

**Rekabet Kurumu Başkanlığından,**

**REKABET KURULU KARARI**

**Dosya Sayısı** : 2016-4-55 **(Muafiyet)**  
**Karar Sayısı** : 17-30/500-219  
**Karar Tarihi** : 27.09.2017

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

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

**B. RAPORTÖRLER** : Cemal Ökmen YÜCEL, Can SARIÇİÇEK,  
Mehmet Yavuz GÜNER

**C. BİLDİRİMDE**

**BULUNAN** : Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği  
Barbaros Mahallesi Kardelen Sokak No:2 Palladium Tower Kat:30  
34746 Ataşehir/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliğinin yönetim kurulu kararı uyarınca, trafik sigorta poliçe prim tutarlarının etkin şekilde hesaplanmasını sağlamaya yönelik olarak hazırlanan "Trafik Sigortası Referans Skorlama Projesi"ne menfi tespit verilmesi veya bireysel muafiyet tanınması talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 15.12.2016 tarih ve 7208 sayı ile giren ve eksiklikleri 23.02.2017 tarih ve 1247 sayılı yazı ile tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 18.09.2017 tarihli ve 2016-4-55/MM sayılı Muafiyet/Menfi Tespit Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda;
- Teşebbüs birliği niteliğindeki Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliğinin (TSB) yönetim kurulu kararı uyarınca, trafik sigorta poliçe prim tutarlarının etkin şekilde hesaplanmasını sağlamaya yönelik olarak hazırlanan Trafik Sigortası Referans Skorlama Projesi'nin, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) kapsamında bir teşebbüs birliği kararı olması ve ilgili pazarda doğurma ihtimali olan rekabetçi endişelerden hareketle Kanun'un 4. maddesine aykırılık oluşturduğu,
  - Dolayısıyla teşebbüs birliği niteliğindeki TSB'nin yönetim kurulu kararı uyarınca, trafik sigorta poliçe prim tutarlarının etkin şekilde hesaplanmasını sağlamaya yönelik olarak hazırlanan Trafik Sigortası Referans Skorlama Projesi'ne 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi kapsamında menfi tespit belgesi verilemeyeceği,
  - Bununla birlikte 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasında sayılan şartların tamamının karşılanması nedeniyle TSB'nin yönetim kurulu kararı uyarınca, trafik sigorta poliçe prim tutarlarının etkin şekilde hesaplanmasını sağlamaya yönelik olarak hazırlanan Trafik Sigortası Referans Skorlama Projesi'ne bireysel muafiyet tanınabileceği,
  - Muafiyet süresinin pazardaki gelişmelerin takibini teminen üç yıl olarak sınırlandırılmasının uygun olacağı
- sonuç ve kanaatine ulaşılmıştır.

## G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### G.1. Trafik Sigortası Referans Skorlama Projesi

- (4) Bildirime konu olan Trafik Sigortası Referans Skorlama Projesi 08.11.2016 tarih ve 12 sayılı TSB yönetim kurulu toplantısında alınan karara dayanmaktadır. Bildirim Formunda sürücülerin risk skorlamasına yönelik bu projeye ilişkin kararın sektörün ihtiyaçlarını karşılamak ve TSB'nin 5484 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 24. maddesi ile verilen görevini yerine getirmek amacıyla alındığı ifade edilmektedir.
- (5) Sigorta sektörü dikkate alındığında teşebbüsler arası rekabetin yoğun olarak ortaya çıktığı alanlardan en önemlisi sigorta primleri olmaktadır. Her sigorta şirketi trafik sigorta primini hesaplarken genel olarak; hasar, verilen özel hizmetler, acente komisyonu, işletme personel giderleri, kar marjı gibi hususları dikkate almaktadır. Prim hesabına etki eden hususlardan bir tanesi de "risk skoru"dur. Risk skoru; sigorta şirketlerinin prim tutarlarını belirlerken faydalandıkları ve o yıl içerisinde sigortalının aracı ile trafikte meydana getirmesi muhtemel maddi ve bedeni hasarı gösteren değerlerdir. Bu skor kabaca poliçe tarafı sigortalıya ve sigortalıya benzer kişilere ait tüm verilerin karşılaştırılması ve bilimsel yöntemlerle analizi ile hesaplanmaktadır. Bu değer mevcut şartlarda her şirketin sahip olduğu kendi müşteri portföyü çerçevesinde ve kendine özgü hesaplamalarla elde edilebilmektedir. Bildirim Formu'nda ifade edildiği üzere mevcut sistemde ise özellikle küçük poliçe havuzuna sahip şirketlerin risk skorunu veri eksikliği nedeniyle doğru belirleyemediği hallerde sigorta priminin yüksek çıkması ihtimali doğmaktadır.
- (6) Bu noktada TSB tarafından hayata geçirilmek istenen ve muafiyete konu Proje ile Trafik Sigortaları Bilgi ve Gözetim Merkezi (TRAMER) bünyesinde toplanan verilerin analiz edilmesi suretiyle doğru hasar/risk anlayışının oluşmasını sağlayan, sigortalı bazında risk skorlarının hesaplanması hedeflenmektedir. Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi (SBM) Yönetmeliği'nin 10. maddesi çerçevesinde SBM'nin alt bilgi merkezi olan TRAMER, trafik sigortalarına ilişkin güvenilir istatistiklerin temini, uygulama birliği sağlanması, sigorta sistemine olan güvenin artırılması, tazminat ödemelerinin düzenli ve doğru biçimde gerçekleştirilmesi amacıyla trafik sigortalarına ilişkin verilerinin toplandığı bir sistemdir. Sistem sayesinde sigorta şirketlerinin kendi kısıtlı portföyü yerine, TRAMER sisteminde bulunan bütün sigortalıların verisi dikkate alınarak hesaplanmış risk skoruna ulaşabilmesi öngörülmektedir<sup>1</sup>.
- (7) Proje, TSB tarafından yapılan bir ihale sonucunda ihaleyi kazanan firma ile TSB arasında imzalan "Teknik Şartname" ile hayata geçecektir. Firma, SBM bünyesinde toplanan ve tüm Türkiye'de trafik sigortası yaptırmış sigortalılara ait trafik hasar ve poliçe verileri üzerinde teknik analizler yaparak risk skoru oluşturacaktır. Ayrıca proje kapsamında bir "Proje Komitesi" kurulacak ve firma proje komitesine bağlı çalışarak, belirli aralıklarla analiz süreçlerini ve bu süreçlerde ortaya çıkan bulguları proje komitesiyle paylaşacaktır.
- (8) Proje komitesi, TSB bünyesinde kurulan ve TSB, SBM, Aktüerya Komitesi ve trafik sigortası pazarında faaliyet gösteren sigorta şirketleri arasından seçilmiş 9 üyeden oluşacak bir komitedir. Firma, TRAMER'den elde edeceği verilerin işlenmesi konusunda SBM ile bir "Gizlilik Sözleşmesi" imzalayacaktır. Bildirim Formunda; firmanın, sigorta şirketleri ile paylaşacağı bilginin rekabete duyarlı bilgiler içermeyeceği vurgulanmış, bu bilgi değişiminin firmadan sigorta şirketlerine doğru tek taraflı olacağı ve firmanın şirketlerden herhangi bir bilgi talebinde bulunamayacağı belirtilmiştir.

---

<sup>1</sup> Bu durum TSB ile İhaleyi Kazanan Firma arasında imzalanacak olan Teknik Şartname'nin "Hizmetin Amaç ve Konusu" başlıklı 2. maddesinde açıkça belirtilmektedir.

## 17-30/500-219

- (9) Sigorta şirketleri, Proje kapsamında Firma tarafından oluşturulacak ve geliştirilecek olan referans skorlama sistemini kullanarak mevcut ya da potansiyel müşterilerine ilişkin trafik maddi hasar frekansı ve şiddeti ile trafik bedeni hasar frekansı ve şiddetini içeren tavsiye niteliğindeki risk skoruna ulaşacaktır. Sigorta şirketlerinin müşterilerden aldıkları verileri sisteme girmeleri neticesinde erişecekleri verilere ilişkin örnek tablo aşağıdaki gibidir:

Tablo 1: Örnek Tablo

Sisteme Girilen Müşteri Verisi	Sigorta Şirketinin Sistemi Kullanması Sonucu Elde Edeceği Veriler
Müşteri adı-soyadı: Ali Yıldız TC. Kimlik No.: 12345678910 Araç Plakası: 34 VV 1234 Marka: Renault Model: Symbol Motor No.: A1234567 Şasi No.: WBAVX2201DVY61558	Trafik branşı maddi hasar frekansı: % 5 Trafik branşı maddi hasar şiddeti: 4.000 TL Trafik branşı bedeni hasar frekansı: % 0,1 Trafik branşı bedeni hasar şiddeti: 90.000 TL

Kaynak: Bildirim Formu

- (10) Bildirim Formunda projenin kapsamının risk skorunun hesaplanması ile sınırlı olduğu ve prim hesabına esas diğer etkenlerin proje kapsamı dışında kaldığı vurgulanmaktadır.
- (11) Bununla birlikte TSB, sistemin işleyişi için ciddi bir yatırımın ve sistemin ilgili pazara katkılarının tespiti için sigorta şirketlerinin sisteme katılımının gerektiğini ve katılımın teşvik edilmesi adına sistemin şirketlere bir yıl süreyle ücretsiz sunulacağını belirtmiştir.

## G.2. Pazara İlişkin Bilgi

- (12) 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 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.
- (13) Dünya genelinde ve ülkemiz mevzuatında genel kabul görmüş olan sigorta hizmetlerine ilişkin ayrım "hayat sigorta hizmetleri" ve "hayat dışı sigorta hizmetleri" şeklindedir. Bu bağlamda "hayat sigortacılık hizmetleri"; kişinin vefatı, kaza sonucu iş göremez hale gelmesi, yaşlılık ve sakatlık gibi durumlarda kişinin geçiminin sağlanmasına ve ekonomik kayıpların telafi edilmesine 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 sigorta hizmetleri" ise 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 ayrılmıştır<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> 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.

## 17-30/500-219

- (14) Ülkemizde sigortacılık sektörünü düzenleyen temel mevzuat 14.06.2007 tarih ve 26552 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu’dur (Sigortacılık Kanunu). Anılan Kanun’un,
- “Amaç ve Kapsam” başlığını taşıyan 1. maddesinin ikinci fıkrasında Türkiye’de faaliyet gösteren sigorta şirketleri, reasürans şirketleri, Türkiye Sigorta Birliği, aracılar, 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 (HAZİNE) ruhsat almak zorunda olduğu, sigorta şirketleri hayat ve hayat dışı sigorta gruplarından sadece birinde faaliyet gösterebileceği
- ifade edilmiştir.
- (15) Başvuru konusu referans skorlama projesinin 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 Kanun’un 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.
- (16) Trafik sigortası, on beş araç türü için yedi farklı basamakta düzenlenmektedir. 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.

## 17-30/500-219

- (17) Trafik sigortası sektörünü düzenleyen mevzuat hükümleri incelendiğinde; 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 edebilecekleri tazminat miktarlarının kamu tarafından tespit edildiği görülmektedir. Bununla birlikte Sigortacılık Kanunu'nun 2007 yılında yürürlüğe girmesi sonrası, mezkûr Kanun'un 12. maddesi<sup>3</sup> çerçevesinde ve yine Tarife Yönetmeliği ile yapılan değişiklik ile sigorta şirketlerinin uygulayabilecekleri prim miktarlarının artırımı ve hasarsızlık indirimlerinin belli sınırlar içinde şirketlerce karar verilebileceği ifade edilerek kısmi serbestliğe geçilmiş ancak asgari teminat tutarlarının yine HAZİNE tarafından belirlenmesi uygulamasına devam edilmiştir<sup>4</sup>. Bahse konu bu artırım ve indirim sınırları HAZİNE tarafından kademeli olarak genişletilmiş ve nihayet Tarife Yönetmeliği'nde 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 HAZİNE tarafından belirlenmeye devam etmektedir. Bu noktada hemen belirtmek gerekir ki aşağıda ayrıntılı olarak ele alındığı üzere yakın zamanda Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Primlerine ilişkin Genelgesi (2017/1) ile HAZİNE tarafından anılan primlere ilişkin olarak 12.04.2017-31.12.2017 tarihleri arasında uygulanmak üzere bir tavan getirilmiştir; yine aynı genelge kapsamında prim artış ve primlerde indirim oranları da belirlenmiştir. Bu çerçevede ilgili dönem boyunca prim serbestisinin de kısıtlandığı ifade edilebilecektir.
- (18) Trafik sigortası branşında faaliyet gösteren sigorta şirketleri primleri, Sigortacılık Kanunu'ndaki düzenlemelere uygun olarak sigortacılık esasına ve genel kabul görmüş aktüeryal tekniklere göre hesaplanmaktadır. 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 söz konusu parametreleri kendi sınıflandırmalarına ve risk değerlendirmelerine göre 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 yetkinliği ve kapasitesi bulunmaktadır.

<sup>3</sup> 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 sigortaların teminat tutarları ile tarife ve talimatları Bakan tarafından tespit olunur ve Resmî Gazetede yayımlanır.*”

<sup>4</sup> 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 sonucunda 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 HAZİNE'ye prim üst sınırını daha çok artırma veya tamamen kaldırma yetkisi verilmiştir. HAZİNE tarafından prim artırım üst sınırı 2009 yılı için %100 olarak belirlenmiştir. 31.05.2012 tarihli Genelge ile %10 indirim ve %250 artırım aralığı getirilmiştir.

## 17-30/500-219

- (19) 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 frekansı<sup>5</sup> ve hasar şiddeti<sup>6</sup>) 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 edilmesidir. 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.
- (20) Sigorta şirketlerinin iç işleyişindeki görev dağılımına bakıldığında sürecin ilk aşamasında aktüerya birimleri tarafından teknik hesaplamaların yapıldığı, teknik birimlerin ise aktüerya biriminden aldığı bilgiler temelinde 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 oranları<sup>7</sup> ve portföy analizleri yapılarak üst yönetim tarafından revize edilebilmektedir.
- (21) Trafik sigortası hizmetleri pazarında primlerin belirlenmesine ilişkin verilen teknik ayrıntıların ardından ilgili sektördeki fiyatlandırma davranışlarının değerlendirilmesi açısından önem arz eden, trafik sigortası hizmetinin yapısına ilişkin iki hususun üzerinde durulmasında fayda görülmektedir. Bunlardan ilki, trafik sigortasında hizmet alanın aslında sigortalı değil sigortalının zarar verdiği üçüncü kişi olması; ikincisi ise, trafik sigortasının hem sigortalı hem de sigortalayan açısından oluşturduğu çift taraflı bir zorunluluk ve sorumluluk olmasıdır.
- (22) 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 sigortasının 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.

<sup>5</sup> Yazılan poliçelerden kaç adet hasar dosyası geleceğinin tahmin edilmesidir.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Hasar/prim oranı, ödeme yapılan hasarların toplanan primlere oranını ifade etmektedir. Hasar prim oranına ilişkin ayrıntılı açıklamalara takip eden bölümde yer verilecektir.

## 17-30/500-219

- (23) Trafik sigortası poliçelerinin düzenlenmesinde hem sigortalı hem de sigorta şirketleri için çift taraflı bir zorunluluk bulunmaktadır. Motorlu araç işletenlerin trafik sigortası yaptırmaları 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 HAZİNE tarafından; “Primlerin sigortalı açısından ödenebilir seviyede olması, sigorta şirketi açısından ise yükümlülükleri karşılamak için yeterli seviyede olması” şeklinde tanımlanmıştır.
- (24) Trafik sigortası pazarında Aralık 2016 itibarıyla prim üretimi bakımından ilk 10 içinde yer alan teşebbüslerin Ocak-Nisan 2017 dönemine ilişkin pazar paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo 2: Trafik Sigortası Branşında İlk 10 Teşebbüsün Pazar Payları (Ocak-Nisan 2017)

Sıralama (Aralık 2016 Verilerine Göre)	Şirket Adı	Pazar Payı (%)			
		Ocak	Şubat	Mart	Nisan
1	ALLIANZ	18,26	18,17	15,73	9,61
2	AXA	8,50	9,43	8,97	3,21
3	MAPFRE	12,97	9,51	9,62	13,96
4	ANADOLU	7,78	7,95	11,74	12,75
5	SOMPO	10,61	11,74	10,80	7,05
6	HALK	3,36	5,66	7,91	8,10
7	NEOVA	5,17	7,36	6,74	3,55
8	DOĞA	4,51	4,85	5,08	13,39
9	GÜNEŞ	4,21	2,05	2,68	5,83
10	HDI	2,67	2,60	2,50	2,02
TOPLAM		78,04	79,32	81,77	79,47

Kaynak: TSB Ocak, Şubat, Mart ve Nisan Trafik Prim Üretimleri Raporu Doğrultusunda raportörlerce hesaplanmıştır.

### G.3. Başvuru Konusu Projeyi Yürütecek Kuruluşlar Hakkında Bilgi

#### G.3.1. Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği (TSB)

- (25) 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, Sigortacılık Kanunu’nda 29.06.2012 tarihinde yapılan değişiklikle unvanı “Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği” olarak değiştirilmiştir. Anılan değişiklikle birlikte Birliğin logosu olarak “Türkiye Sigorta Birliği” ibaresi kullanılmaya başlanmıştır. Teşebbüs birliği olan bu kuruluş herhangi bir şirketler grubuna bağlı değildir.

## 17-30/500-219

- (26) 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'de<sup>8</sup> 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.
- (27) Sigortacılık Kanunu'nun 24. maddesinin birinci fıkrası uyarınca kamu kurumu niteliğinde bir meslek kuruluşu olan TSB'ye giriş aidatını ödeyerek üye olmak zorundadır. Birliğin 39'u hayat dışı, 18'i hayat ve emeklilik, 4'ü hayat ve 2'si reasürans şirketi olmak üzere 63 üyesi aktif olarak faaliyette bulunmaktadır<sup>9</sup>.
- (28) Sigortacılık Kanunu'nunda da belirtildiği üzere TSB'nin görevleri arasında; mesleğin gelişmesini sağlayıcı önlemler almak, bu amaçla araştırma kuruluşları tesis etmek ve bu konudaki araştırma ve çalışmaları desteklemek, Türkiye'de sigortacılığı ve bireysel emeklilik tasarruf ve yatırım sistemini temsil etmek ve tanıtmak için gerekli girişimlerde bulunmak, gerektiğinde sigorta sözleşmelerine ilişkin rehber tarifeleri hazırlayarak sektörün hizmetine sunmak, sigortacılık ve bireysel emeklilik tasarruf ve yatırım sistemi mevzuatı ile kendisine verilen görevleri yerine getirmek ve aldığı kararların ve önlemlerin uygulanmasını izlemek, uyulması zorunlu meslek kurallarını belirlemek, üyeleri arasındaki haksız rekabeti önlemek amacıyla gerekli her türlü tedbiri almak ve uygulamak, sigortacılıkta tahkimin işleyişini düzenlemek ve sigorta hakemlerinin listesini tutmak gibi yetkileri bulunmaktadır.
- (29) Bu noktada Bildirim Formunda TSB tarafından yayımlanan Rehber Tarife'nin yerine geçeceği ifade edilen referans skorlama projesine ilişkin olarak anılan tarifenin niteliklerini de ele almak yerinde olacaktır. Tarife Yönetmeliği'nin 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 Tarifenin yayımlandığı bilinmektedir. 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 TRAMER veri tabanına iletilen veriler kullanılmakta, araç türü, sigortalı türü ve il bakımından şirketlerce gönderilen verilerin toplamı kullanılarak genel bir tarife hazırlanmaktadır. Rehber Tarifenin 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 Tarifenin hazırlanmasında sektöre yönelik yapılan ve sektördeki prim üretimini ve hasar ödemelerini etkileyecek değişiklikler de dikkate alınmaktadır.
- (30) Birliğin çalışma esasları TSB tarafından hazırlanan ve HAZİNE'ce onaylanan yönetmelik ile belirlenmekte ve Birliğin tüm faaliyetleri Sigortacılık Kanunu'nun 24. maddesinin yirmi beşinci fıkrası uyarınca Müsteşarlık tarafından denetlenmektedir.

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> [<https://www.tsb.org.tr/hakkimizda.aspx?pageID=657>] (Erişim Tarihi 28.07.2017)

### G.3.2. Sigorta Bilgi Ve Gözetim Merkezi (SBM)

- (31) SBM, 16.12.2003 tarihli ve 25318 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan trafik sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliği ile “TRAMER” adıyla kurulmuştur. 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 SBM 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 Trafik Sigortaları Bilgi ve Gözetim Merkezi (TRAMER)<sup>10</sup>, 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.
- (32) Sigortacılık Kanunu’nun 31/B maddesinde, SBM’ye ilişkin olarak aşağıdaki düzenlemelere yer verilmektedir:

*“(1) Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği nezdinde, sigortalılar ve sigorta sözleşmesinden dolayı da olsa menfaat sağlayanlara ilişkin olarak, yanlış sigorta uygulamaları dâhil, risk değerlendirmesine esas bilgileri toplamak ve bu bilgilerin sigorta, reasürans ve sigortacılık faaliyetinde bulunan emeklilik şirketleri ile Müsteşarlıkça belirlenecek kişilerle paylaşılmasını sağlamak amacıyla Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi kurulur.*

*(2) Bu maddenin birinci fıkrasında belirtilen şirketler, Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezine üye olmak zorundadır. Üye kuruluşlar, Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezince istenilen her türlü bilgiyi vermekle yükümlüdür.*

*(3) Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi kuruluş amaçları doğrultusunda, özel hukuk tüzel kişileri ile kamu kurum ve kuruluşlarından, kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşları ve bunların üst kuruluşlarından, ilgili mevzuatla kurulmuş diğer bilgi merkezlerinden bilgi talep etmeye ve bunlarla Müsteşarlığın uygun görüşüne istinaden bilgi alışverişine yönelik sözleşmeler imzalamaya yetkilidir. Söz konusu kurum ve kuruluşlar Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi tarafından talep edilen bilgileri vermekle yükümlüdür...*

*(4) Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi kendi yönetimi tarafından temsil ve idare edilir... Müsteşarlık, Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezini denetler. Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi sigorta uygulamaları kapsamında, poliçe yazım ve hasar süreçlerinin izlenmesi de dâhil olmak üzere Müsteşarlık tarafından talep edilen her türlü çalışmayı yapar ve bu amaçla gerekli alt yapıyı tesis eder.*

*(5) Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezinin bütün işlem ve kayıtları gizlidir. Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi topladığı her türlü bilgiyi, Müsteşarlığa istenen biçim ve sürede vermekle yükümlüdür. Söz konusu bilgiler, sahibinin açık rızasının bulunması durumunda belirlediği kişiye belli bir ücret karşılığında verilir...”*

<sup>10</sup> 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.

## 17-30/500-219

- (33) Anılan hükme dayanılarak kurulan SBM'nin yönetim yapısına, SBM Yönetmeliği'nin "Yönetim Komitesi" başlıklı 6. maddesinde yer verilmiştir. Buna göre, Yönetim Komitesi beş üyeden oluşmakta ve üyeler üç yıl süre ile görevlendirilmektedir. Yönetim Komitesi'nin oluşumunda esasen TSB ile HAZİNE söz sahibi olup, üyeleri aşağıda açıklandığı üzere seçilmektedir:
- TSB'ye üye sigorta ve emeklilik şirketlerinin genel müdür niteliğini haiz personeli arasından Hayat Dışı Yönetim Komitesi<sup>11</sup> ile Hayat ve Emeklilik Yönetim Komitesince<sup>12</sup> seçilecek birer üye,
  - TSB Yönetim Kurulu ve Hayat Dışı Yönetim Komitesi üyesi olmayan hayat dışı sigorta gruplarında faaliyet gösteren şirketlerin genel müdür niteliğini haiz personeli arasından HAZİNE'ce belirlenecek bir üye,
  - HAZİNE'den bir üye,
  - TSB Yönetim Kurulunca seçilecek genel müdür niteliğini haiz bir üye.
- (34) Yönetim Komitesi'nin alacağı kararlar bakımından mevzuatta bir karar yeter sayısı öngörülmemekle birlikte, kararın fiilen HAZİNE'yi temsilen seçilen üyenin oyuna bağlı olarak alındığı SBM tarafından ifade edilmiştir.
- (35) SBM Yönetmeliği'nin "Merkez İç İşleyişi" başlıklı 17. maddesinde, SBM'nin görevlerini yerine getirmek amacıyla, gerekli özellikleri haiz, güvenli, yedekli ve farklı kullanıcıların bilgi kayıtlarına farklı düzeylerde erişimlerine imkân sağlayan bir bilişim sisteminin kurulması öngörülmüş<sup>13</sup> ve SBM tarafından elde edilecek verilerin toplulaştırılmak suretiyle ve HAZİNE'nin onayıyla yayımlanabileceği düzenlenmiştir. Bunun yanı sıra, anılan Yönetmelik'in 18. maddesinin ilk fıkrasında, SBM'nin görev ve yetki alanı çerçevesinde HAZİNE tarafından talep edilecek her türlü uygulama ve çalışmanın ayrıca bir işleme gerek olmaksızın münhasıran Müsteşarlıkça belirlenecek usul ve esaslar çerçevesinde SBM tarafından yerine getirileceği ve bunun için gerekli sistemlerin kurulacağı düzenlenmiştir. Aynı maddenin üçüncü fıkrasında ise, SBM'nin sigortacılık sektörünün ortak veri tabanı olarak faaliyette bulunacağı öngörülmüştür.

---

<sup>11</sup> Anılan Komite, TSB'nin bir organı olup; Komite Başkanı dahil dokuz üyeden oluşmaktadır. Üyeler, hayat dışı sigorta alanında faaliyet gösteren şirketlerin genel müdür, genel müdür yardımcısı ve yönetim kurulu üyesi niteliğini haiz personelden oluşmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.tsb.org.tr/hayat-disi-yonetim-komitesi.aspx?pageID=668>

<sup>12</sup> Anılan Komite, TSB'nin bir organı olup; Komite Başkanı dahil 9 üyeden oluşmaktadır. Üyeler, hayat ve emeklilik alanında faaliyet gösteren şirketlerin genel müdür niteliğini haiz personelden oluşmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.tsb.org.tr/hayat-ve-emeklilik-yonetim-komitesi.aspx?pageID=667>

<sup>13</sup> Nitekim anılan Yönetmelik uyarınca, TRAMER, HATMER, HAYMER ve SAGMER bakımından birtakım kayıtların veri tabanlarında tutulması öngörülmüştür.

## 17-30/500-219

- (36) Üyelerin bilgi verme yükümlülüğünün düzenlendiği Yönetmelik'in 23. maddesinde, aşağıdaki hususlara yer verilmiştir:

*“(1) Üye sigorta şirketleri, Merkez tarafından kendilerinden istenen tüm bilgileri, doğru ve eksiksiz olarak, belirlenen şekilde ve sürelerde Merkeze iletmekle yükümlüdür.*

*(2) Üye sigorta şirketleri, zorunlu sigortalar, zorunlu trafik sigortası, zorunlu taşımacılık sigortası ve zorunlu ferdi kaza sigortası sözleşmelerine ait poliçe bilgileri ile güncellenmiş ve günlük muallâk ve ödenmiş hasarlara ve kaza tutanaklarına ilişkin bilgileri Merkez tarafından hazırlanarak Müsteşarlık tarafından onaylanan veri yapısında ve en çok bir günlük gecikmeyle Merkeze iletmek zorundadır.*

*(3) Üye sigorta şirketleri, Yönetim Komitesi kararı üzerine ihtiyari trafik sigortası, kasko sigortası ve Birlik görüşü alınmak üzere Müsteşarlıkça belirlenen sigorta sözleşmelerine ait içeriği ve veri yapısı Birlik tarafından belirlenen poliçe bilgileri ile güncellenmiş ve günlük muallâk ve ödenmiş hasar verilerini en çok bir günlük gecikmeyle Merkeze iletmek zorundadır.*

*(4) Üye sigorta şirketleri, Merkez tarafından, hatalı olarak gönderildiği tespit edilen bilgileri gecikmeksizin düzeltmek ve düzeltme kayıtlarını en çok bir günlük gecikmeyle Merkeze iletmek zorundadır.*

*(5) Üye sigorta şirketlerinin bilgi verme yükümlülüklerini yerine getirmemesi durumunda Müsteşarlık gerekli tedbirleri alır.”*

- (37) SBM bünyesinde toplanan verilere erişim bakımından, SBM Yönetmeliği'nin “Bilgi kayıtlarına erişim” başlıklı 24. maddesinde aşağıdaki hususlara yer verilmiştir:

*“(1) Sigortalılara, taraf oldukları sigorta sözleşmeleri ile ilgili özet sigorta ve hasar bilgilerine internet ortamında erişim sağlanır.*

*(2) Münhasıran çalışma konuları ile ilgili olmak üzere Merkez nezdinde tutulan bilgilere dışarıdan erişim tanınacak yetkili kullanıcılar ve erişebilecekleri kayıtların içeriği ile erişim şekli Müsteşarlıkça belirlenir.*

*(3) Kurallara uymayan yetkili kullanıcıların sisteme erişimleri ve bilgi kayıtlarından yararlanmaları, Müsteşarlığın onayına tabi olmak üzere ilgili Yönetim Komitesi kararıyla sınırlandırılır. Bu durumun süreklilik göstermesi halinde, bu kişilerin sisteme erişim ve bilgi kayıtlarından yararlanma yetkileri Müsteşarlığın onayına tabi olmak üzere Yönetim Komitesi kararıyla kaldırılır.*

*(4) Merkez nezdinde tutulan bilgileri talep eden yetkili kullanıcılar dışındaki diğer isteklilerin talepleri Yönetim Komitesi tarafından karara bağlanır. Bu fıkra kapsamında verilecek bilgilerin içeriği Müsteşarlık tarafından belirlenir.*

*(5) Yönetim Komitesi, yetkili kullanıcılar dışındaki diğer isteklilerin sahip oldukları bilgileri belirlenen amaç doğrultusunda kullanmalarını teminen gerekli tedbirleri alır.*

*(6) İkinci ve dördüncü fıkralar kapsamında tanınacak erişimin ve/veya verilecek bilgilerin ücretinin belirlenmesine veya ücretsiz olarak sağlanmasına Yönetim Komitesince karar verilir...”*

## G.4. İlgili Pazar

### G.4.1. İlgili Ürün Pazarı

- (38) 6047 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 91. maddesi uyarınca bir motorlu aracın işletilmesi sırasında bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olması halinde doğan zararların karşılanmasını sağlamak üzere araç sahiplerinin mali sorumluluk sigortası (trafik sigortası) yaptırmaları zorunlu kılınmıştır.

## 17-30/500-219

- (39) Bu kapsamda bildirim konu Trafik Sigortası Referans Skorlama Projesi, trafik sigortası primlerinin tespitinde kullanılan risk skorlarının doğru şekilde belirlenmesine ilişkin olarak oluşturulmak istenen bir sistemdir. Proje kapsamında TRAMER bünyesinde yer alan trafik hasar ve poliçe verilerinden yararlanılarak sunulacak risk skorlama hizmetinin trafik sigortası yapan sigorta şirketlerine yönelik olması ve başvurunun trafik sigortası pazarına yönelik olması nedeniyle ilgili ürün pazarı "trafik sigortası pazarı" olarak belirlenmiştir.

### G.4.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (40) Sektörü ilgilendiren yasal düzenlemeler ve ilgili projenin uygulama alanı göz önüne alınarak ilgili coğrafi pazar "Türkiye" olarak belirlenmiştir.

### G.5. TSB'den Elde Edilen Bilgiler

- (41) 23.02.2017 tarih ve 1247 sayılı Kurum kayıtlarına intikal eden TSB'nin cevabi yazısında özetle;
- SBM bünyesinde trafik sigortası pazarında faaliyet gösteren tüm sigorta şirketlerinin kullanımına sunulmuş Kokpit ve Cognos olmak üzere iki uygulama olduğu,
  - Kokpit'in 2004 yılından beri uygulamada olup sigorta şirketlerine, ilgili sigorta pazarında gerçekleştirilen poliçe miktarı, meydana gelen hasar miktarı ile toplam prim bedellerine ilişkin yıllık toplulaştırılmış bilgi ve istatistikler sunduğu, uygulamayı kullanan şirketin uygulamadaki "sektör" sekmesinden ilgili sektördeki toplulaştırılmış verilere ulaşabileceği gibi "şirket" sekmesinden şirketinin pazardaki verilerini görebildiği,
  - Kokpit uygulamasının sadece trafik sigortasına yönelik olmadığı; deprem, sağlık gibi sigorta türleri ile sigorta suiistimallerine yönelik olarak da veriler içerdiği, bu uygulama sayesinde her bir sigorta şirketinin kendisi ve ilgili sigorta sektörü ile ilgili toplulaştırılmış istatistiki bilgilere ulaşabildiği, TSB, HAZİNE'deki genel müdürü ve müdür yardımcıları ile direktörlerinin her bir sigorta şirketinin sadece kendisi ile ilgili ulaşabildiği verilerin tamamına erişim yetkisinin bulunduğu, TSB sitesinde üçer aylık/yıllık periyodlarla yayımlanan motorlu taşıtlar sigorta istatistiklerinin Kokpit uygulaması verileri dikkate alınarak hazırlandığı,
  - 2007 yılından beri kullanılan Cognos'un da Kokpit uygulamasının veri setlerinden yararlandığı, bu uygulamada özellikle hayat dışı sigortalarına ait olmak üzere birden fazla rapor ve veri başlığı bulunduğu, Kokpit'te olduğu gibi bu uygulamada da her sigorta şirketinin kendisine ait veya sektöre ilişkin bilgilere ulaşabildiği, ancak Cognos'un, Kokpitten farklı olarak, uzmanlar tarafından da kullanılabilirdiği, bu doğrultuda daha fazla kullanıcının erişimine açık olduğu, Cognos uygulamasına kimlerin erişebileceğinin tespitinin şirket SBM admininin inisiyatifinde olduğu, ayrıca Kokpit'in mobil uygulama olması sebebiyle erişiminin daha kolay olduğu, her iki uygulamanın yürütülmesi ve geliştirilmesinde ana söktürün trafik sigortası olduğu,
  - TSB'nin kamu tüzel kişiliği bulunan bir meslek kuruluşu olduğu ve rekabet hukuku çerçevesinde bir teşebbüs birliği olarak faaliyet gösterdiği, SBM'nin ise ayrı bir tüzel kişilikle TSB nezdinde HAZİNE tarafından hazırlanan 16.12.2003 tarih ve 25318 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Trafik Sigortası Bilgi Yönetim Merkezi Yönetmeliği ile TRAMER adıyla kurulduğu, daha sonra ise yapılan düzenleme ile şimdiki adını aldığı,
  - SBM'nin 5684 Sayılı Sigortacılık Kanununun 31/b maddesi uyarınca "sigortalılar ve sigorta sözleşmesinden dolayı da olsa menfaat sağlayanlara ilişkin olarak, yanlış sigorta uygulamaları dâhil, risk değerlendirmesine esas bilgileri toplamak ve bu bilgilerin sigorta, reasürans ve sigortacılık faaliyetinde bulunan emeklilik şirketleri ile Müsteşarlıkça belirlenecek kişilerle paylaşılmasını sağlamak amacıyla" kurulduğu,

## 17-30/500-219

- SBM Yönetmeliği'nin 6. maddesi uyarınca yönetim kurulunun birer üyesinin TSB üyesi sigorta ve reasürans şirketlerinin genel müdür niteliğini haiz personeli arasından Hayat Dışı Yönetim Komitesi ile Hayat ve Emeklilik Yönetim Komitesi tarafından, bir üyenin Birlik Yönetim Kurulu ve Hayat Dışı Yönetim Kurulu Üyesi olmayan hayat dışı sigortalar alanında faaliyet gösteren şirketlerin genel müdür niteliğini haiz personeli arasından HAZİNE'ce, bir üyenin HAZİNE tarafından, bir üyenin de TSB Yönetim Kurulu tarafından genel müdür niteliğini haiz kişiler arasından seçildiği, SBM Merkez Müdürünün ise HAZİNE'nin uygun görüşü üzerine Yönetim Komitesince atandığı, TSB ile SBM arasındaki ilişkinin sadece yönetici seçiminden ibaret olduğu, TSB'nin SBM üzerinde yönetsel bir kontrolünün bulunmadığı,
- Trafik sigortası pazarında faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin mevcut durumda prim hesaplamalarında kullandığı risk skorunu kendi portföy verilerini kullanarak birbirinden farklı yöntemlerle belirlediği, bu yöntemlerin her bir sigorta şirketinin sahsına özel olması nedeniyle bu yöntemlerin detaylarına ilişkin TSB'nin bilgisinin bulunmadığı,
- Sigorta şirketlerinin prim hesabında dikkate aldığı kalemler arasında beklenen hasar, sigorta şirketince verilen özel hizmetler, acente komisyonu, işletme personel giderleri ve kar payının bulunduğu,
- Başvuruya konu Projenin prim hesabında dikkate alınan kalemlerden sadece birine yönelik olduğu, sigorta şirketlerinin öngöremedikleri riskler için trafik sigortası primlerinin yükselmesine neden olan veri eksikliğinin giderilmesine yönelik tavsiye niteliğinde sunulan risk skorları ile hasar/risk anlayışının sektörde şekillenmesinin amaçlandığı,
- Her bir sigorta şirketinin ayrı ayrı yatırım yaparak kendi portföyüyle sınırlı verilerle risk skoru hesaplamasındansa, bu hesaplamanın sektör adına ve sektördeki tüm veriler kullanılarak yapılmasının hem doğru risk skoruna ulaşmaya hem de ölçek avantajı sayesinde sigorta primlerinin düşmesine katkı sağlayacağı,
- Proje Komitesinin TSB, SBM, Aktüerya Komitesi ve trafik sigortası pazarında faaliyet gösteren sigorta şirketlerinden seçilen (dokuz şirket) üyelere oluşacağı, sigorta şirketlerinden gelen üyelerin seçiminin homojen olarak büyük, orta ve küçük sigorta şirketlerinin temsili sağlanacak şekilde gerçekleştirileceği,
- Proje kapsamında sunulacak risk skorum sisteminin trafik sigortası pazarında faaliyet gösteren tüm sigorta şirketlerinin kullanımına açık olacağı, ancak hizmetten faydalanmanın tamamen sigorta şirketinin inisiyatifinde bulunacağı, ayrıca sistem tarafından sunulan risk skorunun sigorta primlerine tamamen yansıtılıp yansıtılmayacağı da sigorta şirketinin takdirinde olacağı, söz konusu uygulamanın sigorta şirketlerine belirli bir ücret karşılığında sunulacağı ancak sistemin teşvikini sağlamak amacıyla bir yıl süreyle sistemin ücretsiz olarak sigorta şirketlerinin erişimine açık olacağı, ilerleyen dönemlerde ücretlendirmenin sigorta şirketlerinin düzenlediği poliçe miktarı ile doğru orantılı olacağı, ücretlendirmenin maliyet dağıtım esasına göre yapılacağı bu sebeple sorgu/poliçe başına kuruluşlar seviyesinde olacağı,

belirtilerek, dünya çapında başvuru konusu projeye benzer uygulamalara aşağıdaki örnekler verilmektedir:

## 17-30/500-219

- FICO Sigortacılık Skorları: dünya çapında faaliyet gösteren analitik yazılım şirkettir. Farklı sektörlerde faaliyet gösteren şirketlerin gelir, iflas, kredi kapasitesi gibi sonuçlarını analiz ederek mevcut risklerini önlemek için skorlama çözümleri sunmaktadır. Şirket büyük miktarda veriyi matematiksel algoritmalar kullanarak teşebbüslerin stratejilerini oluşturmalarına ve maliyetlerini azaltmalarına yardımcı olmaktadır. FICO Türkiye’de de hizmet vermektedir.
- Malta Ülke Platformu: Malta Sigorta Birliği tarafından başlatılan bir inisiyatif ile sigorta şirketlerinden hasar ve usulsüzlük bilgilerini ülke genelinde oluşturulan bir platformda toplamaya başlamış, sigorta şirketlerinden elde edilen bu bilgilerle başka kaynaklardan toplanan bilgiler teknik değerlendirme aşamasında ve platform üzerinden bildirilen hasarlarda gerçek zamanlı suiistimal skoru oluşturmak için kullanılmaktadır.
- SCHUFA Fraud Pool: Ülkemizde faaliyet gösteren Kredi Kayıt Bürosu ile benzer bir hizmeti sunan Almanya kredi değerlendirme kuruluşudur.
- FİNDEKS: Türkiye’de faaliyet gösteren dokuz bankanın ortaklığı ile kurulan Kredi Kayıt Bürosu A.Ş. (KKB) tarafından hayata geçirilen Findeks, bireysel müşterilerin KKB’deki kredi notunu öğrenebilmelerini sağlayan veri tabanıdır. Uygulama, KKB’de toplanan verileri kullanarak bireysel müşterilerin tüm bankalarda yaptıkları işlemleri tespit etmekte ve kişilerin kredibilitelerini puanlamaktadır.

### G.6. HAZİNE’den Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

(42) 07.04.2017 tarih ve 4284 sayılı yazı ile HAZİNE’den bilgi ve belge talep edilmiş, bu çerçevede 04.05.2017 tarih ve 3048 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden cevabi yazıda özetle:

- SBM’nin 5684 sayılı Sigortacılık Kanununun 31/b maddesi çerçevesinde, TSB bünyesinde, sigortasızlığı ve yanlış sigorta uygulamalarını önlemek, hızlı hasar tazminini sağlamak, risk değerlendirmesine esas bilgileri toplamak ve bu bilgilerin sigorta, reasürans ve sigortacılık faaliyetinde bulunan emeklilik şirketleri ile Müsteşarlıkça belirlenecek kişilerle paylaşılmasını sağlamak amacıyla kurulduğu,
- SBM’nin karar organının Yönetim Komitesi olduğu ve Müsteşarlıkça atanan bir üye dahil toplam beş üyeden oluştuğu, SBM’nin faaliyetlerinin Müsteşarlık tarafından denetlendiği,
- Sigorta şirketlerinin bildirim konusu işleme benzer nitelikte bir sistemi kurmasında ve bu şirketlerin sistemin sunduğu bilgilere tek başlarına ulaşmasında teknik ve hukuki bir engelin bulunmadığı,
- Başvuru konusu projeye benzer nitelikte; analitik yazılım şirketlerinden FICO’nun (Fair, Isaac and Company) faaliyetlerinin bulunduğu bu şirketin sigortacılık dâhil pek çok sektörde risk yönetimi, dolandırıcılıkla mücadele, operasyonel optimizasyon ve regülasyonlara uyum sağlamaya yönelik analitik yazılımlar ve araçlar sunduğu, sigorta sektörüne ilişkin olarak Insurance Scores uygulaması ile sigorta şirketlerine mal ve kaza sigortalarında, kredi raporlama kuruluşlarının verilerine dayanarak sigortalı adayının riskine dair skorlama yaptığı,
- Hali hazırda sigorta şirketlerinin sigortalının kişisel bilgileri (yaşı, cinsiyeti, medenî durumu, ikametgah ili vb.), araç bilgileri (türü, model yaşı, plaka ili vb.) ve sigortalının hasar geçmişi bilgileri (bulduğu basamak, kaza sayısı, ödenen maddî ve bedenî hasar tutarları vb.) gibi risk faktörleri ile birlikte acente komisyonu, masraf payları ve kâr beklentisi gibi ticari unsurları da dikkate alarak prim hesaplaması yaptıkları,

## 17-30/500-219

- Proje çerçevesinde bağımsız bir kuruluş tarafından kurulan risk skorlama sistemi ile maddî hasar frekansı ve şiddeti, bedenî hasar frekansı ve şiddetini içeren tavsiye niteliğindeki risk skorunun hesaplanmasının, geçmiş portföyü belirli bir büyüklüğe ulaşmayan sigorta şirketleri için riski doğru fiyatlaması bakımından fayda sağlayacağını düşünülüyor,
- Risk skorunun trafik sigortası primini etkileyebilecek referans bir değer olduğu, risk skoru dışındaki prim hesabına esas diğer parametrelerin sigorta şirketleri bakımından farklılık göstermesi ve proje neticesinde elde edilecek risk skorunun sigorta şirketleri için bağlayıcı olamaması nedeniyle primlerde yeknesaklaşmanın olmayacağını düşünülüyor,

ifade edilmiştir.

### G.7. Sigorta Şirketlerinden Elde Edilen Bilgi ve Değerlendirmeler

- (43) Dosya konusu başvuruya ilişkin olarak trafik sigortası pazarında faaliyet gösteren ve farklı pazar paylarına sahip bazı teşebbüslerden bilgi ve değerlendirmeler talep edilmiştir. Bu çerçevede teşebbüslerden gelen yazıların özetlerine aşağıda yer verilmektedir.

#### G.7.1. (.....)'den ((.....)) Elde Edilen Bilgi ve Değerlendirmeler

- (44) (.....) 07.04.2017 tarih ve 4281 sayılı yazı ile istenen bilgi ve belgeler neticesinde 26.04.2017 tarih ve 2849 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden cevabi yazıda özetle:
- Söz konusu projeye benzer bir sistemin hayata geçirilebilmesi için teşebbüsün müşterilerinin risklerinin karşılaştırılması amacıyla, ilgili teşebbüs dışındaki teşebbüslerin veya üçüncü kişilerin müşterilere ait bilgilere sahip olması gerektiği, ancak bu durumun kişisel verilerin güvenliği açısından sakınca teşkil edebileceği, Kişisel Verilerin Korunması Kanunu ve Sigortacılık Kanunu gereği sigorta şirketlerinin sır saklama yükümlülüğü bulunduğu,
  - Ülkemizde bildirim konu projeye benzer nitelikte uygulamaların olup olmadığı,
  - Sigorta şirketlerinin projeye erişimi için ödenmesi gereken ücrete ilişkin yorumların; projenin hayata geçmesiyle birlikte poliçe fiyatlarında yaratacağı etkinin değerlendirilmesi sonucu yapılabileceği,
  - Müsteşarlık tarafından hazırlanan ve 12.04.2017 tarihinde yürürlüğe giren trafik sigortalarında tavan fiyat uygulaması çerçevesinde tüm tarife kriterlerinin kaldırılarak Müsteşarlıkça belirlenen tavan fiyatlara göre tarifelerin oluşturulduğu, tavan fiyat uygulamasından önceki sistemde prim hesaplamasının çeşitli alt kırımlara sahip; araç tipi (baz primler araç tipi bazında belirlenmiştir.), il, sigortalı türü (özel/tüzel), sigortalı yaşı ve cinsiyeti, araç yaşı, araç marka/model, hasar geçmişi, hasarsızlık kademesi, sigortasızlık süresi gibi çarpanlar vasıtasıyla yapıldığı,
  - Skorum bakımından sigorta şirketlerinin elde etmekte güçlük çektiği; müşterinin tüm sigorta branşlarındaki sigortalılık alışkanlıkları, toplam riski, toplam hasar primi gibi bilgilerin kullanılmasının risk analizini kolaylaştırarak karışık tarife tabloları ve kısıtlı bilgiler ile risk analizi gibi sıkıntılar ortadan kaldıracığı, ilgili proje ile birlikte sigortacı açısından ilerleyen dönemlerde tek bir skor çarpanı ile poliçe tazminine imkânının ortaya çıkabileceği, sigortalı bakımından ise hasar primine olumlu yansımaları neticesinde sigorta primlerinde azalmaya neden olabileceği

ifade edilmektedir.

**G.7.2. (.....)'den ((.....)) Elde Edilen Bilgi ve Değerlendirmeler**

(45) (.....) 07.04.2017 tarih ve 4281 sayılı yazı ile istenen bilgi ve belgeler neticesinde 02.05.2017 tarih ve 2973 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden cevabi yazıda özetle:

- Proje kapsamında hangi verilerin kullanılacağı, şirketlerden ticari sır niteliğindeki bilgilerin talep edilip edilmeyeceği, risk skorum sistemi kuracak firmanın yetkinliğinin bulunup bulunmadığı, projenin sigorta şirketlerine ve müşterilere sunacağı fayda ya da neden olacağı zararın bilinmediği,
- Sigorta poliçelerinin Tarife Yönetmeliği'nin 15(i) maddesinin ikinci fıkrası kapsamında, Trafik Sigortaları Bilgi ve Gözetim Merkezi ("TRAMER") veri tabanı üzerinden düzenlenmesinin zorunlu olduğu, yine aynı yönetmeliğin 25. maddesinin ikinci fıkrası çerçevesinde sigorta şirketlerinin sigorta poliçelerini ve hasar verilerini en çok bir günlük gecikme ile TRAMER'e iletmekle yükümlü olduğu ve bu doğrultuda sigorta şirketlerinin TRAMER vasıtasıyla müşterilerinin sigorta geçmişlerine vakıf olarak prim hesaplamalarında kullanabildiği, trafik maddi ve bedeni hasar frekansı ve şiddetine ilişkin hesaplamaların sigorta şirketlerince yapılmasında teknik veya hukuki bir engelin bulunmadığı,
- Fiyatlamada kullanılacak ceza puanı ile sürücü ve ehliyeteye ilişkin diğer bilgilere sigorta şirketlerinin erişim imkânının bulunmadığı, ancak Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) nezdinde tutulan bu bilgilerin sigorta şirketlerinin erişimine açılmasının doğru risk hesaplaması yapılabilmesi bakımından faydalı olacağı,
- Bildirim konusu projeye benzer nitelikte Almanya'da, Alman Sigorta Birliğinin (ASB) üyeleri için yıllık bazda risk istatistikleri ile oto sigortalarını konu edinen çalışmalar yayımladığı, bu çalışmaların rızası olan şirketlerin mutabakatıyla tespit edilmiş kriterler çerçevesinde yine bu şirketlerden elde edilen bilgilerle hazırlandığı ve risk göreceliklerini ve hasar trendlerini içerdiği, çalışmanın şirketlere kendi risk katsayılarını hesaplarken sadece yardımcı ve yol göstermesini amaçladığı, ASB'nin; Avrupa Birliği Blok Muafiyeti Kanunu gereği, ilgili çalışmaların bağlayıcı olmaması ve öneri niteliğinde kalması koşuluyla yetkilendirildiği,
- Proje dâhilinde şirketlerden elde edilecek veriler ve ortaya çıkacak faydaların tüm detaylarıyla şirketlere aktarılması ve şirketlerin onayının alınması ve sisteme isteyen şirketin giriş yapabilmesi gerektiği,
- Projenin hayata geçirilmesi halinde sisteme girişin teşebbüsün öncelikli tercihi olmadığı, sistemin şirketlerden elde edilen veriler ile işleyecek olması durumunda erişimin ücretsiz olması gerektiği,
- Trafik sigortası tarifelerinin HAZİNE tarafından belirlenen tavan primleri geçmemek kaydıyla aktüeryal hesaplamalar kullanılarak şirketler tarafından serbestçe belirlendiği, (.....) prim hesaplamalarında portföyünde yeterli veri bulunan araç grupları için Genelleştirilmiş Lineer Modelleri (GLM) kullandığı, yeterli veri büyüklüğü sağlanamayan araç sınıflarında ise güvenilirlik analizi, hasar/prim gelişimi gibi aktüeryal ve istatistiksel yöntemler doğrultusunda tarifeler oluşturulduğu, GLM tekniği kullanılırken poliçe/teklif primleri; hasarsızlık kademesi, aracın marka, model, model yılı bilgileri, yakıt motor gücü, sigortalının cinsiyet-yaş, ikamet ettiği il-ilçe-mahalle ve sahip olduğu diğer sigorta ürünleri gibi farklı parametrelerin dikkate alındığı,
- Söz konusu projenin, sigorta şirketlerinin; hasar frekans ve riskini tek değer üzerinden hesaplamasına sebebiyet verebileceği, hasar frekans ve riskini daha düşük çıkararak hesaplamaya yöntemlerinin terk edilmesine yol açabileceği ve tüketici aleyhine olumsuz sonuç yaratabileceği,

## 17-30/500-219

- Proje kapsamında dikkate alınacak ve sigorta şirketlerinin erişimine hâlihazırda açık olmayan ceza puanı ile sürücü ve ehliyete ilişkin diğer bilgilerin sektöre açılarak proje kapsamının, sadece bu bilgiler üzerinden bir risk skoru hesabına indirgenmesinin uygun olacağı,
- Risk skorunun hesaplanmasında, prim hesabında dikkate alınan birçok parametrenin kullanılmasının fiyatların yakınlaşmasına yol açabileceği, tavsiye niteliğindeki risk skoru uygulamasının şirketleri aynı hesaplama yöntemini kullanmaya yönelterek poliçe fiyatını oluşturan unsurların önceden tespit edilmesine neden olabileceği

ifade edilmektedir.

### G.7.3. (.....)'den ((.....)) Elde Edilen Bilgi ve Değerlendirmeler

(46) (.....) 07.04.2017 tarih ve 4281 sayılı yazı ile istenen bilgi ve belgeler neticesinde 22.06.2017 tarihli ve 4474 sayılı cevabi yazıda özetle:

- Sigorta şirketlerinin sigorta branşlarındaki fiyatlama çalışmalarının müşteri portföyleri ve kamuya açık bilgi ve istatistiklere göre yapılabildiği ancak veri havuzunun büyüklüğüne bağlı olarak sağlıklı veri elde etme imkânının arttığı, Kişisel Verilerin Korunması Kanununun getirdiği engeller ve pratik imkânsızlıklar nedeniyle sektörel verileri toplayıp işleyerek sağlıklı risk analizi oluşturacak projelerin önemli olduğu,
- Almanya, Amerika, Kanada gibi finans sektörünün gelişmiş olduğu ülkelerde risk skoru hesaplamasına yönelik bilgilerin toplanıp şirketlerin kullanımına sunulduğu, bu bilgilerin fiyatlama ve bazı usulsüzlüklerin tespiti gibi çalışmalara da katkı sağladığı,
- Sektörün sağlıklı rezervleme ve fiyatlama yapabilmesi adına gelişmiş veri analitiği sistemleri kurulmasının ve geliştirilmesinin önemli olduğu, bu doğrultuda bahse konu projenin desteklendiği,
- Trafik sigortası primlerinin hesaplanmasında GLM tekniğinin kullanıldığı, bu hesaplamalarda farklı ağırlıklara sahip olmakla birlikte araç türü, kayıtlı olduğu il, hasar geçmişi, araç sahibinin yaşı, ehliyet yaşı gibi pek çok unsurun dikkate alındığı,
- GLM modelinin sağlıklı işleyebilmesi için geçmiş dönemlere ilişkin istatistiki veri ihtiyacı bulunduğu ve geleceğe dönük beklentilerin hesaplanması gerektiği, bu nedenle başvuru konusu projenin tüketiciye yönelik doğru fiyatlama yapılabilmesi adına olumlu olduğu,
- Hangi verinin hangi ağırlıkta kullanıldığının şirketten şirkete değişmesi nedeniyle rekabetçi bir sorunun ortaya çıkmayacağına düşünüldüğü

ifade edilmiştir.

## 17-30/500-219

### G.7.4. (.....)'den ((.....)) Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

(47) (.....) 07.04.2017 tarih ve 4281 sayılı yazı ile istenen bilgi ve belgeler neticesinde 04.07.2017 tarih ve 4710 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden cevabi yazıda özetle:

- Sigorta şirketlerinin benzer bir sistemi kurmalarının önündeki teknik ve hukuki engellerin bazı bilgilere erişim kısıtları olduğu, bu tip verilerin sigorta şirketlerinin erişimine kapalı olan EGM bünyesinde toplandığı, TRAMER'de sadece maddi hasarlı kaza raporlarının yer aldığı, tarafların uzlaşmadığı kazalar, kamuya ait araçlarla yapılan kazalar, bedeni hasar oluşan kazalara ilişkin kayıtların TRAMER sisteminde bulunmadığı,
- Benzer uygulamaların finans sektöründe kredi skorlarıyla ilgili olarak uygulandığı ancak sigorta sektörüne ilişkin benzer bir uygulama konusunda bilgi sahibi olunmadığı, bilindiği kadarıyla örneğin İspanya'da böyle bir uygulamanın bulunmadığı, başvuru konusu projenin sigorta priminin belirlenmesinde kullanılabilir bir kriter olduğu, sistem ücrete tabi olsa dahi sigorta primlerinin adil ve doğru hesaplanması amacıyla teşebbüs tarafından kullanılabilirliği,
- Sigorta primlerinin hesaplanmasında araç markası, araç yaşı, araç cinsi, model yılı, geçmiş hasar adedi, araç bedeli ve araç plaka ili gibi araç bilgileri ile sigortalı tipi (şahıs firma), yaş, cinsiyet, son üç yıla ait hasar geçmişi (kaza sayısı), ikametgah ili, ilçesi, sigortalının hak kazandığı hasarsızlık indirim oranı veya hasarlılık sür prim oranı ve yenileme müşterisi olup olmadığı gibi sigortalıya ilişkin bilgilerin kullanıldığı,
- Proje sayesinde TRAMER'e yansımamış kaza sayılarına ulaşılarak sigortalının riskinin daha doğru şekilde hesaplanacağı ve düşük risk skoruna sahip sigortalıların fiyat avantajına sahip olacağına ilişkin düşünüldüğü, 22.06.2017 tarihi itibarıyla SBM nezdinde trafik sigortası 2017 yılı üretilen poliçelerde hasar frekansının (açılan toplam dosya sayısı/ kazanılan poliçe adedi oranı) %5,50 olarak görüldüğü, bu oran %10 gibi kabul edilecek olsa dahi kaza yapma riski düşük olan %90'luk bir sigortalı kitlesinin bu skorlamadan olumlu etkileneceği, rakip şirketlerin bu müşterileri kazanmak için rekabetçi fiyat sunmak isteyecekleri; %10'luk dilimdeki sigortalılar için ise yüksek prim önerileceği, bu vesile ile asıl risk unsurunu takip etmenin mümkün hale geleceği

ifade edilmiştir.

### G.7.5. (.....)'den ((.....)) Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

(48) (.....) 07.04.2017 tarih ve 4281 sayılı yazı ile istenen bilgi ve belgeler neticesinde 28.07.2017 tarih ve 5445 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden cevabi yazıda özetle:

- EGM ve SBM'deki bazı veriler üzerinden sorgu yapma imkânının bulunmaması, yapılan sorgularda adet ve nicelik sınırlamalarının bulunması ya da bazı sorgulamaların ücretli olması, sorgulamaların SBM üzerinden ve SBM'nin belirlediği kurallar üzerinden yapılıyor olmasının başvuru konusu projeye benzer bir sistemin sigorta şirketlerince kurulmasını engellediği,
- Türkiye dışındaki başka ülkelerdeki benzer uygulamalara ilişkin olarak bilgi sahibi olunmadığı,
- Projenin hayata geçmesi durumunda teşebbüsün sektör tarafından kayda alınmış olan tüm veriler ve Kurumlardan alınacak bilgiler çerçevesinde oluşturulan skorlama sistemini kullanmayı tercih edeceği,

## 17-30/500-219

- Tarifelerinin marka, model, yaş, SBM'den elde edilen hasar geçmişi gibi verilerle yapılan aktüeryal hesaplamalarla oluşturulduğu, ancak teşebbüsün (.....) geniş bir veri setinin bulunmadığı, dolayısıyla ilgili projenin risk skoru hesaplamasında faydalı olacağı,
- Risk skorunun yanı sıra, marka, model, il trafik yoğunluğu gibi pek çok unsurun prim hesaplamasında kullanıldığı, risk skorunun müşteriye ait riskin kabul edilip edilmeyeceğinin tespiti açısından da kullanılabilmesi, bu kapsamda düşük riskli müşterilere düşük prim teklifi verilmesi gibi olumlu etkileri olabileceği gibi, risk skoru olumsuz müşterilerin poliçe bulamamasına neden olabileceği

ifade edilmiştir.

### G.7.6. (.....)'den ((.....)) Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

(49) (.....) 07.04.2017 tarih ve 4281 sayılı yazı ile istenen bilgi ve belgeler neticesinde 05.05.2017 tarih ve 3076 sayılı Kurum kayıtlarına intikal eden cevabi yazıda özetle:

- Tarife ve skorlamanın mevcut sistemde GLM kullanılarak yapıldığı, belirtilen skorlamanın yapılmasında teknik ve hukuki bir engelin bulunmadığı, ancak her şirketin kendi verileri çerçevesinde kullandığı modellere göre ortaya çıkacak skorun projeye getirilen çözüme göre başarısının daha düşük olacağı,
- Türkiye dışında uygulanan benzer yöntemler hakkında bilgi sahibi olunmadığı, ancak yurt dışında kasko ürünüyle ilgili benzer uygulamaların bulunduğu, ayrıca bankacılık sektöründe Kredi Kayıt Bürosu aracılığıyla uygulanan sistemin yakın nitelikte olduğu ve bankacılık sektörüne büyük katkı verdiği, bu bağlamda benzer projelerin sigortacılık sektörüne aktarılmasının da faydalı görüldüğü,
- Projenin riskli ve risksiz müşterilerin ayrıştırılmasına yardımcı olacağı ancak fiyatlandırma aşamasında uygulanmakta olan tavan fiyat nedeniyle etkisinin kalmayacağı, zira riski çok düşük olan müşterilerin de riskin altında fiyatlandırıldığı, önerilen sistemin ileriye dönük kar/zarar modellemesinde ve risk ölçümünde faydalı olabileceği, bu nedenle talep edilen ücretin miktarına göre sisteme katılınabileceği,
- Risk skorunun prim hesabında kullanılan tek kıstas olmaması nedeniyle rekabet üzerinde olumsuz etkisinin bulunmayacağı aksine müşteri bazlı skor hesaplaması ve fiyatlandırma yapılması imkânının ortaya çıkacağı

ifade edilmiştir.

### G.8. Değerlendirme

(50) Başvuru konusu işlem; mevcut halde her bir sigorta şirketinin kendi aktüeryal hesaplamaları ile belirlediği ve trafik sigortası tarifelerinde esas aldığı, trafik maddi hasar frekansı ve şiddeti ile trafik bedeni hasar frekansı ve şiddetini içeren risk skorunun, rakip teşebbüslerin üye olduğu bir teşebbüs birliğinin yaptığı ihaleyle belirlenen bir şirket tarafından hesaplanarak tavsiye niteliğinde sigorta şirketlerine sunulmasına ilişkindir. Bu çerçevede mezkûr başvurunun 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir. Başvurunun mezkûr madde kapsamına girdiğinin tespiti; bir diğer deyişle menfi tespit almasının mümkün olmaması halinde öncelikle 2008/3 sayılı Sigorta Sektörüne İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği (2008/3 sayılı Tebliğ) hükümlerine göre değerlendirilmesi, bu Tebliğ çerçevesinden grup muafiyetinden yararlanmıyor ise 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde bir analiz yapılması gerekmektedir.

**G.8.1. 4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Açısından Değerlendirme**

- (51) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi "*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 eylemlerini*" yasaklamaktadır.
- (52) Trafik sigortası sektörü incelendiğinde, sigorta poliçeleri sektörün nihai ürününü; tarifeler ve sigorta primleri ise temel rekabetçi parametreyi ve rakiplerin birbirinden ayrışmasını sağlayan önemli bir unsuru oluşturmaktadır. Trafik sigortası primleri belirlenirken teşebbüsler tarafından sigortalının kişisel bilgileri, araç bilgileri, hasar geçmişi gibi pek çok kriterin yanı sıra trafik maddi hasar frekansı ve şiddeti ile trafik bedeni hasar frekansı ve şiddetini içeren risk skoru da dikkate alınmaktadır. Mevcut sistemde her sigorta şirketi kendi müşteri portföyü çerçevesinde belirli hesaplama yöntemleri kullanarak sigortalının risk skorunu belirlemekte ve bu skora göre sigorta primi tespit etmektedir. Başvuru konusu proje ise, rakip teşebbüslerden edinilen ve hâlihazırda SBM bünyesinde toplanan verilerin TSB tarafından gerçekleştirilecek bir ihale neticesinde belirlenen bir firma tarafından işlenerek tavsiye niteliğinde bir risk skoru hesaplanmasını ve sigorta şirketleriyle paylaşılmasını öngörmektedir.
- (53) Her ne kadar belirlenecek skorun sigorta şirketleri için tavsiye niteliğinde olacağı öngörülse de teşebbüslerin hesaplama tekniklerinin önemli bir kaleminin paylaşımına konu olması ve proje ile belirlenen risk skorunun tüm sigorta şirketlerinin fiyatlamlarında temel unsurlardan birine ilişkin olması nedeniyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlali riskinin ortaya çıkabileceği değerlendirilmektedir.
- (54) Diğer yandan projeyi yürüten TSB'nin statüsü incelendiğinde sigorta sektöründe faaliyet gösteren tüm sigorta şirketlerinin Sigortacılık Kanunu'nun 24. maddesi uyarınca giriş aidatını ödeyerek üye olmak zorunda olduğu bir teşebbüs birliği olduğu görülmektedir. Teşebbüslerin ayrı ayrı tespit edebildikleri risk skorunun teşebbüs birliği çatısı altında hesaplanması da ayrı bir rekabetçi endişe ortaya çıkarmaktadır.
- (55) Yukarıda belirtilen gerekçelerle başvuru konusu projenin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduğu, bu nedenle söz konusu projeye aynı Kanun'un 8. maddesi çerçevesinde menfi tespit belgesi verilemeyeceği kanaatine varılmıştır.

**G.8.2. 2008/3 Sayılı Tebliğ Açısından Değerlendirme**

- (56) 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi, aynı maddenin birinci fıkrasında sayılan şartların tamamının sağlanması durumunda Kurul'un teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birliği kararlarının 4. madde hükümlerinin uygulanmasından muaf tutulmasına karar verebileceğini belirtmektedir. Aynı maddenin üçüncü fıkrası uyarınca Kurul'un, birinci fıkrada gösterilen şartların gerçekleşmesi halinde belirli konudaki anlaşma türlerine bir grup olarak muafiyet tanınmasını sağlayan tebliğler çıkarabileceği düzenlenmiştir. Bu çerçevede 2008/3 sayılı Tebliğ yayımlanmıştır. Anılan tebliğin 2. maddesi uyarınca:

*"a) Sigorta sektöründeki teşebbüsler tarafından müştereken;*

*1) Belirli bir riskin geçmişte sigorta kapsamına alınmasının ortalama maliyetinin hesaplanması (hesaplamalar)*

*2) Sigorta işlemleri ile bağlantılı olarak, kapitalizasyon ve ölüm cetvelleri ile hastalık, kaza, sakatlık sıklıklarının gösteren tablolar hazırlanması (tablolar),*

*3) Bu hesaplama sonuçlarının ve tabloların teşebbüslere dağıtılması,*

## 17-30/500-219

b) *Belirli bir risk veya risk kategorisinde, teşebbüslerle bağlantılı olmayan genel dışsal koşulların, gelecekteki tazminat taleplerinin sıklığı ve ölçeği veya farklı tipteki yatırımların kârlılığı üzerindeki muhtemel etkilerinin müştereken araştırılması (araştırmalar) ve bu araştırma sonuçlarının dağıtılması [...]*

*amacıyla, sigorta sektöründe faaliyet gösteren teşebbüsler arasında yapılan rekabeti sınırlayıcı nitelikteki anlaşmalar, bu Tebliğde düzenlenen koşullara uymak kaydıyla, 4054 sayılı Kanun'un 4 üncü maddesindeki yasaklamadan 4054 sayılı Kanun'un 5 inci maddesinin üçüncü fıkrasına dayanılarak grup olarak muaf tutulmuştur."*

hükmü bulunmaktadır. Bu çerçevede sigorta sektöründeki risk maliyetleri, hasar sıklığı (frekans) ve belli risk kategorisindeki dışsal koşullar ile tazminat taleplerine ilişkin rapor, hesaplama, araştırma gibi hususların paylaşımının grup muafiyeti kapsamında olabileceği ifade edilebilecektir. Bununla birlikte 2008/3 sayılı Tebliğ'in 6. maddesinde yukarıda yer verilen madde ile tanınan muafiyetin geçerli olması için

*"[...] hesaplama, tablo ve araştırma sonuçlarının;*

*a) İlgili sigorta teşebbüsünün ya da herhangi bir sigortalı tarafın kimlik bilgilerini içermemesi,*

*b) Dağıtımları yapılırken, bağlayıcı olmadıklarına ilişkin bir ifadeyi de içermeleri,*

*c) Bu hesaplama, tablo ve çalışmaların ilgili ürün pazarında ve ilgili coğrafi pazarda faaliyet göstermeyen teşebbüsler de dahil olmak üzere, talep eden tüm sigorta teşebbüslerine makul ve ayrımcı olmayan şartlar altında birer suretlerinin verilmesi gerekmektedir."*

hükmü bulunmaktadır. Bu çerçevede yapılan değerlendirmede ise dosya konusu proje ile paylaşım konu unsurlar arasında ilgili sigortalı tarafın ad, soyad ve TC kimlik numarasının bulunması nedeniyle anılan projenin 2008/3 sayılı Tebliğ ile sağlanan grup muafiyeti kapsamında olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu nedenle başvuru konusu projeye ilişkin bireysel muafiyet değerlendirmesi yapılması gerekmektedir.

### **G.8.3. 4054 sayılı Kanun'un 5. Maddesi Açısından Değerlendirme**

(57) 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde; *"Kurul, aşağıda belirtilen şartların tamamının varlığı halinde teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birlikleri kararlarının 4 üncü madde hükümlerinin uygulanmasından muaf tutulmasına karar verebilir: a) Malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması, b) Tüketicinin bundan yarar sağlanması, c) İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması, d) Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlandırılmaması, Muafiyet belirli bir süre için verilebileceği gibi, muafiyetin verilmesi belirli şartların ve/veya belirli yükümlülüklerin yerine getirilmesine bağlanabilir. Muafiyet kararları anlaşmanın ya da uyumlu eylemin yapıldığı veya teşebbüs birliği kararının alındığı yahut bir koşula bağlanmışsa koşulun yerine getirildiği tarihten itibaren geçerlidir. Kurul, birinci fıkrada gösterilen şartların gerçekleşmesi halinde, belirli konulardaki anlaşma türlerine bir grup olarak muafiyet tanınmasını sağlayan ve bunların şartlarını gösteren tebliğler çıkarabilir."* ifadesi yer almaktadır.

(58) Bu çerçevede Trafik Sigortası Risk Skorlama Projesi'nin 4054 sayılı Kanunun 5. maddesindeki koşulların her birini karşılayıp karşılamadığının değerlendirilmesi gerekmektedir.

**(a) Malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması**

- (59) Sigorta şirketlerinin prim tutarı hesaplamalarında genel olarak; sigortalının kişisel bilgileri (yaşı, cinsiyeti, medeni durumu, ikametgah ili vb.), araç bilgileri (türü, model yaşı, plaka ili vb.) ve sigortalının hasar geçmişi bilgileri (bulunduğu basamak, kaza sayısı, ödenen maddi ve bedeni hasar tutarları vb.) gibi birçok risk faktörünün yanı sıra, acente komisyonu, masraf payları ve kâr beklentisi gibi diğer kriterler göz önünde bulundurulmaktadır. Bununla birlikte elde edilen verilerin anlamlandırılması ve ilgili sürücüye teklif verilmesi aşamasında anılan teşebbüslerin kullanacakları veri havuzu kendi portföyleri ile sınırlı kalmaktadır. Bir diğer deyişle; ilgili sürücüye yönelik prim hesaplamalarında dikkate alınacak maddi ve bedeni hasar frekansı ile şiddetine yönelik veriler, teşebbüslerin pazar payı oranındaki müşteri portföyünden elde edilecek istatistiklerle hesaplanmaktadır. Bu durumda da en büyük teşebbüsün dahi hesaplamalarında kullanabildiği güncel örneklemin hacminin, pazar payı ile orantılı olarak, toplam veri havuzunun %20'sine ulaşmadığı söylenebilecektir.
- (60) Dosya konusu projenin hizmetlerin sunumunda yeni gelişme, iyileşme; ekonomik veya teknik gelişme sağlanması koşuluna ilişkin olarak (.....), proje dâhilinde şirketlerden elde edilecek veriler ve ortaya çıkacak faydaların tüm detaylarıyla şirketlere aktarılması ve şirketlerin onayının alınması ve sisteme isteyen şirketin giriş yapabilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Öte yandan, (.....) tarafından ilgili proje ile birlikte sigortacı açısından ilerleyen dönemlerde tek bir skor çarpanı ile poliçe tazmin imkânının ortaya çıkabileceğini belirtilmiştir. (.....) tarafından ise, veri havuzunun büyüklüğüne bağlı olarak sağlıklı veri elde etme imkanının arttığı, bazı pratik imkansızlıklar nedeniyle sektörel verileri toplayıp işleyerek sağlıklı risk analizi oluşturacak projelerin ve sektörün sağlıklı rezervleme ve fiyatlandırma yapabilmesi adına gelişmiş veri analitiği sistemlerinin geliştirilmesinin önemli olduğu, bu doğrultuda bahse konu projenin desteklendiği ifade edilmiştir. (.....) tarafından da anılan proje ile sigortalıyı, yani asıl risk unsurunu takip etmenin mümkün hale geleceği belirtilmiştir. (.....) tarafından ise, teşebbüsün tarifelerinin marka, model, yaş, SBM'den elde edilen hasar geçmişi gibi verilerle yapılan aktüeryal hesaplamalarla oluşturulduğu, ancak (.....) geniş bir veri setinin bulunmadığı, dolayısıyla ilgili projenin risk skoru hesaplamasında faydalı olacağı ifade edilmiştir. (.....) tarafından, projenin bankacılık sektöründe Kredi Kayıt Bürosu aracılığıyla uygulanan sisteme yakın olduğu ve bu sistemin bankacılık sektörüne büyük katkı verdiği, bu bağlamda benzer projelerin sigortacılık sektörüne aktarılmasının da faydalı görüldüğü ifade edilmiştir.
- (61) Bu noktada sektörde denetim ve düzenlemeden sorumlu bir konumda yer alan HAZİNE'nin görüşlerini de ele almak yerinde olacaktır. HAZİNE tarafından da proje çerçevesinde bağımsız bir kuruluş tarafından kurulan risk skorlama sistemi ile maddî hasar frekansı ve şiddeti, bedenî hasar frekansı ve şiddetini içeren tavsiye niteliğindeki risk skorunun hesaplanmasının, geçmiş portföyü belirli bir büyüklüğe ulaşmayan sigorta şirketleri için riski doğru fiyatlaması bakımından fayda sağlayacağı düşünüldüğü ifade edilmektedir.
- (62) Başvuru konusu proje ile trafik sigortası yaptıran tüm kişilerin TRAMER bünyesinde 2003 yılından bu yana toplanan trafik sigortasına ilişkin tüm verileri ile varsa kişinin sistemde kayıtlı olan verileri aktüeryal teknikler ve doğrusal modelleme yöntemleri ile yapılacak tahminsel risk analizine tabi tutulacak ve kişiye özgü maddi ve bedeni hasar frekansı ile şiddeti belirlenerek ilgili teşebbüse sunulacaktır. Şahsın risk profiline ilişkin paylaşımdan edindiği bu bilgileri ve ayrıca kendi operasyon ve işletme giderleri, acente komisyonları, hasar yönetim etkinliği konusundaki konumu ve amaçlanan kâr miktarını da dikkate alan sigorta şirketleri bu sayede kişiye yönelik prim belirleyebilecektir. Böylelikle özellikle küçük hacimli sigorta şirketleri, daha büyük veri havuzuna sahip olan şirketlerin sahip oldukları ölçek ve kapsam ekonomilerine benzer avantajlara ulaşabilecektir.

## 17-30/500-219

(63) Yukarıda aktarılan bilgiler ışığında dosya konusu proje ile trafik sigortası pazarında hizmetlerin sunumunda ekonomik gelişme ve etkinlik artışı yaşanacağı değerlendirilmektedir.

### (b) Tüketicinin bundan yarar sağlaması

- (64) Bildirim Formunda başvuru konusu proje ile Türkiye’de trafik sigortası yaptırmış tüm sigortalıların poliçe ve hasar bilgilerinin kullanılması suretiyle kişi özelinde bir risk skoru hesaplanarak ilgili pazarda faaliyette bulunan sigorta şirketlerince istikrarlı ve etkin prim tutarları sunulacağı ifade edilmiştir. Bu şekilde tüketicilerin dayanağı olmayan risk primlerine maruz kalmayacağı ve anılan etkinliğin, TRAMER’e kaydolacak verilerin çoğalması ve çeşitlenmesi ile sürdürülebilir hale geleceği ve hatta artacağı ifade edilmektedir.
- (65) Dosya konusu projenin yaratacağı faydaların tüketicilere yansımaları koşuluna ilişkin olarak (.....), söz konusu projenin; sigorta şirketlerinin hasar frekans ve riskini tek değer üzerinden hesaplamasına sebebiyet verebileceğini, hasar frekans ve riskini daha düşük çıkaran hesaplama yöntemlerinin terk edilmesine yol açabileceğini ve tüketici aleyhine olumsuz sonuç yaratabileceğini ifade etmiştir. (.....) ise sigorta şirketlerince kullanılan istatistiki yöntemlerin sağlıklı işleyebilmesi için geçmiş dönemlere ilişkin istatistiki veri ihtiyacı bulunduğunu ve geleceğe dönük beklentilerin hesaplanması gerektiğini, bu nedenle başvuru konusu projenin tüketiciye yönelik doğru fiyatlandırma yapılabilmesi adına olumlu olduğunu ifade etmiştir. (.....) tarafın da anılan proje ile kaza yapma riski düşük olan ve çoğunluğu oluşturan sigortalı kitlesinin bu skorlamadan olumlu etkileneceği belirtilmiştir. (.....) tarafından ise, projenin düşük riskli müşterilere düşük prim teklifi verilmesi gibi olumlu etkileri olabileceği gibi, risk skoru olumsuz müşterilerin poliçe bulamamasına da neden olabileceği vurgulanmıştır. Benzer şekilde (.....) tarafından anılan proje ile paylaşımına konu olacak risk skorlarının hasar primlerine olumlu yansıması neticesinde sigorta primlerinde azalmaya neden olabileceği ifade edilmiştir. (.....) tarafından ise projenin riskli ve risksiz müşterilerin ayrıştırılmasına yardımcı olacağı ancak fiyatlandırma aşamasında uygulanmakta olan tavan fiyat nedeniyle etkisinin kalmayacağı, zira riski çok düşük olan müşterilerin de riskin altında fiyatlandırıldığı, önerilen sistemin ileriye dönük kar/zarar modellemesinde ve risk ölçümünde faydalı olabileceği, bu nedenle talep edilen ücretin miktarına göre sisteme katılabileceği belirtilmiştir.
- (66) HAZİNE tarafından gönderilen yazıda, proje çerçevesinde bağımsız bir kuruluş tarafından kurulan risk skorlama sistemi ile maddî hasar frekansı ve şiddeti, bedenî hasar frekansı ve şiddetini içeren tavsiye niteliğindeki risk skorunun hesaplanmasının, geçmiş portföyü belirli bir büyüklüğe ulaşmayan sigorta şirketleri için riski doğru fiyatlandırması bakımından fayda sağlayacağını düşünülmesi ifade edilmiştir.
- (67) Yukarıda aktarılan bilgiler ışığında, dosya konusu proje ile trafik sigortası pazarında faaliyet gösteren şirketler kişiye özgü prim belirlerken sahip oldukları portföy yerine tüm ülke verilerinden faydalanarak oluşturulmuş toplu veri üzerinden bir fiyatlandırma yapacağından, prim belirleme sürecinin teknik anlamda gelişeceği ve tüketicilere daha güvenilir, kaliteli ve hızlı sigortacılık hizmetleri sunulacağı beklenmektedir.

**(c) İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması**

- (68) Dosya mevcudu bilgiler dikkate alındığında projenin, ilgili pazarda faaliyet gösteren tüm sigorta şirketlerinin ilgili mevzuat doğrultusunda üye olduğu TSB tarafından yürütüleceği, bu bağlamda teşebbüslerin kendi sınırlı veri havuzlarını kullanmak suretiyle ayrı ayrı ancak kısıtlı veri kaynakları ile tespit edebildikleri risk skorunun teşebbüs birliği çatısı altında hesaplanarak paylaşımına konu edilmesine yönelik olduğu görülmektedir. Bu bağlamda sektördeki tüm oyuncuların erişimine açık olacak risk skorlarının bağlayıcılığı olup olmadığı, teşebbüslerce kullanımının zorunlu olup olmaması, primlerde bir yakınsamaya neden olup olmayacağı ve pazara giriş açısından bir engel yaratıp yaratmayacağı gibi unsurların değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (69) Bildirim Formunda, anılan proje kapsamında sunulacak risk skorlama hizmeti sonucunda sigorta şirketlerinin elde edecekleri verinin, sigorta prim tutarı hesaplamasında göz önünde tutulacak değişkenlerden birisi olduğu, sigorta şirketlerine doğru ve kesin bir bilgiden ziyade tavsiye niteliğinde bir çarpan olarak sunulacağı ifade edilmiştir. Buna ek olarak söz konusu hizmetin bir yıl boyunca ücretsiz sunulacağı, fakat sonrasında ücretin, TSB'nin hizmetin devamlılığı için harcayacağı tutarın üyelere aldıkları aidatı aşan kısmına karşılık geleceği belirtilmiş ve bu hizmeti kullanmanın sigorta şirketlerinin kendi takdirinde olacağı ifade edilmiştir. Bildirim Formunda ayrıca Rehber Tarife'nin yerine geçmesi düşünülen proje ile teşebbüslerin bu projeden elde edecekleri verileri kendi bulguları ile karşılaştırmak suretiyle tüketiciler yararına en etkin ve adil prim tutarını belirleyebilecekleri ifade edilmektedir. Proje ile teşebbüsler arası rekabete duyarlı hassas bilgi alışverişine izin verilmeyeceği ifade edilmekte, TRAMER bünyesinde toplanan verilerin yapılan gizlilik sözleşmesi çerçevesinde üçüncü taraf bir firma tarafından işlenmesi ile oluşturulan sürücü bazlı risk skorlarının talep eden teşebbüslere ulaştırılacağı belirtilmektedir. Projenin rekabete olumlu katkısı olarak da, veri eksikliği nedeniyle rizikoyu hesaplayamadığı için yüksek teklif veren küçük sigorta şirketlerinin de uygun teklifler vermek suretiyle rekabete katılımlarının sağlanması gösterilmektedir.
- (70) Dosya konusu proje ile rakip teşebbüslerin prim hesaplamalarında önemli bir kalem olan riske ilişkin verinin bir merkezden hesaplanıp sunulması sonucunda sigorta şirketlerince sunulan primlerin yakınsaması ve rekabetin etkilenmesi olasılığının da incelenmesi gerekmektedir. Bu noktada öncelikle belirtmek gerekir ki, sigorta şirketlerinin trafik sigortasına ilişkin primi hesaplarırken, sigortalının kişisel bilgileri (yaşı, cinsiyeti, medenî durumu, ikametgah ili vb.), araç bilgileri (türü, model yaşı, plaka ili vb.) ve sigortalının hasar geçmişi bilgileri (bulunduğu basamak, kaza sayısı, ödenen maddî ve bedenî hasar tutarları vb.) gibi risk faktörleri ile birlikte acente komisyonu, masraf payları ve kâr beklentisi gibi ticari unsurları dikkate aldıkları görülmektedir. Risk faktörlerinin hesaplanmasında ise yeterli veri büyüklüğüne bağlı olarak çeşitli aktüeryal ve istatistiksel yöntemler kullanılmaktadır. Bu bağlamda dosya konusu proje ile sigorta şirketlerine sunulacak risk skorunun prim hesaplarında önemli olduğu ancak tek parametre olmadığı ortaya çıkmaktadır. Nitekim her sigorta şirketi kendi portföyündeki veriler ile sınırlı olmak üzere bunlardan yola çıkarak kendi oluşturmuş olduğu risk skorlama hesaplama yöntemlerini kullanmakta olup proje sonrasında da bunları kullanmaya devam edebilecektir.

## 17-30/500-219

- (71) Anılan hususa ilişkin olarak (.....), risk skorunun hesaplanmasında, prim hesabında dikkate alınan birçok parametrenin kullanılmasının fiyatların yakınlaşmasına yol açabileceğini, tavsiye niteliğindeki risk skoru uygulamasının şirketleri aynı hesaplama yöntemini kullanmaya yönelterek poliçe fiyatını oluşturan unsurların önceden tespit edilmesine neden olabileceğini ifade etmiştir. Bununla birlikte (.....), hangi verinin hangi ağırlıkta kullanıldığının şirketten şirkete değişmesi nedeniyle rekabetçi bir sorunun ortaya çıkmayacağını düşünülüğünü ifade etmiş, (.....) da risk skorunun prim hesabında kullanılan tek kıstas olmaması nedeniyle rekabet üzerinde olumsuz etkisinin bulunmayacağını aksine müşteri bazlı skor hesaplaması ve fiyatlama yapılması imkânının ortaya çıkacağını vurgulamıştır.
- (72) HAZİNE tarafından tarafımıza gönderilen yazıda da risk skorunun trafik sigortası primini etkileyebilecek referans bir değer olduğu, risk skoru dışındaki prim hesabına esas diğer parametrelerin sigorta şirketleri bakımından farklılık göstermesi ve proje neticesinde elde edilecek risk skorunun sigorta şirketleri için bağlayıcı olamaması nedeniyle primlerde yeknesaklaşmanın olmayacağını düşünülüyor ifade edilmiştir.
- (73) Yukarıda aktarılan bilgi ve belgeler ışığında, ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması koşulunun sağlandığı kanaatine varılmakta, proje ile özellikle veri eksikliğinden dolayı rizikoyu hesaplayamayan bu nedenle etkin prim belirlemesi yapamayan küçük sigorta şirketlerinin de daha uygun teklifler vererek rekabetçi yapıya katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

### **(d) Rekabetin zorunlu olandan fazla sınırlanmaması**

- (74) Başvuru konusu proje ile herhangi bir sigorta şirketine rekabet etmeme, münhasırlık vb. gibi kısıtlayıcı bir şart getirilmemekte; halihazırda TRAMER bünyesinde bulunan verilerin işlenmesi suretiyle sürücüye özgü oluşturulan risk skorlarının, talepleri halinde sigorta şirketlerince edinilmesinin sağlanması hedeflenmektedir. Bu noktada anılan proje kapsamında hesaplanacak risk skorunun veri kaynağının TRAMER’de kayıtlı olan ve tüm ülkeyi kapsayan nitelikte olduğu dikkate alındığında, bir sigorta şirketinin bu kapsamda bir hesaplama alt yapısına, kendi sahip olduğu veri havuzu ile ulaşmasının mümkün olmadığını belirtmekte fayda bulunmaktadır.
- (75) Öte yandan bu noktada sigorta şirketlerinin poliçe teklifleri, prim fiyatlamaları gibi unsurların HAZİNE’nin denetiminde olduğu ve HAZİNE’den gönderilen yazı dikkate alındığında başvuru konusu projenin HAZİNE’nin bilgisi ve olumlu görüşü çerçevesinde yürütüldüğü anlaşılmaktadır. Dolayısıyla dosya konusu proje ile rekabetin zorunlu olandan fazla sınırlanmayacağı değerlendirilmektedir.
- (76) Yukarıda aktarılan bilgiler ışığında, bildirim konu projenin 4054 sayılı Kanun’un 5. maddesinin birinci fıkrasında sayılan koşulların tümünü karşıladığı, bu nedenle bireysel muafiyet alabileceği sonucuna ulaşılmıştır. Bununla birlikte, sektördeki fiyat hareketlerinin çeşitli defalar şikayet konusu olmasından, bu bağlamda birçok kere rekabet incelemelerinin yürütülmüş olmasından, teşebbüsler arasında kapsamlı bir bilgi değişiminin halihazırda mevcut olmasından ve bu bilgi değişimine ilişkin bir rekabet ihlali tespiti yapılmamış ise de olası bir rekabet ihlali endişesine karşı Rekabet Kurumu tarafından HAZİNE’ye görüş gönderme ihtiyacının ortaya çıkmış olmasından hareketle dosya konusu projeye 4054 sayılı Kanun’un 5. maddesi çerçevesinde tanınacak bireysel muafiyetin sınırlı bir süre (iki yıl) ile kısıtlı tutulup piyasadaki gelişmelerin takip edilmesinin yerinde olacağı değerlendirilmektedir.

**H. SONUÇ**

(77) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

- Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliğinin yönetim kurulu kararı uyarınca hazırlanan "Trafik Sigortası Referans Skorlama Projesi"ne, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olması nedeniyle, aynı Kanun'un 8. maddesi çerçevesinde menfi tespit belgesi verilemeyeceğine,
- Bununla birlikte, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasında sayılan şartların tamamının karşılanması nedeniyle "Trafik Sigortası Referans Skorlama Projesi"ne 2 (iki) yıl süreyle bireysel muafiyet tanınmasına

gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.