



**TÜRKİYE SİGORTA VE REASÜRANS  
ŞİRKETLERİ BİRLİĞİ**

**Ömrünü Tamamlamış  
Araçların Kontrolü Hakkında  
Yönetmelik ve Sigorta Sektörü**

5 Nisan 2011

# Ömrünü Tamamlamış Araçların Kontrolü Hakkında Yönetmelik



- Ömrünü Tamamlamış Araçların Kontrolü Hakkında Yönetmelik 30.12.2009 tarih ve 27448 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır.
- Sigorta şirketlerinin yükümlülüklerine ilişkin düzenlemelerin yer aldığı 9’uncu maddenin yürürlük tarihi yönetmeliğin yayım tarihini takip eden on ikinci ayın sonu, yani 01.01.2011’dir.

# Ömrünü Tamamlamış Araçların Kontrolü Hakkında Yönetmelik

- Yönetmeliğin 9'uncu maddesi ile sigorta şirketleri;
  - a) Sigorta poliçeleri uyarınca onarımı ekonomik olarak mümkün olmayıp tam hasar ile bedeli araç sahibine ödenmiş araçları lisanslı geçici depolama alanına ya da lisanslı işleme tesisine 13'üncü maddeye uygun olarak teslim etmekle,
  - b) Tam hasar halindeki araç için takdir edilen bedel üzerinde ihtilaf olması halinde aracı bekletmeden lisanslı geçici depolama alanına ya da lisanslı işleme tesisine çekirmekle,
  - c) Tam hasar kararı verilerek kayıttan düşürülen araçları Ek 3'te yer alan formu esas alarak Bakanlığa yıllık olarak bildirmekle,
  - ç) Sigorta poliçeleri uyarınca onarım sırasında değiştirilen parçaları, 3/6/2007 tarihli ve 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu uyarınca faaliyet göstermeye yetkili sigorta eksperleri tarafından hazırlanan hasar onarım raporuna istinaden lisanslı geçici depolama alanına ya da lisanslı işleme tesisine teslim etmekle,

yükümlüdür.

# Sigortacılık Mevzuatı Açısından Uygulama



- Kaza sonrasında yapılan ekspertiz sonucunda araçların;
  - Tam hasarlı
  - Ağır hasarlıolduğuna karar verilmektedir.

# Sigortacılık Mevzuatı Açısından Uygulama

- Hazine Müsteşarlığı tarafından tasdik edilen Kasko Sigortası Genel Şartları'na göre “Tam Hasarlı” araç, onarım masraflarının sigortalı taşıtın rizikonun gerçekleştiği tarihteki değerini aşması ve aynı zamanda eksper raporu ile taşıtın onarım kabul etmez bir hale geldiğinin tespit edildiği araçtır.
- Aracın tam hasara uğraması halinde, sigortacının azami sorumluluk haddini geçmemek üzere, hasar anındaki sigorta değeri ödenir.
- Bu durumda, aracın Karayolları Trafik Yönetmeliğinin ilgili maddesi hükümleri doğrultusunda hurdaya ayrıldığına dair hurda tescil belgesi sigorta şirketine ibraz edilmeden araç sahibine sigorta tazminatı ödenmez.

## Tam Hasar



# Sigortacılık Mevzuatı Açısından Uygulama

- Onarım masraflarının sigortalı taşıtın rizikonun gerçekleştiği tarihteki değerini aşsın veya aşmasın, ağır hasarlı aracın onarımının mümkün olduğunun eksper raporu doğrultusunda tespit edilmiş olması durumunda araç ağır hasarlı sayılır.
- Aynı tam hasarlı araçlarda olduğu gibi sigortacının azami sorumluluk haddini geçmemek üzere, hasar anındaki sigorta değeri ödenir.
- Aracın Karayolları Trafik Yönetmeliğinin ilgili maddesi hükümleri doğrultusunda trafikten çekildiğine dair “trafikten çekilmiştir” kaşeli tescil belgesi sigorta şirketine ibraz edilmeden araç sahibine sigorta tazminatı ödenmez.

## Ağır Hasar



## Sigorta Şirketlerindeki Tam Hasarlı ve Ağır Hasarlı Araçlara İlişkin Veriler

| Hurda Belgeli | Trafikten Çekme Belgeli |
|---------------|-------------------------|
| 1.143         | 33.158                  |

01.10.2009 – 01.03.2011 Dönemi İtibariyle



# Sigortacılık Mevzuatı Açısından Uygulama

|                                 | Yönetmelik Öncesi   | Yönetmelik Sonrası   |
|---------------------------------|---|--|
|                                 | Tam ve Ağır Hasar   | Tam ve Ağır Hasar Hasar  |
| Tam Hasar Bedeli Ödenen Araçlar | Genellikle ruhsat sahibinden alınan vekaletle aracın satışı yapılıyordu. Satış sürecinde ihaleye çıkılarak en uygun fiyatı veren alıcıya araç satılıyordu.  | Ruhsat sahibinden alınan vekaletle tam hasarlı araç (hurda belgesi alınan araç) Çevre ve Orman Bakanlığı'ndan lisans alınan kuruluşlara satılmaktadır. |
| Değiştirilen Parçalar           | Değiştirilen parçalar genellikle onarımın yapıldığı serviste bırakılıyor, ancak ihaleye çıkılarak en uygun fiyatı veren alıcıya satılıyordu. Parçaları servislerden ihaleyi alan firmalar topluyordu. | Değiştirilen parçalar, Çevre ve Orman Bakanlığı'ndan lisans almış kuruluşlara satılmaktadır.   |



## Yaşanan Sorunlar

- Yönetmeliğin yürürlüğe girişinden önceki dönemle karşılaştırıldığında lisans alan kuruluş sayısının azlığı nedeniyle ihale süreci sigorta şirketleri açısından rantabl olmayan bir süreç haline gelmiştir. Özellikle tam hasarlı araçlar (hurda belgesi alınmış) için lisanslı kuruluşlar tarafından son derece düşük fiyatlar önerilmektedir.
- Bazı lisanslı kuruluşlar sigorta şirketlerinden hurda belgeli araç alımını kabul etmemektedir. Bu da yukarıda belirtilen sorunun daha da derinleşeceğini göstermektedir.
- Yönetmelikte araç bedelinde ihtilaf olması halinde sigorta şirketinin aracı bekletmeden lisanslı depolama alanına ya da işleme tesisine çekmesi hüküm altına alınmıştır. Sigorta şirketlerinin kendi mülkiyetlerinde olmayan bir aracı teslim etmeleri mümkün görülmemektedir.

## Sonuç

- Sigorta Sektörü OTA Yönetmeliği ile hedeflenen çalışmaları desteklemektedir.
- Sigorta sektörü yönetmeliğin getirdiği uygulamalara ayak uydurmaya özen göstermektedir., uygulamalarında lisanslı kuruluşlarla çalışma gayreti içindedir.
- İlk fazda yürütülen operasyonda karşımıza çıkan sorunların önüne geçmek için yönetmelik maddesinde revizyon gündemdedir.
- Sigorta sektörü uygulamaları içindeki teamül ve işlemlerle uyuşan bir madde tasarımı üzerinde görüşmeler devam etmektedir.