüksek olan spesifik segmentlerde ilave artışlar planlanmıştır...”

Sigorta şirketlerinin prim üretmek istememesinin bir diğer nedeni de planlanan rakamın üzerinde risk üretmemek olarak açıklanabilecektir. Ancak daha önce de ifade edildiği üzere, hasarsız segmentte yer alan ve diğerler tüketicilere kıyasen kaza yapma riski düşük olarak addedilebilecek tüketicilerin primlerinde yaşanan yüksek düzeydeki fiyat artışlarını bu şekildeki bir argümanla açıklamak mümkün görülmemektedir. Kurul kararında yer verilen belgelerde de risk düzeyi bazlı poliçe üretmeme eğilimini ortaya koyan bir belgeyle karşılaşılmamıştır. Bu durum sigorta şirketlerinin rekabetten kaçınma eğilimlerinin açık bir şekilde ortaya koymaktadır.

Trafik sigortası pazarında fiyat, tüketici tercihlerinin şekillenmesinde en önemli parametrelerden biri olarak sayılabilecektir. Bu durum yerinde inceleme belgelerinde de görülmektedir.

(para. 127)

“...Haklısın poliçe sayılarının %(.....) artış göstermesi şaşırtıcı. Ekli tabloda konversiyon oranının Aralık ayında %(.....)'den %(.....)'a %(.....) arttığını görebilirsin.

Ancak şube müdürlerimiz ve satış temsilcilerimizden gelen bilgiler bu artışın nedeni büyük rakiplerin Aralık ayında fiyatlarını arttırması nedeniyle bizim pozisyonumuzun piyasada rekabetçi kalmasıdır.”

Fiyatın tüketici açısından bu kadar önemli olduğu bir sektörde, fiyata etki eden unsurların da teşebbüslerin kendi iç dinamiklerince belirlenmesi önem arz etmektedir. Ancak yerinde inceleme belgelerinden de görüleceği üzere birlik Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği (TSB) bünyesinde yapılan çalışmalarla fiyat oluşumunun şeffaflaşmasına katkı sağlayacak ve piyasadaki rekabet güdülerini azaltıcı sonuçlar doğuracak “Rehber Tarife” olarak nitelenen bir tarifinin yayımlandığı görülmektedir.

(para. 135)

“Sayın Başkan,

Değerli Komite Üyeleri,

Geçtiğimiz toplantıda sunulan rehber tarife fiyatları, sizden gelen görüş doğrultusunda enflasyon yüklemesi %20'den %25'e yükseltılarak güncellenmiştir. Çalışma sonuçları ekteki dosyada ‘Yeni Tarife’ sayfasında yer almaktadır. Yeni fiyatların mevcut tarifede yer alan fiyatlarla kıyaslamasını da yine aynı dosyada bulabilirsiniz. Görüşleriniz doğrultusunda şekillendirilecek olan tarife, Birlik Yönetim Komitesinin onayına sunulacaktır. Bu çerçevede görüşlerinizi iletebilirseniz sevinirim...”

17-23/383-166

(para. 138)

“(.....) bey ve Değerli komite üyeleri,

aşağıda iki adet link'e yer verdim. İlki [...] asgari ücret rakamo (.....)-TL'den (.....)-TL'ye yükselecek. **Dolayısı ile açık olan ve asgari ücretten hesaplama yapılan bütün dosyalarda, ilk hesap rakamı %30 artmış olacak. 2016 yılı Rehber tarife hesabında gözütılması gerekebilecek bir konu olarka ortaya çıktığı görölüyor.**

...Bir diğer haber ise çok daha magazinsel, ancak kamu otoritesinin etkileyebilmesi açısından da dikkate değer...

<http://www.sigortahaber.com.tr/tr-TR/haberler/3185/en-sonunda-buda-oldu-trafik-sigortasi-musterinin-psikolojisini-bozdu>

...”

(para. 154)

“(.....) Bey,

TSB'nin sitesinde trafik için rehber tarife var. Bu tarifeyi indirdim. Şirketler rehber tarife üzerinden risk iştahlarına bağı kendi tarifelerini oluşturuyorlar.

Kasko için rehber tarife yok. Diğer şirketlerden temin etmeye çalışırım.

Saygılarımla,

(.....)”

Belgelerden de anlaşılacağı üzere, rehber tarifenin oluşumunda maliyete etki eden unsurların rakip teşebbüslerden gelecek geri dönüşler doğrultusunda oluşturulacağı ve bu tarifenin tüm sektörle paylaşılacağı (ve hatta paylaşıldığı) bilgilerine yer verilmektedir. Sigorta primlerinin müşteri bazında belirlendiğı ve dolayısıyla fiyat belirleme serbestisinin oldukça önemli olduğı bir sektörde, nihai fiyatın oluşumuna etki eden faktörler üzerinde bilgi alış verişı yapılması ve rehber niteliğinde bir tarifenin oluşturulması kanaatimizce oldukça sakıncalı rekabet karşıtı sonuçların ortaya çıkmasına da imkan tanıyacaktır.

Rehber tarife Kurul kararında da değerlendirilmiştir. Raporun 548.paragrafında

“...Yapılan yazışmaların rakip teşebbüsler arasında gerçekleştiğı ancak üzerinde görüş alışverişinde bulunulan hususların, **bahse konu Rehber Tarife'nin enflasyon ve asgari ücretteki gelişmeler neticesinde güncellenmesi, azami brüt prim uygulaması ve artan primlere ilişkin olarak şirketlerin kamuoyuna yönelik açıklamaları ile sınırlı olduğı anlaşılmaktadır.**”

gibi oldukça iddialı bir ifade kullanılarak rehber tarife üzerinde tartışılan konuların “sınırlı” düzeyde kaldığı tespitinde bulunulmuştur. Ancak 135.paragrafta sunulan belgede açıkça “...Görüşleriniz doğrultusunda şekillendirilecek olan tarife, **Birlik Yönetim Komitesinin onayına sunulacaktır...**” ifadesi kullanılmış, ancak bu görüşlerinin sınırının ne olduğı yönünde bir açıklama yapılmamıştır. Bu durum, rakip olarak hareket etmesi gereken ve piyasa üzerindeki öngörülerini birbirinden bağımsız olarak şekillenmesi gereken teşebbüslerin tarife üzerinde belirleyici etki yaratma potansiyelini de açıkça ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, sektör temsilcilerinin birlik bünyesinde rehber niteliğini haiz bir tarife oluşturması da kanaatimizce uygun görülmemektedir.

İktisadi Analiz:

Kurul kararında ayrıntılı bir şekilde iktisadi analiz yapılmış ve fiyat artışlarının gerekçeleri üzerinde açıklamalarda bulunulmuştur. Bu açıklamalar kapsamında raporun 607. paragrafında

*“...Yukarıdaki tabloya göre soruşturma tarafı 32 teşebbüsün eşzamanlı olmamak ve devamlılık göstermemekle birlikte, önceki aylardan farklı olarak birbirini takip eder şekilde varyans taraması için gerekli eşikleri sağladığı görülmektedir. Söz konusu görünümün kaynağı, taraflar arasındaki rekabet karşısı bir işbirliği olabileceği gibi sektörün yapısı ile bağlantılı teşebbüs davranışları da olabilecektir. Trafik Sigortası branşında faaliyet gösteren teşebbüsler üstlendikleri riskler ve gelir beklentileri doğrultusunda üretebilecekleri en çok sayıdaki poliçeyi düzenlemeyi hedeflemektedir. Ancak bu noktada, sigorta şirketleri tarafından hedeflenenin piyasadaki tüm talebi karşılamak olmadığı gözden kaçırılmamalıdır. Sigorta yaptıran kişi en düşük fiyatı ödeyerek homojen bir ürünü satın almayı talep ettiğinden, pazardaki bir veya birkaç teşebbüsün prim düzeyinin sürekli olarak en düşük seviyede kalarak piyasadaki talebin tamamını karşılaması ve oluşabilecek tüm riskleri üstlenmesi ticari hayatın doğal akışına aykırı bir tutum olacaktır. **Trafik Sigortası branşının bu yapısı nedeniyle pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin birbirlerinin primlerini takip ederek kendi ürün fiyatlandırmalarını yapmaları beklenen bir durum olacaktır.** Soruşturma konusu iddialar bakımından tespit edilmesi gereken durum değinilen tablonun teşebbüslerin birbirinden bağımsız, ekonomik kararları neticesinde mi yoksa aralarındaki işbirliği sonucunda mı oluştuğudur. “*

İfadeleri kullanılarak, 32 teşebbüsün birbirlerinin fiyat hareketlerini takip ettikleri, ancak bu şekildeki bir fiyatlandırma stratejisinin teşebbüslerin birbirinden bağımsız ekonomik kararlar olarak mı yoksa aralarındaki işbirliği neticesinde mi oluştuğunun belirlenmesi ihtiyacına vurgu yapılmaktadır. Kurul kararında ulaşılan çoğunluk görüşü, teşebbüslerin birbirinden bağımsız ekonomik kararlar olarak fiyatlarını oluşturdukları yönündedir. **Ancak bilgi/belge değerlendirmesinde de ifade edildiği üzere, teşebbüslerin birbirlerinden bağımsız karar alma güdülerini kısıtlayıcı faktörlerin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Buna ek olarak, teşebbüs davranışlarının, geçmişteki rekabet ortamından kaynaklanan zararları gidermeye yönelik olarak birbirleri ile uyumlu olacak bir stratejiyle belirlendiğini gösteren bilgi ve bulguların da dikkate alınması gerekmektedir.**

Sonuç olarak;

Yukarıda yer verilen açıklamalar doğrultusunda, Trafik Sigortası pazarında 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edildiğinin tespit edilmesi ve hakkında soruşturma yürütülen teşebbüsler hakkında idari para cezası uygulanması gerektiği kanaatimizle çoğunluk görüşüne katılmamız mümkün olmamıştır.

Arslan NARİN
İkinci BAŞKAN