

Azalan Müşareke Esaslı Taşıt Finansmanı Modeli Önerisi

Proposal for a Diminishing Musharakah-Based Vehicle Financing Model

Öz: Bu çalışma, azalan müşareke yöntemiyle taşıt finansmanı sağlamaya yönelik bir model önerisi sunmak ve taşıt finansmanı sağlayan finansal kuruluşlar ve katılım bankalarının, ortaklık temelli bu finansman modeliyle katılım finans ekosisteminde yer almasını teşvik etmek amacıyla, önerilen modelin uygulanabilirliğini sorgulamakta ve mevcut finansman alternatifleri ile mukayese etmektedir. Katılım finans prensiplerine uygun olarak çalışan finansal kurumların sundukları finansal ürünler arasında ortaklık temeline dayalı yöntemleri tercih etmemeleri bu çalışmanın hazırlanmasını motive etmiştir. Çalışmada nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizi yöntemi kullanılmıştır. Bu kapsamda müşarekenin tanımı, özellikleri, buna ilişkin fihi görüşler ve uygulama örnekleri incelenmiş olup azalan müşareke ile taşıt finansmanı hakkında çeşitli bilgilere ulaşılmış, analizler yapılmış ve modelin Türkiye’de uygulanmasına dair bir perspektif geliştirilmiştir. Elde edilen bilgiler ışığında azalan müşareke modelinin Türkiye’deki yasal ve ekonomik çerçeveye nasıl entegre edilebileceğine dair somut öneriler geliştirilmiş olup azalan müşareke ile taşıt finansmanının uygulanabilirliği ve Türkiye ekonomisine potansiyel katkıları araştırılmıştır. Bununla birlikte Türkiye’deki taşıt finansmanı modelleriyle fihi açıdan ve finansal açıdan karşılaştırılmalı olarak değerlendirilmiştir. Araştırma sonucunda, azalan müşareke yönteminin İslami finans prensiplerine uyumlu ve ortaklık temelli bir finansman modeli olduğu sonucuna varılmıştır. Çalışma kapsamında tasarlanan modelin dezavantajları bulunsada katılım finans prensiplerine uyum sağlaması, model İslami hassasiyetleri olan kişiler için cazip kılacaktır.

Anahtar Kelimeler: İslami Finans, Katılım Finans, Azalan Müşareke, Taşıt Finansmanı, Ortaklık Modeli

Jel Sınıflandırması: G21, G23, G28

Abstract: This study presents a model proposal for vehicle financing based on the diminishing musharakah method and aims to encourage financial institutions and participation banks specializing in vehicle financing to engage in the participation finance ecosystem with this partnership-based financing model. It examines the model’s feasibility and compares it with existing financing alternatives. The motivation for this study arises from the lack of partnership-based methods among the financing products offered by financial institutions operating in accordance with participation finance principles. The study employs qualitative research methods, including document analysis, to explore the definition, features, jurisprudential views, and application examples of musharakah. It provides comprehensive information on diminishing musharakah for vehicle financing, conducts analyses, and develops a perspective on implementing the model in Türkiye. Based on the findings, concrete recommendations are provided for integrating the diminishing musharakah model into Türkiye’s legal and economic framework, and its applicability and potential contributions are evaluated in comparison with vehicle financing models in Türkiye from both a jurisprudential and financial perspective. The research concludes that the diminishing musharakah method is a fully compliant, partnership-based, and practical financing model within Islamic finance principles. Despite its disadvantages, the model’s full compliance with participation finance principles makes it appealing to individuals with Islamic sensitivities.

Keywords: Islamic Finance, Participation Finance, Diminishing Musharakah, Vehicle Financing, Partnership Model

Jel Classification: G21, G23, G28

Fahrettin Yeşilyurt

Yüksek Lisans Öğrencisi,
Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi
MA Student,
Ankara Social Science University
fahyesilyurt@gmail.com
<https://orcid.org/0009-0009-3731-8737>

Ömer Faruk Tekdoğan

Doç. Dr.,
Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi
Assoc. Prof.,
Ankara Social Science University
tekdogan82@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-4397-1718>

İntihal/ Plagiarism

Bu makale, iThenticate yazılımı ile taranmış ve intihal tespit edilmemiştir.

This article has been scanned by iThenticate and no plagiarism detected.

Extended Abstract

This study aims to develop a vehicle financing model based on the diminishing musharakah method, aligned with the principles of Islamic finance, to meet the vehicle financing needs in Türkiye. Participation financial institutions in Türkiye generally prefer the murabaha method for vehicle financing. While murabaha is compliant with Islamic finance principles, it is not a partnership-based financing model. Partnership-based models, particularly those involving risk-sharing, are considered to be more in line with the fundamental principles of Islamic finance, such as fair and transparent trade. In this context, the diminishing musharakah model emerges as an innovative and suitable alternative within Türkiye's financial system, adhering to the principles of Islamic finance.

The diminishing musharakah model operates on a partnership basis between the customer and the financial institution. In this model, the financial institution initially owns the vehicle, while the customer acquires the right to use it. Over time, the customer makes regular payments to purchase the institution's shares and eventually gains full ownership of the vehicle. This process offers equal risk-sharing between the customer and the financial institution, making it fully compliant with Islamic finance principles.

Globally, particularly in the Middle East and Southeast Asia, the diminishing musharakah model has been successfully applied in various financing areas. However, in Türkiye, this model is not widely used for vehicle financing. Financial institutions in Türkiye tend to prefer murabaha and financial leasing methods for vehicle financing. This preference stems from the habits of both customers and financial institutions, hindering the widespread adoption of more innovative and partnership-based models aligned with Islamic finance principles.

The primary motivation of this research is to increase the diversity of products offered by participation financial institutions in Türkiye's vehicle financing sector and to evaluate the feasibility of implementing partnership-based models such as diminishing musharakah. In line with this, the theoretical foundations of the diminishing musharakah model, relevant Islamic jurisprudential views, and global case studies have been examined. The research was conducted using the document analysis method, which allowed for an in-depth exploration of the position of the musharakah model in Islamic finance literature and its integration into Türkiye's legal framework.

The research findings indicate that the diminishing musharakah model is a viable option for vehicle financing in Türkiye. Adopting this model by participation financial institutions could offer customers a fair, transparent, and interest-free financing alternative. While the model is more complex compared to the murabaha method, its partnership-based nature and stronger jurisprudential basis make it an appealing option for individuals and businesses with Islamic sensitivities. The model's feasibility has been designed in compliance with Türkiye's legal regulations, and it is anticipated that financial institutions adopting this model could diversify the range of services they offer.

During the model development process, Türkiye's legal regulations, the state of financial markets, and consumer needs were taken into consideration. The diminishing musharakah model aims to establish a more equitable relationship between the financial institution and the customer. As the customer gradually acquires ownership of the vehicle, the financial institution also earns a return on the financing it provides. This process fosters trust and transparency between the parties and fully aligns with Islamic finance principles.

The research compares the diminishing musharakah model with existing vehicle financing methods. Commonly used models, such as murabaha, financial leasing, and savings finance systems, have various advantages and disadvantages when compared to diminishing musharakah. Although murabaha is frequently preferred in vehicle financing, it offers less flexibility than the diminishing musharakah model because the customer immediately acquires ownership of the vehicle while bearing the cost of financing. Financial leasing, on the other hand, does not grant the customer immediate ownership of the vehicle, and lease payments are usually fixed, making it a less attractive option compared to diminishing musharakah.

The diminishing musharakah model offers a particularly advantageous financing alternative during periods of high interest rates. In this model, the customer makes lease payments to purchase the financial institution's shares, gradually gaining full ownership of the vehicle. This process can be managed flexibly according to the customer's financial situation and market conditions. Furthermore, the partnership-based nature of the model allows for more equitable risk-sharing between the parties.

The complexity of the model and the difficulty for customers to understand it may initially hinder its adoption. However, if the model is widely promoted and supported by participation financial institutions, it could become a significant alternative in Türkiye's vehicle financing sector. Economic fluctuations and changes in legal regulations could affect the model's feasibility, but increasing demand, government incentives, and specialized financial institutions present opportunities for the model's expansion.

The full compliance of the diminishing musharakah model with Islamic finance principles makes it an attractive option, particularly for individuals and businesses with Islamic sensitivities. Competitive lease rates and flexible payment plans enhance the model's appeal. Additionally, the model's solid jurisprudential foundation provides a significant advantage for those seeking financing aligned with participation finance principles.

In conclusion, this study presents the diminishing musharakah model as a viable alternative for vehicle financing in Türkiye. Adopting this model by participation banks and other financial institutions could contribute to Türkiye's participation finance ecosystem and diversify financing alternatives. When compared to existing financing methods in Türkiye, the diminishing musharakah model offers a more advantageous option, especially during periods of high interest rates, and fully aligns with Islamic finance principles. These characteristics

suggest that the model could gain widespread acceptance and become a significant alternative for vehicle financing aligned with Islamic finance principles in Türkiye.

The findings of this study indicate that the diminishing musharakah model is applicable in Türkiye. Adoption and support by participation financial institutions could provide an innovative and Islamic finance-compliant solution to the vehicle financing needs in Türkiye. Taking into account the model's advantages and disadvantages, concrete steps should be taken to align it with Türkiye's financial regulations and enhance its feasibility. The diminishing musharakah model, while fully compliant with Islamic finance principles, could also become an important alternative in Türkiye's vehicle financing sector due to its competitive lease rates and flexible payment plans.

Giriş

Türkiye'deki katılım finans kuruluşlarının mevcut taşıt finansmanı modelleri murabaha temelli, finansal kiralama modelleri ise icare temellidir. Dünyada ortaklık temelli örnekler olsa da Türkiye'deki katılım finans kuruluşlarında yaygın bir uygulama bulunmamaktadır. Türkiye'de finansman ihtiyacı büyük ölçüde konvansiyonel bankalar aracılığıyla karşılanmakta, bu da katılım finans prensiplerine uygun alternatif modellerin gelişimini yavaşlatmaktadır. Bu nedenle, katılım finans ilkelerine uygun taşıt finansmanı için ihtisaslaşmış finansal kuruluşların teşvik edilmesi gerekmektedir.

Bu çalışmada, katılım finans prensiplerine uygun biçimde azalan müşareke ile Türkiye'de taşıt finansmanı sağlanmasına yönelik bir model önerilmekte ve bu model mevcut finansman alternatifleriyle mukayese edilmektedir. Müşareke, Kur'an ve hadislerden çıkarılan ilkelere dayanan bir katılım finans yöntemi olup İslam'ın erken dönemlerinde ticaretin yaygınlaşması ve Müslüman toplumların ekonomik refahını desteklemek amacıyla sıkça kullanılmıştır. Günümüzde ise katılım finans kurumları tarafından yeniden benimsenerek uygulanmaktadır (Iqbal & Molyneux, 2016, ss. 36-38).

1980'lerin sonlarından itibaren Orta Doğu'da akademisyenler, bankacılar ve politika yapımcılar, müşareke gibi kâr paylaşımı sözleşmelerine ilgi göstermeye başlamıştır. Bu sözleşmelerin temel özelliği riskin paylaşılmasıdır. Bu ise tarafları yalnızca sağlam projelere yatırım yapmaya teşvik etmektedir. Teorik modeller, faiz ödemesi yerine kâr paylaşımı uygulandığında yatırım seviyesinin artacağını öngörmektedir. Müşareke, sürekli ve azalan olmak üzere iki farklı şekilde uygulanabilir. Sürekli müşareke, ortaklığın devamlılığını sağlarken, azalan müşareke yönteminde bir ortak, diğer ortağın hisselerini zamanla satın alarak mülkiyeti tamamen ele geçirir. Bu yöntem genellikle konut finansmanında tercih edilmektedir (Bashir & Darrat, 1992, s. 219).

Azalan müşareke, Arapça literatürde "el-müşareke el-mütenakısa" veya "el-müşareketü'l-müntehiye bi'temlik" olarak, İngilizce literatürde ise "diminishing musharakah" ya da "digressive musharakah" olarak adlandırılır. Türkçe literatürde ise "azalan müşareke" veya "azalan ortaklık" olarak bilinir. Bu, müşareke türleri arasında yeni kabul edilen bir modeldir. İslami Finans Kuruluşları Muhasebe ve Denetim Kuruluşu (AAOIFI) azalan müşarekeyi,

ortaklardan herhangi birinin diğer tarafın hisselerini periyodik olarak satın almayı taahhüt ettiği ve belirlenen süre boyunca bu hisseleri alarak ortaklık konusu projenin tamamına malik olduğu bir ortaklık şeklinde tanımlanmaktadır (AAOIFI, 2024, ss. 325-326). Uluslararası İslam Fıkıh Akademisi, azalan müşarekeyi, gelir getiren bir projede iki taraf arasında ortaklık kuran ve bir tarafın diğer tarafın hissesini kademeli olarak satın almayı taahhüt ettiği yeni bir ilişki biçimi olarak tanımlanmaktadır (Diminishing Musharakah and its Shariah Criteria, 2004).

Bu çalışmada, Türkiye’de taşit finansmanı için azalan müşareke yöntemi temelinde ve katılım finans prensiplerine uygun bir model önerilmektedir. Önerilen model hem İslam hukukuna hem de Türkiye’de yürürlükte olan yasal düzenlemelere uyumlu olacak şekilde geliştirilmiştir. Araştırmanın amacı, azalan müşareke yöntemini tanıtarak İslam hukukuna uygun taşit finansmanı sağlamak ve modelin uygulanabilirliğini değerlendirmektir. Model, Türkiye’de yaygın olarak kullanılan katılım bankaları taşit finansmanı (murabaha), finansal kiralama ve tasarruf finansman sistemleri ile karşılaştırılmıştır. Diğer finansman yöntemleri ise kapsam dışı bırakılmıştır.

Bu doğrultuda, önerilen modelin işleyişi adımlarıyla anlatılacak ve mevcut finansman alternatifleriyle fıkhi ve finansal açılardan mukayese edilecektir. Sonuç bölümünde ise önerilen modelin değerlendirmesi yapılacaktır.

1.Literatür Taraması

Azalan müşareke ile ilgili kaynaklar, İslami finansal uygulamaların gelişmesiyle çeşitlenmiş olup, bu çalışmada taranan literatür büyük ölçüde güncel çalışmalardan oluşmaktadır. Mevcut araştırmalarda, azalan müşarekenin murabaha, finansal kiralama ve tasarruf finansmanı gibi yöntemlere kıyasla daha az incelendiği ve bu konuda daha az çalışma yapıldığı gözlemlenmektedir.

Literatürde, azalan müşareke yönteminin ilk olarak Hammud’un çalışmasında ele alındığı, azalan müşareke kavramının “el-Müşareketü’l-müntehiye bit’temlik” olarak adlandırıldığı, yani mülkiyetin devri ile sona eren bir ortaklık türü olarak tanımlandığı görülmektedir. Bu yöntem, her iki ortağın da finansör olduğu “şerik mudârib” kavramına dayandırılmıştır. Çalışmada, çeşitli finansman yöntemleri incelenirken azalan müşareke yöntemi de ana hatlarıyla açıklanmıştır (Hammud, 1976).

Azalan müşareke yöntemine dair ilk kapsamlı inceleme 1995 tarihli Şübeyr’in doktora tezi olup aynı yıl Bendjilali ve Khan, azalan müşarekenin ekonomik yönlerini ele alan çalışmasında müşareke ve mudarebe sözleşmeleri ile azalan müşareke benzeri sonlandırıcı sözleşmelere olan ihtiyaç üzerinde durmuştur (Akyüz, 2018, s. 5; Bendjilali & Khan, 2008). Ancak azalan müşarekenin İslami finans sisteminin tüm sorunlarını çözemeyeceğini belirterek gelecekteki analizler için bir çerçeve önermiştir.

Azalan müşareke yönteminin İslam hukukçuları tarafından detaylı bir şekilde incelenmesi, 2000’li yılların başına denk gelmektedir. Bu konudaki önemli çalışmalar Uluslararası İslam Fıkıh Akademisi’nin 13. ve 15. dönem konferanslarında yapılmıştır. 22-27 Aralık 2001

tarikhlerinde Kuveyt'te gerçekleştirilen 13. konferansta, Hasan Şazeli, Zuhayli, Hammad, Abadi, Neşmi ve Şammasi gibi çağdaş İslam hukukçuları azalan müşareke yöntemini çeşitli açılardan ele almış ve yayınlanan çalışmalar birbirini tamamlar nitelikte olmuştur. Şazeli, azalan müşareke ile ilgili temel sorunları inceleyip, satım ve kira sözleşmelerinin birleşimi, sözleşmelerin ileri bir tarihte başlaması ve vaat gibi konuları ele almıştır (Şazeli, 2001). Ayrıca, azalan müşarekenin caiz ve caiz olmayan şekillerini izah etmiştir. Zuhayli, azalan müşarekenin tanımını yapmış, fıkhi meşruiyetini tartışmış ve adi müşareke ile azalan müşareke arasındaki farkları açıklamıştır (Zuhayli, 2001). Hammad, azalan müşarekeyi adi müşarekeden ayrı, bağımsız bir sözleşme olarak değerlendirmiş ve fıkha uygun bir azalan müşareke modelini ortaya koymuştur (Hammad, 2001).

6-11 Mart 2004 tarihlerinde yapılan 15. oturumda, Ebu Gudde, Fehmi, Salus, Sanu, Teşhiri ve Terazi gibi çağdaş İslam hukukçuları sunum yapmıştır. Konferansta, azalan müşarekenin meşruiyeti, niteliği ve bazı şartları üzerine çeşitli görüşler sunulmuş, önceki çalışmaların üzerine eklemeler yapılmıştır. Sonuç olarak, azalan müşarekenin meşruiyeti kabul edilmiş ve birçok araştırmacının belirlediği şartlar Uluslararası İslam Fıkıh Akademisi tarafından onaylanmıştır. Bu araştırmalar, belirtilen dönemlerde konunun en önemli referansları arasında yer almıştır.

Azalan müşarekeyi Türkiye'de ilk kez Bayındır'ın ele aldığı görülmekte olup çalışmada İslami finans prensiplerine uygun olarak hizmet veren bankaların ürünlerinin faizli kredi sistemine kaydığına yönelik eleştirilerde bulunulmuştur. Ayrıca, müşareke ve azalan müşarekenin bir finansal yöntem olarak İslam hukuku açısından nasıl uygulandığını incelemiştir (Bayındır, 2005). Azalan müşarekenin ipotekli ev kredilerindeki uygulanabilirliğini inceleyen Dinç ise, Türkiye'de katılım bankalarının murabaha modeli kullanarak ev finansmanı sağladığını ancak ipotekli kredilerde bu modelin kullanılmadığını belirtmiştir. Dünya genelinde azalan müşarekenin faizsiz finansman yöntemi olarak yaygın olduğunu vurgulayarak Türkiye özelinde ipotekli kredi maliyetlerinde geri dönüş süresinin uzamasının borçluya, kısalmasının ise alacaklıya avantaj sağladığını ortaya koymuştur (Dinç, 2017).

Türkiye'de azalan müşareke üzerine kapsamlı bir çalışma sunan Akyüz, bu yöntemin ekonomik, sosyal ve fıkhi boyutlarını incelemiş ve konut, taşıt ve proje finansmanında alternatif olabileceğini belirtmiştir. Ancak yasal eksiklikler, hesaplama zorlukları ve düşük kamu bilinci gibi sorunları da ortaya koyan çalışma, bu sorunların aşılması ve yöntemin etkin uygulanması için çözüm önerileri sunmaktadır. Örneğin yasal eksikliklerin giderilmesi için azalan müşareke akdinin bankacılık mevzuatında tanımlanması ve vergi uygulamalarının yalnızca ilk satışla sınırlı tutulması önerilmiştir. Ayrıca hesaplama zorluklarının aşılması için de tapu şerhine şerh düşülerek mülkiyet geçişinin tedrici bir şekilde izlenebileceğine değinilmiştir. Kamu bilincinin artırılması adına da böyle bir modele doğrudan geçmek yerine prototip projelerle kademeli bir geçiş yapılabileceği önerisi sunulmuştur (Akyüz, 2018).

Dünyada birçok ülkede azalan müşareke uygulanmakta iken, Türkiye'de hala teorik düzeyde kaldığı görülmektedir. Siswantoro ve Qoyyimah, Endonezya'daki İslami bankalarda bu

modelin uygulanabilirliğini incelemiş ve konut finansmanı için çözüm olabileceğini belirtmiştir (Siswantoro & Qoyyimah, 2007). Dabiri ise, Nijerya bankacılığı için azalan müşarekenin pazarlanmasına yönelik bir yol haritası sunmuştur (Dabiri, 2012). Subky vd., Malezya'daki İslami bankalarda azalan müşareke uygulamalarının etkilerini inceleyip hukuki belgelerin etkilerini tartışmıştır (Mohd Subky vd., 2017). Saeed ise, Pakistan'da müşareke ve azalan müşareke kavramları ile uygulama zorluklarını analiz etmiş, bu kavramların geçerliliğini ve engellerini iç ve nicel analizlerle ortaya koymuştur (Saeed, 2018).

Mouhoub ve Deghmoum, azalan müşarekenin İslami bankalardaki uygulamalarını incelemiş ve bu yöntemin Pakistan, Malezya, Kanada ve Birleşik Krallık'ta başarılı olduğunu vurgulamıştır (Mouhoub & Deghmoum, 2021). Nurhayati ve Hasan, artan konut ihtiyacına yanıt olarak azalan müşareke yöntemini ele almış, Endonezya'daki murabaha sözleşmelerinin zayıflıklarını belirterek azalan müşarekenin etkili bir çözüm sunduğunu öne sürmüştür (Nurhayati & Hasan, 2022).

Qureshi ve Hidayat, Malezya'daki azalan müşareke temelli konut finansmanında yaşanan zorlukları incelemiştir. Bu zorluklar arasında yasal belirsizlikler, standardizasyon eksikliği, operasyonel maliyetler ve müşterilerin bu yöntem hakkında bilgi sahibi olmaması bulunmaktadır. Ayrıca bankaların risk iştahlarının düşük olması da uygulamadaki başarıyı sınırlandırmaktadır (Qureshi & Hidayat, 2016).

Ahmad vd., azalan müşareke modelini Pakistan'daki İslami bankalarda uygulanan vadeli finansmana alternatif şeriata uygun bir model olarak değerlendirmiş, konut ve kurumsal finansman alanlarındaki uygulanabilirliğini tartışmıştır. Sonuç olarak bu finansman modelinin yalnızca konut finansmanında değil, farklı finansman alanlarında da alternatif oluşturabileceğini ortaya koymuştur (Ahmad vd., 2021).

Taşıt finansmanının tarihsel gelişimini ve hukuki çerçevesini incelemek üzere 1980-2010 tarihleri arasında gazetelerde yayınlanan otomobil kredileri ile ilgili haberler ve 5411 sayılı Bankacılık Kanunu ve BDDK'nın taşıt kredileri ile ilgili düzenlemeleri, Türk Borçlar Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu gibi mevzuat üzerine araştırmalar yapılmıştır (Milliyet, 1989; Milliyet Pazarlama, 1986; Munyar, 1989).

Türkiye'deki tüketici kredilerinin makroekonomik etkilerini araştıran Akyün, 1988'den itibaren bankaların başlattığı tüketici kredilerinin, alım gücünü artırdığını ve tüketim harcamalarını teşvik ettiğini ancak ekonomik krizlerde faiz ve döviz kurlarındaki dalgalanmalara olumsuz etki doğurduğunu bulmuştur. Akyün, dengeli bir şekilde yönetilen tüketici kredilerinin uzun vadeli ekonomik istikrarı destekleyeceğini belirtmiştir (Akyün, 1995).

Türkiye otomotiv sektöründeki kredilerin ekonomik etkilerini kapsamlı bir şekilde inceleyen Çiçek, taşıt kredileri ve tüketici finansmanının otomobil satışlarına olan etkilerini anket ve ekonometrik modellerle analiz etmiştir. Artan taşıt kredilerinin satışları, milli geliri ve kişi başına düşen gayri safi milli hasılayı artırdığını ve ekonomik büyümeye katkı sağladığını bulmuştur. Ayrıca, bu gelişmelerin istihdam üzerindeki etkilerini de değerlendirmiştir (Çiçek, 2008). Son

olarak, Kılıç ve Torun, Türkiye’de bireysel kredilerin enflasyon üzerindeki etkisini 2004-2015 dönemine ait verilerle incelemiş olup bireysel kredi kartları ile enflasyon arasında çift yönlü, taşıt kredisi ile enflasyon arasında tek yönlü nedensellik ilişkisi olduğunu ortaya koymuştur. Ayrıca, enflasyondan taşıt kredisine, taşıt kredisinden bireysel kredi kartlarına ve konut kredisinden hem bireysel kredi kartlarına hem de taşıt kredisine doğru tek yönlü bir nedensellik ilişkisi bulmuştur (Kılıç & Torun, 2018).

Mevcut çalışmaların bir çoğu azalan müşarekeyi konut finansmanı zemininde değerlendirmekte ve genellikle teorik bir çerçeve sunmaktadır. Bu çalışma ise literatürdeki mevcut araştırmalardan farklı olarak Türkiye’de azalan müşareke yöntemini hem sıfır hem de ikinci el taşıtların finansmanı bağlamında detaylı finansman modelleri de sunarak hukuki, mali ve fıkhi açıdan ele alarak bütüncül bir şekilde uygulanabilir bir model önerisi ortaya koymayı hedeflemektedir.

2. Azalan Müşareke ile Taşıt Finansmanı Modeli

Bugün taşıt finansmanı, bireylerin ve işletmelerin taşıt edinirken karşılaştıkları önemli bir finansal ihtiyacı temsil etmektedir. Geleneksel finansman yöntemleri genellikle faiz temelli olup katılım finans prensiplerine uygun hareket etmek isteyen bireyler ve kurumlar için uygun değildir (Usmani, 1998, s. 12). Bu nedenle, katılım finans prensiplerine uygun modellerin geliştirilmesi giderek önem kazanmaktadır. Bu bağlamda, taşıt finansmanı alanında da katılım finans esaslarına uygun bir model ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Azalan müşareke ile taşıt finansmanı model önerisi bu ihtiyacı karşılamak amacıyla geliştirilmiş olup katılım finans prensiplerine uygun ve ortaklık temelli bir finansman yapısı sunmayı hedeflemektedir.

Azalan müşareke yöntemi, Türkiye’de kullanılmamasına rağmen birçok İslam ülkesinde ve bazı batı ülkelerinde konut finansmanında kullanılmaktadır. Pakistan’da taşıt finansmanında da bu yöntem uygulanmakta ancak diğer ülkelerde taşıt finansmanında kullanımına rastlanmamıştır (Moriguchi vd., 2016, ss. 73-74). Türkiye’de faizsiz ve İslami hassasiyetlere uygun taşıt finansmanı genellikle katılım bankaları ve tasarruf finansman sistemleriyle sağlanmaktadır, ancak bu yöntemler fıkhi eleştiriler içermektedir. Örneğin katılım bankalarının kullandığı murabaha yönteminde bankanın mala gerçek anlamıyla sahip olmadan işlem yaptığı, kâr payı oranlarının ise fiili durumda faiz gibi olabileceği gerekçeleriyle eleştirilmektedir. Tasarruf finansman sistemlerinde ise ödemenin gecikmesi, teslimatın ertelenmesi ve taraflar arasında belirsizlik doğurabilecek şartlardan dolayı garar ve riba endişesi bulunmaktadır. Bu nedenle, yeni ihtisaslaşmış finansal kuruluşlar veya katılım bankaları aracılığıyla sağlanacak azalan müşareke yöntemi, mevcut finansal ürünlere bir alternatif olabilir.

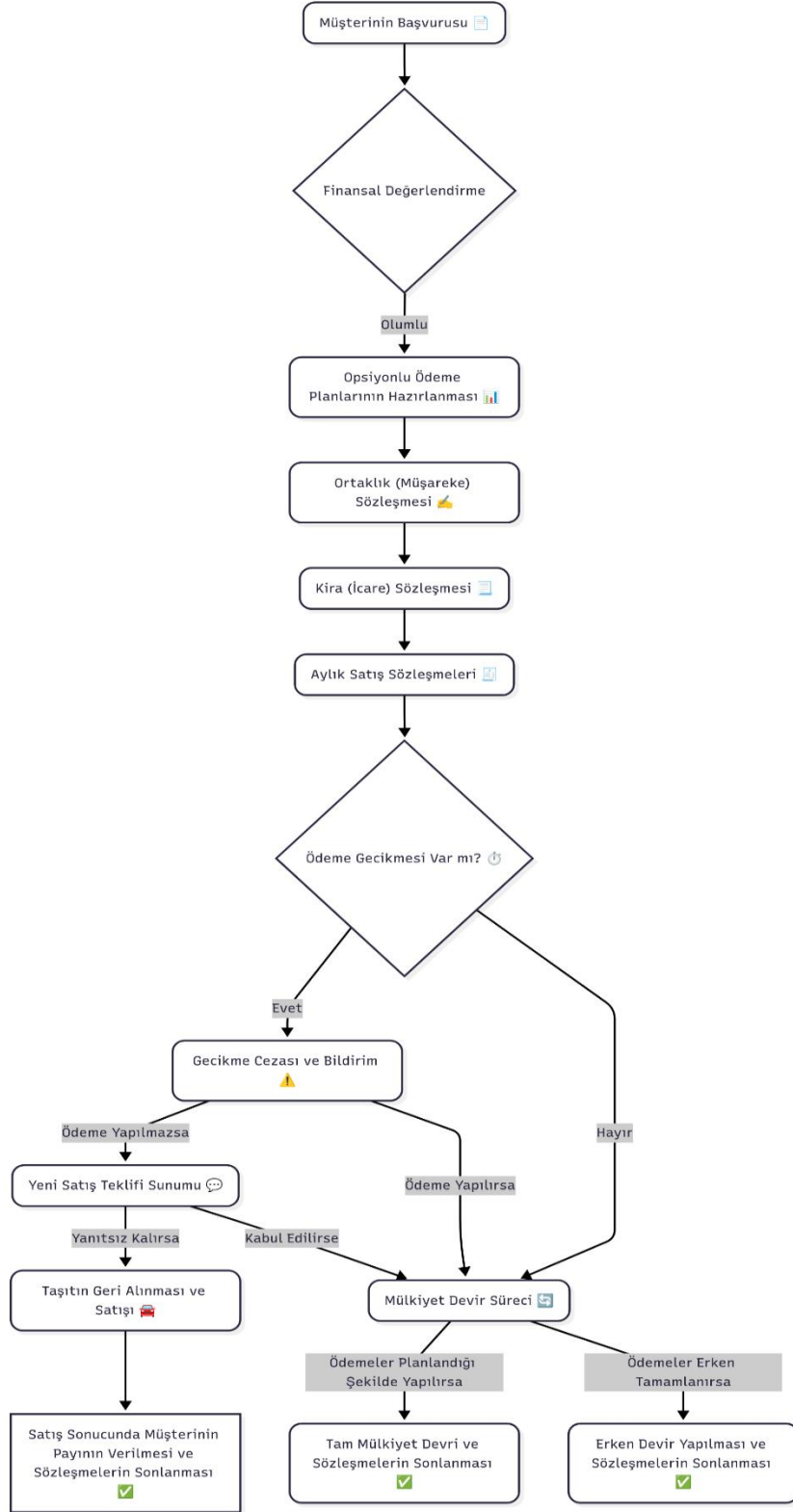
Bu çalışmada mevcut finansal ürünlere alternatif olarak önerilen azalan müşareke yöntemiyle taşıt finansmanı modeli hem sıfır hem de ikinci el taşıtlar için uygulanabilir. Modelde, müşterinin sermayesi (peşinatı) ve finansal kuruluşun sağladığı finansmanla ortaklık

kurularak taşıt alınır. Ayrıca, kira ve hisse satışı sözleşmeleriyle kira ödemeleri ve aylık taksitlerle hisse satın alma süreci başlatılır.

2.1.Önerilen Modelin İşleyişi

Azalan müşareke ile taşıt finansmanı modelinin uygulama aşamaları hem ihtisaslaşmış finansal kuruluşlar için hem de katılım bankaları için aşağıdaki gibidir. Ancak katılım bankaları 5411 sayılı Bankacılık Kanunu'na ve BDDK düzenlemelerine tabi olduğu için modelin işleyişinde küçük farklılıklar olmaktadır. Modelin işleyişine dair şema Şekil 1'de yer almaktadır.

Şekil 1: Modelin İşleyiş Şeması



1.Müşterinin Başvurusu: Taşıtı satın almak isteyen kişi (müşteri), sıfır veya ikinci el bir taşıtı almak için finansal kuruluşa gelir ve talebini ileterek bir ortaklık teklifinde bulunur. Müşteri, satın almak istediği taşıtı ikinci el ise kasko değerini, sıfır ise nihai fatura değerini finansal kuruluşa bildirir. Finansal kuruluş müşteriden ek bilgi ve belgeler isteyebilir. Finansal kuruluşun yaptığı değerlendirme sonucunda müşteriye talebinin olumlu veya olumsuz olduğuna dair cevap verilir.

2.Ödeme Planlarının Hazırlanması: Finansal kuruluş müşteri tarafından yapılan ortaklık teklifini olumlu değerlendirdiği takdirde müşteriye taşıtı kiralanması ve satılması için bağlayıcılığı olmayan opsiyonlu ödeme planları hazırlar. Ödeme planları; taşıtın satış tutarı, müşterinin ortaklığa katacağı sermaye (peşinat) ve vade esas alınarak hazırlanır. Müşteri hazırlanan ödeme planlarından birine razı olursa ortaklık aşamasına geçilir.

Türk Ticaret Kanunu ve Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun gereği, hazırlanan ödeme planlarının şeffaf, anlaşılır ve tüketici haklarına uygun olması gerekmektedir (TKHK, 2023; TTK, 2011).

3.Ortaklık Sözleşmesi: Finansal kuruluş ile müşteri arasında bir ortaklık sözleşmesi (müşareke) ile mülk ortaklığı kurulur ve iki tarafın da koymuş olduğu sermaye ile taşıtı satın alınır.

Ortaklık süresince finansal kuruluş ile müşteri arasında her ay için ayrı ayrı kira sözleşmeleri yapılır ve ortaklık bu kira sözleşmeleri sona erene kadar devam eder. Kira sözleşmeleri, kira ödemelerinin yapılması ve finansal kuruluşun hisselerinin tamamının devredilmesiyle sona erer. Bunun yanında satış veya kira ödemelerinin yapılmadığı durumda da kira sözleşmeleri son bulur. Müşteri, finansal kuruluşun kirayı fahiş derecede arttırdığı gerekçesiyle Mecelle'nin 36. maddesinde yer alan "örf muhakkemdir" ilkesine dayanarak örfün hakemliğine başvurabilir. Bu ilkeye göre taraflar anlaşmazlık halinde örf'e dayalı bir çözüme yönelir. Yani kira tutarının makullüğü konusunda piyasadaki ortalama esas alınarak bir çözüm bulunabilir. Eğer kira tutarı piyasa koşullarının üzerinde arttırıldıysa müşteri kira sözleşmelerini ve ortaklık sözleşmesini sonlandırabilir. Eğer finansal kuruluş, kiraya konu olan taşıtı müşteri tarafından aşırı derecede kötü kullanıldığını tespit ederse kira sözleşmelerini feshederek ortaklığı sonlandırabilir. Bunun için taşıtın beynine sürekli bağlı olan ve aynı zamanda içindeki sim kart ile finansal kuruluşa taşıtın kullanımına dair geribildirim veren bir cihazla bu durumu tespit edebilir. Bu cihaz taşıtın kilometre, ani fren, sürat gibi verilerini paylaşır ve finansal kuruluş bu verilerle analiz yapabilir. Ayrıca taşıtın beynindeki arızalar ve bunların tamirinin yapılıp yapılmaması gibi veriler de finansal kuruluşla bu cihaz sayesinde paylaşılabilir. Bu noktada müşteriye bu cihazla ilgili bilgi verilmeli ve rızası alınmalıdır. Bunun dışında taşıtın her yıl finansal kuruluşun anlaşmalı olduğu bir ekspertiz firmasında genel muayenesi yapılarak finansal kuruluşla da bu bilgi paylaşılabilir.

Finansal kuruluş, taşıtın kendinde bulunan payını müşteriye kiralarken ve bu payları tedrici bir şekilde müşteriye satarken bedelleri önceden planlanan sabit bir tutardan veya her ay

piyasa koşullarına göre yeniden belirlenecek tutardan satış ve kiralamayı gerçekleştirebilir. Bu yöntemlerden hangisinin kullanılacağı ortaklık sözleşmesinde açıkça yer almalıdır.

Müşterinin kira ödemelerini yapmaması durumunda taşıtın tasfiye süreci başlar. Yani finansal kuruluş, ilk olarak kendi paylarının mülkiyetini müşteriye hemen devredecek şekilde peşin satış veya taksitli satış sözleşmesi (el-bey' bi't-taksît) önerir. Finansal kuruluşun payı çok az kalmış olsa dahi işleyişin bu şekilde olacağı ortaklık sözleşmesinde yer alır. Müşteri bu tekliflerden birini kabul ederse ortaklık sözleşmesi son bulur. Müşterinin bu tekliflere yanıtız kalması durumunda ise taşıt finansal kuruluş tarafından satışa çıkarılır. Üçüncü kişilere yapılan bu satıştan sonra finansal kuruluş satış tutarı üzerinden kendi payına düşen tutarı, kira ödemelerinin aksatılmasından doğan borçlar veya ceza ödemeleri varsa satış tutarından tahsil edilir. Kalan tutar müşteriye verilir.

Türk Borçlar Kanunu'na uygun olarak ortaklık sözleşmesinin hükümleri açıkça belirlenmeli ve tarafların hakları, yükümlülükleri net bir şekilde ifade edilmelidir (TBK, 2011).

4.Kira Sözleşmesi: Satın alınan taşıtın finansal kuruluşta olan payı, müşteriye kira sözleşmesi (icare) ile tahsis edilir.

Kira sözleşmesi bir aylık kurulur ve aksi bir durum oluşmadığı takdirde sözleşme her ay yenilenir. Sonraki aylardaki kira sözleşmelerinin yapılması durumu bağlayıcıdır.

Finansal kuruluş, kira fiyatını o anki piyasa fiyatına göre belirleyebilir veya baştan belirlenen fiyatlar üzerinden kiraya verebilir. Bu yollardan hangisinin izleneceği ortaklık kurulurken belirlenir. Kira fiyatının finansal kuruluş lehine fahiş bir şekilde artması ve tarafların aksi yönde bir anlaşmasının olmaması durumunda "örf muhakkemdir" (Mecelle, madde 36) ilkesi gereği örfün hakemliğine başvurulur (Dönmez, 2007).

Kiraya konu olan taşıtın, müşteri tarafından aşırı derecede kötü kullanıldığı finansal kuruluş tarafından tespit edilirse, finansal kuruluş kira sözleşmelerini feshedebilir ve taşıtın tasfiye sürecini başlatarak ortaklığı sonlandırabilir. Yani finansal kuruluş öncelikle müşteriye kalan hisselerini satacağı peşin veya taksitli bir satış önerir. Müşteri kabul etmezse de piyasa değeri üzerinden üçüncü kişilere satışı gerçekleştirir. Taşıtın kötü kullanımını engellemek adına kira sözleşmesinde bu durumun tespiti halinde ceza uygulanacağı şeklinde bir cezai şart yer alabilir. Uygulanan bu ceza finansal kuruluş lehine kullanılamaz ve bağışlanır. Ancak taşıtın teaddi ve taksir neticesinde değer kaybı veya maddi zarara uğraması söz konusu ise bu finansal kuruluş lehine tazmin ettirilebilir.

Kira ödemelerinin veya mülkiyetteki payların satıldığı satış ödemelerinin yapılmaması durumunda kira sözleşmesi yenilenmez ve ortaklık da son bulur.

Kira sözleşmesi, Türk Borçlar Kanunu'na ve Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'a uygun olarak düzenlenmeli ve müşterinin hakları korunmalıdır (TKHK, 2023; TBK, 2011).

5.Satış Sözleşmesi: Kiralamadan sonra, finansal kuruluşun paylarını aylık olarak müşteriye devrettiği her ay için farklı satış (bey) sözleşmeleri hazırlanır.

Baştan hazırlanmış olan ödeme planında müşterinin sonraki ödeme tarihlerinde taşıtın planlanan miktardaki payını alacağına dair bir taahhüdü yoktur. Müşteri, payları almama hakkına da sahiptir. Planlanan sözleşmeler, müşterinin ilgili paya dair satış ödemesini yaptığı anda gerçekleşmiş olur.

Müşterinin satış ödemelerini yapmadığı durumda kira sözleşmeleri sona erer ve devamında ortaklık son bulabilir.

Finansal kuruluş, aylık satışları başta planlanan tutardan veya piyasa bedeline göre belirlenecek tutardan yapabilir. Hangi yolun izleneceği ortaklık sözleşmesinde yer alır.

Ödeme planına göre müşterinin her ay taşıtın ne kadarını alacağı önceden belirlenmiştir ancak mülkiyet devri ödeme yapıldığı anda gerçekleşir. Bu nedenle, bu işlem taksitli satış olarak değerlendirilmez.

Türk Borçlar Kanunu'na uygun olarak satış sözleşmesinin hükümleri açıkça belirtilmeli ve tarafların hakları ve yükümlülükleri net bir şekilde ifade edilmelidir (TBK, 2011).

6.Devir ve Sözleşmelerin Sonlanması: Müşteri, her ay yaptığı ödeme karşılığında finansal kuruluşun taşıttaki hissesinden belirli bir oranı satın alır ve bu süreçte mülkiyet tedrici olarak müşteriye geçer. Tüm taksit ödemeleri tamamlandığında müşterinin taşıttaki hissesi %100'e ulaşmış olur ve nihai devir gerçekleşir. Son taksit ödemesi ile birlikte kira ve ortaklık sözleşmeleri de son bulur.

Modelin işleyişine ilişkin ek şartlar aşağıda sıralanmaktadır.

Kullanıma Bağlı Olmayan Giderler: Finansal kuruluş, otomobilin kullanıma bağlı olmayan giderlerinin (vergi, zorunlu trafik sigortası, muayene gibi) ödemesini yapar. Bu giderler, müşterinin ortaklıktaki hissesi oranınca müşteriden tahsil edilir. Aracın kullanımıyla ilgili oluşan giderleri (periyodik bakım, kullanıma bağlı arıza, lastik değişimi, kasko gibi) ise müşteri karşılar.

Sigorta ve Kasko: Zorunlu trafik sigortası ve kasko katılım sigortacılığı (tekafül) ile finansal kuruluş tarafından yapılır. Sigorta ödemesi hisseler oranınca banka ve müşteriden, tekafül ise müşteriden tahsil edilir. Nitekim icare akdinde, kiralanın şeyin bakım ve onarım masrafları genellikle kiralaanın sorumluluğundadır. Ancak kiralanın şeyin kullanımı sonucu ortaya çıkan ve doğrudan kullanım ile ilgili giderler kiracının sorumluluğundadır (Bardakoğlu, 2000).

Gecikme Cezası: Müşterinin ödemeleri geciktirmesi durumunda caydırıcı olması amacıyla bir miktar ceza uygulanır. Uygulanan ceza finansal kuruluşun yararına kullanılmaz ve bağışlanır.

Ödeme Gecikmeleri: Belirli bir süreyi aşan günlerde müşterinin ödeme yapmaması durumunda, finansal kuruluş müşteri ile iletişime geçerek ödemelerin vaktinin geçtiğini belirtir ve belirli bir mühlet verir. Müşteri, verilen sürede ödeme yapmadığı takdirde kira ve satış sözleşmeleri son bulur. Bu durumda finansal kuruluş müşteriye belirli bir süreliğine paylarının hepsini tek seferde veya taksitli olarak satmayı teklif ettiği yeni satış sözleşmesi

sunar. Müşterinin bu tekliflere de yanıtız kalması durumunda finansal kuruluş taşıtı geri alarak satışını yapar. Finansal kuruluşun bu yetkisi ortaklık kurulurken her iki tarafın rızasıyla kabul edilen bir ek şart ile güvence altına alınmaktadır.

Taşıttın Geri Alınması ve Satışı: Taşıttın finansal kuruluş tarafından geri alındıktan sonra satışa çıkarılır. Satış tutarı üzerinden finansal kuruluş hissesi oranınca kendi payını alır. Ayrıca uygulanan cezalar ve diğerk masraflar da satış tutarı üzerinden finansal kuruluş tarafından tahsil edilir. Kalan tutar ise müşteriye verilir.

Ortaklığın Erken Sonlanması: Müşterinin taşıttın tamamını vade süresinden önce satın almak istemesi durumunda öncelikle kira sözleşmesine son verilir. Daha sonra finansal kuruluş tarafından müşteriye yeni bir satış sözleşmesi teklif edilir. Müşterinin planlanandan daha önce sözleşmeyi sonlandırması sebebiyle satış teklifindeki tutar kalan tutarın üstünde olabilir. Müşterinin teklifi kabul etmesiyle taşıttın devri finansal kuruluştan müşteriye geçer ve ortaklık sona erer.

Aydınlatma Yükümlülüğü: Finansal kuruluşun yapılan sözleşmeler ve geri ödeme planı hakkında tüketiciyi tam ve doğru bilgilendirme zorunluluğı vardır. Bu, finansman koşulları, kira ve satış geri ödeme planı ile ek masraflar gibi detayları içerir.

Rehin: Finansal kuruluş, müşteri tam mülkiyeti alana kadar taşıttın üstüne rehin koyabilir.

2.2.Finansal Kuruluşlara Göre Uygulama

Yeni kurulacak ihtisaslaşmış finansal kuruluşlar, mevcut durumda bu modeli ek bir düzenleme ve denetlemeye tabi olmadan uygulayabilirler. Faaliyet konusu taşıttın alım satımı ve kiralanması olan bir şirket ile bu finansman işlemi sağlanabilir. Türkiye'deki hukuk sisteminde şirket kuruluşu, yönetimi, denetimi, birleşme ve devralma gibi işlemler Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK); borç ilişkileri, sözleşmeler, alım-satım ve kiralama işlemlerine dair hükümler Türk Borçlar Kanunu'nda (TBK) yer almaktadır. İhtisaslaşmış finansal kuruluş şirketi kurulurken TTK'ya göre; taşıttın kiralama sözleşmeleri ve alım-satım sözleşmelerinin hukuki esasları ise TBK'ya göre yapılmalıdır.

Bu tür finansal kuruluşlara, 1991 yılından itibaren faaliyet gösteren ve 2021 yılında yapılan düzenlemelerle hukuki zemini oluşturulan tasarruf finansman şirketleri örnek verilebilir. Bu şirketler 2021 yılına kadar düzenleme ve denetlemeye tabi olmadan ortak bir havuzda fon toplama ve ortak fondan finansman sağlama süreçlerini yürüttüler. 2021 yılında ise 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu'na eklenerek BDDK düzenlemeleri kapsamına alındılar.

Diğerk bir örnek ise taşıttın alım-satımı yapan oto galerilerinin sağladığı taksitli satış imkânlarıdır. Bu firmalar senetle taksitli taşıttın satışı yapabilmektedir. Ayrıca hâlihazırda faaliyet gösteren OtoSOR firması da örnek verilebilir. OtoSOR hem taşıttın alım-satımı, hem de taşıttın finansmanı faaliyetlerinde bulunmaktadır. Finansman talebi olan müşterilerine kendi sattıkları taşıttın veya müşterinin kendi bulduğu taşıttın için finansman sağlayabilmektedir (OtoSOR, 2024). İhtisaslaşmış finansal kuruluşlar da bu şekilde finansman sağlama faaliyeti yürütebilecektir.

Katılım bankaları ise Bankacılık Kanunu'na ve BDDK'nın bankalarla ilgili düzenlemelerine tabi olduğu için azalan müşareke ile taşıt finansmanı işleyişi ihtisaslaşmış finansal kuruluşlardan daha farklı olacaktır.

Katılım bankaları, finansman sözleşmelerinde müşterilere finansman koşulları, geri ödeme planı, cezalar ve diğer masraflar hakkında açık ve şeffaf bilgi vermelidir; ayrıca kredi ile ilgili tüm masraflar (işlem ücretleri, sigorta masrafları vb.) önceden bildirilmelidir. Bankalar, kredi işlemlerinde müşterilerin haklarını korumakla yükümlü olup yanıltıcı bilgi vermemek, adil ve dürüst davranmak gibi yükümlülükleri de yerine getirmelidir.

Katılım bankalarının sağladığı finansmanda Kaynak Kullanımı Destekleme Fonu (KKDF) ve Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi (BSMV) gibi ek ücretler de finansmana eklenir. KKDF, Türkiye'de belirli kredi işlemleri üzerinden alınan ve genellikle tüketici kredileri ile dövize endeksli kredilere uygulanan bir fondur; oranı kredi türüne göre değişebilir ve taşıt kredilerinde %15 olarak uygulanmaktadır. Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi (BSMV) ise bankacılık ve sigorta işlemleri üzerinden alınan bir vergidir; kredi faiz gelirleri, banka hizmetleri, komisyonlar, sigorta primleri ve döviz alım-satım işlemleri gibi işlemlerde uygulanır ve oranı taşıt kredilerinde %15'tir, ancak bazı işlemler için farklı oranlar ve istisnalar olabilir (Encazip, 2024).

Katılım bankaları, Bankacılık Kanunu'na, ilgili mevzuata ve BDDK tarafından yapılan düzenlemelere uygun bir şekilde azalan müşareke ile taşıt finansmanı yapabilirler.

3.Değerlendirme ve Mukayese

3.1.Hukuki Değerlendirme

Azalan müşareke ile taşıt finansmanı modelinin parçası olan sözleşmeler ve şartlar Türkiye'de yürürlükte olan hukuki düzenlemelere göre incelenmiştir.

Ortaklık Sözleşmesi: Finansal kuruluş ile müşteri arasında adi ortaklık sözleşmesi (müşareke) ile mülk ortaklığı kurulur. Ortaklık; kişi unsuru, sermaye unsuru ve sözleşme unsuru olmak üzere üç ana unsura dayanır. Kişi unsuru, adi ortaklıkta iki veya daha fazla kişinin emeklerini ve mallarını ortak bir amaca erişmek üzere birleştirmeyi üstlendikleri bir sözleşmedir. Burada finansal kuruluş ve müşteri ortak olarak yer alır. Sermaye unsuru, ortakların taşıt satın alımı için sermaye koymalarını gerektirir. Bu sermaye, modeldeki sözleşmeye göre paradır. Sözleşme unsuru ise ortaklık sözleşmesinin sürekli edimli bir borç sözleşmesi olup yazılı olarak yapılmasını ifade eder.

Ortaklık, kira sözleşmesi sona erene kadar devam eder. Kira sözleşmesi, kira ödemelerinin yapılması ve finansal kuruluşun hisselerinin tamamının devredilmesiyle sona erer. Kira ödemelerinin yapılmadığı durumda kira sözleşmesi ve dolayısıyla ortaklık sona erer. Müşteri, finansal kuruluşun kirayı fahiş derecede artırdığı gerekçesiyle tahkim yoluna başvurarak kira sözleşmesini ve ortaklık sözleşmesini sonlandırabilir. Müşteri taşıtı özenle kullanmalıdır. Finansal kuruluş, kiraya konu olan taşıtın müşteri tarafından aşırı derecede kötü kullanıldığını tespit ederse, kira sözleşmesini feshederek ortaklığı sonlandırabilir. Bu süreçte, ortaklığın

amacı taşıtın mülkiyetinin tamamının tedrici bir şekilde müşteriye geçmesidir. Ayrıca, ortaklar ortaklığın amacına zarar verecek davranışlarda bulunmamalıdır.

Kira ve Satış Sözleşmeleri: Finansal kuruluş, kiralamaı önceden belirlenen sabit tutardan veya piyasa bedeline göre yapabilir. Ayrıca, aylık satışları da başlangıçta planlanan tutardan veya piyasa bedeline göre yapabilir. Bu yöntemlerin hangisinin kullanılacağı ortaklık sözleşmesinde yer alır. Kâr ve zarar paylaşımı, katılım payına göre yapılır. Kira ve satış bedellerinin belirlenmesi, sözleşmede açıkça belirtilmelidir. Bu durum, Türk Borçlar Kanunu'nun 622. maddesine uygun olarak düzenlenmelidir.

Hukuki Dayanaklar ve Şekil Şartları: Adi ortaklık sözleşmesi, yazılı olarak kurulur ve tarafların her ikisinde de bir nüsha bulunur. Ortaklık sözleşmesi ve kira sözleşmesi, tarafların haklarını koruma amacıyla ayrıntılı olarak düzenlenir. Ortaklık sözleşmesinin yazılı olarak yapılması ve tarafların sermaye koyması TBK 620-621'e uygundur. Kira sözleşmesinin sona ermesiyle ortaklığın da sona ermesi, TBK 629-630'a uygun şekilde düzenlenir. Kira ödemelerinin yapılmaması durumunda tasfiye süreçleri TBK 632-634'e uygun olarak gerçekleştirilir. Ortakların müşterek amaç olan ortak mülkiyet yoluyla bir taşıt edinmenin ve zamanla bu taşıtın mülkiyetini müşteriye devretmenin gerçekleşmesi için birlikte hareket etmeleri ve özen borcu TBK 624-625'e uygundur. Ortakların rekabet yasağı ve dürüstlük kurallarına uyma zorunluluğu TBK 624'e göre düzenlenir. Kira ve satış bedellerinin belirlenmesi, ortaklık sözleşmesinde açıkça belirtilmelidir. Bu, TBK 622'ye uygun olarak yapılmalıdır. Ortaklık sona erdiğinde tasfiye süreci ve payların paylaşımı da TBK 633-634'e göre yapılmalıdır.

3.2.Fıkhi Değerlendirme

Azalan müşareke hakkında yaygın görüş, bu işlemin katılım finans kurallarına uygun olduğu ve İslam hukukunun herhangi bir hükmünü ihlal etmediği yönündedir. Bu tür anlaşmalar, tarafların rızası ve sözleşme özgürlüğü prensibine dayanır (Şübeyr, 2007, s. 336; Zuhaylî, 2001, s. 865). Ancak, satış ve kira sözleşmelerinin birleştirilmesi, vaadin bağlayıcılığı ve ileri tarihlere izafe edilen sözleşmeler gibi potansiyel fıkhi problemler bulunmaktadır. Bu problemler, sözleşmelerin bağımsız olarak yapılması ve belirli aşamalarda (ortaklık, kiralama, satış) uygulanmasıyla çözülebilir (Samar, 2019, ss. 306-307; Şazelî, 2001, s. 889). Satış sözleşmesinin ertelenmesi mümkün olmadığı için, bu sözleşme diğerlerinden ayrı olarak gerçekleştirilmelidir (Şazelî, 2001, s. 889). Ayrıca, hisselerin tek seferde değil de zamanla tedrici olarak devrediliyor olması ortaklığın devamlılığını sağlayan ve faize bulaşmayı engelleyen bir yöntem olarak görülmektedir (Ebu Gudde, 2004). Ancak hisselerin fiyatlarının önceden belirlenmemesi veya bağlayıcı olmaması gerekmektedir. Çünkü kira sözleşmeleri belirli bir zamana ertelenebilirken, satış sözleşmeleri ertelenemez. Ayrıca safkateyn yasağı kapsamında değerlendirilmemesi için sözleşmeler birbirinden bağımsız olarak kurulmalıdır (Şazelî, 2001, s. 307; Ayub, 2017, s. 362).

Modelin adımlarına sırasıyla bakıldığında, ilk olarak müşterinin finansal kuruluşa başvurusunun ardından, finansal kuruluşun gerekli değerlendirmeleri yaparak muhtemel

ödeme planları hazırlanmasında fıkhen bir sakınca bulunmamaktadır. Çünkü bu ödeme planları bağlayıcı değildir. Bununla birlikte, yapılan ödeme planlarındaki hisse satışlarının garara (belirsizlik) sebep olacak şekilde altın, döviz kuru, açıklanan enflasyon gibi bir değere endekslenmemiş olması gerekmektedir. Ayrıca, ödeme planları açık ve şeffaf olmalıdır.

Ortaklık (müşareke) sözleşmesi, iki tarafın da sermaye koyması ve kar-zarar paylaşımı esasına dayanması nedeniyle katılım finansın ruhuna uygun bir finansman yöntemidir. Bununla birlikte azalan müşareke; ortaklık, kira ve satış sözleşmelerini içeren karma (mürekkep) bir akitlerdir. Sunulan modelin İslam hukukundaki safkateyn yasağı kapsamında değerlendirilmemesi için, bu sözleşmelerin birbirinden bağımsız olarak kurulması gerekmektedir. Ortaklık sözleşmesi boyunca, finansal kuruluş payı sözleşmede yer alan özel bir şart gereği, taşıtı satışa çıkarma hakkına sahip olabilir. Ortaklık devam ediyor olsa bile müşteri kira veya taksit ödemelerini aksatmışsa, sözleşmedeki bu şarta dayanarak tasfiye süreci başlatılabilir.

Kira (icare) sözleşmesi, belirli bir tarihe ertelenebilen bir sözleşme türüdür. Bu nedenle, gelecekte başlayacak şekilde önceden kira sözleşmeleri yapılmasında fıkhen bir sakınca yoktur. Kira bedelinin önceden belirlenen sabit bir tutardan veya piyasa bedeline göre belirlenecek tutardan yapılması da mümkündür. Kira sözleşmesinde şart koşulması halinde kira ödemelerinin yapılmaması veya kiralanın taşıtın müşteri tarafından aşırı derecede kötü kullanıldığı tespit edilmesi durumunda finansal kuruluş kira sözleşmesini feshedebilir ve ortaklığı sonlandırabilir. Çünkü ortaklık akdi fıkhen bağlayıcı olmayıp tek taraflı olarak fesh edilebilen akitler kategorisindedir. Kira akdi ise taraflar için bağlayıcı olsa da karşılıklı rıza ile fesih mümkündür (Gözübenli, 2010; H. Karaman, 1989). Taşıtın kötü kullanımını engellemek ve ödemelerin düzenli yapılmasını sağlamak amacıyla koyulan cezai şart, finansal kuruluşun lehine kullanılmadığı ve bağışlandığı için fıkhen bir problem teşkil etmez.

Modeldeki satış (bey) sözleşmeleri, kira ve ortaklık sözleşmelerinden bağımsız olarak kurulmakta olup bu durum mürekkep akitlerde ortaya çıkabilecek safkateyn yasağını ortadan kaldırmaktadır. Ayrıca, finansman alan tarafın her ay devredilen payı alma konusunda bir taahhüdü bulunmamaktadır. Bu düzenlemeler, satış sözleşmesiyle ilgili oluşabilecek muhtemel sakıncaları ortadan kaldırmaktadır.

Ek şartlardaki kullanıma bağlı olmayan giderlerin, ortakların hissesi oranında tahsil edilmesi ortaklığın bir gereğidir. Taşıtın trafik sigortasının ve kaskosunun katılım sigortacılığı (tekafül) ile yapılması, sigortaya dair problemleri ortadan kaldırır. Bununla birlikte, zorunlu trafik sigortasının hisseler oranında, kaskonun ise kullanıcıdan alınması, kâr ve zarar paylaşımı açısından uygundur. Finansal kuruluşun, müşteri tam mülkiyeti edinene kadar taşıtın üstüne rehin koyması, akdi kuvvetlendiren nitelikte bir şart olup fıkhi açıdan cali şart olarak değerlendirilir.

Sonuç olarak, azalan müşareke ile taşıt finansmanı modelinin adımlarının, katılım finans prensipleri ile uyumlu olduğu değerlendirilmektedir. Modelin uygulanması halinde sözleşmelerin birbirinden bağımsız olarak yapılmasına, ödeme planlarının garar

içermemesine, giderlerde kâr-zarar paylaşımının adil bir şekilde düzenlenmesine dikkat edilmelidir. Bu şartlar yerine getirildiği takdirde, model katılım finans prensiplerine ve İslam hukukundaki akit teorisine uygun bir finansman modeli olarak uygulanabilir.

3.3.Mevcut Finansman Yöntemleriyle Fıkhi Açıdan Mukayese

Azalan müşareke yöntemi, konvansiyonel sisteme karşı katılım finansmanı ürünlerinin çeşitliliğini arttırırken diğer taraftan katılım finans ürünlerinden murabahaya da bir alternatif olmaktadır (Akyüz, 2018, s. V). Ortaklık temelinde kurulması sebebiyle katılım finansın ruhuna uygun bir yöntem olarak değerlendirilmektedir.

Türkiye'deki katılım bankaları tarafından kullanılan fonların oransal dağılımına bakıldığında murabaha %55'lik paya sahip olup Türkiye'deki katılım finans sektörüne hâkim bir durumdadır (TKBB, 2024). Hâlbuki murabaha, hakkında sayısız tartışmanın bulunduğu bir finansman yöntemidir. Bu yöntem konvansiyonel sistemden katılım sistemine geçiş dönemi ürünü olarak ortaya çıkmıştır (Diwany, 1997).

Murabaha hakkındaki teorik açıdan en önemli tartışma, ön anlaşma sırasında yapılan vaatlerin bağlayıcılığı üzerinedir. Bu vaatler bağlayıcı görülmediğinde, bu yöntemin kullanılmasına cevaz verilmektedir. Ancak bu durum pratikteki sorunları ortadan kaldırmamaktadır. Pratikte, katılım finans prensiplerine göre hizmet sunan bankalar risklerden korunmak adına faizli bir banka gibi hareket edebilmektedir. Giderlerin hepsi müşteri tarafından ödenmekte olup bankanın bir yükümlülük altına girmediği görülmektedir. Murabahaya konu olan malın mülkiyetinin önce bankaya geçip oradan müşteriye geçmesi gerekirken, banka burada dahi herhangi bir risk almamaktadır. Murabahanın sektörü bu derecede ele geçirmesinin ana sebebi de pratik açıdan finansal kuruluşlar için çok düşük oranda risk barındırmasıdır (Cebeci, 2010, s. 52).

Katılım finans prensipleriyle hareket eden finansal kuruluşların özgün ürünler geliştirmek yerine konvansiyonel bankalara alternatif olma mantığıyla çalışması ve buna yönelik ürünler çıkarması, katılım finansın doğasına daha uygun ürünlerin geliştirilmesinin önünü kesmektedir. Müşareke ve alt başlığı olan azalan müşareke ise konvansiyonel finansal ürünleri taklit etmeyen katılım finansa özgü ürünlerdendir. Kâr ve zarar ortaklığı olarak da ifade edilebilecek müşareke sisteminin geliştirilmesi, katılım finans için önem arz etmektedir (Usmani, 1998, s. 12). Azalan müşareke yönteminde finansman alan taraf ile finansman sağlayan taraf riskleri ve vergi, sigorta gibi ödemeleri paylaşmaktadır.

Azalan müşareke ile taşıt finansmanı yöntemi, işleyişi itibariyle finansal kiralama (leasing) ile benzerlik göstermektedir. Ancak, finansal kiralamada bulunan mürekkep akit ihtimali ve vaat durumu katılım finans açısından sakıncalı görülmektedir. Finansal kiralama, mülkiyetin devri için yapılacak olan akdin vaat edilmemesi şartına bağlı olduğu sürece uygulanabilecek bir finansman yöntemidir. Mülkiyetin devrinin bulunduğu akitte, akdin başından itibaren mülkiyetin devri şart koşulmamalıdır. Ayrıca, kira ve diğer akitlerin birbirine bağlı olmadan ayrı ayrı yapılmış olması gerekmektedir (Samar, 2019, s. 225). Mülkiyet devrinin şart koşulması durumunda bu işlem, İslam hukukçuları tarafından faizli krediler gibi

görülmektedir (Samar, 2019, s. 227). Azalan müşareke modelinde de benzer riskler bulunmasına rağmen teorinin pratiğe uygun bir şekilde geçirilmesiyle fıkhi açıdan uygun bir finansman modeli ortaya çıkacaktır.

Finansal kiralamada, kira müddetince kira akdi, satım akdi sırasında ise satım akdine dair hükümler geçerli olur. Buradan hareketle, kira süresi boyunca sigorta primleri gibi masrafların finansal kuruluşa ait olması gerekmektedir (Samar, 2019, s. 225). Ancak uygulamada sigortaların kiracı tarafından ödendiği görülmektedir (Kuveyt Türk Katılım Bankası, 2024a). Azalan müşareke modelinde ise finansal kuruluş, akdin konusu olan malın kullanıma bağlı olmayan giderlerinin (vergi, sigorta gibi) ödemesini yapar. Bu giderler, tarafların ortaklıktaki hissesi oranınca tahsil edilir. Malın kullanımıyla ilgili oluşan giderleri ise finansman alan taraf karşılar.

Finansal kiralama, taksitli satış işlemlerine alternatif bir yol (hile) olarak geliştirilmiştir. Oysa İslam hukukunda akitlerde açıklık ve objektiflik esastır (Samar, 2019, s. 228). Azalan müşareke, taraflar arasında gerçek bir ortaklık ilişkisi kurarak, mülkiyetin kademeli olarak devredilmesini sağlar. Bu yöntem, hile içermemesi, şeffaf ve anlaşılır olmasıyla katılım finans prensiplerine de daha uygun bir alternatiftir.

Taşıt finansmanı için tercih edilen bir diğer yöntem ise tasarruf finansmanı sistemleridir. Bu sistemlerin uygulamaları hakkındaki sakıncalardan bazılarının şu şekilde olduğu düşünülmektedir (A. Karaman, 2017, s. 80; Kaya, 2017, ss. 42-43):

- Sistemin, karz akdi gibi görünmesi ve dolayısıyla faiz şüphesi taşıması.
- Firmaların kendi sahip olmadıkları fonları kullanarak elde ettikleri kârı, fon sahipleriyle paylaşmaması.
- Firmaların kendi alacaklarını güvence altına alırken, müşterilere herhangi bir teminat veya garanti sunmaması.
- Sistemden çıkan müşterilere organizasyon ücretinin geri ödenmemesi ve anaparanın, getiri veya enflasyon farkı ödenmeksizin 6 aya kadar bekletilmesi.
- Çekilişli yöntemde müşteriler arasında adaletin sağlanamaması.
- Uygulamanın fıkhi açıdan tam olarak tanımlanmamış olması.
- Şirketlerin müşterilerinden alacakları ve verecekleri paranın miktar ve vade farklılıklarının meşru bir temele dayanmaması.
- Şirketin, fazla fonların işletilmesinden ve erken ayrılanların fonlarından elde ettiği gelirlerin olması.

Bu görüşler, mevcut uygulamalarda birtakım sorunlar olduğunu göstermektedir. Tasarrufa dayalı finansmanların fıkhi dayanağı konusunda da ihtilaflar bulunmaktadır. Bazı âlimler bu sistemi istisna akdi, bazıları ivazlı hibe, bazıları ise karz-ı hasen olarak değerlendirmektedir. Din İşleri Yüksek Kurulu tarafından 2017 yılında düzenlenen "Güncel Dini Meseleler İstişare Toplantısı 7" panelinde de tasarruf finansman sistemine karz-ı hasen modeli uygun görülmemiş ve azalan ortaklık sistemi üzerinde yoğunlaşmıştır (Polat, 2021, s. 10).

Sistemin rasyonel işleyişi ve fıkhi temel kaideler dikkate alındığında, sistemin merkezinin ortaklık üzerine kurulması gerektiği anlaşılmaktadır (Birsin & Ötegeçeli, 2019, s. 110). Sistemin yapısında karşılıklılık ve yardımlaşma ilişkisi olsa da esasen bir ticari ilişki bulunmaktadır. Bu ticari ilişki, üyeler arasındaki ilişkiyi düzenleyen azalan müşareke sözleşmesiyle tanımlanmalıdır.

Bu sistemlerin müşareke perspektifinden incelenmesinin en önemli gerekçesi, kira yardımını mümkün kılması ve fon fazlası bedellerin kullanımında firmalara meşru olanak sağlamasıdır. Zira önerilen modellerde (ivazlı hibe ve karz-ı hasen) bu iki konu fıkhen sorun oluşturmaktadır (Polat, 2021, s. 31). Dolayısıyla, birçok çalışma tasarruf finansman sisteminin en uygun halinin azalan müşareke ile sağlandığını ortaya koymaktadır. Yapılan çalışmalardan anlaşıldığı üzere, azalan müşareke ile finansman önerisi, katılım finans prensipleri açısından mevcut tasarruf finansman uygulamalarından daha uygun olacaktır.

3.4.Mevcut Finansman Yöntemleriyle Finansal Açıdan Mukayese

Azalan müşareke ile taşıt finansmanı modelini katılım bankalarının sunduğu taşıt finansmanı ile, katılım finans kuruluşlarının sunduğu finansal kiralama ve tasarruf finansman sistemlerinin ödeme planlarıyla karşılaştırmak için 2015-2023 yılları arasındaki üç örnek dönem, taşıt kredisi için bankalarca sunulan ağırlıklandırılmış ortalama yıllık faiz oranlarına ve enflasyon oranlarına göre belirlenmiştir. Belirlenen dönemler Ocak 2016, Haziran 2019 ve Ekim 2023'tür.

Ocak 2016'nın belirlenme sebebi ekonominin genel seyrinin olumlu ve taşıt kredisi faizlerinin düşük ve beklendiği gibi enflasyondan biraz fazla olduğu bir dönem olmasıdır. Bu dönemde yıllık enflasyon %10'un biraz altındayken, yıllık taşıt kredisi faiz oranları %15,82'dir. Haziran 2019'da ise kredi faizleriyle enflasyon arasındaki fark incelenen dönemdeki en yüksek seviyededir. Yani yıllık %28 civarında olan taşıt kredisi faizleri, %15 seviyelerindeki enflasyon oranından fazlaca yüksektir. Ekim 2023 ise taşıt kredisi faizlerinin %46,52 ile en yüksek olduğu dönem olması sebebiyle seçilmiştir.

Katılım bankalarının taşıt finansmanında referans bir değer olarak taşıt kredisi için bankalarca sunulan ağırlıklandırılmış ortalama yıllık faiz oranı kullanılmıştır. Her ne kadar katılım bankaları tam olarak bu oranla finansman kullandırmasa da katılım bankalarının kâr payı oranı bu orana çok yakın seyretmektedir.

Katılım bankalarının sağladığı finansal kiralama ödeme planları için de kira tutarının içine dâhil olan kâr tutarına yakın bir seyir gösterdiği için bankalarca sunulan ağırlıklandırılmış ortalama yıllık faiz oranı kullanılmıştır. Finansal kiralama hesabı, Kuveyt Türk Katılım Bankası'nın leasing hesaplama aracıyla hesaplanmıştır (Kuveyt Türk Katılım Bankası, 2024b). Ancak Kuveyt Türk Katılım Bankası en fazla %40 peşinat ile finansal kiralama yaptığı için finansal kiralama ile azalan müşareke ile taşıt finansmanı modeli %40'lık hesapla ayrıca karşılaştırılmıştır.

Tasarruf finansman sistemlerinde şirketlerin finansman modelleri ve organizasyon ücretleri çeşitli olabildiği için vade ortası teslim sistemiyle azalan müşareke ile finansman modeli karşılaştırılmıştır. Organizasyon ücreti genellikle %5 ile %10 arasında değişmektedir. Karşılaştırmalarda bunun ortalaması olan %7,5 organizasyon ücreti kullanılmıştır.

İncelediğimiz bütün dönemlerde Türkiye Sigortalar Birliği'nin (TSB) yayınladığı kasko değer listesinde kasko değeri bulunan bir taşıt aranmış ve en uygun taşıt olarak "Fiat Egea Sedan Easy 1.4 Fire" modeli seçilmiştir. Belirlenen otomobilin incelediğimiz dönemlerde sıfır olarak satın alındığı kurgulanmış ve TSB'nin ilgili yıldaki kasko değeri kullanılmıştır. Ayrıca incelenen dönemlerdeki BDDK taşıt kredisi limitlerine göre otomobilin kasko değerine bakılmış ve bütün dönemlerde uygulanabilir olan %50 peşinat, %50 finansman oranına ve 36 ay vadeye karar verilmiştir.

3.4.1.Ocak 2016 Döneminin Mukayesesi

Ocak 2016'da belirlenen otomobilin kasko değeri 60.900 TL olup müşteri tarafından %50 peşinat ödendiği ve geri kalan 30.450 TL'nin 36 ay vadede ödeneceği bir geri ödeme planı oluşturulmuştur. Bu dönemde yıllık taşıt kredisi faizi %15,82 olup aylık olarak %1,23'e denk gelmektedir. KKDF ve BSMV oranları ise sırasıyla %15 ve %5'tir.

Tablo 1'de yer alan azalan müşareke finansman modelinin özet geri ödeme planına göre, müşteri her ay finansal kuruluşa 1.106,26 TL ödeme yapmaktadır. İlk ay 609 TL'den başlayan kira ödemeleri, son ayda 16,35 TL'ye düşmüş ve 497,26 TL olan satış ödemeleri 1.089,91 TL'ye yükselerek ortaklık sona ermiştir. Bu finansman işlemi için, 9.375,48 TL'si kira ödemesi olmak üzere peşinat hariç toplamda 39.825,48 TL ödeme yapılmıştır.

Tablo 1: Ocak 2016 için %50 Peşinatlı Azalan Müşareke Modeli Özet Geri Ödeme Planı

| Ay | Kira Ödemesi | Hisse Satış Ödemesi | Aylık Toplam Ödeme | Aylık Edinilen Hisse | Toplam Edinilen Hisse | Kalan Hisse |
|------------------|--------------|---------------------|--------------------|----------------------|-----------------------|-------------|
| Başlangıç | ₺0,00 | ₺30.450,00 | ₺30.450,00 | 50,00% | 50,00% | 50,00% |
| 1 | ₺609,00 | ₺497,26 | ₺1.106,26 | 0,82% | 50,82% | 49,18% |
| 2 | ₺449,29 | ₺656,97 | ₺1.106,26 | 1,08% | 51,90% | 48,10% |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 35 | ₺32,46 | ₺1.073,81 | ₺1.106,26 | 1,76% | 98,21% | 1,79% |
| 36 | ₺16,35 | ₺1.089,91 | ₺1.106,26 | 1,79% | 100,00% | 0,00% |
| Toplam | ₺9.375,48 | ₺60.900,00 | ₺39.825,48 | 100% | | |

Tablo 2'de, bu dönemde katılım bankalarından sağlanan taşıt finansmanının geri ödeme planı gösterilmektedir. Aylık %1,23 kâr payının olduğu bu dönemde, katılım bankasından alınan taşıt finansmanı ile toplamda 39.472,06 TL ödenmiştir. Bu finansman işlemi müşteriye, azalan müşareke modeli ile yakın bir maliyet sunmuştur.

Tablo 2: Ocak 2016 için Katılım Bankası Taşit Finansmanı Özet Geri Ödeme Planı

| Dönem Sayısı | Taksit Tutarı | Anapara | Kâr Payı | KKDF | BSMV | Kalan Anapara |
|---------------|---------------|-----------|----------|--------|--------|---------------|
| 1 | ₺1.096,45 | ₺647,00 | ₺374,54 | ₺56,18 | ₺18,73 | ₺29.803,00 |
| 2 | ₺1.096,45 | ₺656,55 | ₺366,58 | ₺54,99 | ₺18,33 | ₺29.146,44 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 35 | ₺1.096,45 | ₺1.064,78 | ₺26,39 | ₺3,96 | ₺1,32 | ₺1.080,50 |
| 36 | ₺1.096,45 | ₺1.080,50 | ₺13,29 | ₺1,99 | ₺0,66 | ₺0,00 |
| Toplam | ₺39.472,06 | | | | | |

Tablo 3'te, tasarruf finansman şirketlerinden sağlanan finansman durumunda aylık taksitler gösterilmektedir. Bu finansman modelinde, 30.450 TL'si finansman tutarı ve 2.283,75 TL organizasyon ücreti olmak üzere toplamda 32.733,75 TL'lik bir finansman sağlanmıştır. Ancak bu ödeme planına göre finansman, vade ortasına kadar çekilişli bir sistemle teslim edilmektedir. Çekilişin erken çıkması durumunda, teslimden sonra taksit tutarları artabilmektedir.

Tablo 3: Ocak 2016 için Vade Ortası Modeli ile Tasarruf Finansman Sistemi Ödeme Planı

| Taşit Değeri | Peşinat Tutarı | Finansman Tutarı | Vade | Aylık Taksit | Organizasyon Ücreti | Toplam Ödeme |
|--------------|----------------|------------------|------|--------------|---------------------|--------------|
| ₺60.900,00 | ₺30.450,00 | ₺30.450,00 | 36 | ₺845,83 | ₺2.283,75 | ₺32.733,75 |

Finansal kiralama ile azalan müşareke modelini karşılaştırabilmek için, aynı otomobilin bu kez %40 peşinatla satın alındığı durum ele alınmıştır. İlk olarak Tablo 4'de azalan müşareke modeli yer almaktadır. Bu modelde, 11.250,57 TL'si kira ödemesi olmak üzere toplamda 47.790,58 TL ödeme yapılmıştır.

Tablo 4: Ocak 2016 için %40 Peşinatlı Azalan Müşareke Modeli Özet Geri Ödeme Planı

| Ay | Kira Ödemesi | Hisse Satış Ödemesi | Aylık Toplam Ödeme | Aylık Edinilen Hisse | Toplam Edinilen Hisse | Kalan Hisse | Kalan Taşit Değeri |
|------------------|--------------|---------------------|--------------------|----------------------|-----------------------|-------------|--------------------|
| Başlangıç | ₺0,00 | ₺24.360,00 | ₺24.360,00 | 40,00% | 40,00% | 60,00% | ₺36.540,00 |
| 1 | ₺730,80 | ₺596,72 | ₺1.327,52 | 0,98% | 40,98% | 59,02% | ₺35.943,28 |
| 2 | ₺539,15 | ₺788,37 | ₺1.327,52 | 1,29% | 42,27% | 57,73% | ₺35.154,92 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 35 | ₺38,95 | ₺1.288,57 | ₺1.327,52 | 2,12% | 97,85% | 2,15% | ₺1.307,90 |
| 36 | ₺19,62 | ₺1.307,90 | ₺1.327,52 | 2,15% | 100,00% | 0,00% | ₺0,00 |
| Toplam | ₺11.250,57 | ₺60.900,00 | ₺47.790,58 | 100% | | | |

Tablo 5'te, aynı finansman işleminin finansal kiralama ile sağlanması durumundaki ödeme planı gösterilmektedir. Bu işlemde toplamda 43.872,06 TL ödeme yapılmıştır. Finansal kiralama, bu dönemde azalan müşareke modeline göre yaklaşık 4.000 TL daha avantajlı görünmektedir.

Tablo 5: Ocak 2016 için Finansal Kiralama Özet Geri Ödeme Planı

| Taksit No | Kira Tutarı | Ana Para | Kâr Tutarı | Kalan Ana Para |
|---------------------|-------------|------------|------------|----------------|
| Peşinat | | ₺23.416,00 | ₺0,00 | ₺35.124,00 |
| 1 | ₺1.217,70 | ₺771,27 | ₺446,43 | ₺34.352,73 |
| 2 | ₺1.217,70 | ₺766,99 | ₺450,71 | ₺33.585,74 |
| ... | ... | ... | ... | ... |
| 35 | ₺1.217,70 | ₺1.189,26 | ₺28,44 | ₺1.202,65 |
| 36 | ₺1.217,44 | ₺1.202,65 | ₺14,79 | ₺0,00 |
| Satış İşlemi | ₺35,12 | ₺0,00 | ₺35,12 | ₺0,00 |
| Toplam | ₺43.872,06 | | | |

Ocak 2016’da kasko değeri 60.900 TL olan bir otomobil için %50 peşinat ödenerek 30.450 TL finansman sağlanmıştır. Müşteri, azalan müşareke modelinde toplamda 39.825,48 TL, katılım bankası finansmanında toplamda 39.472,06 TL, tasarruf finansman şirketinde ise 32.733,75 TL ödeme yapmıştır. Finansal kiralama yönteminde, %40 peşinatla yapılan işlemde toplamda 43.872,06 TL ödeme yapılmış olup bu tutar %40 peşinatlı azalan müşareke modelinden yaklaşık 4.000 TL daha düşük bir maliyetle finansman sağlamıştır. Bu sonuçlara göre, Ocak 2016 döneminde tutarlar açısından en avantajlı finansman sırasıyla tasarruf finansmanı, finansal kiralama, katılım bankalarının taşıt finansmanı ve azalan müşareke modeli olmuştur.

3.4.2. Haziran 2019 Döneminin Mukayesesi

Haziran 2019’da aynı otomobilin kasko değeri 106.090 TL olup müşteri tarafından %50 peşinat ödendiğinde, 53.045 TL finansmanın 36 ay vadede ödeneceği bir geri ödeme planı oluşturulmuştur. Bu dönemdeki yıllık taşıt kredisi faizi %28,68 olup aylık olarak %2,12’ye denk gelmektedir. KKDF ve BSMV oranları ise değişmemiştir.

Tablo 6’da, bu şartlar altında azalan müşareke modeliyle finansman sağlandığı durumdaki geri ödeme planı gösterilmektedir. Bu modele göre, 21.874,84 TL’si kira ödemesi olmak üzere, peşinat hariç toplam geri ödeme 74.919,84 TL olmaktadır.

Tablo 6: Haziran 2019 için %50 Peşinatlı Azalan Müşareke Modeli Özet Geri Ödeme Planı

| Ay | Kira Ödemesi | Hisse Satış Ödemesi | Aylık Toplam Ödeme | Aylık Edinilen Hisse | Toplam Edinilen Hisse | Kalan Hisse | Kalan Taşıt Değeri |
|------------------|--------------|---------------------|--------------------|----------------------|-----------------------|-------------|--------------------|
| Başlangıç | ₺0,00 | ₺53.045,00 | ₺53.045,00 | 50,00% | 50,00% | 50,00% | ₺53.045,00 |
| 1 | ₺1.060,90 | ₺1.020,21 | ₺2.081,11 | 0,96% | 50,96% | 49,04% | ₺52.024,79 |
| 2 | ₺1.040,50 | ₺1.040,61 | ₺2.081,11 | 0,98% | 51,94% | 48,06% | ₺50.984,18 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 35 | ₺80,81 | ₺2.000,29 | ₺2.081,11 | 1,89% | 98,08% | 1,92% | ₺2.040,30 |
| 36 | ₺40,81 | ₺2.040,30 | ₺2.081,11 | 1,92% | 100,00% | 0,00% | ₺0,00 |
| Toplam | ₺21.874,84 | ₺106.090,00 | ₺74.919,84 | 100% | | | |

Tablo 7’de, Haziran 2019 döneminde katılım bankalarının sağladığı taşıt finansmanının geri ödeme planı bulunmaktadır. Aylık %2,12 kâr payı oranının olduğu bu dönemde, toplam geri ödeme 81.619,62 TL olmuştur. Bu durumda, müşteri katılım bankasından alınacak taşıt finansmanı yerine azalan müşareke modeli ile finansman sağladığında, yaklaşık 6.700 TL’lik farkla finansal açıdan daha kârlı olmaktadır.

Tablo 7: Haziran 2019 için Katılım Bankası Taşıt Finansmanı Özet Geri Ödeme Planı

| Dönem Sayısı | Taksit Tutarı | Anapara | Kâr Payı | KKDF | BSMV | Kalan Anapara |
|---------------|---------------|-----------|-----------|---------|--------|---------------|
| 1 | ₺2.267,21 | ₺917,75 | ₺1.124,55 | ₺168,68 | ₺56,23 | ₺52.127,25 |
| 2 | ₺2.267,21 | ₺941,09 | ₺1.105,10 | ₺165,76 | ₺55,25 | ₺51.186,16 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 35 | ₺2.267,21 | ₺2.156,11 | ₺92,58 | ₺13,89 | ₺4,63 | ₺2.210,96 |
| 36 | ₺2.267,21 | ₺2.210,96 | ₺46,87 | ₺7,03 | ₺2,34 | ₺0,00 |
| Toplam | ₺81.619,62 | | | | | |

Tablo 8’de vade ortası modeline göre tasarruf finansman şirketlerinden bu finansmanın sağlanması durumundaki aylık taksitler gösterilmektedir. Bu durumda, 3.978,38 TL’lik organizasyon ücreti ile finansman ödemesi toplamda 57.023,38 TL olarak gerçekleşmiştir. Ancak, teslim sonrası taksitler artabilir.

Tablo 8: Haziran 2019 için Vade Ortası Modeli ile Tasarruf Finansman Sistemi Ödeme Planı

| Taşıt Değeri | Peşinat Tutarı | Finansman Tutarı | Vade | Aylık Taksit | Organizasyon Ücreti | Toplam Ödeme |
|--------------|----------------|------------------|------|--------------|---------------------|--------------|
| ₺106.090,00 | ₺53.045,00 | ₺53.045,00 | 36 | ₺1.473,47 | ₺3.978,38 | ₺57.023,38 |

Finansal kiralama ile azalan müşareke modelini karşılaştırmak için yine %40 peşinat oranı kullanılmıştır. Tablo 9’da azalan müşareke modelinin geri ödeme planı yer almaktadır. Bu modelde, 26.249,81 TL’si kira ödemesi olmak üzere toplamda 89.903,81 TL ödeme yapılmıştır.

Tablo 9: Haziran 2019 için %40 Peşinatlı Azalan Müşareke Modeli Özet Geri Ödeme Planı.

| Ay | Kira Ödemesi | Hisse Satış Ödemesi | Aylık Toplam Ödeme | Aylık Edinilen Hisse | Toplam Edinilen Hisse | Kalan Hisse | Kalan Taşıt Değeri |
|------------------|--------------|---------------------|--------------------|----------------------|-----------------------|-------------|--------------------|
| Başlangıç | ₺0,00 | ₺42.436,00 | ₺42.436,00 | 40,00% | 40,00% | 60,00% | ₺63.654,00 |
| 1 | ₺1.273,08 | ₺1.224,25 | ₺2.497,33 | 1,15% | 41,15% | 58,85% | ₺62.429,75 |
| 2 | ₺1.248,60 | ₺1.248,73 | ₺2.497,33 | 1,18% | 42,33% | 57,67% | ₺61.181,02 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 35 | ₺96,97 | ₺2.400,35 | ₺2.497,33 | 2,26% | 97,69% | 2,31% | ₺2.448,36 |
| 36 | ₺48,97 | ₺2.448,36 | ₺2.497,33 | 2,31% | 100,00% | 0,00% | ₺0,00 |
| Toplam | ₺26.249,81 | ₺106.090,00 | ₺89.903,81 | 100% | | | |

Tablo 10’da finansal kiralama ile Haziran 2019’da yapılan işlemin durumu ele alınmaktadır. Bu finansal kiralama işleminde toplamda 92.183,94 TL’lik geri ödeme yapılmıştır. Bu dönemde, yaklaşık 2.280 TL fark ile azalan müşareke modeli daha avantajlı olmaktadır.

Tablo 10: Haziran 2019 için Finansal Kiralama Özet Geri Ödeme Planı

| Taksit No | Kira Tutarı | Ana Para | Kâr Tutarı | Kalan Ana Para |
|---------------------|-------------|------------|------------|----------------|
| Peşinat | | ₺42.436,00 | ₺0,00 | ₺63.654,00 |
| 1 | ₺2.558,90 | ₺1.209,44 | ₺1.349,46 | ₺62.444,56 |
| 2 | ₺2.558,90 | ₺1.058,57 | ₺1.500,33 | ₺61.385,99 |
| ... | ... | ... | ... | ... |
| 35 | ₺2.558,90 | ₺2.450,33 | ₺108,57 | ₺2.505,72 |
| 36 | ₺2.558,84 | ₺2.505,72 | ₺53,12 | ₺0,00 |
| Satış İşlemi | ₺63,60 | ₺0,00 | ₺63,60 | ₺0,00 |
| Toplam | ₺92.183,94 | | | |

Haziran 2019’da 106.090 TL kasko değerine sahip otomobil için %50 peşinat ödenerek 53.045 TL finansman sağlanmıştır. Azalan müşareke modeliyle toplamda 74.919,84 TL geri ödeme yapılmıştır. Katılım bankası finansmanında toplam ödeme 81.619,62 TL olup azalan müşareke modeli daha avantajlıdır. Tasarruf finansman şirketinde, organizasyon ücreti dâhil toplam ödeme 57.023,38 TL’dir. Tasarruf finansmanı sistemi finansal açıdan en uygun görünmektedir, ancak finansmanın alınacağı tarihin geç olması gibi riskler barındırmaktadır. %40 peşinatla yapılan finansal kiralama işleminde toplam ödeme 92.183,94 TL olup azalan müşareke modeli yaklaşık 2.280 TL daha kârlı olmaktadır.

3.4.3.Ekim 2023 Döneminin Mukayesesi

Ekim 2023’te belirlenen taşıtın kasko değeri 790.900 TL’ye çıkmıştır. Bu dönemde müşteri tarafından %50 peşinat ödenerek 395.450 TL finansman sağlanmıştır. Bu finansmanın 36 ay vadede ödendiği geri ödeme planları oluşturulmuştur. Bu dönemdeki yıllık taşıt kredisi faizi %46,52 olup aylık olarak %3,23’e karşılık gelmektedir. KKDF oranı %15’te kalmış ancak BSMV oranı %15’e yükseltilmiştir.

Tablo 11’de, Ekim 2023 dönemindeki şartlara göre azalan müşareke modeliyle finansman sağlandığında oluşan geri ödeme planı bulunmaktadır. Buna göre, 163.076,74 TL’si kira ödemesi olmak üzere toplam geri ödeme peşinat hariç 558.526,74 TL olmaktadır.

Tablo 11: Ekim 2023 için %50 Peşinatlı Azalan Müşareke Modeli Özet Geri Ödeme Planı

| Ay | Kira Ödemesi | Hisse Satış Ödemesi | Aylık Toplam Ödeme | Aylık Edinilen Hisse | Toplam Edinilen Hisse | Kalan Hisse | Kalan Taşıt Değeri |
|------------------|--------------|---------------------|--------------------|----------------------|-----------------------|-------------|--------------------|
| Başlangıç | ₺0,00 | ₺395.450,00 | ₺395.450,00 | 50,00% | 50,00% | 50,00% | ₺395.450,00 |
| 1 | ₺7.909,00 | ₺7.605,63 | ₺15.514,63 | 0,96% | 50,96% | 49,04% | ₺387.844,37 |
| 2 | ₺7.756,89 | ₺7.757,74 | ₺15.514,63 | 0,98% | 51,94% | 48,06% | ₺380.086,62 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 35 | ₺602,45 | ₺14.912,18 | ₺15.514,63 | 1,89% | 98,08% | 1,92% | ₺15.210,42 |
| 36 | ₺304,21 | ₺15.210,42 | ₺15.514,63 | 1,92% | 100,00% | 0,00% | ₺0,00 |
| Toplam | ₺163.076,74 | ₺790.900,00 | ₺558.526,74 | 100% | | | |

Tablo 12’de Ekim 2023’te katılım bankasından taşıt finansmanı alınması durumundaki geri ödeme planı bulunmaktadır. Aylık faiz oranlarının %3,23 olduğu bu dönemde, 395.450 TL tutarındaki finansmanın geri ödemesi toplamda 773.786,38 TL olmaktadır. Buna göre, katılım bankalarından sağlanan taşıt finansmanı, azalan müşareke modeline göre yaklaşık 215.000 TL daha yüksek maliyetlidir. Bu dönemde aradaki fark çok ciddi bir düzeyde açılmıştır.

Tablo 12: Ekim 2023 için Katılım Bankası Taşıt Finansmanı Özet Geri Ödeme Planı

| Dönem Sayısı | Taksit Tutarı | Anapara | Kâr Payı | KKDF | BSMV | Kalan Anapara |
|---------------|---------------|------------|------------|-----------|-----------|---------------|
| 1 | ₺21.494,07 | ₺4.889,12 | ₺12.773,04 | ₺1.915,96 | ₺1.915,96 | ₺390.560,88 |
| 2 | ₺21.494,07 | ₺5.094,41 | ₺12.615,12 | ₺1.892,27 | ₺1.892,27 | ₺385.466,46 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 35 | ₺21.494,07 | ₺19.796,64 | ₺1.305,71 | ₺195,86 | ₺195,86 | ₺20.627,90 |
| 36 | ₺21.494,07 | ₺20.627,90 | ₺666,28 | ₺99,94 | ₺99,94 | ₺0,00 |
| Toplam | ₺773.786,38 | | | | | |

Bu dönemde, vade ortası modeline göre tasarruf finansman sistemiyle sağlanan 395.450 TL tutarındaki finansmanın ödeme tablosu Tablo 13’te bulunmaktadır. Organizasyon ücretinin 29.658,75 TL olduğu bu ödeme planında, toplam ödeme 425.108,75 TL olarak gerçekleşmektedir.

Tablo 13: Ekim 2023 için Vade Ortası Modeli ile Tasarruf Finansman Sistemi Ödeme Planı

| Taşıt Değeri | Peşinat Tutarı | Finansman Tutarı | Vade | Aylık Taksit | Organizasyon Ücreti | Toplam Ödeme |
|--------------|----------------|------------------|------|--------------|---------------------|--------------|
| ₺790.900,00 | ₺395.450,00 | ₺395.450,00 | 36 | ₺10.984,72 | ₺29.658,75 | ₺425.108,75 |

Tablo 14’te finansal kiralama ve azalan müşareke modelini karşılaştırdığımız %40 peşinat ödemeli azalan müşareke modelinin geri ödeme planı gösterilmektedir. Bu modelde, 195.692,08 TL’si kira ödemesi olmak üzere toplamda peşinat hariç 670.232,08 TL ödeme yapılarak otomobilin tam mülkiyeti müşteriye geçmektedir.

Tablo 14: Ekim 2023 için %40 Peşinatlı Azalan Müşareke Modeli Özet Geri Ödeme Planı

| Ay | Kira Ödemesi | Hisse Satış Ödemesi | Aylık Toplam Ödeme | Aylık Edinilen Hisse | Toplam Edinilen Hisse | Kalan Hisse | Kalan Taşıt Değeri |
|------------------|--------------|---------------------|--------------------|----------------------|-----------------------|-------------|--------------------|
| Başlangıç | ₺0,00 | ₺316.360,00 | ₺316.360,00 | 40,00% | 40,00% | 60,00% | ₺474.540,00 |
| 1 | ₺9.490,80 | ₺9.126,76 | ₺18.617,56 | 1,15% | 41,15% | 58,85% | ₺465.413,24 |
| 2 | ₺9.308,26 | ₺9.309,29 | ₺18.617,56 | 1,18% | 42,33% | 57,67% | ₺456.103,95 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 35 | ₺722,94 | ₺17.894,62 | ₺18.617,56 | 2,26% | 97,69% | 2,31% | ₺18.252,51 |
| 36 | ₺365,05 | ₺18.252,51 | ₺18.617,56 | 2,31% | 100,00% | 0,00% | ₺0,00 |
| Toplam | ₺195.692,08 | ₺790.900,00 | ₺670.232,08 | 100% | | | |

Tablo 15'te Ekim 2023 dönemindeki %40 peşinatlı finansal kiralama yönteminin geri ödeme planı yer almaktadır. Bu yöntemdeki toplam geri ödeme 815.987,99 TL'dir. Bu durumda, finansal kiralama yöntemi azalan müşareke modeline göre yaklaşık 145.000 TL daha fazla maliyetlidir.

Tablo 15: Ekim 2023 için Finansal Kiralama Özet Geri Ödeme Planı

| Taksit No | Kira Tutarı | Ana Para | Kâr Tutarı | Kalan Ana Para |
|---------------------|-------------|-------------|------------|----------------|
| Peşinat | | ₺316.360,00 | ₺0,00 | ₺474.540,00 |
| 1 | ₺22.653,16 | ₺7.325,52 | ₺15.327,64 | ₺467.214,48 |
| 2 | ₺22.653,16 | ₺5.550,00 | ₺17.103,16 | ₺461.664,48 |
| ... | ... | ... | ... | ... |
| 35 | ₺22.653,16 | ₺21.212,73 | ₺1.440,43 | ₺21.944,10 |
| 36 | ₺22.652,89 | ₺21.944,10 | ₺708,79 | ₺0,00 |
| Satış İşlemi | ₺474,50 | ₺0,00 | ₺474,50 | ₺0,00 |
| Toplam | ₺815.987,99 | | | |

Ekim 2023'te, 790.900 TL kasko değerine sahip bir araç için %50 peşinat ödenerek 395.450 TL finansman sağlanmıştır. Azalan müşareke modeliyle, toplamda 558.526,74 TL geri ödeme yapılmıştır. Katılım bankası finansmanında toplam ödeme 773.786,38 TL olup bu model azalan müşareke modeline göre yaklaşık 215.000 TL daha maliyetlidir. %40 peşinatlı azalan müşareke modelinde toplam ödeme 670.232,08 TL'dir. Finansal kiralama yöntemi ise toplamda 815.987,99 TL ödeme gerektirmekte olup bu model azalan müşareke modeline göre yaklaşık 145.000 TL daha maliyetlidir.

İncelenen dönemlere ve modellere göre azalan müşareke ile taşıt finansmanı modelinin, faizlerin yüksek olduğu dönemlerde daha kârlı olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. Ancak azalan müşareke modelinde yapılabilecek ödeme planları ve kira oranı değişiklikleriyle, model diğer yöntemlere göre daha avantajlı veya dezavantajlı olabilmektedir. Örneğin, kredi faizlerinin düşük seyrettiği ve %1 olduğu bir dönemde, azalan müşareke modelini uygulayan bir finansal kuruluş kira oranını bizim örneklerimizde kullandığımız gibi kasko değerinin %2'si seviyelerinde tutarsa, katılım bankalarının taşıt finansmanı müşteri açısından daha

uygun olacaktır. Ancak finansal kuruluş, kira oranını %1'e veya daha da altına çekerse, maliyet olarak hem katılım bankalarına hem de finansal kiralama şirketlerine oranla daha uygun bir finansman imkânı sunabilecektir.

İncelenen bu dönemler sonucunda azalan müşareke ile finansman yöntemi ile tasarruf finansman sistemi finansal açıdan diğer yöntemlere göre avantajlı görünmektedir. Azalan müşareke yöntemini tasarruf finansmanı sisteminden ayıran nokta ise müşteri açısından daha az risk barındırmasıdır. Tasarruf finansmanı yöntemi her ne kadar enflasyonun düşük olduğu zamanlarda avantajlı olabilse de enflasyonun yüksek olduğu bir ortamda müşteri açısından dezavantajlı bir duruma gelebilmektedir. Örneğin tasarruf finansmanı sistemine dâhil olup aylık taksitlerini daha taşıt almadan ödemeye başlayan bir müşteri taşıt fiyatlarının bir sene içinde %50 arttığı bir durumda müşteri başta planladığı taşıtı alamayacak duruma gelebilir.

Başka bir ifadeyle, düşük enflasyon dönemlerinde tasarruf finansmanı daha öngörülebilir ve istikrarlı iken, yüksek enflasyon dönemlerinde tasarrufların erimesi, teslim tarihinin gecikmesi ve katılımcıların memnuniyetsizliği gibi riskler ön plana çıkar. Bu nedenle tasarruf finansmanı, istikrarlı makroekonomik koşullarda avantajlı, ancak yüksek enflasyonist ortamlarda kırılabilir bir model olarak değerlendirilebilir. Azalan müşareke modelinde ise risk paylaşımı esastır. Taraflar hisseleri oranınca enflasyonist ortamın yol açtığı maliyet artışlarını karşılarlar. Bu durum da tasarruf finansmanı sisteminde görülen enflasyon nedeniyle birikimlerin erimesi riskini azaltır.

3.5. Modelin SWOT Analizi

Bu bölümde azalan müşareke ile taşıt finansmanı modelinin SWOT analizi yapılarak güçlü, zayıf yönleri ve modelin fırsat ve tehditleri ortaya konulmuştur. Azalan müşareke ile taşıt finansmanı modelinin güçlü yönleri, katılım finans prensiplerine uygun, faizsiz ve şeffaf bir alternatif sunmasıyla müşteri güvenini artırması, risk paylaşımına dayalı yapısıyla finansal riskleri dengelemesi ve maliyet avantajı sağlaması olarak öne çıkmaktadır. Ancak, modelin karmaşık yapısı, uygulamada hukuki zorluklar yaratabilmesi, müşteri bilinirliğinin düşük olması ve konvansiyonel bankalarla rekabet zorlukları gibi zayıf yönleri bulunmaktadır. Fırsatlar arasında, katılım finansa olan talebin artması, modelin farklı alanlarda kullanılabilmesi ve kamu teşviklerinin desteği sayılabilirken, ekonomik dalgalanmalar, yasal değişiklikler ve düşük sermayeli kuruluşların rekabet güçlüğü gibi tehditler modelin başarısını etkileyebilecek unsurlar olarak görülmektedir. Şekil 2'de SWOT analizinin detayları bulunmaktadır.

Şekil 2: Modelin SWOT Analizi



Sonuç

Bu çalışmada azalan müşareke yöntemi temel alınarak katılım finans prensiplerine uygun bir taşıt finansmanı modeli önerilmiştir. Çalışma, modelin detaylarını, uygulama adımlarını, ödeme planlarını, hukuki ve fıkhi değerlendirmeleri içermektedir.

Taşıt finansmanı, bireyler ve işletmeler için önemli bir ihtiyaçtır. Faize dayalı konvansiyonel yöntemler, katılım finans prensiplerine uyanlar için zorluklar oluşturmaktadır. Katılım finans prensipleri ise daha ziyade ortaklık temelli yöntemleri teşvik ederken Türkiye’de katılım finans kuruluşları ortaklık temelli ürünler kullanmamaktadır. Bu nedenle, taşıt finansmanında katılım finans prensiplerine uygun, ortaklık temelli bir model katılım finans temelli finansman ürünlerini zenginleştirecektir. Türkiye’de taşıt finansmanı alanında katılım finans prensiplerine uyumlu, ortaklık temelli modellere ihtiyaç duyulması ve azalan müşareke yönteminin bu prensiplerle tam uyum sağlaması, taşıt finansmanında azalan müşareke modelinin önerilmesine zemin hazırlamıştır. Farklı ülkelerdeki uygulamalar da bu model için finansal kuruluşlara yol gösterici olabilir.

Tasarlanan modelin adımları; müşteri ile finans kuruluşun arasında anlaşma yapılması, taşıtın satın alınması, kira ödemelerinin yapılması ve müşteri tarafından kuruluşun hissesinin satın alınmasıdır. Ödeme planları, müşterinin finansal durumuna göre esnek şekilde

düzenlenebilir. Model, Türkiye'deki finansal düzenlemelere ve fıkhi açıdan katılım finans prensiplerine uygun olarak tasarlanmıştır.

Çalışmada, azalan müşareke modeli katılım bankalarının taşıt finansmanı, finansal kiralama ve tasarruf finansman sistemleriyle karşılaştırılmıştır. Yapılan analizde, yüksek faiz oranları döneminde azalan müşareke daha avantajlı bir finansman seçeneği sunmuş, düşük faiz oranlarında ise katılım bankalarının taşıt finansmanına yakın bir geri ödeme tutarı ortaya çıkmıştır. Model, finansal kiralamaya benzerlik gösterse de ortaklık temelli finansman sağlaması ve fıkhi açıdan problemli görülen vaadin bulunmamasıyla farklılıklar taşımaktadır.

Modelin karmaşık yapısı müşteri için anlaşılması zor olabilir ve detaylı sözleşmeler uygulamada karmaşıklık yaratabilir. Bilinirliğinin düşük olması başlangıçta kullanım oranlarını azaltabilir. Ekonomik dalgalanmalar, kira ve hisse bedellerinin belirlenmesini zorlaştırabilir ve yasal düzenlemelerdeki değişiklikler modelin uygulanabilirliğini etkileyebilir. Ancak artan talep, kamu teşvikleri ve ihtisaslaşmış kuruluşlar fırsatlar sunabilir. Modelin katılım finans prensiplerine uyumu, İslami hassasiyetleri olanlar için cazibe oluştururken, rekabetçi kira oranları modelin tercih edilebilirliğini artırabilir.

Kaynakça

- AAOIFI. (2024). *Faizsiz Finans Standartları*. TKBB Yayınları.
- Ahmad, M. & Perveen, A. & Zafar, B. (2021). Diminishing Musharakah Product of Islamic Banks: A Sharia'a Compliant Substitute of Term Finance. *GISRAS Journal of Management & Islamic Finance*, 1(2), 136-152.
- Akyün, N. (1995). *Dünyada ve Türkiye'de Tüketici Kredileri* [Yüksek Lisans Tezi]. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Akyüz, Y. (2018). *Azalan Müşareke ve Fıkhi Tahlili* [Yüksek Lisans Tezi]. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ayub, M. (2017). *İslami Finansı Anlamak*. İktisat Yayınları.
- Bardakoğlu, A. (2000). İcare. İçinde *TDV İslam Ansiklopedisi* (C. 21, ss. 379-388). TDV.
- Bashir, A.-H. M., & Darrat, A. F. (1992). Equity Participation Contracts and Investment: Some Theoretical and Empirical Results. *American Journal of Islam and Society*, 9(2), Article 2. <https://doi.org/10.35632/ajis.v9i2.2556>
- Bayındır, S. (2005). Bir Finansman Yöntemi Olarak Kullanılan Sermaye Ortaklığının İslâm Hukuku Açısından Değerlendirilmesi Servet. *Usûl*, 3, 139-157.
- Bendjilali, B., & Khan, T. (2008). Economics of Diminishing Musharakah. *Islamic Development Bank Islamic Research and Training Institute*. https://www.isfin.net/sites/isfin.com/files/economics_of_diminishing_musharakah.pdf
- Birsin, M., & Ötegeçeli, H. (2019). Tasarrufa Dayalı Faizsiz Finansman Sistemi ve Fikhî Meşruiyeti Üzerinde Yapılan Değerlendirmeler. *Mesned İlahiyat Araştırmaları Dergisi*, 10(1), Article 1.
- Cebeci, İ. (2010). *Modern İslam İktisadı Literatüründe Murabaha Tartışmaları* [Doktora Tezi]. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çekin, Ö. (2018). *Tasarrufa Dayalı Finansman Sistemi ve İslami Finans İlkeleri Çerçevesinde Değerlendirilmesi* [Yüksek Lisans Tezi]. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çiçek, M. (2008). *Otomotiv Sektörünün Kredi Yolu ile Finansmanının Satışlara Etkisi ve Türkiye Uygulaması* [Doktora Tezi]. Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Dabiri, M. (2012). *Diminishing Musharakah* [Yüksek Lisans Tezi]. Academy for International Modern Studies, Institute of Islamic Finance.
- Diminishing Musharakah and its Shariah Criteria: Hearing on 136 (2/15) de Uluslararası İslam Fıkıh Akademisi* (2004).

- Dinç, Y. (2017). A Suggestion on Mortgage Financing of Islamic Banks: Diminishing Musharakah. *International Journal of Trade, Economics and Finance*, 8, 25-31. <https://doi.org/10.18178/ijtef.2017.8.1.534>
- Diwany, T. (1997). *The Problem With Interest*. TA-HA Publishers.
- Dönmez, İ. K. (2007). Örf. İçinde *TDV İslâm Ansiklopedisi* (C. 34, ss. 93-94). TDV.
- Ebu Gudde, A. (2004). El-Müşareketü'l-mütenakısa ve davâbituhe's-şer'iyye. *Mecelletu-Mecma'u'l-Fikhi'l-İslami(MMFİ)*, 1(15), Article 15.
- Encazip. (2024, Haziran 19). *Kredilerde KKDF ve BSMV Nedir?* encazip.com. <https://www.encazip.com/bilgi/bankacilik/ihtiyac-kredisinde-kkdf-bsmv>
- Gözübenli, B. (2010). Şirket. İçinde *TDV İslâm Ansiklopedisi* (C. 39, ss. 198-201). TDV. <https://islamansiklopedisi.org.tr/sirket>
- Hammad, N. K. (2001). El-Müşareketü'l-mütenakısa ve ahkâmühâ fi dav'î'l-'ukudî'l-müstecidde. *Mecelletu-Mecma'u'l-Fikhi'l-İslami(MMFİ)*, 2(15), Article 15.
- Hammud, S. H. A. (1976). *Tavîru'l-a'mâli'l-masrifi'l-İslâmiyye bimâ yettefikü ve's-şerî'ate'l-İslâmiyye*. Matabaatu's-Şark.
- Iqbal, M., & Molyneux, P. (2016). *Thirty Years of Islamic Banking: History, Performance and Prospects*. Springer.
- ISRA. (2012). *Islamic Financial System Principles & Operations* (1. bs). International Shariah Research Academy for Islamic Finance (ISRA).
- Karaman, A. (2017). Bir Faizsiz Finansman Yöntemi Olarak Müşareke Akdi ve Tasarrufa Dayalı Faizsiz Sistem (Elbirliği Sistemi Örneği)", İçinde H. M. Günay (Ed.), *Tasarrufa Dayalı Faizsiz Finansman Sistemi*. Ensar Neşriyat.
- Karaman, H. (1989). Akid. İçinde *TDV İslâm Ansiklopedisi* (C. 2, ss. 251-256). TDV. <https://islamansiklopedisi.org.tr/akid>
- Kaya, S. (2017). Faizsiz Finans İlkeleri ve Tasarrufa Dayalı Faizsiz Finansman Sistemi-ne Dair Öneriler. İçinde H. M. Günay (Ed.), *Tasarrufa Dayalı Faizsiz Finansman Sistemi*. Ensar Neşriyat.
- Kılıç, F., & Torun, M. (2018). Bireysel Kredilerin Enflasyon Üzerindeki Etkisi: Türkiye Örneği. *Journal of Management and Economics Research*, 16(1), Article 1. <https://doi.org/10.11611/yead.386270>
- Kuveyt Türk Katılım Bankası. (2024a, Haziran 29). *Leasing Hakkında Sıkça Sorulan Sorular*. [kuveytturk.com.tr](https://www.kuveytturk.com.tr). <https://www.kuveytturk.com.tr/isim-icin/leasing/leasing-hakkinda-sikca-sorulan-sorular>

- Kuveyt Türk Katılım Bankası. (2024b, Haziran 29). *Leasing Süreci ve Hesaplama Aracı*. kuveytturk.com.tr. <https://www.kuveytturk.com.tr/isim-icin/leasing/leasing-sureci-ve-hesaplama-araci>
- Milliyet. (1989, Ekim 3). Bankalar Otomobil Kredisi Başlatıyor. *Milliyet*, 5. <https://gazetearsivi.milliyet.com.tr/liste?tarikh=1989.03.10>
- Milliyet Pazarlama. (1986, Eylül 29). Bu Şartlarla Otomobil Alınır. *Milliyet*, 12. <https://gazetearsivi.milliyet.com.tr/liste?tarikh=1986.09.29>
- Mohd Subky, K. H., Liu, R., Abdullah, M. M., Mokhtar, Z., & Faizrakhman, A. (2017). The Implication of Musharakah Mutanaqisah in Malaysian Islamic Banking Arena: A Perspective on Legal Documentation. *International Journal Of Management and Applied Research*, 4, 17-30. <https://doi.org/10.18646/2056.41.17-003>
- Moriguchi, T. & Khattak, M. A. & Farhan, M. & Firdaus, M. & Worasutr, A. & Hakim, A. L. & Musthafa, F. & Muneeza, A. (2016). Contemporary Practices of Musharakah in Financial Transactions. *International Journal of Management and Applied Research*, 3(2), 65-76. <https://doi.org/10.18646/2056.32.16-005>
- Mouhoub, D., & Deghmoum, H. (2021). Musharakah Mutanakisah "MM" Financing: Experience of Islamic Banks. *Mecelletü'l-Düveliyye lil-Edai'l-İktisadî*, 276. <https://doi.org/10.54241/2065-004-001-016>
- Munyar, V. (1989, Haziran 28). Tüketici Kredisi Bizde de Başlıyor. *Milliyet*, 5. <https://gazetearsivi.milliyet.com.tr/liste?tarikh=1988.06.28>
- Nurhayati, Y., & Hasan, A. (2022). Analysis of the Mutanaqisah Musyarakah Contract as a Solution for Home Ownership Financing in Islamic Banking. *Indonesian Interdisciplinary Journal of Sharia Economics (IJJSE)*, 5, 390-408. <https://doi.org/10.31538/ijjse.v5i1.1770>
- OtoSOR. (2024, Haziran 4). *Sıkça Sorulan Sorular*. <https://www.otosor.com.tr/sikca-sorulan-sorular>
- Polat, İ. (2021). *Tasarrufa Dayalı Faizsiz Finans (Elbirliği) Sisteminin Fıkhi Analizi* [Yüksek Lisans Tezi]. Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.
- Qureshi, F. & Hidayat, S. E. (2018). Challenges in Implementing Musharakah Mutanaqisah Islamic Home Financing in Malaysia. *Journal of Islamic Financial Studies*, 2(2), 45-54. <https://pdfs.semanticscholar.org/1545/70f6292c11fed4f4b93a698f0d1120ddd1a8.pdf>
- Saeed, M. (2018). Implementation Issues of Partnership (Musharaka) and Diminishing Partnership (Muntiqah Musharaka). *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3276645>
- Samar, M. (2019). *İslami Finans Ürünlerinde Akitlerin Birleştirilmesi* (1. bs). Hikmetevi Yayınları.

- Siswantoro, D., & Qoyyimah, H. (2007). Analysis on the feasibility study of musharakah mutanaqisah implementation in Indonesian Islamic Banks. *Advances in Islamic Economics and Finance*, 1, 471-488.
- Şazelî, H. A. (2001). El-Müşâreketü'l-mütenakisa ve suvaruhu fi dav' davâbiti'l-ukudi'l-müstecidde. *Mecelletu-Mecma'u'l-Fıkhî'l-İslami(MMFİ)*, 2(15), Article 15.
- Şübeyr, M. O. (2007). *El-Muamelatu'l-Maliyye'l-Muâsıra*. Daru'n-Nefâis.
- TKBB. (2024). *Kullandırılan Fonların Dağılımı İstatistikleri*. Türkiye Katılım Bankaları Birliği. <https://tkbb.org.tr/veripetegi-detay/10>
- Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun, Pub. L. No. 6502, Resmi Gazete 28835 (2023). <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=6502&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>
- Türk Borçlar Kanunu, Pub. L. No. 6098, Resmi Gazete 27836 (2011). <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=6098&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>
- Türk Ticaret Kanunu, Pub. L. No. 6102, Resmi Gazete 27846 (2011). <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=6102&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>
- Usmani, M. T. (1998). *An Introduction to Islamic Finance*.
- Zuhaylî, V. (2001). El-Müşâreketü'l-mütenakisa ve suvaruhu fi dav' davâbiti'l-ukudi'l-müstecidde. *Mecelletu-Mecma'u'l-Fıkhî'l-İslami(MMFİ)*, 2(15), Article 15.