

TRAFİK KAZALARINDA HASARA UĞRAYAN ARAÇLARIN DEĞER KAYIPLARININ MATEMATİK OLARAK DEĞERLENDİRİLESİ

(MATHEMATICAL EVALUATION OF THE VALUE LOSS OF VEHICLES DAMAGED IN TRAFFIC ACCIDENTS)

Prof. Dr. Mehmet Yaşar Mete SÜMER

(KOLOKYUM KONUSU)

Bir kazada hasar gören bir aracın yaşı ne olursa olsun ya da daha önce hangi sayıda kazaya dahil olursa olsun değerinde bir düşme olacağı tartışmadan varestedir. Dolayısı ile onarılmış durumdaki aracın değeri (ki bu daha çok piyasa değeri olarak tanımlanmaktadır.) ne kadar iyi onarılmış olursa olsun kural olarak aynı nitelikteki hiç hasara uğramayan aracın değerinden düşüktür. Her iki değer arasındaki fark ise değer kaybı olarak mütalaa edilmelidir. Diğer taraftan bazı matematik yaklaşımlar önerilmekle beraber bir kaza sonucunda oluşan hasarı nedeni ile bir aracın değer kaybının ne olduğunu net olarak gösterir mükemmel bir matematik formül veya tek bir kriter mevcut değildir. Çünkü değer kaybı takdirinin sübjektiflik özelliğinin yanında birçok faktöre de kaçınılmaz olarak bağlıdır. Sübjektifliğin kişiden kişiye önemli ölçüde değiştiği tartışmadan açıktır. Diğer taraftan aracın hasarının derecesi, aracı yaşı, piyasa fiyatı, hasar gören bölgelerinin özelliği, satış anındaki piyasa ve pazarlık koşulları, aracın kullanım şekli (ticari, özel, insan taşıma, yük taşıma), kullanım süresi (km. değeri), yetkili serviste onarılıp onarılmadığı, tamirin orijinal parçalar ile yapılıp yapılmadığı, hasarın aracın orijinallliğini etkileyip etkilemediği, aracın daha önce değer kaybına neden olan kazaya maruz kalıp kalmadığı vb. parametreler değer kaybının belirlenmesinde etkili olmaktadır. Bunun yanında aracın hangi iklimde kullanılmış olduğu hususları da değer kaybı değerlendirilmesinde etkili olmaktadır. Özellikle deniz kenarında kullanılan bir aracın dağlık bölgede kullanılan bir araçtan daha fazla paslandığı ve durduğu yerde de olsa yıprandığı yönünde görüşler mevcuttur.

Bu hususlara ek olarak kazaya dahil olan aracın hasar tarihindeki değer kaybının zaman geçtikçe ve dolayısı ile aracın model yılı eskidikçe önemli ölçüde ve geometrik olarak azaldığı açıktır. Buna göre aracın kazadan sonra hemen satılmaması ve malikinin mülkiyetinde kalması durumunda hasardan dolayı meydana gelen değer kaybı zaman içinde azacak ve hatta uzun zamanda teorik olarak sifıra asimtot olacaktır. Buna göre aracın dikkate alınması gereken asıl değer kaybının aracın kazadan sonra satıldığı/satılacağı tarihte ve yine o tarihteki hasarsız emsalinin değeri de dikkate alınarak değerlendirilmesi gerektiği açıktır. Aksi takdirde olay tarihinde hesaplanacak değer kaybını tahsil eden araç malikinin aracını çok uzun bir süre satmaması halinde haksız kazanç elde etmiş olup olmayacağı hususu da incelenmelidir.

Dolayısı ile aracın kaza tarihindeki değer kaybı yerine belirli bir süre sonra satılacağı kabulü ile "İtibari değer kaybının" tazminat talebinde esas alınmasının yerinde olacağı görüşü de burada vurgulanmaktadır.

Değer kaybı takdiri sırasında aracın onarımı sırasında yeni parçaların kullanmasından doğan “kıymet kazanma, eskime payı, amortisman gibi” adlandırmalar ile tanımlanan değer kazanma, değer kaybı ile karıştırılmamalıdır. Her iki kavram gerçek hasar/zarar konularında farklı cebirsel işaretler ile hesaplara dahil edileceklerdir. Daha başka bir deyimle kıymet kazanma terimi negatif, değer kaybı ile pozitif olarak hesaplamalara girecektir.

Diğer taraftan değer kaybı aşağıda anlatılacak hesap metodleri sonucunda küsuratlı değerler olarak ortaya çıkabilir. Ancak piyasa şartlarında alıcı ve satıcı tarafları arasındaki pazarlık araç fiyatlarına göre yuvarlak değerler üzerinde yoğunlaşacaktır. Örnek olarak bir hesap metodüne göre 4.825,00 TL olarak bulunan değer kaybı piyasa şartlarında tarafların anlaşmalarına göre 5.000,00 TL veya 4.500,00 TL olarak tecelli edecektir. Bu özelliğinin bir sonucu olarak değer kaybının küsuratlı tutarlar olarak takdir edilip edilmeyeceği hususu irdelenmelidir.

Değer kaybının hesabında kesin bir metod bulunmamakla beraber yönü de çok sayıda sıklıkla uygulanan bazı formüller önerilmiş durumdadır. Bunlardan ikisinin öne çıktığı görülmektedir. Baz değer kaybı metodu olarak kullanılan bir metod aracın baz değer kaybı, rayiç bedeli, hasar boyutu katsayılarını ve kullanılmışlık düzeyi katsayısı parametrelerini esas almaktadır. Bu metod;

Baz Değer Kaybı = Aracın Rayiç Değeri X % 10 olmak üzere

Total Değer Kaybı = Baz Değer Kaybı X Hasar Boyutu Katsayısı X Araç X Kullanılmışlık Düzeyi Katsayısı şeklindedir. Kologyum sırasında bu parametrelerin ayrıntılarına girilecektir.

Değer kaybının hesaplanması yönünde Başbakan Yardımcılığı (Hazine Müsteşarlığı)'nın 14 Mayıs 2015 Perşembe günlü 29355 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan “ Karayollari Motorlu Araçlar Mali Sorumluluk Sigortasi Genel Şartlari” ve eklerindeki araç değer kaybı hesaplama metodu ile bilahare Hazine ve Maliye Bakanlığı'nın 20 Mart 2020 Cuma günlü 31074 sayılı “Karayollari Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasi Genel Şartlarında Değişiklik Yapilmasına Dair Genel Şartlar” isimli tebliğler ayrıntıları ile incelencektir.

Diğer taraftan T.C. Yargıtay'ın bu yönde hukuki çözüm getiren temel ve bağlayıcı görüşü de mevcuttur.

Kologyum süresinde tüm bu metod ve görüşler ayrıntılı ve mukayeseli olarak değerlendirilecektir.

Prof.Dr. Mehmet Yaşar Mete SÜMER