

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2006-4-20 (Önaraştırma)
Karar Sayısı : 06-32/391-101
Karar Tarihi : 4.5.2006

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

10

Başkan : Mustafa PARLAK
Üyeler : Prof. Dr. Zühtü AYTAÇ, Rıfık ÜNAL,
Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI, M. Sıraç ASLAN,
Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN

B. RAPORTÖRLER : Sezin ELÇİN CENGİZ, Bekir KOCABAŞ, Esin ÇERÇİOĞLU

C. ŞİKAYET EDEN : Uluslararası Nakliyeciler Derneği
Nispetiye Cd. Seheryıldızı Sk. No:10 80630 Etiler/İstanbul

20

D. HAKKINDA ÖNARAŞTIRMA

YAPILANLAR : -Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu
Büyükdere Cd. Büyükdere Plaza No:195 K:1-2 34394
Levent/İstanbul

- Türkiye Yeşil Kart Reasürans Havuzu
Büyükdere Cd. Oya Sk. Devran Apt. K:1
Gayrettepe/İstanbul

- Anadolu Anonim Türk Sigorta A.Ş.
Büyükdere Cd. İş Kuleleri Kule 2 K:23-26 34330
4. Levent/İstanbul

30

- Ankara Anonim Türk Sigorta Şirketi
Abide-I Hürriyet Cd.No:285 Bolkan Center A Blok
Kat:3-4 Şişli/İstanbul

- Axa-Oyak Sigorta A.Ş.
Meclis-i Mebusan Cd. Oyak İşhanı No:81 34427
Salıpazarı/İstanbul

- Başak Sigorta A.Ş.
Halaskargazi Cd. No:15 34373 Harbiye/İstanbul

40

- Garanti Sigorta A.Ş.
Mete Cad. Parkhan No:40 Taksim /İstanbul

- Güneş Sigorta A.Ş.
Büyükdere Cd. No:110 34394 Esentepe Şişli/İstanbul

- Güven Türk Anonim Sigorta Şirketi
Bankalar Cd. No:81 34420 Karaköy/İstanbul

- İsviçre Sigorta A.Ş.
Kısıklı Cd. No:30 34662 Altunizade/İstanbul
- Koç Allianz Sigorta A.Ş.
Bağlarbaşı Kısıklı Cd. No:11 34662 Altunizade/İstanbul
- T. Genel Sigorta A.Ş.
Meclisi Mebusan Cd No:91 34433 Salıpazarı/İstanbul
- Yapı Kredi Sigorta A.Ş.
Büyükdere Cd. Yapı Kredi Plaza A Blok
34330 Levent/İstanbul

50

E. DOSYA KONUSU : Yeşil kart sigortası hizmeti sunumuna ilişkin olarak; Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu (Büro), Türkiye Yeşil Kart Reasürans Havuzu (Havuz) ve üye 11 sigorta şirketinin fiyat tarifeleri belirlemek ve hasarsızlık indirimi vermemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddelerini ihlal edip etmediklerinin tespiti.

60

F. İDDİALARIN ÖZETİ: Şikayet dilekçesinde özetle, 26.10.1991 tarih ve 21033 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Türkiye Motorlu Taşıt Bürosunun Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik" uyarınca, yurtdışında seyahat edecek motorlu taşıt sahipleri tarafından yaptırılması zorunlu olan ve "yeşil kart" olarak anılan Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası'nın ülkemizde sadece Büro'ya üye olan sigorta şirketlerince yapılabildiği ve anılan sigortaya ilişkin ücret tarifesini belirleme yetkisinin Büro'ya ait olduğu belirtilmekte; 4054 sayılı Kanun kapsamında teşebbüs birliği olarak kabul edilebilecek Büro'nun herhangi bir kanuni dayanağı olmadığı halde, yönetmelikten aldığı yetki ile yeşil kart ücret tarifesini belirlemesinin, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlali olarak değerlendirilmesi gerektiği ileri sürülmektedir. Şikayet dilekçesinde ayrıca, ilgili pazarda hakim durumda bulunduğu iddia edilen Büro'nun yeşil kart tarifelerini belirlerken taşıtların önceki yıllardaki hasar/hasarsızlık durumlarına bakmaksızın, tüm taşıt sahiplerine ortak bir tarife uygulamasının, taşımacılık faaliyetlerinde gerekli tüm özeni göstererek kaza ve hasar oranlarını aşağıya çeken taşıma firmaları üzerinde füzuli bir mali yük oluşturduğuna dikkat çekilmekte ve Büro'nun bu uygulamasının 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi anlamında hakim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmektedir.

70

80

G. DOSYA EVRELERİ: Kurum kayıtlarına 9.12.2005 tarih, 8807 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 6.1.2006 tarih, 2005-4-264/İİ-06-SEC sayılı İlk İnceleme Raporu, 26.1.2006 tarih, 06-04 sayılı Kurul toplantısında görüşülmüş ve 4054 sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında Kanun"un 4. ve 6. maddelerinin ihlaline ilişkin bir soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının belirlenmesi amacıyla, Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına 06-04/64-M sayı ile karar verilmiştir.

06-32/391-101

90 İlgili karar uyarınca düzenlenen 26.4.2006 tarih 2005-4-264/ÖA-06-SEC sayılı
Önaraştırma Raporu 1.5.2006 tarih, REK.0.08.00.00-110/98 sayılı Başkanlık
önergesi ile 06-32 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ: İlgili Rapor'da;

- Büro, Havuz ve 11 sigorta şirketinin yeşil kart sigortası pazarındaki
önaraştırmaya konu faaliyetlerine yönelik olarak 4054 sayılı Kanun'un 41.
maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek bulunmadığı,

100 - Bununla birlikte, 4054 sayılı Kanun'un 27. maddesi (g) bendinde belirtilen
"Rekabet hukuku ile ilgili mevzuatta yapılması gerekli değişiklikler konusunda
doğrudan ... görüş bildirmek" ile ilgili sürecin işletilerek, T.C. Başbakanlık Hazine
Müşteşarlığı (Hazine Müsteşarlığı)'na konuya ilişkin görüş bildirilmesinin yerinde
olacağı

görüşleri ifade edilmiştir.

I. İNCELEME VE TESPİTLER

I.1. İlgili Pazar

110

I.1.1. İlgili Ürün Pazarı

Dosya konusu bilgiler çerçevesinde, rekabetin bozulduğu iddia edilen ilgili pazar
"yeşil kart sigortası pazarı" olarak tespit edilmiştir.

I.1.1. İlgili Coğrafi Pazar

120

Sigorta şirketlerinin acenteler vasıtasıyla ülkenin tamamında hizmet verebilmesi
ve tüketicilerin farklı bölgelerden poliçeler satın alabilmesi hususları dikkate
alınarak, dosya konusu bakımından ilgili coğrafi Pazar, "Türkiye Cumhuriyeti
Sınırları" olarak belirlenmiştir.

I.2. Yapılan Tespitler ve Deliller

I.2.1. İfade Tutanakları

I.2.1.1. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu ve Türkiye Yeşil Kart Reasürans Havuzu

130

Havuz ve Büro'nun bir yetkilisi ile Raportörlerin yaptıkları görüşmede, anılan
şahıs;

- uluslararası mecburi mali mesuliyet sigortası mahiyetindeki yeşil kart sisteminin
amacının, yabancı ülkelere seyahat eden araçların buldukları ülkelerde 3.
şahıslara verebilecekleri zararları teminat altına almak olduğunu, yurt dışına
çıkan araçların bir yeşil kart sigortasına sahip olmamaları halinde giriş

06-32/391-101

140 yapacakları ülkelerden ya o ülkelerde geçerli bir mecburi mali mesuliyet sigorta poliçesi (hudut poliçesi) veya kısa süreli yeşil kart sertifikası alma haklarının her zaman bulunduğunu, söz konusu sigorta poliçelerinin alınmaması halinde o araçların o ülkeye girmesinin mümkün olmadığını, her hangi bir şekilde sigorta poliçesi veya yeşil kart sertifikası olmaksızın bir ülkeye giriş yapılmışsa o ülkede sebebiyet verilebilecek zararlardan aracın maliki veya şoförünün sorumlu olacağını;

150 - yeşil kart sigorta primlerinin, yıllar itibarıyla hasar prim istatistikleri dikkate alınarak belli dönemlerde Havuz Teknik Komitesi'nin önerileri dikkate alınarak Büro tarafından belirlendiğini, uygulanacak fiyat tarifelerini belirleme yetkisinin Hazine Müsteşarlığı (Sigortacılık Genel Müdürlüğü)'nin 28.6.1996 tarih 26937 sayılı yazısı ile Büro'ya verildiğini;

150 - yeşil kart sertifikalarının Büro'nun da üye olduğu Bürolar Konseyi tarafından hazırlanan formatta bastırıldığını ve üye sigorta şirketlerinin ihtiyaçlarına binaen verildiğini;

160 - yeşil kart sigorta branşının hasar-prim istatistiklerinde de görüleceği üzere sigorta şirketleri açısından karlı olmadığını, bu nedenle üyeliğe girmenin sigorta şirketleri yönü ile serbest olduğu halde pek rağbet görmediğini, bu nedenle Büro üyesi sigorta şirketlerinin sınırlı sayıda kaldığını, hizmeti veren sigorta şirketlerinin de ürün yelpazesini geniş tutmak amacını güttüklerini;

160 - hasar taleplerinin yeşil kart vade tarihinden yıllar sonra gelebilmesi nedeniyle tarifelerde hasarsızlık indirimine yer verilmediğini, her ülkede zaman aşımı sürelerinin farklılık arz ettiğini, Ülkemizde 2 yıl olan bu sürenin bazı ülkelerde 10 yıla çıkabildiğini, örneğin 1999 yılında meydana gelen bir hasarın ihbarının Büro'ya 2006 yılında bildirilebildiğini, böyle bir sistemde hasarsızlık indirimi uygulamasının işlemesinin neredeyse imkansız olduğunu

ifade etmiştir.

170 **I.2.1.2. Axa Oyak Sigorta A.Ş.**

Axa Oyak Sigorta A.Ş. (Axa Oyak) yetkilisi önaraştırma konusuna ilişkin olarak aşağıdaki hususları belirtmiştir:

180 - Yeşil kart sigortasına ilişkin fiyat tarifeleri, önceki yıllardaki hasar prim oranı ve istatistikler dikkate alınarak Büro nezdindeki Komiteler tarafından tespit edilmektedir. Tarife belirlenirken, sigorta şirketlerinin mümkün olduğunca az zarar etmeleri ile sigortalıların ödeme güçleri arasında bir denge sağlanmaya çalışılmaktadır.

180 - Sigorta şirketleri yıllardır yeşil kart sigortasından zarar etmektedirler. Son birkaç yıldır zararın azaldığı gözlenirse de esasen bu durum döviz kurunun düşmesinden kaynaklanan bir yanılsamadır.

06-32/391-101

- Yeşil kart sigortası alternatifsiz değildir; taşımacı firmalar yeşil kart sigortasını yabancı ülkelerden de edinebilmektedirler. Yeşil kart hangi ülkenin bürosundan alınmış ise, meydana gelen hasar da bu büro tarafından ödenir. Bu çerçevede Büro'nun yurtdışındaki bürolar ile rekabet halinde olduğu söylenebilir.

190 - Yeşil kart Sigortasında mevcut durumda hasarsızlık indirimi verilememektedir. Bunun başlıca sebebi, hasarsızlık indiriminin hesaplanabilmesi için gerekli olan istatistiki altyapının bulunmamasıdır. Böyle bir altyapının kurulması know-how ve ciddi bir maliyet gerektirmektedir.

- Eskiden büroya üye çok sayıda sigorta şirketi vardı. Bugün itibariyle yalnızca 11 şirket kalmıştır. Bunun sebebi yıllar boyunca zarar eden şirketlerin sistemden ayrılmayı tercih etmesidir.

1.2.1.3. Anadolu Anonim Türk Sigorta A.Ş.

200 Raportörlerin görüştüğü şirket yetkilisi (aynı zamanda Havuz ve Büro yetkilisi) konuya ilişkin olarak;

- yeşil kart tarifelerinin, Büro'nun yaptığı istatistiki çalışmaların ışığında, Büro Genel Kurulu tarafından belirlendiğini, tarife belirlenirken önceki yılların hasar-prim oranları, kar zarar durumu gibi faktörlerin dikkate alındığını, belirlenen tarifelerin bilgi için Hazine Müsteşarlığı'na sunulduğunu;

210 - halihazırda Ülkemizde yeşil kart sigortası yapabilecek pek çok sigorta şirketinin bu işi yapmadığını, bir dönem Büro'nun 20 civarında üyesi varken şu anda bu sayının 11'e düştüğünü, Anadolu Anonim Türk Sigorta A.Ş. Türkiye'de hem üretimsel anlamda hem de hizmet anlamında sektör liderliği yaptığı için müşterilerinin diğer sigortalarını yaparken yeşil kart sigortası yapmıyoruz demek istemediklerini, yeşil karttan uzun süredir kar etmediklerini, son yıllarda Euro bazlı sisteme geçilince durumun biraz düzeldiğini, bununla birlikte birkaç şirketin daha Havuz'dan ayrılması halinde Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının ülkemizden yeşil kart alamaması gibi fiili bir durumla karşı karşıya kalılabileceğini, Ülkemiz araçlarının yurtdışında yaptıkları kazalarda verdikleri zararların karşılanması noktasında yeşil kart sisteminin ve Bürosu'nun önemli bir kamu görevini ifa ettiğini;

220 - son yıllarda tarifelerde bir artış meydana geldiğini, bu durumun hasar-prim oranlarının yükselmesinden kaynaklandığını, öte yandan yurtdışında pek çok ülkede bedeni zararların tazminatlarının ülkemize oranla çok yüksek olduğunu;

230 - Ülkemizde, yeşil kart sisteminde bir hasarsızlık indiriminin uygulanmadığını, halihazırda Ülkemizde uygulanan Zorunlu Mali Trafik Sigortası'nda, hasarsızlık indirimi yapılan pek çok müşterinin hasar bildirimlerinin poliçe tarihinden uzun yıllar sonra şirketlere ulaşabildiğini, bu durumda geriye dönük olarak sigortalıya yapılan hasarsızlık indiriminin kaldırılmasının söz konusu olmadığını, ancak meydana gelen hasarlardan oluşan zararların zorunlu olarak ödendiğini, yeşil kart sisteminde hasar bildirimlerinin çok daha uzun vadelere yayılabildiğini, her ülkede

06-32/391-101

zamanaşımı süresi farklılık arz ettiğinden yeşil kartta hasarsızlık indirimi yapılmasının fiilen çok güç olduğunu

ifade etmiştir.

I.2.1.4. İsviçre Sigorta A.Ş.

240 Raportörlerin görüştüğü şirket yetkilisinin (aynı zamanda Büro yetkilisi) belirttiği hususlara aşağıda yer verilmiştir:

- Yeşil kart sisteminde sigortalıların Büro dışında alternatifinin bulunmadığını ileri sürmek mümkün değildir. Bugün her ülkenin sınır kapılarında o ülkede geçerli olan Zorunlu Kaza Sigortası (hudut poliçesi) yaptırılması mümkündür. Ancak, her ülkede ayrı ayrı sigorta yaptırmak çok ekonomik olmayabilir.

250 - 1996 yılına Büro tarafından tespit edilen yeşil kart tarifesini Hazine Müsteşarlığı onaylanmaktaydı. Ancak bu tarihten itibaren anılan Müsteşarlık onay yetkisini Büro'ya bırakmıştır. Tarife belirlenirken, hasar prim oranı dikkate alınmaktadır. Ancak bu tür garanti sigortalarında herhangi bir yıla ilişkin sonuçlar uzun vadelerde elde edilebilmektedir. Öte yandan, sigorta şirketleri vermiş oldukları yeşil kart sertifikaları ile, kazanın yapıldığı ülkenin mevzuatının belirlediği sınırlar ve limitler dahilinde yükümlülük altına girmektedir. Bunun yanı sıra, YTL (daha önce TL)-Euro paritesindeki değişiklikler nedeniyle sigorta şirketlerinin çok büyük bir kaybı olmaktadır. Bu nedenle şirketler Euro sistemine geçmiş bulunmaktadır. Ancak bu durumda dahi, sorun giderilememiştir. Zira, şirketler Euro hesabıyla çalışmış olsa dahi almış oldukları paraları YTL'ye çevirmek zorundadır. Başka bir deyişle, teknik zararın dışında bir de kur zararı ile karşı karşıya kalınmaktadır.

260 - 1960'lı yıllardan 1980'li yıllara kadar sektördeki sigorta şirketlerinin neredeyse tamamı Büro'ya üye idi. Şirketler yeşil kart sigortacılığında zarar ettiklerinden bu sayı 11 şirkete kadar düşmüştür. Bugün itibarıyla söz konusu şirketlerin yeşil kart sistemine dahil olmayı sürdürmesinin sebebi, ürün gamında bu sigorta türünü de bulundurmamak istemeleridir. Büyük çaplı sigorta şirketleri, fiiliyatta tüm sigorta branşlarında faaliyet göstermek mecburiyetindedir.

270 - Yeşil kart sisteminde hasar bildirimlerinin uzun süreye yayılması nedeniyle hasarsızlık indiriminin uygulanması mümkün değildir. Ülkemizde, kaskoda - ödeme bildirimine dayalı olduğundan- söz konusu indirim yapılıyor. Trafik Kaza Sigortası'nda hasarsızlık indirimi ise yeni başladı. Bu da ancak TRAMER (Trafik Sigortası Bilgi Merkezi) gibi bir bilgi merkezinin kurulması suretiyle mümkün oldu. Yeşil kart sisteminde ise çok sayıda ülkenin mevzuatıyla karşı karşıya kalınmaktadır. Bu çerçevede, zamanaşımı süresi ülkeler arasında farklılaştığından, sigorta şirketleri 5 yıl önce meydana gelen bir kazanın hasarını bugün ödemek zorunda kalabilmektedirler. Böyle bir sistemde hasarsızlık indirimi vermek mümkün değildir.

280

I.2.1.5. Güneş Sigorta A.Ş.

Şirket yetkilisinin (aynı zamanda Havuz ve Büro yetkilisi) önaraştırma konusuna ilişkin görüşleri aşağıdaki gibidir:

290 - 1980'lere kadar Büro'nun yönetimini "jeran" unvanıyla sigorta şirketleri üstleniyordu. Bir dönem Güneş Sigorta A.Ş. de "jeran"lık görevini üstlenmişti. Halihazırda trafik sigortası düzenleyebilen her sigorta şirketi yeşil kart sigortası düzenleme ruhsatı alabilmektedir. Ancak zaman zaman pek çok şirket yeşil kart sistemine dahilken bazı dönemlerde bu sayı çok aşağılara düşebilmektedir. Şu anda üye sayısı 11 olup, bu sayı daha da azalırrsa havuzu ayakta tutmak da güçleşecektir.

300 - Havuz içerisindeki tüm şirketler birbirine müteselsil kefildir. Yıllarca yeşil kart sigortacılığının en büyük problemi primlerin Türk Lirası cinsinden alınması hasarların ise döviz cinsinden ödenmesiydi. Bu yönüyle yıllarca sigorta şirketleri, hasar risklerinin yanında kur risklerini de taşıdılar. Özellikle enflasyonun çok yüksek olduğu dönemlerde sigorta şirketleri kur farklarından çok zarar etmişlerdir.

- Sigorta Murakabe Kanunu'nun 29. maddesinde yeşil kart sigortasının yurtdışından yapılabilmesinin önü açılmıştır. Kaldı ki taşımacılık şirketleri, Türkiye'deki tarifelerden daha uygun şartlarda yeşil kart sigorta poliçesi bulduklarında bu sertifikaları yurtdışından almışlar, ancak hasarların ödenmesinde sıkıntı yaşayınca da tekrar Türkiye'ye dönmek zorunda kalmışlardır. Türkiye'deki yeşil kart tarifeleri Almanya, İngiltere, Fransa gibi ülkelerden daha ucuzdur. Taşımacılık firmaları yurtdışında daha ucuz yeşil kart bulabilseler, mutlaka oradan alırlar.

310 - Hasarsızlık indiriminin yapılmamasının temel sebebi hasar bildirimlerinin zamanında yapılmamasıdır. Bu bildirim Motorlu Taşıt Büroları tarafından geç bildirildiği gibi, kaza yapan taşıyıcıların kendileri de hasarı bildirmemektedirler. Halihazırda kasko sigortalarında iki yıllık; trafik sigortalarında beş yıllık bir hasar değerlendirmesi dikkate alınarak hasarsızlık indirimi yapılmaktadır. yeşil kart sigortasında da 5-6 yıllık bir izleme dönemi yapılarak hasarsızlık indirimi yapılabilir; ancak bu indirimin yapıldığı bir sistemde primlere hasar artırımını da yapılacaktır ki, şu anda hasarsızlık indirimi talep eden sigortalıların bu uygulamayı kabul edeceklerine inanmıyorum. Zaten teknik olarak yeşil kart sigortasında hasarsızlık indirimi verilebilmesinin mümkün olmadığına inanıyorum.

320 Ayrıca bu sigorta branşında yurtdışında da hasarsızlık indirimi uygulamasına rastlamak çok zordur.

- Bugünkü durumdan daha iyi bir sistem, Ülkemizdeki sigorta şirketlerinin mali açıdan daha güçlü olması ve her şirketin reasüransını kendi başına yaptırabilmesidir. Ancak bugün itibariyle bu mümkün değildir.

330

I.2.1.6. İhlas Sigorta A.Ş.

Raportörlerin şirket yetkilisi ile yaptıkları görüşmede, anılan şahıs tarafından;

- İhlas Sigorta A.Ş. (İhlas Sigorta)'nin Büro üyeliğinden 2003 yılında ayrıldığı, bunun temel sebeplerinin, yeşil kart sisteminde hasar bildirimlerinin uzun zaman alması, hasarların yurt dışında oluşması sebebiyle sigorta şirketleri açısından belirsiz bir risk ortamının bulunması ve özellikle enflasyon dönemlerinde oluşan kur farklarından dolayı yeşil kart segmentinin zarar etmesi olduğu;

340

- yeşil kart sisteminde hasar bildirimindeki gecikmelerin temel sebebinin kazaların mahkemeye yansımaları olduğu, bu şekilde gecikmeye düşen bildirimlerin toplam riskin içerisinde büyük bir oran olmamasına rağmen enflasyon dönemlerindeki yüksek kur zararları nedeniyle bu gecikmelerin hasar prim oranına olumsuz yansımaları bulunduğu, sistemin zarara neden olmasına rağmen halihazırda üye şirketlerin üyeliklerini korumalarının sebebinin müşteriye sundukları ürün çeşitliliğini muhafaza etmek olduğu;

350

- İhlas Sigorta'nın sisteme dahil olduğu dönemde bir kısım büyük filoların yeşil kart sertifikalarını yurt dışındaki bürolardan aldıkları yönünde duyum aldıkları;

- hasarsızlık indiriminin sigortacılık sisteminde çok temel bir uygulama olmadığı, zorunlu mali trafik sigortasında hasarsızlık indirimi uygulanmasının Devlet'ten kaynaklandığı, trafik sigortasında veya kaskoda hasarsızlık indirimi bulunmasının tüm sigorta sistemlerinde bu uygulamanın olması gerektiği anlamına gelmediği, örneğin konut sigortalarında yıllarca herhangi bir zarar olmadığı halde hiçbir indirim uygulanmadığı;

360

- yeşil kart sisteminde hasarsızlık indiriminin verilebilmesinin ve buna ilişkin istatistikî altyapının kurulmasının da mümkün olduğu, ancak bunun, yeşil kart sisteminde hasarsızlık indiriminin verilmesi gerektiği şeklinde algılanmaması gerektiği, hasar prim oranlarının bu kadar yüksek olduğu bir sigorta branşında hasarsızlık indirimi verilmesinin doğru olmayacağı

görüşleri ifade edilmiştir.

I.2.1.7. Şikayetçi - Uluslararası Nakliyeciler Derneği

370

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) yetkilileri raportörlere aşağıdaki hususları belirtmişlerdir:

- Türkiye'de yeşil kartın alternatifi bulunmamaktadır. Yeşil kart, alındığı ülkede geçerli değildir. Ayrıca, 2003 yılında yapılan bir değişiklikle bir ülkedeki büroların başka ülkeye kayıtlı taşıyıcılara yeşil kart verme izni kaldırılmıştır. Ancak taşıyıcının kayıtlı olduğu ülkede büro olmaması halinde başka bir ülkeden yeşil kart temin edilebilmektedir. Sınır kapılarında yapılan ve yalnızca o ülkede geçerli

06-32/391-101

380 olan trafik sigortaları ise yeşil karta bir alternatif teşkil etmemektedir. Bunun başlıca sebepleri her ülkenin kendine özgü mevzuatının bulunması ve böyle bir yolun tercih edilmesinin hem pratik olmaması hem de toplamda maliyet olarak çok yüksek yekün tutmasıdır.

- Türkiye'deki havuz sistemi taşımacılık ve sigortacılık sektörlerinde rekabeti kısıtlamaktadır. Şöyle ki, mevcut sistemde her taşıyıcı firma ister önceki yıllarda hasara sebep olsun ister hiç kaza yapmamış olsun, yeşil kart için aynı miktarda ödeme yapmaktadır. Bu durum doğal olarak taşıma firmaları arasında haksızlığa sebep olmaktadır. Diğer taraftan, tek bir tarifenin bulunması piyasaya daha rekabetçi bir şekilde girip pazar paylarını yükseltebilecek olan sigorta şirketlerinin piyasaya giriş motivasyonlarını ortadan kaldırmaktadır.

390 - Mevcut durumda Büro'nun denetimi yoktur. Büro yaptığı hesaplamalar ve işlemler için yine sigorta şirketlerine karşı sorumludur.

- Kasko sigortasında olduğu gibi, farklı sigorta şirketleri arasında tercih yapabilme imkanı bulunmalıdır.

400 - Yabancı bir ülkede kaza meydana geldiğinde o ülkedeki Büro çok kısa bir süre içerisinde Türkiye'deki Büro ile irtibata geçerek konu hakkında Büro'yu bilgilendirmektedir. Bu şekilde Büro da hangi firmaların kaza yaptığını, hangilerinin yapmadığını öğrenebilmektedir. Bu bilgiler ışığında tarifelerde hasarsızlık indirimine yer verilmesi hiç de zor değildir.

I.2.2. Diğer Tespitler

I.2.2.1. Tarifeler

Dosya mevcudu bilgilere göre en son 2003 yılında tarife çıkarılmış olup, bu tarihten sonra tarifelerde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. Tarifeler yıllık ve kısa süreli olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Aşağıda yıllar itibariyle kısa süreli ve yıllık tarifeler konsolide bir şekilde aktarılmaktadır:

410

Yıllar İtibariyle Yıllık Prim Tarifeleri

| Araç Türleri | 1996 (DM) | 1997 (DM) | 1998 (DM) | 2001 (DM) | 2002 (Euro) | 2003 (Euro) |
|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|
| Otomobil | 600 | 1250 | 600 | 600 | 310 | 400 |
| Minibüs | | | 900 | 900 | 465 | 550 |
| Otobüs 20 kişiye kadar | 1800 | 2000 | 1500 | 1500 | 770 | 850 |
| 20-40 kişi arası | 4000 | 2750 | | | | |
| 40 kişiden fazla | 4100 | 2850 | | | | |
| Kamyon-Çekici 5500 kg'a kadar | 2250 | 2300 | 1250 | 1250 | 645 | 1.200 |
| 5500 kg üzeri | 4950 | 2350 | | | | |
| Kamyonet | | | | | | 600 |
| Römork | 1500 | 150 | 150 | 150 | 80 | 150 |
| Karavan | | | | | | |

06-32/391-101

| | | | | | | |
|-------------------------------------|-----|-----|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <i>Kendinden hareketli (15 gün)</i> | 180 | 200 | 200 | 200 | 105 | 125 |
| <i>Kendinden hareketli (30 gün)</i> | 275 | 300 | 300 | 300 | 155 | 175 |
| <i>Otomobile bağlı (15 gün)</i> | 150 | 200 | 200+ çeken araç primi | 200+ çeken araç primi | 105+ çeken araç primi | 125+ çeken araç primi |
| <i>Otomobile bağlı (30 Gün)</i> | 250 | 300 | 300+ çeken araç primi | 300+ çeken araç primi | 155+ çeken araç primi | 175+ çeken araç primi |
| <i>Motosiklet 15 günlük</i> | 90 | 100 | 100 | 100 | 55 | 75 |
| <i>30 günlük</i> | 145 | 150 | 150 | 150 | 80 | 100 |

Tüm araç çeşitleri için kısa süreli prim tarifeleri ise aşağıdaki tabloda derlenerek aktarılmıştır:

Yıllar İtibariyle Kısa Süreli Prim Tarifeleri

| <i>Sigorta Süresi</i> | <i>1996,1997,1998,2001 ve 2002 Yılları İçin Yıllık Primin</i> | <i>2003 Yılı İçin Yıllık Primin</i> |
|-----------------------|---|-------------------------------------|
| 15 güne kadar | %15'i | %20'si |
| 1 aya kadar | %20'si | %25'i |
| 2 aya kadar | %30'u | %35'i |
| 3 aya kadar | - | %45'i |
| 4 aya kadar | %40'ı | %55'i |
| 5 aya kadar | - | %65'i |
| 6 aya kadar | %60'ı | %75'i |
| 6 ayı geçen | - | Tamamı |
| 9 aya kadar | %85'i | Tamamı |
| 9 ayı geçen | Tamamı | Tamamı |

İlk Tablodan görüleceği üzere 1996, 1997,1998 ve 2001 yıllarına ilişkin tarifeler Alman Markı üzerinden 2002 ve 2003 tarifeleri ise Euro üzerinden belirlenmiştir.

420

Tarifeler incelendiğinde, 2002 yılından 2003 yılına özellikle kamyon-çekici ve römork türlerinde artış gözlemlenmektedir. Büro yetkilisi tarafından bunun sebebi, önceki yıllarda bu araç türlerinde diğerlerine göre daha fazla kazaya sebep olunması, dolayısıyla daha fazla tazminat talebi ile karşılaşılması olarak açıklanmıştır.

430

Yeşil kart pazarının %90'dan fazlasını oluşturan otomobil ve kamyon-çekici gruplarının son on yıldaki prim tarifelerine bakıldığında, 1998 yılında ciddi bir düşüş olduğu, 1998, 2001 ve 2002 yıllarında bir değişiklik olmadığı, 2003 yılında ise %100'e yakın bir artış gerçekleştiği görülmektedir. Römorklarda da 1997 yılında bir önceki yıla kıyasla yaklaşık %90'lık bir düşüş olduğu, tarifelerin 2002 yılına kadar değiştirilmediği, 2003 yılında ise yaklaşık %90'lık bir artış gerçekleştiği belirlenmiştir. Otomobillerde ise diğer vasıta türlerinin aksine 1997 yılında %100'lük bir artış yapılmış, tarife 1998'de yine 1996 yılı seviyesine düşürülmüş, daha sonra 2003 yılı tarifesine kadar önemli bir değişiklik olmamıştır.

I.2.2.2. Hazine Müsteşarlığı'nın Yazısı

440 28.6.1996 tarih, 26937 sayı ile Hazine Müsteşarlığı (Sigortacılık Genel Müdürlüğü) tarafından Motorlu Taşıtlı Bürosuna gönderilen yazıda, yeşil kart sigortası tarifesinin, diğer ülkelerin sigorta şirketlerince belirlenen tarifelerle rekabet edebilecek bir düzeyde olması ve gerektiğinde yurt dışındaki tarife değişikliklerine derhal uyumlu hale getirilebilmesi amacıyla Müsteşarlığın onayına gerek kalmaksızın Büroca hazırlanıp yürürlüğe konulmasının uygun görüldüğü bildirilmiştir. Büro yetkilisi, 1996 yılından sonra tarifelerin bilgi için Müsteşarlığa gönderildiği ifade edilmiştir.

I.2.2.3. Geçmiş Yıllara İlişkin Tazminat Talepleri ve Hasar-Prim Oranları

450 Önaraştırma konusuna ilişkin yapılan görüşmelerde gerek Büro gerekse sigorta şirketlerinin yetkilileri yeşil kart sigortasında hasarsızlık indirimi vermenin mümkün olmadığını ifade etmişlerdir. İfade tutanaklarında da yer verilen açıklamalarda Türkiye'den yeşil kart alarak yurtdışında kaza yapan araçların yol açtıkları hasarın, yurtdışındaki Motorlu Taşıtlı Büroları tarafından Büro'ya yıllar sonra bildirilebildiği, bu çerçevede araçların hasar durumunun yeşil kartın alınmasını takip eden yıl içinde bilinmesinin mümkün olmadığı ifade edilmiştir.

460 Raportörler tarafından Büro'nun İstanbul'daki ofisinde yapılan yerinde incelemede yıllar itibari ile hasar-prim oranlarını gösteren bir tablo ve ona ekli 31.12.2005 tarihi itibari ile 1990-2005 yılları arasındaki dönemin neticelerini gösterir tablolar temin edilmiştir. Hasar prim oranı, ödenen hasar ile muallak hasar toplamının toplam prim üretimine bölünmesiyle hesaplanmaktadır:

Hasar/prim oranı= (ödenen hasar+muallak hasar) / toplam prim

470 Tabloların incelenmesinden belli bir yılda verilen yeşil kart sigorta poliçelerinin hasar ödemelerinin, takip eden 5, 10 hatta 15 yıl içinde yapıldığı anlaşılmaktadır. Örneğin, 1998 yılında verilen yeşil kart poliçeleri için hasar prim oranı 1998 yılı sonu itibari ile %18,03 iken bu oran 2004 yılında %70,69'a kadar çıkmıştır. Başka bir ifade ile 1997 yılında alınan 100 Euro'luk primin 18,03 Euro'su 1997 yılında hasar olarak ödenmiş, bununla birlikte 1997 yılının yeşil kartlarına ilişkin tazminat talepleri 2004 yılına kadar devam etmiş ve 2004 yılı sonu itibari ile anılan 100 Euro'nun 70,69'u hasar olarak ödenmiştir. Tabloların incelenmesinden 2005 yılı sonu itibariyle 1997 yılının yeşil kartlarına ilişkin halen 175.090 Euro'luk muallak hasar bulunduğu anlaşılmaktadır.

480 1997 yılına kadar nispeten kar eden Havuz'un bu yıldan itibaren üst üste ciddi zararlarla karşılaştığı tabloların incelenmesinden anlaşılmaktadır. Şöyle ki, 1998 yılının hasar prim oranı 2005 yılı sonu itibariyle %166,76 iken bu oran 1999 yılı için %138,57, 2000 yılı için %122,05, 2001 yılı için %125,50 olarak gerçekleşmiştir. Başka bir ifadeyle örneğin 1998 yılında alınan 100 Euro'luk prime karşılık 2005 yılı sonunda 166 Euro'luk hasar ödemesi yapılmıştır.

Bununla birlikte tablolarda 31.12.2005 tarihi itibarıyla hasar prim oranı 2003 yılında %81,99, 2004 yılında %55,24, 2005 yılında ise %22,03 olarak görülmektedir. Bu veriler karşısında 2003, 2004 ve özellikle de 2005 yıllarında kar edilmiş gibi görünse de, esasen hasar rasyolarının düşüklüğünün sebebi bu yıllara ilişkin tazminat taleplerinin henüz Büro'ya bildirilmemiş olmasıdır. Zira, bu senelere ilişkin muallak hasarlar halihazırda sırasıyla 4.278.501 Euro, 6.632.526 Euro ve 4.706.914 Euro'dur. Tazminat taleplerindeki gecikme ise, pek çok olayda tarafların mahkemelere başvurması nedeniyle, Büro'ya bildirim için mahkemenin sonuçlanmasının beklenmesinden kaynaklanmaktadır. Dosya mevcudu bilgilere göre, bu durum özellikle kazada can kaybı olması halinde söz konusu olmaktadır.

490

Raportörler yaptıkları yerinde incelemede, tablodaki verileri destekler nitelikte bazı belgelere de ulaşmışlardır. Bu belgelerden, 2003 yılında kaza yapan bazı yeşil kart sahiplerinin yurtdışında sebep oldukları hasarlara ilişkin tazminat taleplerinin 2006 yılında Büro'ya bildirildiği anlaşılmaktadır.

500

I.2.2.4. Reasürans Şirketleri ile Yazışmalar

Yukarıda da ifade edildiği üzere Havuz'un asıl amacı yeşil kart sigortalarında güçlü bir kapasite yaratmak ve reasüransını tek elden yürütmektir. Bu çerçevede havuzda toplanan riskin en azından bir kısmı reasürans şirketlerine prim karşılığında devredilmeye çalışılmaktadır. Ancak ifade tutanaklarında da yer verildiği üzere Büro ve şirketlerin yetkilileri reasürör şirket bulmakta güçlük çektiklerini, dolayısıyla kendi reasüranslarını kendilerinin yapmak mecburiyetinde kaldıklarını ifade etmişlerdir. Reasürans şirketlerinin bundan kaçınmalarının sebebi olarak da, Türkiye'deki yeşil kartlara ilişkin hasarların çok fazla, buna karşılık primlerin çok düşük olması, reasürlerin de doğal olarak bu riski almak istememeleri gösterilmiştir.

510

Yapılan yerinde incelemelerde bu ifadeleri destekler nitelikte belgelere ulaşılmıştır. Bu belgelerde, reasürans şirketinin teminat vermek istemediği, zira geçmiş yıllardaki hasarların çok yüksek olduğu, ancak primlerin en az %25 nispetinde artırılması halinde reasürans şirketinin konuyu tekrar değerlendirebileceği belirtilmektedir.

520

I.2.2.5. Türkiye Yeşil Kart Reasürans Havuz'u Anlaşmaları

Havuz'un kurulmasına ilişkin ilk anlaşma 1963 tarihinde imzalanmıştır. Bu tarihten sonra 26.7.1993 tarihinde ve son olarak 28.2.1997 tarihinde havuz anlaşmaları hazırlanarak üye sigorta şirketleri tarafından imzalanmıştır.

1997 tarihli anlaşmanın üyelik zorunluluğu başlıklı 2. maddesinde, Büro'ya üye olan sigorta şirketlerinin, Havuz'a girmek ve ilgili sözleşmeyi imzalamak zorunda oldukları belirtilmektedir.

530

Aynı anlaşmanın 3.maddesinde, "*Pool'ün esas amacı yeşil kart sigortalarında güçlü bir kapasite yaratmak ve reasüransını tek elden yürütmektir.*" denilmektedir.

06-32/391-101

Anlaşma'nın 9. maddesinde Havuz organ ve üyeleri düzenlenmiştir. Buna göre Havuz, Genel Kurul, Teknik Komite ve Denetim Kurulu'ndan oluşmaktadır.

540 Anlaşma'nın 10. maddesine göre Genel Kurul, Havuz üyesi şirketlerin temsilcilerinden oluşur. Genel Kurul olağan ve gerektiğinde olağanüstü olmak üzere toplanır. Genel Kurulun görevleri; Teknik Komite üyelerini seçmek, Denetçileri seçmek, Havuz'un genel politikasını saptamak, üyelerin Anlaşma'ya riayet etmemeleri halinde yapılacak işlemi tayin ve tespit etmek, hesaplara ve faaliyetlere ait Teknik Komite ve Denetçi raporlarını, bilanço ve gelir/gider hesaplarını tetkik ve tasdik ederek Teknik Komite üyeleri ile Denetçileri ibra etmek, Anlaşma'yı tadil etmek veya Havuz'un tasfiyesine karar vermektir.

550 Anlaşma'nın 11. maddesine göre Teknik Komite, üye şirketlerin yetkilileri arasından iki yıl için ismen seçilen beş üyeden oluşur. Teknik Komite'nin görevleri; Büro tarafından saptanacak sigorta fiyat ve şartlarına esas teşkil etmek üzere gerekli istatistik ve bilgileri toplamak, Havuz adına reasürans anlaşmalarını karara bağlamak, komisyon miktarlarını tespit etmek, Havuz üyelerinin yıllık iştirak paylarını tespit etmek, Üyelikleri sona erenleri Büro'ya bildirmek, Havuz'un faaliyetleri ile ilgili sair kararları almaktır.

I.2.2.6. Yıllara Göre Havuz'un Üye Sayısı

Büro'nun, dolayısıyla Havuz'un 1996 yılında 17 olan üye sayısı 2006 yılında 11'e düşmüştür. Üyelikten ayrılan şirketlerin büyük kısmı diğer sigorta branşlarında da faaliyetini durdurmuştur.

I.2.3. AB Uygulamaları

560 Şikayet dilekçesi ekinde, şikayetçi UND'nin yeşil kart uygulamalarına yönelik olarak bazı ülkelerin Ticaret Ateşelikleri ile yaptığı yazışmalara yer verilmiştir. Bu yazışmalardan, yeşil kart sigortasına ilişkin AB ülke uygulamalarının havuz sisteminden ziyade genellikle garanti fonu şeklinde olduğu, bu ülkelerdeki sigorta şirketlerinin motorlu taşıt bürolarına üye olmakla birlikte sigorta primlerini serbestçe belirledikleri ve bu çerçevede indirimler yapabildikleri anlaşılmaktadır. Ülkelerin ticaret ateşeliklerinin yazılarında yer alan ülke uygulamalarına ilişkin bilgiler aşağıda aktarılmaktadır.

570 Yunanistan'da tek tip fiyat uygulaması takip edilmemekte, yeşil kart fiyatı sigorta şirketinin pazarlama stratejisine ve müşteri ile olan ilişkilerine bağlı olarak değişebilmektedir. Yeşil kart sigortası fiyatında son 5 yıldaki değişiklik cüzi miktarlarda olmuştur.

580 Finlandiya'da yeşil kart sigortasının bir fiyatı bulunmamaktadır. Finlandiya'da kanuni hükümler altında her türlü motorlu taşıt aracı için yaptırılması gereken "zorunlu trafik sigortası" AB ülkelerinde de geçerlidir. Sadece bu ülkelere yapılacak seyahat esnasında, gerektiğinde trafik sigortasının geçerliliğini ispat edebilmek için yeşil kartın ibrazı gerekmektedir. Yeşil kart almak için mevcut zorunlu trafik sigorta poliçesine eklenmesini talep etmek yeterlidir. Trafik sigortası

06-32/391-101

fiyatları ise, aracın tipi, ödeme sınıfı (hangi tür araçlarda ne kadar sık ve ne kadar büyük hasarlar görüldüğüne ilişkin sınıflandırma) ile bağlantılıdır. Hasarsız geçen her sene için verilen indirimler de sigorta fiyatını etkilemektedir.

Moldova'da ziyaret edilen bölgeye, aracın cinsi ve özelliklerine, sigortanın geçerlilik süresine bağlı olarak belirlenen bir taife ve Türkiye'dekine benzer bir havuz sistemi bulunmaktadır.

590 Norveç ve Latviya'da Türkiye'deki havuz sistemine benzer bir sistem mevcuttur, ancak bu sistemde sigorta şirketleri primlerini serbestçe belirleyebilmektedir. İlgili mevzuatta yapılan değişiklik üzerine, 1.1.2006 tarihi itibarıyla prim yükseltme-indirime sistemi gerçekleştirilecek ve bu çerçevede hasarsızlık indirimi verilebilecektir.

Hırvatistan'da primler Büro tarafından belirlenmektedir. Ancak, %50'yi geçmemek kaydıyla, filo büyüklüğüne veya hasarsızlığa bağlı indirimler yapılabilmektedir. Tehlikeli malların veya zehirleyici malların varlığı, aracın taksi veya kiralık araç niteliğinde olması gibi etkenlerin varlığı halinde primler yükseltilebilmektedir.

600 İspanya ve Litvanya'da havuz sistemi bulunmamakla birlikte, sigorta şirketleri Büro'ya üye olmak zorundadır. Ancak primleri tamamen kendi tasarruflarına göre belirleyebilmekte, bu çerçevede hasar sayısı, araç sayısı ve yolculuk yapılacak coğrafya gibi kriterlere göre indirimler yapabilmektedirler.

J. DEĞERLENDİRME, GEREKÇE ve HUKUKİ DAYANAK

J.1. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu ve Türkiye Yeşil Kart Reasürans Havuzu'nun Teşebbüs Birliği Niteliği

610 Bilindiği üzere, 4054 sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'da teşebbüs birliği, "teşebbüslerin belirli amaçlara ulaşmak için oluşturduğu tüzel kişiliği haiz ya da tüzel kişiliği bulunmayan her türlü birlik" olarak tanımlanmıştır. Bu tanım ışığında, 26.10.1991 tarih ve 21033 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik'in ilgili maddeleri uyarınca yeşil kart hizmeti sunacak tüm sigorta şirketlerinin üye olmakla yükümlü buldukları, Genel Kurul, Yönetim Kurulu ve Denetim Kurulu'ndan ibaret olan organlarının üye sigorta şirketlerin çeşitli düzeydeki temsilcilerinden oluşacağı belirlenen, tüzel kişiliği haiz Büro 4054 sayılı Kanun anlamında bir teşebbüs birliğidir.

620 Öte yandan aynı Yönetmeliğin 5. maddesinde, "Yeşil Kart Reasürans Poolünü idare etmek ve Bakanlığın onayı ile Pool üyesi tüm sigorta şirketlerince uygulanmak üzere, yeşil kart sigorta tarifeleri hazırlamak ve yürürlüğe koymak" Büro'nun görevleri arasında sayılmak suretiyle Yönetmelik'te niteliği açıkça belirtilmeyen Havuz'a atıf yapılmıştır. Yönetmelik'te, Havuz'a üye olmak, Büro üyeliği için bir zorunluluk olarak kabul edilmiş ve takip eden maddelerde de Havuz üyeliğinin sona ermesinin Büro üyeliğini de sona erdireceği düzenlenmiştir. Yönetmelik'te sadece atıf yapılmakla yetinilen Havuz'un

06-32/391-101

630 organizasyonu ve çalışma usul ve esasları hakkındaki düzenlemeler, Havuz üyesi şirketler tarafından imzalanan "Türkiye Yeşil Kart Reasürans Poolü Anlaşması"nda yer almaktadır.

En son 1997 yılında imzalanan Havuz Anlaşması'nın hükümlerine kısaca değinmek gerekirse; Büro'ya üye olan sigorta şirketlerinin aynı zamanda Havuz'a girmek ve Havuz sözleşmesini imzalamak zorunda oldukları, Havuz'un esas amacının yeşil kart sigortalarında güçlü bir kapasite yaratmak ve reasüransı tek elden yürütmek olduğu, Havuz organlarının Genel Kurul, Teknik Komite ve Denetim Kurulu'ndan oluştuğu ve bu organların üyelerinin, üye şirket yetkilileri arasından seçileceği düzenlenmeleri getirilmiştir.

640 Bu açıklamalar ışığında, Havuz Anlaşması ile belirlenen amaçlara ulaşmak için sigorta şirketleri tarafından oluşturulan ve tüzel kişiliği bulunmayan Havuz'un da 4054 sayılı Kanun kapsamında bir teşebbüs birliği olduğu kanaatine ulaşılmıştır.

J.2. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun Hakim Durum Statüsü

650 Kısaca yeşil kart sistemi olarak da nitelendirilen "Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası Sistemi"ni düzenleyen Uluslararası Anlaşmalar uyarınca, ülkemizin sisteme üyeliğini teminen kurulan tüzel kişiliği haiz Büro, uluslararası alanda yeşil kart sisteminin işleyişinin düzenlenmesinden sorumlu Bürolar Konseyi'ne üyedir.

Öte yandan, Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik ile ülkemizde, uluslararası geçerliliği olan "Yeşil Kart Sigorta Sertifikaları"ni sisteme üye sigorta şirketleri aracılığıyla satma ve Hazine Müsteşarlığı'nın onayına sunulmak üzere yeşil kart sigorta tarifelerini belirleme yetkisi münhasıran Büro'ya verilmiştir. Anılan mevzuat uyarınca Büroya üye olmayan sigorta şirketlerinin pazara girmesi mümkün değildir.

660 Hazine Müsteşarlığı tarafından Büro'ya gönderilen 28.6.1996 tarihli yazı ile, yeşil kart tarifelerinin Müsteşarlığın onayına gerek kalmaksızın Büro'ca hazırlanıp yürürlüğe konulmasının uygun görüldüğü bildirilmiştir. Dolayısıyla halihazırda ülkemizden Yeşil Kart Sigorta Sertifikası almak isteyen araç sahipleri, bunu Büro'nun belirlemiş olduğu tarifeler üzerinden ve sadece Büro'ya üye olan sigorta şirketlerinden alabilmektedirler. Hiç şüphesiz bu durum, bir teşebbüs birliği niteliğindeki Büro'nun ilgili pazarda hakim durumda bulunduğuyla ilişkin önemli bir göstergedir.

670 Ancak Yeşil Kart Sigortası pazarı gibi uluslararası boyutu olan bir pazarda hakim durum değerlendirmesi yapılırken tüketicilerin, sisteme üye diğer ülkelerden Yeşil Kart Sigorta Sertifikası alabilmesi alternatifinin ve yabancı ülke sınırlarında yaptırılabilen hudut poliçelerinin de dikkate alınması gerekmektedir. Nitekim 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'nun 29. maddesinde, kişilerin Türkiye haricinde iken seyahatleri sırasında yaptıracakları motorlu taşıt sigortalarının yurtdışında yapılabileceği hükmü yer almaktadır.

Yeşil kart sigortası, işlevi açısından ülke sınırları içerisinde geçerli olan Zorunlu Mali Trafik Sigortası'nın ülke sınırları dışında geçerli olan bir türü olarak kabul edilmektedir. Bu çerçevede, Yeşil Kart Sertifikası almadan ülke dışına seyahat etmek isteyen araç sahiplerinin gidecekleri ülkenin sınır kapısında, sadece o ülke için geçerli olan zorunlu mali trafik sigortası (hudut poliçesi) yaptırarak ülke topraklarına girmesi mümkün olabilmektedir. Dolayısıyla, özellikle hususi araçlarıyla kısa mesafeli yurtdışı seyahatine çıkan tüketiciler açısından, hudut poliçesinin Yeşil Kart Sigortası'na ikame olduğu kabul edilebilecektir.

Bununla birlikte özellikle kamyon ve TIR'larla yapılan uluslararası karayolu taşımacılığı söz konusu olduğunda aynı değerlendirmeyi yapmak mümkün olmamaktadır. Zira, hedef ülkeye ulaşana kadar geçilen her ülke sınırında zorunlu mali trafik sigortası yaptırılması hem maliyet açısından hem de pratik açıdan oldukça dezavantajlıdır. Bu sebeple, hudut poliçesinin uzun mesafeli taşımalarda Yeşil Kart Sigortası'na ikame olamayacağı değerlendirilmektedir. Öte yandan, 2004 yılı içerisinde ülkemizde üretilen Yeşil Kart primlerinin vasıtalarla göre dağılımına bakıldığında, hususi araçların ürettiği prim miktarının toplam prim miktarındaki oranı yaklaşık %4,5 iken bu oran uzun mesafeli taşıma yapan kamyonlar ve TIR'lar için toplamda yaklaşık %93 gibi bir orana tekabül etmektedir. Bu husus, yeşil kart sigortacılığı pazarının ağırlıklı olarak uzun mesafeli taşımacılık yapan nakliyat firmalarına hitap ettiğini göstermektedir. Bu firmalar açısından ise, yukarıda da belirtildiği üzere, gidilecek her ülke sınırında ayrı bir trafik sigortası yaptırmak bir seçenek değildir. Bu çerçevede, pazarın %90'dan fazlasını oluşturan bu vasıta grubu için hudut poliçesinin Yeşil Kart Sigortası'na ikame teşkil edemeyeceği kanaatine varılmıştır.

Ülkemizden yurtdışına seyahat eden araç sahiplerinin bir diğer alternatifi ise, Yeşil Kart Sertifikalarını sisteme üye diğer ülkelerin Motorlu Taşıt Bürolarından almak olarak ortaya çıkmaktadır. Ne var ki, bu alternatifin kullanılmasının önünde birtakım fiili ve hukuki engeller bulunmaktadır. Bunlardan ilki, Yeşil Kart Sigortası'nın alındığı ülkede geçerli olmayıp o ülkenin sınırları dışında geçerli olmasıdır. Şöyle ki, Türkiye'den diğer ülkelere karayolu ile taşımacılık yapan firmaların, taşıma güzergahlarındaki bir ülkeden Yeşil Kart Sertifikası almaları halinde, sertifika masraflarının yanısıra, o ülkede geçerli olacak bir zorunlu mali trafik sigortasının masraflarına da katlanmaları söz konusu olmaktadır. Dolayısıyla, taşımacı firmaların Yeşil Kart Sertifikalarını taşıma güzergahları üzerinde bulunmayan ülkelere almayı tercih etmeleri gerekmektedir ki bu durum da yol masrafları ve harcanacak zaman dikkate alındığında mantıklı bir çözüm olarak görülmemektedir. Anılan belgenin başka ülkelere alınmasının önündeki bir diğer fiili engel, her ülkenin Yeşil Kart Sertifikası verme prosedürlerinin farklı olması ve şirketlerin Sertifika alırken birtakım teknik ve bürokratik engellerle karşılaşmalarıdır. Ancak bunların da ötesinde, Bürolar Konseyi'nin 2003 tarihli İç Tüzüğü'nün ihtiyari hükümleri arasında yer alan 7. maddesinin 2. paragrafındaki "her büro, üyelerini sigortalılarına verilmek üzere sadece yetkili olduğu ülkedeki araçlar için Yeşil Kart tanzim etmekle yükümlü kılar" hükmü, yabancı ülkelerdeki bürolardan Yeşil Kart Sertifikası almanın önündeki en önemli engel olarak değerlendirilmektedir. Bu hüküm her ne kadar

tavsiye niteliğinde olsa da, UND yetkililerinin ifadelerinden büroların zorunlu haller dışında bu hükme riayet ettikleri anlaşılmıştır.

730 Dosya mevcudu bilgilere göre; yabancı ülkelerdeki bürolardan Yeşil Kart Sertifikası alan ülkemizde kayıtlı araçların Ülkemizden alanlara oranını gösterir bilgiler bulunmamakla birlikte, Yeşil Kart Sigortası pazarının en büyük müşteri portföyünü oluşturan nakliyeciler örgütü yetkililerinin, kendilerinin 2003 yılı sonrasında yurtdışından Yeşil Kart Sertifikası alamadıkları yönündeki ifadeleri ve anılan sertifikanın yurtdışından alınmasının önündeki yukarıda aktarılan diğer külfetler dikkate alındığında, ülkemiz dışındaki Motorlu Taşıt Bürolarının, Büro'ya ikame teşkil etmesinin muhtemel olmadığı anlaşılmıştır.

740 Bu çerçevede teşebbüs birlikleri niteliğinde oldukları, dolayısıyla 4054 sayılı Kanun hükümlerine tabi oldukları kabul edilen Havuz ve Büro'nun, ilgili ürünün sunulduğu pazarda faaliyet gösteren tüm teşebbüsleri bünyelerinde buldukları ve yurtdışında sınırlı ikameye sahip, yurt içinde ise ikamesi bulunmayan bir hizmetin sunulması söz konusu olduğundan, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi anlamında hakim durumda oldukları sonucuna ulaşılmıştır.

J.3. 4054 Sayılı Kanun'un 4. ve 6. Maddeleri Bakımından Değerlendirme

750 Bilindiği üzere 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinde, "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 eylemleri hukuka aykırı ve yasaktır" ifadeleriyle rekabeti kısıtlayıcı anlaşma, uyumlu eylem ve kararların Kanun'a aykırı olduğu ifade edilmiş, 6. maddesinde ise, "Bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hâkim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması hukuka aykırı ve yasaktır." ifadeleriyle hakim durumda olan teşebbüslerin hakim durumlarını kötüye kullanmaları yasaklanmıştır.

760 Şikayet dilekçesinde temel olarak üç iddia yer almaktadır. Bunlardan ilki, Büro'nun kanuni dayanağı olmaksızın Yeşil Kart Sigortası'na ilişkin fiyat tarifesi belirlemesinin 4. madde kapsamında rekabeti kısıtlayıcı bir karar olarak değerlendirilmesi gerektiğine ilişkindir. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik'in 5. maddesinde "Yeşil Kart Reasürans Poolünü idare etmek ve Bakanlığın onayı ile Pool üyesi tüm sigorta şirketlerince uygulanmak üzere, yeşil kart sigorta tarifeleri hazırlamak ve yürürlüğe koymak" Büro'nun amaçları arasında sayılmıştır. Dolayısıyla, tarifeleri belirleme yetkisinin idari bir düzenlemeden kaynaklandığı belirtilmelidir. Bununla birlikte, bu yetkiye ilişkin olarak Sigorta Murakabe Kanunu'nda açıkça bir düzenleme yer almamış, Büro'nun kurulmasına ilişkin Yönetmelik, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Yönetmeliği'ne dayanılarak hazırlanmıştır. Bu hususla ilgili olarak Raportörlerin, Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü yetkilisi ile 770 yaptıkları görüşmede, anılan şahıs tarafından ilgili Yönetmeliğin kanuni dayanağının bulunmamasının 1963 yılına dayanan hukuki bir eksiklik olduğu, bu

06-32/391-101

780 konuya ilişkin olarak Genel Müdürlük bünyesinde halihazırda bir çalışma yürütüldüğü ve yapılacak değişiklikle Yönetmeliğin Sigorta Murakabe Kanunu'na dayandırılacağı ifade edilmiştir. Esasen, Yönetmeliğin kanuni dayanağı olup olmadığı tartışması idari yargı alanına dahil bir konudur. Öte yandan, 1963 yılından gelen idari bir düzenleme olan ve 4054 sayılı Kanun anlamında teşebbüs olmayan Hazine Müsteşarlığı tarafından çıkarılan Yönetmelik hükümleri çerçevesinde tarife belirlemekle yetkilendirilen Büro ve üyelerinin bu iddiaya ilişkin olarak 4054 sayılı Kanun çerçevesinde sorumluluklarının bulunmamaktadır.

Diğer yandan, Yönetmelik'te söz konusu tarifelerin hangi esaslar çerçevesinde belirleneceği, bunların nitelikleri ve kapsamı belirlenmemiştir. Ayrıca dosya bakımından Yönetmelik ile verilen yetki ve görev ilgili Kanunların uygulama kapsamını daraltmayacaktır. Teşebbüs birliği eliyle gerçekleştirilen fiyat artışlarının Yönetmelik'ten kaynaklanan bir yetkiye dayansa dahi 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddeleri çerçevesinde incelenebilecektir. Bu çerçevede Büro'nun, hakim durumunu kötüye kullanıp kullanmadığının tespiti gerekmektedir.

790 Nitekim şikayet dilekçesinde yer alan ikinci iddia, özellikle son yıllarda yeşil kart sigortasında % 150'ye varan fiyat artışları bulunduğu ve bu artışların 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi anlamında hakim durumun kötüye kullanılması niteliğinde olduğudur. Konuya ilişkin olarak, öncelikle en son yeşil kart tarifesinin 2003 yılında çıkarıldığı belirtilmelidir. Başka bir deyişle son üç yıldır yeni bir tarife düzenlenmesine gidilmemiş, mevcut tarifede de herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. Bu çerçevede şikayet dilekçesinde sözü edilen artışların 2002 yılından 2003 yılı tarifesine geçişte yapılan artışlar olduğu varsayılmaktadır. 2002 yılından 2003 yılına özellikle kamyon-çekici ve römork türlerinde artış gözlemlenmektedir. Büro yetkilisi tarafından bunun sebebi, önceki yıllarda bu araç türlerinde diğerlerine göre daha fazla kazaya sebep olunması, dolayısıyla daha fazla tazminat talebi ile karşılaşılması olarak açıklanmıştır. Buna ek olarak, dosya mevcudu bilgilerden, tarifelerin hasar prim oranları dikkate alınarak belirlendiği, yeşil kart sigortasının büyük zararlara yol açtığı, başlangıçta Büroya 17 üye varken, günümüzde bu sayının 11'e düştüğü, firmaların bu hizmeti vermeyi sürdürmesinin kar elde etme amacına yönelik olmaktan çok, ürün çeşitliliğini sürdürmek açısından önemli olduğu anlaşılmıştır. Nitekim, Havuz'un yıllık faaliyet raporlarında da yer alan hasar prim rasyolarına ilişkin tablolardan 1997 yılına kadar nispeten kar eden Havuz'un bu yıldan itibaren 2001 yılına kadar üst üste %20 ila %40 arasında zararlarla karşılaştığı anlaşılmaktadır. 2002 ve 2003 yıllarında yapılan tarife artışlarının amacının da geçmiş yıllarda karşılaşılan zararların telafi edilebilmesi ve sigortacılığın doğası gereği hasar prim oranlarını en aza indirmeye yönelik olduğu düşünülmektedir. Zira sigortacılıkta fiyat, riskin gerçekleşmesi durumunda sigortalanan mal ya da kıymette oluşacak hasarı karşılamak üzere, sigorta ettirene verilecek olan sigorta bedeli veya tazminatının, rizikonun gerçekleşme ihtimali ile ağırlıklandırılmış karşılığının hesaplanması suretiyle belirlenmektedir. Bu da sonuçta hasar prim oranını optimum seviyeye getirmeyi hedefleyen bir hesaplama yöntemidir. Yeşil kart tarifelerinin çok yüksek belirlendiği iddiasını zayıflatan bir diğer husus da,

06-32/391-101

820 yabancı reasürörlerin Türkiye'deki yeşil kartlara ilişkin hasarların çok fazla, buna karşılık primlerin çok düşük olmasını gerekçe göstererek, Havuzda toplanan riski reasüre etmekten kaçınmalarıdır. Öte yandan, her pazarda olduğu gibi sigortacılık pazarında da yüksek kar oranlarının olması, pazara yeni girişleri teşvik edici niteliktedir. Buna karşılık yeşil kart sigortası pazarına girişte kayda değer bir hukuki veya fiili engel bulunmadığı da dikkate alındığında, son on yılda Büro'ya hiçbir yeni üye kaydedilmemiş olması, yeşil kart sigortası pazarında yüksek kar oranlarının bulunmadığına işaret eden bir başka gösterge olarak kabul edilebilecektir. Yapılan bu açıklamalar ışığında Büro'nun yeşil kart tarifelerini çok yüksek belirlemek suretiyle hakim durumunu kötüye kullanması muhtemel görülmemektedir.

830 Şikayet dilekçesinde yer verilen üçüncü ve son iddia ise, tarife belirlenirken hasarsızlık indirimi yapılmamasının, bir başka deyişle daha önce defalarca kaza yapan bir araç ile hiç kaza yapmayan bir araç için aynı miktarda prim talep edilmesinin, uluslararası nakliye sektöründe faaliyet gösteren teşebbüsler arasındaki rekabeti kısıtladığına ilişkindir. Sigorta ettirenin bir dönem boyunca hasara sebep olmaması, sigorta ilişkisine bağlı olarak sigorta şirketi tarafından yüklenilen riskin düşüklüğünü ortaya koymakta, bu da yüklenilen riskin parasal bedeli olan net sigorta priminde buna uygun bir azalmayı gerektirmektedir. Başka bir deyişle hasarsızlık indirimi, sigorta hizmetinin fiyat bileşenlerinden biridir. Dolayısıyla, bu indirimin bir anlaşma ya da uyumlu eylem neticesinde uygulanmaması ya da bir teşebbüs birliği çatısı altında bir araya gelen ve bu birliktelikleri ile hakim durumda bulunan teşebbüslerin hasarsızlık indirimi uygulamamaları, ilgili sigorta hizmetinin fiyatının suni olarak yükseltilmesi niteliğinde olacaktır.

850 Büro ve üye sigorta şirketlerinin yetkilileri, yeşil kart sigortasında hasarsızlık indirimi vermenin pratikte mümkün olmadığını zira, bu sigorta branşında hasar bildirimlerinin kazanın meydana geldiği zamandan sonraki dönemlerde bildirildiğini, bu sürenin ilgili ülke düzenlemelerine ve olay özeline bağlı olarak değişmekle birlikte bazı durumlarda 10 yıla kadar uzayabildiğini, ayrıca hasarın gerçekleştiği ülkedeki Büronun da Türkiye'deki Büroya haber vermesinin zaman aldığını, bu çerçevede yeşil kart sigortası verilen araçlardan hangisinin kaza yapıp yapmadığının takip eden yıl içinde bilinmesinin mümkün olmadığını ifade etmişlerdir. Dosya mevcudu bilgilerden, tazminat taleplerinin bu kadar geç yapılmasının sebebinin çoğu olayda (kazada) tarafların mahkemelere başvurması ve mahkemenin sonuçlanması ile sonucun Büro'ya bildirilmesinin zaman alması olduğu, bu durumun özellikle kazada can kaybı olması durumunda söz konusu olduğu anlaşılmaktadır. 2003 yılında meydana gelen bir kazanın 860 2006 yılında Büro'ya bildirildiğine ilişkin yazışma örnekleri ile yıllar itibarıyla hasar-prim oranlarını gösterir tablolar da hasar bildirimlerinin çoğunlukla hasarın gerçekleştiği yıldan sonraki yıllarda yapıldığını destekler niteliktedir. Sigortalı aracın hasar/hasarsızlık durumunun takip eden yıl içinde bilinemediği halihazırdaki sistemde, sigorta şirketlerinin hasarsızlık indirimi vermemek suretiyle hakim durumlarını kötüye kullanmaları muhtemel görülmemektedir.

06-32/391-101

870 Bununla birlikte, Türkiye sınırları içinde geçerli olan karayolu motorlu araçlar mali sorumluluk sigortasına (trafik sigortası) ilişkin sağlıklı fiyatlandırma yapılabilmesini teminen oluşturulan ve bu sigorta branşına ilişkin verilerin tek bir veritabanında toplanarak günlük olarak güncellenmesi işlemlerini gerçekleştiren TRAMER benzeri bir bilgi merkezinin kurulması durumunda yeşil kart sigortasında da belli şartlar altında hasarsızlık indirimi verilebilecektir. Nitekim TRAMER'in 2004 yılından itibaren faaliyet göstermeye başlamasını takiben, trafik sigortasında hasarsızlık indirimi verilmeye başlanmıştır.

4054 sayılı Kanun çerçevesinde değerlendirilmesi gereken bir diğer konu ise Havuz sistemidir.

880 Yeşil kart, Büro tarafından her üye için sıra numaralı ve standartlara uygun bir şekilde basılıp üye şirketlere dağıtılmaktadır. Üye şirketler, yeşil kartların fiyat ve şartları bakımından Büro'nun yetkili organlarının kararlarına aynen uymak ve tanzim ettikleri yeşil kart primlerini her ayın sonunda Büro'ya bildirmek yükümlülüğündedirler. Büro, üye sigorta şirketlerinden intikal eden bu primleri anlaşma kapsamında havuzda toplar. Bilahare toplanan bu primler üye sigorta şirketlerinin o yıl için belirlenen payları dikkate alınarak hisseleri nispetinde geri paylaştırılır. Toplanan primlerin, üyeler arasında hangi iştirak payı ile bölüşürüleceğini ve diğer şartları her yıl Teknik Komite tespit eder. Bu bölüşümde üyelerin bir önceki yıl içinde Havuz'a devrettikleri prim miktarı esas alınır. Hasar meydana geldiğinde ise Havuz, hasarları ödedikten sonra üye şirketlere ürettikleri prim oranında bu hasar miktarını rücu etmektedir.

890 Havuz Anlaşması'na göre, üye sigorta şirketleri birbirlerine müteselsil kefil ve müşterek müteselsil borçludurlar. Herhangi bir üyenin taahhütlerini yerine getirememesi veya getiremeyecek duruma düşmesi halinde, o üyeye ait mesuliyet miktarı Havuz'daki iş yılı itibarıyla iştirak oranları esas alınarak diğer üyeler arasında paylaştırılır. Gerek bu hükmün varlığı, gerekse toplanan primlerin bir kısmının Milli Reasürans Şirketi'ne veya diğer yabancı reasürans şirketlerine toplu bir şekilde reasüre ettirilmesi olanağı, Havuz'u bir reasürans havuzu haline getirmekte ve üstlenilen riskin dağıtılmasını sağlayarak üyeler açısından güvence oluşturmaktadır.

900 Havuzlar özü itibarıyla rekabeti kısıtlayıcı nitelikte olmalarına rağmen, havuz olmadığı takdirde sigortalanamayacak risklerin sigortalanmasına imkan tanımaları, üyelerin sigortacılığın ilgili branşı hakkında gerekli deneyimi edinmelerine imkan vermeleri, maliyet tasarrufu veya avantajlı şartlarda ortak reasürans yoluyla primlerin düşürülmesini sağlamaları gibi muafiyeti haklı çıkaracak faydalar sağlayabilmektedir ve bu nedenle belli bir pazar payını geçmemeleri koşuluyla bu gibi yapılanmalara muafiyet tanınması yoluna gidilmektedir. Nitekim Avrupa Komisyonu'nun "Sigortacılık Sektöründeki Belirli Anlaşma, Karar ve Uyumlu Eylem Kategorilerine 81(3). Maddenin Uygulanması Hakkında 358/2003 Sayılı Tüzüğü" ile, belirli tipteki risk kategorilerinin ortaklaşa sigortalanması veya reasüre edilmesi için, sigorta ve/veya reasürans şirketlerinden oluşan koasürans ve koreasürans türünde gruplar (havuz) kurulması ve işletilmesine; grup faaliyetleri çerçevesinde pazarlanan sigortanın

06-32/391-101

ilgili pazarın %20'sini geçmemesi koşuluyla grup muafiyeti tanınmıştır. Bu kapsamdaki gruplarının brüt primleri belirlemeleri de grup muafiyeti kapsamında yer almaktadır.

920 Halihazırda Türkiye'de sigortacılık sektörüne yönelik, yukarıda aktarılan Avrupa düzenlemelerine paralel, herhangi bir grup muafiyet düzenlemesi bulunmamaktadır. Bununla birlikte, böyle bir düzenlemenin bulunması halinde dahi anılan havuz, yeşil kart sigortası pazarının tamamını oluşturduğundan, havuz sisteminin ve prim miktarlarının standartlaştırılması (tarife) uygulamalarının grup muafiyetinden yararlandırılmasının mümkün olamayacağı kanaatine varılmıştır. Ne var ki, yeşil kart sigortasına ilişkin olarak oluşturulan dosya konusu Havuz düzenlemesi, bir teşebbüs niteliğinde olmayan Hazine Müsteşarlığı tarafından çıkarılan bir yönetmelikten kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla, Türkiye'deki yeşil kart havuz sisteminin devlet tarafından oluşturulması ve yeşil kart sigortası satmak isteyen bir sigorta şirketinin bu havuza katılmasının yasal olarak zorunlu olması nedenleriyle, teşebbüslerin faaliyetinden kaynaklanan bir rekabet ihlali bulunmamaktadır.

Bununla birlikte, Yönetmelik uyarınca herhangi bir sigorta şirketinin Büro tarafından belirlenen tarifede belirtilen rakamların dışına çıkması mümkün olmaması, havuza üye olmayan bir sigorta şirketinin de yeşil kart sigorta poliçesi satamaması, tarife ve havuz düzenlemelerine uymayı kabul etmeyen bir sigorta şirketinin yeşil kart pazarına girmesini engelleyici niteliktedir.

940 Bu çerçevede, 4054 sayılı Kanun'un 27 (g) maddesinin işletilerek, Hazine Müsteşarlığı'na pazarda rekabetin nasıl tesis edileceğine ilişkin görüş bildirilmesinin uygun olacağı kanaatine varılmıştır.

J.4. Yeşil Kart Sigortası Pazarında Rekabetin Tesisi

950 Türkiye'nin 1959 yılında imzalamış olduğu "Motorlu Taşıtlar Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi" nin 9. maddesinde, "Her Âkit Taraf, sigorta zorunluluğuna uyulmadığı veya sorumlunun saptanamadığı veya ek hükümlerin üçüncü maddesinin birinci paragrafının ilk cümlesinde öngörülen muafiyet hallerinde meydana gelen zararla ilgili malî sorumluluk nedeniyle zarar gören kişilere tazminat verilebilmesi için bir garanti fonu kurmayı veya eşdeğerde düzenlemeler yapmayı taahhüt eder." hükmü yer almaktadır. Türkiye, Sözleşme'nin bu maddesinden kaynaklanan yükümlülüğünü yerine getirmek amacıyla Büroyu kurmuş ve buna paralel olarak bir de Havuz oluşturulmuştur. Görüleceği üzere, Türkiye'de, Sözleşme'de anılan "garanti fonu" oluşturulması yoluna gidilmemiş, bunun yerine yeşil kart poliçesi satabilen tüm sigorta şirketlerinin üyesi olacağı bir havuz oluşturulması yönünde tercih kullanılmıştır.

960 Büro'nun kurulması, gerek Türkiye'nin uluslararası yükümlülükleri ve sektörün işleyişi bakımından kaçınılmaz gerekse yabancı ülke sigorta hukukları üzerinde uzmanlaşma gerektiren, yabancı motorlu taşıt büroları için ülke içi tek bir muhatap sağlayan, hasarın tek merkezden takibini sağlayan ve yasadışı uygulamaların denetlenebilmesini mümkün kılan bir yapı olarak gereklidir.

Bununla birlikte, Büro'ya paralel olarak kurulan Havuz Sistemi, bir yükümlülüğün yerine getirilmesinden ziyade, yabancı ülkelerin çoğunluğunda uygulanan garanti fonu sistemine bir alternatif olarak oluşturulmuştur.

970 Sistemin rekabetçi bir yapıya kavuşturulması için ilk olarak, Yeşil Kart Sistemi'ne üye birçok ülke uygulamaları ile paralel olarak, Türkiye'de de devlet tarafından Büro nezdinde bir garanti fonu oluşturulması faydalı olacaktır. Böyle bir sistemde, havuz sistemi ortadan kaldırılacak; yeşil kart sigortası yapmak isteyen tüm sigorta şirketleri, serbestçe belirleyecekleri poliçe fiyatları üzerinden belli bir miktarı garanti fonuna yatırmak suretiyle, Büro'nun garantörlüğünde yeşil kart sigortası yapabileceklerdir. Sigorta şirketlerinin sigorta ettirene karşı yükümlülüklerini yerine getirememeleri durumunda devreye girecek olan fonun, Büro nezdinde oluşturulması, garantör Büro olacağından, yapılan sigortalara uluslararası geçerlilik de sağlayacaktır.

980 Yeşil kart pazarında rekabetin tesis edilmesi için gerekli olduğu düşünülen bir diğer husus ise, sağlıklı fiyatlandırma yapılabilmesini teminen oluşturulacak ve bu sigorta branşına ilişkin verilerin tek bir veritabanında toplanarak günlük olarak güncellenmesi işlemlerini gerçekleştirecek bir bilgi merkezinin oluşturulmasıdır. Yakın geçmişte Türkiye sınırları içinde geçerli olan karayolu motorlu araçlar mali sorumluluk sigortası (trafik sigortası) için böyle bir bilgi merkezi kurulmuştur. Trafik Sigortası Bilgi Merkezi-TRAMER adıyla 2004 yılından beri faaliyet gösteren bu veritabanı sayesinde trafik sigortasında hasarsızlık indirimi verilmeye başlanmıştır. Büro'ya bağlı olarak oluşturulacak böyle bir bilgi merkezinin varlığı, yalnızca yeşil kart sigortasında hasarsızlık indirimi verilebilmesini mümkün

990 kılmakla kalmayacak, hasar prim oranlarının, başka bir deyişle net primlerin daha etkin bir şekilde hesaplanabilmesini, dolayısıyla daha sağlıklı fiyatlandırma yapılabilmesini sağlayacaktır. Böyle bir veritabanının TRAMER'de olduğu gibi devlet tarafından mı yoksa sigorta şirketleri tarafından mı kurulacağı konusundaki değerlendirmenin ise Hazine Müsteşarlığı'nca yapılması daha yerinde olacaktır.

K. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre;

- 1000
1. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu, Türkiye Yeşil kart Reasürans Havuzu ve 11 sigorta şirketinin yeşil kart sigortası pazarındaki önaraştırmaya konu faaliyetlerine yönelik olarak 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek bulunmadığına,
 2. Bununla birlikte, 4054 sayılı Kanun'un 27. maddesi (g) bendinde belirtilen "Rekabet hukuku ile ilgili mevzuatta yapılması gerekli değişiklikler konusunda

06-32/391-101

1010 doğrudan ... görüş bildirmek” ile ilgili sürecin işletilerek, bu Karar’ın J.4. maddesinde açıklanan çerçevede T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı’na görüş bildirilmesinin yerinde olacağına

OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.