

OTOMOBİL SİGORTA SEKTÖRÜNDEKİ REGÜLASYONLARIN SEKTÖRE ETKİSİ

Ali BALKI¹, Serkan GÖKSU²

ÖZET

Piyasalar kendi haline bırakıldığında, her zaman düzgün çalışmayabilir ve o piyasadaki beklenen amaçlar gerçekleşmeyebilir. Piyasa başarısızlığı anlamına gelen bu durum ise devletin ilgili piyasaya müdahalesini gerektirir. Devletler, son 50 yıllık dönemde piyasalara doğrudan müdahale etmek yerine, piyasaları regüle etmeyi tercih etmektedir. Devletler, genellikle stratejik öneme sahip olan sektörlerde regülasyon yapar. Sigorta sektörü de bu sektörlerden biridir. Otomobil sigortası, hayat sigortası branşından sonra sigorta sektöründeki en önemli branştır. Bu çalışmada, otomobil sigortasında son on yıllık dönemde yapılan regülasyonların sektöre etkisi incelenmiştir. Yapılan karşılaştırmalı analizlerden elde edilen bulgulara göre, yapılan regülasyonlar hem araç sahiplerini korumakta hem de sektördeki kârlılık oranlarına olumlu katkı sağlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Otomobil Sigortası, Regülasyon, Piyasa Başarısızlığı.

Jel Kodları: G22, L10, L50, L51.

THE EFFECT OF REGULATIONS IN THE AUTOMOBILE INSURANCE SECTOR ON THE SECTOR

ABSTRACT

When the markets are left to themselves, they may not always function correctly, and the objectives expected from that market may not be realized. This situation requires the state's intervention in the relevant market, which means market failure. States prefer to regulate the markets instead of directly intervening in the markets in the last 50 years. States often regulate sectors of strategic importance. The insurance sector is one of these sectors. After the life insurance branch, automobile insurance is the most critical branch in the insurance sector. This study examined the effects of the regulations made in the last ten years in automobile insurance on the sector. According to the findings obtained from the comparative analysis, the regulations made both protect automobile owners and contribute positively to the profitability rates in the sector.

Keywords: Automobile Insurance, Regulation, Market Failure.

Jel Codes: G22, L10, L50, L51.

1. GİRİŞ

Devletler, yapmış oldukları faaliyetler ile sosyal devlet, ekonomik büyüme ve kalkınma, gelir dağılımında adalet vb. birçok amacı gerçekleştirmeye çalışır. Bu amaçları gerçekleştirmek için devlet, kimi zaman piyasada bizzat üretici konumunda olurken kimi zaman da faaliyetleri piyasaya bırakır. İktisadi faaliyetler piyasa bırakıldığında, piyasa her zaman düzgün bir şekilde çalışarak beklenen amaçları yerine getiremeyebilir. Yani, piyasalar kimi zaman aksar. Piyasanın aksadığı durumlarda ise devlet, alacağı önlemlerle piyasaları düzenlemeye çalışır. Düzenleme, denetleme, yönlendirme gibi birçok kavramı içinde barındıran regülasyon, özellikle 1970'lerden itibaren devletlerin tercih ettiği müdahale aracı olmuştur.

¹ Öğr.Grv.Dr., alibalki42@hotmail.com, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Çay MYO, <https://orcid.org/0000-0002-7130-2001>

² Öğr.Grv.Dr., sgoksu@aku.edu.tr, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Dinar UBYO, <https://orcid.org/0000-0003-3261-6769>

Devletin sıklıkla regüle etme ihtiyacı hissettiği sektörlerden biri de sigorta sektörüdür. Bunun en önemli nedeni, sigorta sektörünün yoğun bir şekilde risk ve belirsizlik içermesidir. Risk ve belirsizlik, poliçe sahipleri ile sigorta şirketleri arasında sigorta konusuna ilişkin bilgilerin tam olarak bilinmemesine, yani asimetrik bilgiye yol açar. Asimetrik bilgi ise bir piyasa başarısızlığıdır. Ödenen tazminat ve üretilen prim açısından sigorta sektörünün yaklaşık %40'ını oluşturan otomobil sigortasında belirsizlik diğer sigorta branşlarına göre daha fazladır. Çünkü sigorta şirketleri, hem araç sahibi ve araç hakkında tam bilgiye sahip olamayabilir hem de trafikte araç sahibinin diğer araç sahipleri ile etkileşimi ve kaza olma ihtimali belirsizdir. Dolayısıyla devlet, otomobil sigorta sektöründe sıklıkla regülasyon yapma ihtiyacı hissetmektedir.

Birçok sektörde, piyasayı regüle edecek düzenleyici ve denetleyici kurum niteliğinde olan bağımsız idari otoriteler kurulmuştur. Sigorta sektöründe de bağımsız idari otorite, 2019 yılında kurulan Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu'dur (SEDDK). Bu kurumdan önce, sigorta sektörünün regülasyonu uzunca bir dönem Hazine Müsteşarlığı sonrasında ise Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından yapılmıştır. Devletin yapmış olduğu regülasyonların birçok etkileri ortaya çıkmaktadır. Bu çalışmanın amacı, son on yıllık dönemde otomobil sigorta sektöründe yapılan regülasyonların sektöre etkisini incelemektir. Bu kapsamda, ilk olarak regülasyonun teorik çerçevesi ve literatür incelenmiştir. İkinci bölümde, otomobil sigorta sektörünün yapısına ve sektörde yapılan regülasyonlara yer verilmiştir. Son bölümde ise otomobil sigorta sektöründe yapılan regülasyonların, sektördeki teknik oranlara (hasar oranı, masraf oranı ve teknik kârlılık oranı) etkisi değerlendirilmiştir.

2. DEVLETİN DÜZENLEYİCİ ROLÜ: REGÜLASYON

Devletin ekonomideki rolünün ve ağırlığının ne olması gerektiği, literatürde sürekli tartışılan bir konu olmuştur. Bunun sebebi, devletin varlığının neredeyse her iktisadi faaliyeti etkilemesidir. Devlet, çoğu zaman iktisadi faaliyetleri piyasaya bıraksa da aldığı kararlarla piyasaların işleyişini az ya da çok etkilemiştir. Hatta nadir de olsa bizzat üretici olarak ekonomik faaliyette bulunduğu da olmuştur (Sarısoy, 2010: 279). Devletin piyasaya müdahalesinin şekli, ölçüsü ve zamanı ülkeden ülkeye değişse de tarih boyunca süreklilik arz etmektedir.

Kamu müdahalelerinin başlangıcı çok eski tarihlere dayanır. Machlup'a (1952: 185) göre kamu müdahaleleri, milattan önce (M.Ö.) 2100'lü yıllarda Babil Kralı Hammurabi'nin çıkarıp uyguladığı Hammurabi Kanunları ile başlar. Modern anlamda regülasyonun ilk örneği ise 1887 yılında Amerika Birleşik Devletleri (ABD) demiryolu taşımacılığı sektöründe yapılan düzenlemedir (Weiss, 1986: 4). 1900'lü yılların başlarında yine ABD'de kara yolu ve deniz taşımacılığı ile telefon ve petrol boru hatlarında önemli düzenlemeler yapılmıştır (Viscusi vd., 1992: 302).

Devletlerin piyasalara müdahalesi, özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra önemli ölçüde artmıştır. Savaşın meydana getirdiği küresel ölçekteki yıkım, piyasalara müdahalenin temel nedenini oluşturmaktadır. Piyasalar herhangi bir müdahale olmadan toparlanamayacağı için birçok ülkede hükümetler daha aktif makroekonomik politikalar uygulamaya başlamıştır. Bazı girişimler kamulaştırılmış veya yeni bazı kamu girişimleri kurulmuş, milli gelire göre kamu harcamaları daha yüksek oranda artış göstermiş ve devletin düzenleyici faaliyetleri genişlemiştir. 1970'li yıllarda ise yaşanan petrol krizleri ve bunu takip eden borç sorunu, kamu müdahalelerini yavaşlatmış, piyasa temelli politikalar geliştirilmiştir

(Yereli vd., 2010: 6). Bu dönemde yaşanan petrol krizleri ve borç sorunu kamu müdahalelerinin başarısız olduğunu göstermektedir. Bunun sonucu olarak 1970'lerde deregülasyon kavramı ortaya çıkmış ve başta ABD ve İngiltere olmak üzere birçok ülkede kamu politikası olarak uygulanmaya başlamıştır. 1980'ler ve sonrasında ise tüm dünyada liberal politikalar hız kazanmış ve ülkeler artık deregülasyon uygulamalarına ağırlık vermişlerdir (Sağbaş & Balkı, 2018: 21).

Deregülasyonla birlikte regülasyon uygulamalarının kaldırılması, rekabetçi piyasa ekonomisinin işleyişini tek başına sağlamayabilir. Buradaki en büyük engel kamu tekellerinin varlığıdır. Tekellerin, doğal tekellerin veya kamu kolaylıklarının rekabete açılmasında kullanılacak yöntemlerden biri de özelleştirme. Özelleştirme, kamu mülkiyetinde olan işletmelerin özel sektöre devredilmesi şeklinde tanımlanabilir (Akça, 2007: 155).

Fransızca kökenli bir kelime olan regülasyonun sözlük anlamı düzenleme olsa da ekonomistler tarafından birçok kelimeyi karşılayacak şekilde kullanılmaktadır. Bu nedenle literatürde regülasyon, hem dar ve geniş anlamda hem de iktisadi ve sosyal regülasyon olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

Dar anlamda regülasyon, temel aracı mevzuatla konulmuş yasaklar olan ve hükümet tarafından özel sektörün neyi yapıp, neyi yapmayacağını belirlenmesi anlamına gelen kamusal düzenlemelerdir (Durmuş, 2008: 115). Geniş anlamda regülasyon ise, piyasaların bir üst otorite yoluyla, düzenlenmesi, denetlenmesi, yönetilmesi ve yönlendirilmesi faaliyetleridir. Yani, geniş anlamda regülasyonda yasal düzenlemelerin yanı sıra piyasaların denetimi ve alınan kararlar yönlendirilmesi de söz konusudur (Oğuz, 2011: 19).

Regülasyonun bir diğer sınıflandırma şekli, iktisadi ve sosyal regülasyondur. İktisadi regülasyon, bir piyasaya hangi özellikteki firmaların girebileceğini (giriş kontrolleri) ve hangi fiyatları uygulayabileceklerini (fiyat kontrolleri) sınırlayan düzenlemelerdir. Avukatlık, mali müşavirlik gibi meslekleri yapabilmek için lisansa sahip olmak giriş kontrollerine örnek gösterilebilir. Havayolu ya da şehir içi yolcu taşımacılığında uygulanacak fiyatların belirlenmesi ise fiyat kontrolüdür (Litan, 2005: 439).

Sosyal faaliyetler, iktisadi faaliyetlerden farklılık gösterir. İktisadi faaliyetlerle ilgili bir karar verileceğinde genellikle fayda-maliyet analizi yapılır. Ancak, sosyal faaliyetlerde her zaman fayda-maliyet analizi yapılamayacağı gibi toplumsal fayda ön plandadır. Bireysel faydadan ziyade toplumsal fayda gözetilerek yapılan düzenlemeler sosyal regülasyon olarak ifade edilebilir (Rasmusen, 2000: 11-12). Toplumsal refahı artırmak amacıyla yapılan sosyal regülasyonlar daha çok çevreye ve hizmet kalitesine yönelik regülasyonlar ile sağlık ve güvenlik regülasyonları olarak karşımıza çıkmaktadır (Çetin, 2009: 33-34).

Devletin ekonomiye müdahalesinde önemli bir araç olan regülasyonlar, devletin ekonomik fonksiyonlarında gerçekleşen dönüşüme paralel olarak gerek uygulamada gerekse teorik açıklamalarda farklı yaklaşımlarla ortaya konulmaktadır. Regülasyon uygulamaları ve gerekçeleri, iktisadi düşünceler açısından da farklılık arz eder (Taşar, 2012: 102). Klasik iktisadi düşünce, genel olarak devletin ekonomiye müdahalesine karşıdır. Bu düşünceye göre; tam rekabet piyasası varsayımları ve görünmez el teoremiyle, bireylerin kişisel çıkarlarını maksimize etmeye çalışmaları sonucunda toplumsal fayda maksimize olur (Scrapanti & Zamagni, 1993: 54-60). Dolayısıyla devlet, tam kamusal mal ve hizmetleri sunmalı, bunun dışında iktisadi regülasyonla piyasalara herhangi bir şekilde müdahale etmemelidir.

Devletin ekonomiye müdahale etmesi gerektiğini savunan neo-klasik iktisadi düşünce görüşlerini, piyasa başarısızlıklarına dayandırır. Buna göre devletin görevi, tam rekabet

piyasasının aksayan yönlerini gidermektir. Ekonomide etkinliğin sağlanmasını engelleyen bir durum ortaya çıktığında devlet ekonomiye müdahale etmeli ve bu engeli ortadan kaldırarak piyasa mekanizmasının işlemlerini sağlamalıdır. Örneğin, bir monopolün ortaya çıkması veya emeğin mobilitesini sınırlayan bir engelin belirmesi gibi bir durum oluştuğunda, devlet müdahale edip bu aksaklıkları gidermeli, piyasanın işlerliğini yeniden sağlamalıdır (Savaş, 2000: 124).

Literatürde regülasyon üzerine yapılan ilk çalışmalar (Stigler & Friedland, 1962; Demsetz, 1968; Stigler, 1971; Posner, 1974; Peltzman, 1976), bir piyasa başarısızlığı olan doğal tekellere karşı uygulanabilecek regülasyonlar konusunda yapılmıştır. Bunun dışında Pigou (1922), Dahlman (1979), Bushee & Leuz (2005) vb. çalışmalar dışsallıklara karşı; Akerlof (1970), Baron & Besanko (1984), Sibley (1989) gibi çalışmalar ise asimetrik bilgi problemine karşı uygulanabilecek regülasyonlarla ilgilidir. Bu kapsamda, regülasyonların temel nedeni devletin varlığı olsa da regülasyonların genellikle piyasanın başarısız olduğu alanlara yoğunlaştığı söylenebilir (Akça, 2007: 31).

3. OTOMOBİL SİGORTA SEKTÖRÜNDE REGÜLASYON

İnsanlar kendi hayatları ve sahip oldukları mallarla ilgili yaşamları boyunca çeşitli risklere maruz kalırlar. İnsanların geleceğe yönelik beklentileri ve planları, geleceğin kendileri için kısmen belirsiz olması gibi nedenler karşılaşılabilecek risklerin güvence altına alınması ihtiyacını meydana getirmektedir. Gelecekte muhtemel riskleri güvence altına almanın yolu ise sigortadır. Günümüzde birçok sigorta türü olmakla birlikte bu sigortalardan bazıları devletler tarafından zorunlu tutulmaktadır. Zorunlu sigortanın gerekçelerinden biri de muhtemel risklerin gerçekleşmesi durumunda yalnızca ilgili kişinin değil üçüncü kişilerin de zarar görmesidir (Balkı, 2021: 53).

Risk ve belirsizlik içeren sigorta sektörü, piyasa başarısızlıklarından olan asimetrik bilginin sıklıkla görüldüğü bir sektördür. Devlet, sigorta sektöründe taraflar arasında ortaya çıkabilecek asimetrik bilgiyi en aza indirmek ve piyasanın işleyişini düzenlemek üzere regülasyonlara başvurmuştur. Çalışmanın bu bölümünde, ilk olarak Türkiye otomobil sigorta sektörünün yapısı hakkında bilgi verilecek devamında ise sektörde yapılan regülasyonlar incelenecektir.

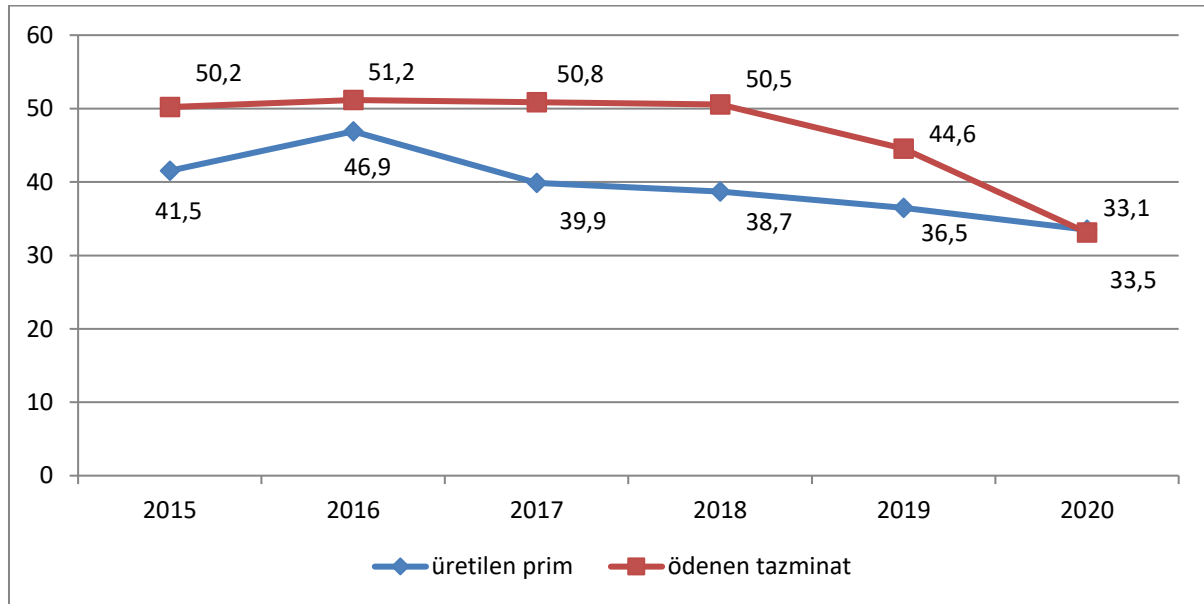
3.1. Otomobil Sigorta Sektörünün Yapısı

Sigorta sektöründe uygulanmakta olan birçok sigorta türü (branşı) bulunmaktadır. Sigorta sektörü, hayat sigortası branşı ve hayat dışı sigortalar branşı olmak üzere ikiye ayrılır. Bu kapsamda otomobil sigortaları, hayat dışı sigortalar grubunda yer almaktadır. Ülkemizde, otomobil sigortası branşında uygulanmaya devam eden dört çeşit sigorta türü bulunmaktadır. Bunlar; Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası, Motorlu Kara Taşıtları Kasko Sigortası, Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası (Yeşil Kart Sigortası) ve İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası'dır.

Trafik sigortası, oluşabilecek kaza olaylarına karşı, zarar verenin kusur oranı uyarınca karşı tarafa verilebilecek maddi veya bedeni zararları yasal limitler çerçevesinde karşılar (Zengin, 2014: 536). Ülkemizde 1954 yılından itibaren zorunlu olarak uygulanan trafik sigortasına ilişkin son kanuni düzenleme 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile yapılmıştır. Bu kanuna göre, motorlu araç sahiplerinin trafik sigortası yaptırmaları zorunlu tutulmuştur. Trafik sigortası yaptırmayan araçların ise trafikten men edileceği açık hükme bağlanmıştır.

Ülkemizde kasko sigortası 01 Ocak 1994 tarihinde yayımlanan Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartları¹ ile yürürlüğe girmiştir. Buna göre, sigorta şirketi kasko sigortası ile sigortalının poliçede belirtilen ve karayolunda kullanma izni olan kara araçlarından doğan menfaatin kasko genel şartlarında belirtilen risklerin gerçekleşmesi sonucunda doğrudan uğrayacağı maddi zararları teminat altına almaktadır. Kasko sigortası, sigortalının kendi aracında oluşabilecek muhtemel zararları karşı koruma sağlaması bakımından trafik sigortasından ayrılmaktadır. Ayrıca, trafik sigortası zorunlu olarak uygulanırken kasko sigortası tamamen ihtiyaridir ve kişinin tercihlerine bağlıdır.

2020 yılsonu itibariyle sigorta sektöründe faaliyet gösteren 63 sigorta şirketi bulunmaktadır. Bu sigorta şirketlerinden 33 tanesi ise otomobil sigorta poliçesi düzenleyen şirkettir. 2020 yılında sigorta sektöründe toplam 82,6 milyar ₺ prim üretilmiş, 137,2 trilyon ₺ teminat verilmiş ve 44,1 milyar ₺ tazminat ödenmiştir. Hayat dışı sigortalar branşında ise 65,5 milyar ₺ prim üretilmiş ve 38,1 milyar ₺ tazminat ödenmiştir. Otomobil sigortası branşında ise 23,4 milyon poliçe düzenlenmiş olup 27,7 milyar ₺ prim üretilmiş ve 14,6 milyar ₺ tazminat ödenmiştir (SEDDK, 2021).



Kaynak: SEDDK verileri kullanılarak hazırlanmıştır.

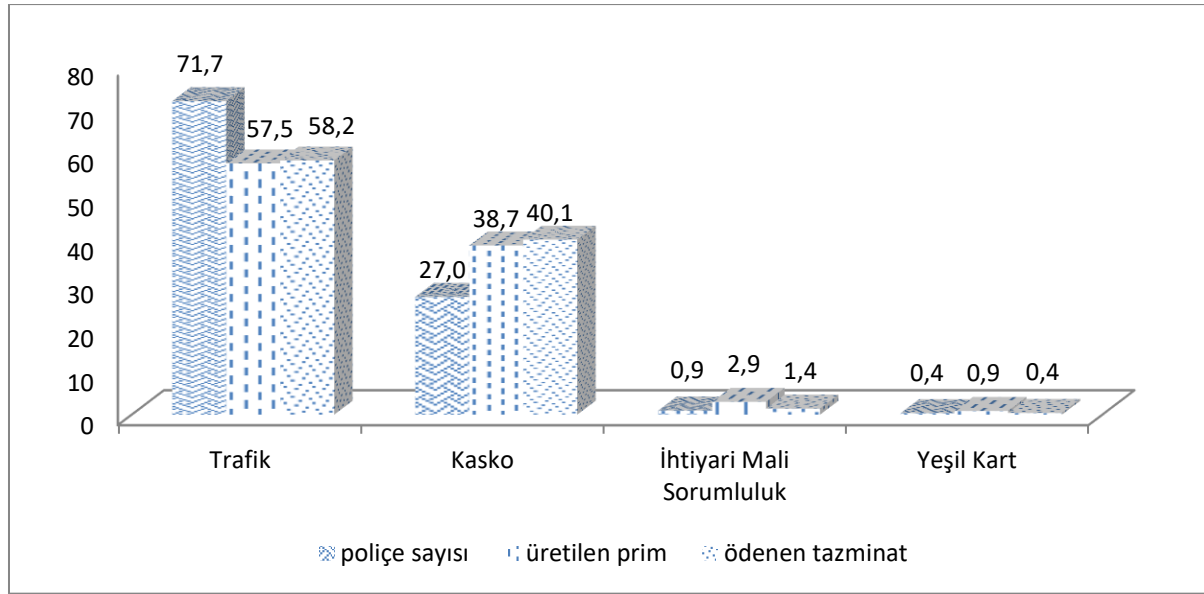
Şekil 1: Otomobil Sigortalarının Sigorta Sektörü İçerisindeki Payı (%)

Otomobil sigortalarının 2015-2020 döneminde, üretilen prim ve ödenen tazminat bakımından sigorta sektörü içerisindeki payı Şekil 1'de gösterilmiştir. Bu dönemde, sigorta sektöründe ödenen tazminatların ortalama %39,5'i, üretilen primlerin ise ortalama %46,7'si otomobil sigortası branşında gerçekleşmiştir. Ayrıca, otomobil sigortalarının sigorta sektörü içerisindeki payı 2016 yılından itibaren azalmış ve 2020 yılında hem ödenen tazminat hem de üretilen prim açısından %33'lere kadar gerilemiştir.

2020 yılında otomobil sigortalarının poliçe sayısı, üretilen prim ve ödenen tazminat bakımından dağılımı Şekil 2'de gösterilmiştir. Poliçe sayısı, üretilen prim ve ödenen tazminat bakımından otomobil sigortalarının içerisindeki en büyük pay, trafik sigortasına aittir. Trafik sigortasından sonra en büyük paya sahip branş ise kasko sigortasıdır. İhtiyari mali

¹ Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartlarının güncel haline www.tsb.gov.tr adresinden erişilmiştir.

sorumluluk ve yeşil kart sigortalarının payları ise oldukça düşüktür. Trafik ve kasko sigortalarının toplamı, otomobil sigortalarının yaklaşık %98'ini oluşturmaktadır.



Kaynak: SEDDK verileri kullanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 2: 2020 Yılı Otomobil Sigortalarının Dağılımı (%)

3.2. Sektörde Yapılan Regülasyonlar

Akerlof'un (2020) ikinci el araç piyasası örneğiyle ifade ettiği asimetrik bilgi, bir iktisadi işlemde taraflardan birinin sahip olduğu bir bilgiye diğer tarafın tam olarak sahip olamamasıdır. Bir piyasa başarısızlığı olan asimetrik bilgi, özellikle risk ve belirsizlik içeren birçok sektörde ortaya çıkmaktadır. Otomobil sigorta sektörü de birçok yönden belirsizlik ve risk unsuru barındırmaktadır. Öncelikle sigorta şirketi, poliçeye konu olan araç ve araç sahibi hakkında tam ve doğru bilgiye erişemeyebilir. Diğer taraftan, araç sahibinin trafikteki davranışları ve diğer sürücülerle olan etkileşimi, kaza riskini etkilemektedir. Ayrıca, sigorta poliçesi satın alan araç sahibinin trafikteki davranışlarında meydana gelebilecek değişimin de kaza riski üzerinde etkisi vardır (Sağbaş & Balkı, 2020: 64-65). Bu nedenle, otomobil sigorta sektörü, devlet tarafından sıklıkla regüle edilmektedir.

Tablo 1: Otomobil Sigortasında Regülasyon Yapmaya Yetkili Kurumlar

Yetkili Kurum	Dönemi
Sigorta Murakabe Kurulu	1963 – 1993
Hazine Müsteşarlığı	1994 – 2017
Hazine ve Maliye Bakanlığı	2018 - 2019
SEDDK	2020 – bugüne

Otomobil sigorta sektöründe regülasyon yapmaya yetkili kurumlar zaman içerisinde değişiklik göstermektedir. Dönemler itibariyle regülasyon yapmaya yetkili kurumlar Tablo 1'de gösterilmiştir. Sigorta sektöründe faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilerin faaliyetlerini devlet adına denetlemek amacıyla 1963 yılında Sigorta Murakabe Kurulu kurulmuştur. Kurul,

Sigorta Denetleme Kurulu adıyla 1994 yılında Hazine Müsteşarlığı bünyesine dahil olmuştur. Aynı dönemde, daha önce bankacılık sektörüyle birlikte yürütülen sektöre ilişkin düzenleme faaliyetlerinin ve idari süreçlerin yürütülmesi için Hazine Müsteşarlığı bünyesinde Sigortacılık Genel Müdürlüğü kurulmuştur (SEDDK, 2022).

10 Temmuz 2018 tarihinde Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine geçiş ile birlikte Hazine Müsteşarlığı kapatılarak Sigortacılık Genel Müdürlüğü ve Sigorta Denetleme Kurulu, Hazine ve Maliye Bakanlığı altında örgütlenmiştir. 18 Ekim 2019 tarihinde ise Sigortacılık Genel Müdürlüğü ve Sigorta Denetleme Kurulu birleştirilerek SEDDK kurulmuştur. SEDDK, sigorta sektöründe regülasyonla görevli bağımsız idari otoritedir.

Otomobil sigorta sektöründe uygulanan dört farklı sigorta branşı olsa da en yüksek prim üretimi ve tazminat ödemesi trafik sigortası ve kasko sigortasında gerçekleşmektedir. Ülkemizde 1994 yılından itibaren uygulanan kasko sigortası, ihtiyari bir sigorta olduğu için çok fazla regülasyon yapılmamıştır. 1 Ocak 1994 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe giren kasko sigortası genel şartları, 1 Nisan 2007 ve 1 Nisan 2013 tarihlerinde iki kez güncellenmiştir. Yapılan regülasyonlarda kasko türlerinde, teminat tutarlarında, hasar ve tazminat ödemelerinde değişikliğe gidilmiştir.

Trafik sigortası, zorunlu olarak uygulandığı ve otomobil sigorta sektöründe düzenlenen poliçelerin, üretilen primlerin ve ödenen tazminatların büyük bir bölümü trafik sigortasında gerçekleştiği için birçok regülasyon yapılmıştır. Trafik sigortasında poliçe bedelinin nasıl belirleneceğine ilişkin ilk düzenleme Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik¹ ile 2007 yılında yapılmıştır. Tarife yönetmeliğinin yayımlanmasından sonra 22 kez yönetmelikte değişikliğe gidilmiş, yani regülasyon yapılmıştır. Bu regülasyonların bir kısmı, her yıl enflasyon oranına göre güncellenen verilecek teminat ve ödenecek tazminat miktarlarına ilişkindir.

2007 yılında yürürlüğe giren ilk tarife yönetmeliğinde, poliçe bedeline esas olmak üzere yedi basamak belirlenmiştir. Trafikte ilk kez araç kullanacak araç sahiplerinin poliçe bedeli, dördüncü basamak esas alınarak belirlenir. Poliçe dönemi içerisinde yapılacak her bir hasar talebi neticesinde, araç sahibinin bulunduğu basamak bir derece artırılır. Hasar talebi olmadığı durumda ise bir sonraki poliçe döneminde, bir alt basamak esas alınarak indirim uygulanır. Ayrıca yönetmeliğe göre, basamaklar itibarıyla uygulanacak artırım ya da indirim oranları esas alınarak hesaplanan poliçe bedellerinin, sigorta şirketleri tarafından 3 aydan daha kısa sürede değiştirilmemek kaydıyla en fazla %10 yükseltme veya %5 indirim imkânı bulunmaktadır. Yani, sigorta şirketleri tarafından poliçe bedelleri yılda en fazla dört kez %10 yükseltilebilirken %5 oranında indirilebilir.

Tarife yönetmeliğinde ilk regülasyon 1 Temmuz 2008 tarihinden itibaren geçerli olacak şekilde yapılmıştır. Regülasyon sonrasında tarife basamaklarına uygulanacak artırım ve indirim oranları; beşinci, altıncı ve yedinci basamaklar için sırasıyla %10, %15 ve %20 indirim olarak üçüncü, ikinci ve birinci basamaklar için sırasıyla %20, %40 ve %60 artırım olacak şekilde belirlenmiştir. Ayrıca, ilk yönetmelikte 3 aydan daha kısa sürede olmamak kaydıyla sigorta şirketlerine tanınan en fazla %10 artırım ve %5 indirim yapabilme imkânı; en fazla %20 artırım ve %10 indirim olarak değiştirilmiştir.

¹ Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik'in güncel haline www.mevzuat.gov.tr adresinden erişilmiştir.

Tarife yönetmeliğinde 19 Haziran 2009 tarihinde yapılan regülasyonla, sigorta şirketlerinin en fazla %20 artırım ve %10 indirim yapabilme imkanının süresi 3 aydan 6 aya çıkarılmıştır. Yani, sigorta şirketleri yılda en fazla iki kez yönetmelikteki sınırlar çerçevesinde artırım ya da indirim yapmada serbest bırakılmıştır. Tarife yönetmeliğinin ilk yürürlüğe girdiği tarih olan 2007 yılından beri ilk kapsamlı ve radikal düzenleme, 19 Haziran 2013 tarihli Resmî Gazetede yayımlanmış ve 1 Ocak 2014 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır. Buna göre, araç sahiplerinin hasar talebine göre belirlenen yedi kademeli basamak sisteminde indirim ve artırım oranları sigorta şirketlerince serbestçe belirlenebilecektir. Sigorta şirketlerinin, belirledikleri indirim veya artırım oranlarını uygulamaya başlamadan en az 10 gün önce TRAMER'e (Trafik Sigortası Bilgi Merkezi) bildirmeleri gerekmektedir. Ayrıca, sigorta şirketlerinin poliçeyi düzenlerken TRAMER veri tabanını kullanmaları zorunlu hale getirilmiştir. 27 Kasım 2013 tarihli Resmî Gazetede yayımlanan ve 1 Ocak 2014 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanan değişiklikle, poliçe bedelinin hesabında aracın plakası yerine araç sahibinin ikametgahının bulunduğu il dikkate alınmaya başlanmıştır.

10 Ağustos 2014 tarihinde Resmî Gazetede yayımlanan değişiklik ile 2015-2018 döneminde yıllar itibariyle uygulanacak teminat tutarları belirlenmiştir. 22 Haziran 2016'da yapılan değişiklik, taşımacılık yapan araç sahiplerine ilişkin bir düzenlemedir. 3 Ağustos 2016 tarihli Resmî Gazetede yayımlanan tarife yönetmeliğindeki değişiklikle, serbest şekilde belirlenen poliçe bedellerindeki artırım ya da indirim oranlarının TRAMER'e bildirme süresi 10 günden 5 güne düşürülmüştür.

3 Mayıs 2017 tarihinde Resmî Gazetede yayımlanan değişiklik ile 2017 yılı Nisan ayından geçerli olmak üzere, serbest tarife rejimi terk edilmiş ve tavan fiyat uygulaması getirilmiştir. Buna göre, yedi basamağın her birinde uygulanabilecek azami trafik sigortası poliçe bedeli Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenecektir. Yapılan son düzenlemeyle sigorta şirketlerinin bu azami tutarları aylık %1 oranında artırdığı hükme bağlanmıştır. Beşinci, altıncı ve yedinci basamaklarda sırasıyla %15, %30 ve %45 indirim oranı; üçüncü, ikinci ve birinci basamaklarda sırasıyla %50, %100 ve %150 artırım oranı uygulanacaktır.

2017 yılındaki düzenlemeden sonra iller risk bazlı gruplandırılmış ve bu kapsamda aracın bulunduğu il göre artırım ya da indirim uygulaması başlamıştır. Bu uygulamaya göre artırım uygulanan dört il bulunmaktadır. Artırım oranı İstanbul'da %6 iken Kocaeli, Ankara ve Bursa'da %3'tür. İzmir, Yalova, Erzurum ve Kayseri'de ise artırım ya da indirim uygulanmamaktadır. İndirim uygulanan iller ise beş gruba ayrılmış olup ilk grupta indirim oranı %1 ve son gruptaki en yüksek indirim oranı %5 olarak uygulanmaktadır.

11 Temmuz 2017 tarihli Resmî Gazetede yayımlanan Riskli Sigortalılar Havuzu'nun (RSH) kurulmasına dair yönetmelikle birlikte Türkiye Motorlu Taşıtlar Bürosu bünyesinde RSH kurulmuştur. RSH'nin kuruluş amacı trafik sigortasının sürdürülebilirliğini sağlamaktır. RSH'nin kapsamına bir, iki ve üçüncü basamaklarda yer alan her türlü araç ile yük ve yolcu taşımacılığı yapan araçlar girmektedir. Yüksek riske sahip bu araçlar, RSH'ye dahil edilerek riskler bir havuzda toplanır ve RSH'de bulunan sigorta şirketleri arasında risk dağıtılır.

31 Aralık 2017 tarihli Resmî Gazetede yayımlanan tarife yönetmeliğindeki değişiklikle 2018 yılında basamaklar itibariyle uygulanacak azami tutarlar %5 oranında artırılmıştır. 21 Aralık 2018 tarihinde Resmî Gazetede yayımlanan değişiklik ile 1 Ocak 2019 tarihinden itibaren uygulanacak teminat tutarları güncellenerek yükseltilmiştir. 24 Nisan 2019 tarihinde yapılan tarife yönetmeliğindeki değişiklikle, bu tarihten itibaren trafik sigortası poliçe bedelinin tespitinde araç sürücüsüne uygulanan ceza puanları ile sürücü belgesine el

konulma süresi ve nedenleri de dikkate alınabilecektir. 31 Aralık 2021 tarihli Resmî Gazetede yayımlanan tarife yönetmeliğindeki değişikliklerle, 1 Şubat 2022'den geçerli olmak üzere, her bir basamak için uygulanan azami fiyatlar %20 artırılmıştır. Yine 1 Şubat 2022'den geçerli olmak üzere sigorta şirketleri, azami tutarları aylık %1,5 oranında artırabilecektir.

4. TRAFİK SİGORTASINDAKİ REGÜLASYONLARIN SEKTÖRE ETKİSİ

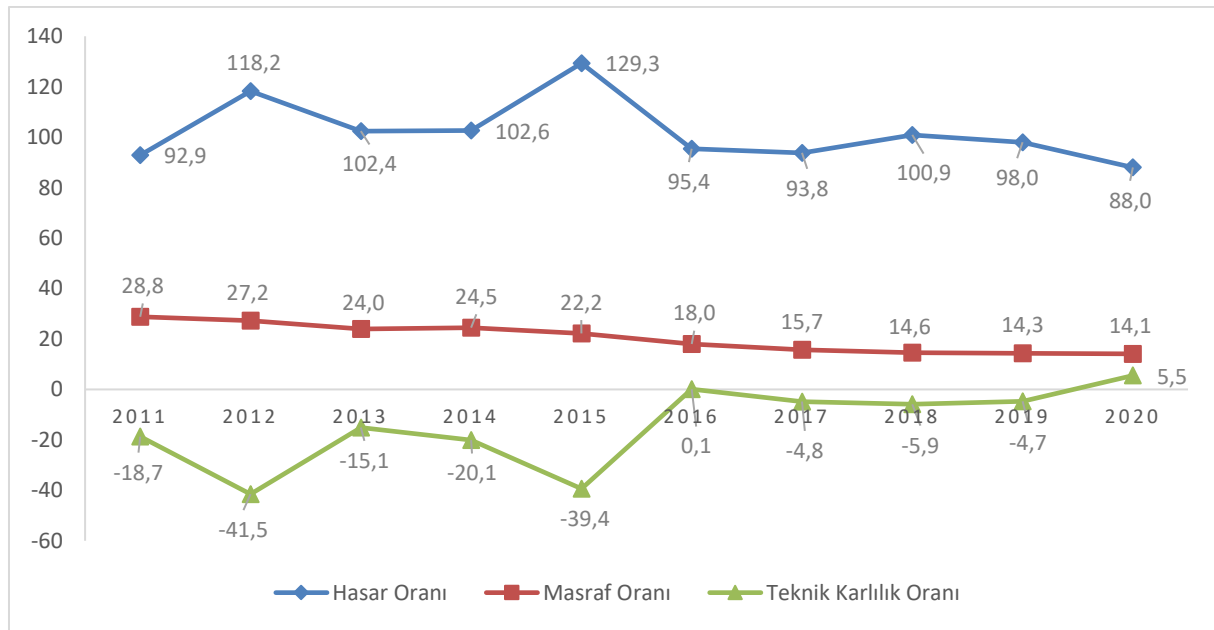
Trafik sigortası, zorunlu olarak uygulanan ve otomobil sigortaları içerisinde en yüksek paya sahip olan sigortadır. Devlet, trafik sigortasında düzenlenecek poliçelerin fiyat oluşumunu piyasaya bırakmıştır. Ancak, başta asimetrik bilgi olmak üzere birçok nedenden dolayı poliçe fiyatlarını etkileyebilecek ve sektörün daha düzgün işlemesini sağlayacak regülasyonlar yapılmaktadır. Bir önceki bölümde, trafik sigortasında yapılan regülasyonlar açıklanmıştır. Poliçe fiyatlarının belirlenmesine yönelik yapılan fiyat regülasyonları ise Tablo 2'de gibi özetlenebilir. Buna göre, ilk regülasyon 2007 yılında yapılmış ve 2014 yılına kadar sigorta şirketlerinin poliçe fiyatlarını artırım ve indirim oranlarının üst sınırları belirlenmiştir. 2014 yılından geçerli olmak üzere serbest tarifeye geçilmiştir. Yani, sigorta şirketleri trafik sigortası poliçesi düzenlerken fiyatı istediği şekilde belirleyebilecektir. 2017 yılı nisan ayına kadar serbest tarife uygulaması devam etmiştir. 2017 yılı nisan ayında yapılan regülasyonla, trafik sigortasında tavan fiyat uygulamasına geçilmiştir. Halen devam etmekte olan tavan fiyat uygulamasında, sigorta şirketlerinin yapabileceği artırım ve indirim oranlarına dair zaman zaman regülasyon yapılmaktadır.

Tablo 2: Trafik Sigortasında Yapılan Fiyat Regülasyonları

Uygulanma Tarihi	Yapılan Regülasyonlar
14 Temmuz 2007	Poliçe fiyatları, yılda en fazla dört kez %10 artırılabilir ve %5 azaltılabilir.
1 Temmuz 2008	Poliçe fiyatları belirlenirken; beşinci, altıncı ve yedinci basamaklar için sırasıyla %10, %15 ve %20 indirim; üçüncü, ikinci ve birinci basamaklar için sırasıyla %20, %40 ve %60 artırım uygulanacaktır. Poliçe fiyatları, yılda en fazla dört kez %20 artırılabilir ve %10 azaltılabilir.
19 Haziran 2009	Poliçe fiyatları, yılda en fazla iki kez %20 artırılabilir ve %10 azaltılabilir.
1 Ocak 2014	Araç sahiplerinin hasar talebine göre belirlenen yedi kademeli basamak sisteminde, indirim ve artırım oranları sigorta şirketlerince serbestçe belirlenebilecektir. Poliçe bedeli belirlenirken aracın plakası yerine araç sahibinin ikametgahının bulunduğu il dikkate alınacaktır.
1 Nisan 2017	Yedi basamağın her biri için tavan fiyat uygulanacaktır. Beşinci, altıncı ve yedinci basamaklarda sırasıyla %15, %30 ve %45 indirim oranı; üçüncü, ikinci ve birinci basamaklarda sırasıyla %50, %100 ve %150 artırım oranı uygulanacaktır. İller risk bazlı gruplandırılmış ve bu kapsamda aracın bulunduğu ile göre artırım ya da indirim uygulaması başlamıştır.
1 Mayıs 2017	Sigorta şirketleri, belirlenen tavan fiyatı aylık %1 oranında artırabilecektir.
1 Ocak 2018	Her bir basamak için belirlenen tavan fiyatlar, %5 artırılmıştır.
1 Şubat 2022	Sigorta şirketleri, belirlenen tavan fiyatı aylık %1,5 oranında artırabilecektir.

Her bir basamak için belirlenen tavan fiyatlar, %20 artırılmıştır.

Trafik sigortasında yapılan regülasyonların sektöre etkisi, trafik sigortasındaki teknik oranlar üzerinden değerlendirilecektir. Bunun için SEDDK tarafından yıllık olarak yayımlanan sigortacılık ve bireysel emeklilik faaliyet raporlarındaki, trafik sigortasına ilişkin hasar oranı, masraf oranı ve teknik kârlılık oranı incelenmiştir. 2011-2020 dönemine ait trafik sigortasındaki teknik oranlar Şekil 3'te gösterilmiştir. Trafik sigortasında en yüksek hasar oranı %129,3 ile 2015 yılında, en düşük hasar oranı ise %88 ile 2020 yılında gerçekleşmiştir. 10 yıllık dönemde hasar oranının ortalaması ise %102'dir. Hasar oranının yüksek olduğu yıllarda teknik kârlılık oranı düşük, hasar oranının düşük olduğu yıllarda ise teknik kârlılık oranı yüksektir. 2017 yılında yapılan regülasyonla, poliçe sahiplerinin hasar talebi sayısına göre bir sonraki poliçe döneminde uygulanacak artırım oranlarında çok ciddi artış olmuştur. Bu durum hasar oranlarının azalmasına yardımcı olmuştur. Ayrıca, 2020 yılından itibaren başlayan Covid-19 salgını ve devamında devletin almış olduğu önlemler (sokağa çıkma kısıtlaması vb.), trafikteki araç kullanımı ve dolayısıyla kaza sayısını azaltmıştır. Bu durum, hasar oranlarına olumlu yansımış ve son 10 yıllık dönemde en düşük hasar oranı 2020 yılında %88 olarak tespit edilmiştir.



Kaynak: SEDDK verileri kullanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 3: Trafik Sigortasında Teknik Oranlar (%)

2011 yılından itibaren masraf oranlarının azalış trendine sahip olduğu söylenebilir. 2014 yılı hariç, masraf oranları sürekli olarak azalmıştır. En yüksek masraf oranı %28,8 ile 2011 yılında, en düşük masraf oranı ise %14,1 ile 2020 yılında gerçekleşmiştir. Son 10 yıllık dönemde, masraf oranının ortalaması ise %20,3'tür. Genellikle, hasar oranları ile masraf oranları aynı yönlü hareket etmektedir. 2017 yılında yapılan regülasyonun, masraf oranlarını da ciddi oranda azalttığı iddia edilebilir. Çünkü, poliçe sahiplerinin bildirdiği her kazadan sonra, bir sonraki poliçe döneminde ödeyecekleri poliçe fiyatında ciddi artışlar olmaktadır. 2017 yılındaki regülasyondan sonra son üç yılda masraf oranları %14'lerde gerçekleşmiştir.

Trafik sigortası, son 10 yıllık dönemde 2016 ve 2020 yılları dışında kâr edememiştir. En yüksek zarar %41,5 ile 2012 yılında, en yüksek kâr ise %5,5 ile 2020 yılında

gerçekleşmiştir. 2014 yılında yapılan regülasyonla serbest tarife uygulamasına geçilse de yalnızca 2016 yılında çok düşük bir kârlılık oranına (%0,1) ulaşılmıştır. 2017 yılında tavan fiyat uygulamasına geçilmiş ancak sigorta şirketlerine aylık belirli bir oranda poliçe fiyatlarında artış yapabilmeye imkânı tanınmıştır. Bu regülasyonla, sektördeki zarar oranı üç yıl boyunca (2017-2019) %5 civarında gerçekleşmiştir. Covid-19 salgının etkisiyle hasar oranlarındaki ciddi düşüş 2020 yılında sektörün ilk kez %5,5 kârlılık oranına ulaşmasına katkı sağlamıştır.

2017 yılında yapılan regülasyonla, poliçe sahiplerinin hasar talebi sayısına göre bir sonraki poliçe döneminde uygulanacak artırım oranlarında %150 gibi ciddi bir artışa gidilmesi, poliçe sahiplerinin davranışlarını da etkilemiştir. Poliçe sahiplerine bir sonraki dönemde uygulanacak artırım oranında hasarın büyüklüğüne ya da boyutuna bakılmamakta yalnızca hasar talep sayısına bakılmaktadır. Dolayısıyla, poliçe sahipleri olası kazalardaki düşük maliyetleri hasarları sigorta şirketine bildirmemekte ve kendisi karşılamaktadır. Bu durum, hasar ve masraf oranlarının düşmesine, teknik kârlılık oranının ise yükselmesine neden olmaktadır.

5. SONUÇ

Düzenleme, denetleme, yönlendirme gibi birçok anlamı ihtiva eden regülasyon, özellikle 1970'lerden sonra devletlerin piyasaya müdahale aracı olmuştur. Devletler, piyasaların aksadığı durumlarda piyasalara doğrudan müdahale etmek yerine, kurumları aracılığıyla piyasaları regüle etmektedir. Piyasaları regüle eden kurumlar, düzenleyici ve denetleyici kurumlar olarak nitelendirilen bağımsız idari otoritelerdir. Ülkemizde de stratejik öneme sahip, sıklıkla piyasa başarısızlığının yaşanabileceği sektörleri regüle etmek üzere bağımsız idari otoriteler kurulmuştur. Belirsizlik ve risk unsurlarından dolayı, asimetrik bilginin sıklıkla görüldüğü sigorta sektöründe bağımsız idari otorite 2019 yılında kurulan SEDDK'dir. SEDDK kurulmadan önce sigorta sektörü, Hazine Müsteşarlığı ve Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından regüle edilmiştir.

Sigorta sektörünün regüle edilmesinin tek sebebi sektörde ortaya çıkan asimetrik bilgi değildir. Sigorta sektörü, devletin vatandaşlara sağlayamadığı geleceğe dair birçok güvenceyi sağlamaktadır. Ayrıca, sigorta sektöründe toplanan fonlar ekonomik büyüme ve kalkınmada da önemli bir rol oynar. Bu nedenle devlet, sigorta sektörünü tamamen kendi haline bırakmak ya da sigorta sektörünün sunmuş olduğu hizmetleri kendi sunmak yerine, sektörü regüle ederek işleyişi yine piyasa ekonomisine bırakmayı tercih etmektedir. Sigorta sektöründe yapılan regülasyonlar sonucunda, birçok etki meydana gelmektedir. Bu etkilerden biri de sektördeki teknik oranlara olan etkidir. Bu çalışmada, sigorta sektörünün prim üretimi ve ödenen tazminatlar açısından yaklaşık %40'ını oluşturan otomobil sigortasında yapılan regülasyonların, sektördeki teknik oranlara olan etkisi incelenmiştir.

Otomobil sigortası branşında, halen uygulanmakta olan dört çeşit sigorta (trafik sigortası, kasko sigortası, ihtiyari mali sorumluluk sigortası ve yeşil kart sigortası) vardır. Bu sigortalardan trafik sigortası ile kasko sigortası, otomobil sigortasında üretilen primlerin ve ödenen tazminatların yaklaşık %98'ini oluşturmaktadır. Ülkemizde trafik sigortası, her araç sahibi için zorunlu olarak uygulanırken kasko sigortası isteğe bağlıdır. Kasko sigortası, isteğe bağlı bir sigorta olması hasebiyle çok fazla regüle edilmemektedir. Trafik sigortası ise zorunlu olarak uygulandığı ve diğer otomobil sigortalarına göre daha fazla poliçe düzenlendiği için sıklıkla regülasyona uğrayan branştır. Trafik sigortasında poliçe bedelinin belirlenmesine ilişkin ilk tarife yönetmeliği 2007 yılında çıkarılmış ve günümüze kadar 22 kez yönetmelikte

değişikliğe gidilmiş yani, regülasyon yapılmıştır. Bu çalışmada, trafik sigortasında yapılan regülasyonlardan poliçe fiyatlarını dolayısıyla sektördeki teknik oranları etkileyebilecek fiyat regülasyonları dikkate alınmıştır.

Trafik sigortasındaki teknik oranlardan hasar oranının son 10 yıllık ortalaması %102 olurken en yüksek oran 2015, en düşük oran ise 2020 yılında gerçekleşmiştir. Masraf oranının son 10 yıllık ortalaması %20,3 olarak gerçekleşirken en yüksek oran 2011, en düşük oran ise 2020 yılında gerçekleşmiştir. Teknik kârlılık oranının hesabında hasar oranı ile masraf oranının etkisi büyüktür. Trafik sigortası branşında son 10 yıllık dönemde sadece 2016 (%0,1) ve 2020 (%5,5) yıllarında kâr elde edilmiştir. İki yıl dışındaki diğer tüm yıllarda zarar kaydedilirken en yüksek zarar %41,5 ile 2012 yılında gerçekleşmiştir. Trafik sigortasında, 2008 yılından itibaren deneyim fiyatlandırmasına geçilmiş ve araç sahipleri risk durumlarına göre yedi sınıfa ayrılmıştır. Her sınıf için ayrı ayrı artırım ve indirim oranları belirlenmiştir. Bu oranların belirlenmesinde ise araç sahiplerinin bir önceki yıldaki hasar talep sayılarına bakılmaktadır. Ayrıca sigorta şirketlerine belirli oranlarda indirim ve artırım uygulama imkânı verilmiştir. Bu uygulama 2014 yılına kadar devam etmiştir. Ancak yapılan bu regülasyon, trafik sigortası branşının kâra geçmesini sağlamamıştır. Bu dönemde, hasar ve masraf oranları yüksek seyretmiş, kârlılık oranı ise negatifte kalmış, yani zarar kaydedilmiştir.

2014 yılında yapılan regülasyonla, poliçe fiyatlarının belirlenmesinde serbest tarifeye geçilirken yedi sınıftan oluşan deneyim fiyatlandırmasına devam edilmiştir. 2017 yılı nisan ayına kadar trafik sigortası poliçe fiyatı, tamamen sigorta şirketleri tarafında serbestçe belirlenmiştir. Bu dönemde hasar ve masraf oranları düşmüş, trafik sigortası branşındaki zarar oranı da oldukça azalmıştır. Hatta 2016 yılında sektörün kârlılık oranı %0,1 olarak gerçekleşmiştir. 2017 yılı mayıs ayından itibaren serbest tarife uygulaması bırakılmış, tavan fiyat uygulamasına geçilmiş ve sigorta şirketlerine aylık belirli bir oranda poliçe fiyatlarında artış yapabilmeye imkânı tanınmıştır. Bu regülasyonla, sektördeki zarar oranı üç yıl boyunca (2017-2019) %5 civarında gerçekleşmiştir. 2020 yılında ise covid-19 salgınının da etkisiyle hasar oranlarında ciddi düşüş gerçekleşmiş ve ilk kez %5,5 kârlılık oranına ulaşılmıştır. Ayrıca, 2017 yılında yapılan regülasyonla poliçe sahiplerinin hasar talebi sayısına göre bir sonraki poliçe döneminde uygulanacak artırım oranlarında %150 gibi ciddi bir artışa gidilmiştir. Bu regülasyon, poliçe sahiplerinin olası kazalardaki düşük maliyetleri hasarları sigorta şirketine bildirmeden kendilerinin karşılamasına neden olmuştur. Bu durum, hasar ve masraf oranlarının düşmesine, teknik kârlılık oranının ise yükselmesine katkı sağlamaktadır.

Netice itibarıyla, sigorta sektörünün önemi ve sektörde yaşanan aksaklıklar, sektörün regüle edilmesi gerektiğini göstermektedir. Özellikle trafik sigortasının zorunlu olarak uygulanması, sektörün tamamen kendi haline bırakılmayacağına da işaret etmektedir. Devletin yapmış olduğu fiyat regülasyonları, bir taraftan araç sahiplerini korumaya yönelik olsa da diğer taraftan trafik sigortası branşının zarar etmesine mâni olmaya yöneliktir. Trafik sigortasındaki teknik oranlar incelendiğinde, özellikle 2017 yılında yapılan regülasyonun buna katkı sağladığı iddia edilebilir. Bunun yanı sıra, trafik sigortasında halen regüle edilmesi gereken uygulamalar da vardır. Örneğin, araç sahiplerine bir sonraki dönemde uygulanacak artırım oranında hasarın büyüklüğüne ya da boyutuna bakılmamakta yalnızca hasar talep sayısına bakılmaktadır. Bu durum, araç sahiplerinin küçük çaplı hasarları sigorta şirketine bildirmemesine, büyük çaplı hasarları ise trafik sigortasından karşılamasına neden olmaktadır. Dolayısıyla, araç sahibi için uygulanacak olan artırım oranı belirlenirken hasarın boyutuna ve büyüklüğüne de bakılması gerekir.

6. KAYNAKÇA

- Akça, H. (2007). Regülasyon ekonomisi. Adana: Nobel Kitabevi.
- Akerlof, G. A. (1970). The market for “Lemons”: quality uncertainty and the market mechanism. *The Quarterly Journal of Economics*, 84(3), 488-500.
- Akerlof, G. A. (2020). Kötü limonlar teorisi: kalite belirsizliği ve piyasa mekanizması. (Çev: A. Balkı). *Turkuaz Uluslararası Sosyo-Ekonomik Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 2(2), 65-75.
- Balkı, A. (2021). Asimetrik bilginin neden olduğu maliyetin tahmini: Türkiye otomobil sigorta sektörü örneği. (Yayımlanmamış doktora tezi). Afyon Kocatepe Üniversitesi, Afyonkarahisar.
- Baron, D. P. & Besanko, D. (1984). Regulation, asymmetric information, and auditing. *The RAND Journal of Economics*, 15(4), 447-470.
- Bushee, B. J. & Leuz, C. (2005). Economic consequences of SEC disclosure regulation:evidence from the OTC bulletin board. *Journal of Accounting and Economics*, 39(2), 233-264.
<https://doi.org/10.1016/j.jacceco.2004.04.002>
- Çetin, T. (2009). Regülasyonun etkinlik analizi ve regülasyon türleri. *Çimento İşveren Dergisi*, 1(1), 22-38.
- Dahlman, C. J. (1979). The problem of externality. *The Journal of Law & Economics*, 22(1), 141-162.
- Demsetz, H. (1968). The cost of transacting. *The Quarterly Journal of Economics*, 82(1), 33-53.
- Durmuş, M. (2008). Kamu ekonomisi. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Litan, R. (2005). Regulation. In D. R. Henderson (Ed.), *The Concise Encyclopedia of Economics* (pp. 439-442). California: Liberty Fund.
- Machlup, F. (1952). *The political economy of monopoly: business, labor and government policies*. Baltimore: The Johns Hopkins Press.
- Oğuz, F. (2011). Devlet ve piyasa. Ankara: Seçkin Kitabevi.
- Peltzman, R. A. (1976). Toward a more general theory of regulation. NBER Working Paper, No: 133.
- Pigou, A. C. (1920). *The economics of welfare*. London: Macmillan & Company.
- Posner, R. A. (1974). Theories of economic regulation. NBER Working Paper, No: 10016.
- Rasmusen, E. B. (2000). Economic regulation and social regulation.
<http://www.rasmusen.org/ssocial/other/social.pdf>
- Sağbaşı, İ. & Balkı, A. (2018). Sağlık sektörü regülasyonlarının kamu veya özel hastane tercihleri üzerine etkisi: Türkiye çalışması. *Vergi Dünyası*, 448(12), 20-29.
- Sağbaşı, İ. & Balkı, A. (2020). Asimetrik bilgi bağlamında ekonomi ve fizik bilimi ilişkisi. *Maliye Dergisi*, 179(2), 55-70.
- Sarısoy, S. (2010). Düzenleyici devlet ve regülasyon uygulamalarının etkinliği üzerine tartışmalar. *Maliye Dergisi*, 159(2), 278-298.
- Savaş, V. F. (2000). Piyasa ekonomisi ve devlet. Ankara: Liberte Yayınları.

- Screpanti, E. & Zamagni, S. (1993). An outline of the history of economic thought. New York: Oxford University Press.
- Sibley, D. (1989). Asymmetric information, incentives and price-cap regulation. The RAND Journal of Economics, 20(3), 392-404.
- Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu. (2021). Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkındaki Rapor-2020. Ankara.
- Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu. (2022). Kurumun Tarihçesi. <https://seddk.gov.tr/hakkimizda-kurumun-tarihcesi.html> (Eriřim Tarihi: 25.05.2022).
- Stigler, G. J. (1971). The theory of economic regulation. The Bell Journal of Economics and Management Science, 2(1), 3-21.
- Stigler, G. J. & Friedland, C. (1962). What can regulators regulate? The case of electricity. The Journal of Law & Economics, 5(1), 1-16.
- Taşar, M. O. (2012). Piyasa ekonomisinde 3R: rekabet regülasyon ve reform. Konya: Sayram Yayınları.
- Viscusi, W. K., Vernon, J. M. & Harrington, J. E. (1992). Economics of regulation and antitrust. Toronto: D.C. Heath and Company.
- Weiss, L. W. (1986). Regulatory reform: what actually happened. In L. W. Weiss & M. W. Klass (Eds.), The regulatory reform movement (pp. 1-13). Toronto: Little, Brown & Company.
- Yereli, A. B., Kobal, İ. & Köktaş, A. M. (2010). Türkiye’de sağlık piyasasının düzenlenmesi ve denetlenmesi gereği. Finans Politik & Ekonomik Yorumlar, 549(47), 5-20.
- Zengin, B. (2014). Motorlu Taşıt Sigortaları. İçinde E. Kırkbeşoğlu (Ed.) Risk Yönetimi ve Sigortacılık (pp. 535-560). Ankara: Gazi Kitabevi.