Elektrikli Skuterların Karıştığı Trafik Kazalarında İşletenin Kusursuz Sorumluluğu[(*)]

The Operator's Strict Liability in Traffic Accidents Involving Electric Scooters

Meryem SOLMAZ[(**)]

Öz:

Gelişen teknolojiyle birlikte şehir içi ulaşımda yaygınlaşan ve "mikro mobilite" aracı olarak adlandırılan elektrikli skuterlar, geleneksel motorlu taşıtlara çevre dostu bir alternatif sunarken trafikteki hukuki statüleri ve sebep oldukları kazalar bakımından ciddi tartışmaları beraberinde getirmektedir. Mevcut yasal düzenlemelerde bu araçların "taşıt" olarak kabul edilmesine rağmen, Karayolları Trafik Kanunu'nda açıkça "motorlu" veya "motorsuz" taşıt kategorisine sokulmamış olması, bu araçların karıştığı kazalarda işletenin sorumluluğunun genel hükümlere dayalı kusur sorumluluğu mu, yoksa tehlike ilkesine dayalı kusursuz sorumluluk mu olacağı konusunda belirsizlik yaratmaktadır. Bir diğer ifadeyle Karayolları Trafik Kanunu md. 85 kapsamında işletenin kusursuz sorumluluğunun elektrikli skuter kazalarında uygulama bulup bulmayacağı belirsizdir. Özellikle paylaşımlı skuter kiralama kapsamında kiralayan şirketin sorumluluğunun KTK md. 85 kapsamına girip girmediği tartışmalıdır. Bu çalışmada, elektrikli skuterların Türk hukukundaki yasal niteliği incelenerek, üçüncü kişilerin uğradığı zararlarda özellikle paylaşımlı kiralama hizmeti sunan işletmelerin hukuki sorumluluğunun kapsamı ve niteliği tespit edilmeye çalışılmaktadır. Çalışma, sürücü ile kiralayan arasındaki sözleşmesel ilişkiyi dışarıda tutarak, üçüncü kişilere karşı işletenin sorumluluğuna odaklanmakta ve kanun koyucunun e-skuterları tescil ve sigorta gibi yükümlülüklerden muaf tutarken sorumluluk rejimini düzenlememiş olmasından doğan yasal boşluğun nasıl doldurulması gerektiğini irdelemektedir. Bu araçların teknik özellikleri itibariyle motor gücüyle hareket ettiği ve trafikte yayalar için ciddi riskler oluşturduğu gözetilerek, Karayolları Trafik Kanunu'ndaki motorlu araç işletenin kusursuz sorumluluğuna ilişkin hükümlerin uygulanması gerektiği savunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler:

Elektrikli Skuter, Karayolları Trafik Kanunu, Tehlike Sorumluluğu, Kusursuz Sorumluluk, Elektrikli Skuter Yönetmeliği.

(*) Araştırma Makalesi / *Research Article*
Yayın Kuruluna Ulaştığı Tarih: 13.02.2026 - Yayınlanmasının Kabul Edildiği Tarih: 07.07.2026
DOI: 10.58733/imhfd.1888528
Bu makaleye atıf için: Meryem Solmaz, 'Elektrikli Skuterların Karıştığı Trafik Kazalarında İşletenin Kusursuz Sorumluluğu' 2026 (11)2 *İMHFD* 1717-1748

(**) *Dr. Öğr. Üyesi*, İbn Haldun Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Medeni Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul - Türkiye
E-posta: meryemsolmaz@ihu.edu.tr
Orcid: 0000-0001-7546-7957

Abstract:

Electric scooters, increasingly used in urban transportation as micro-mobility vehicles, present an environmentally friendly alternative to traditional motor vehicles, while giving rise to significant legal debate, particularly concerning their status in traffic law and the liability regime applicable to accidents they cause. Although current legislation recognizes electric scooters as "vehicles," they are not expressly categorized as either "motorized" or "non-motorized." This ambiguity creates uncertainty as to whether liability arising from scooter accidents should be based on fault under general provisions or on strict liability grounded in the principle of risk. Specifically, it remains unclear whether the operator's strict liability under Article 85 of the Highway Traffic Law applies to such accidents. The issue is especially controversial in the context of shared scooter rental services, where it is debated whether rental companies qualify as operators within the meaning of Article 85. This study analyzes the legal nature of electric scooters under Turkish law and seeks to clarify the scope of operators' liability for damages suffered by third parties. Excluding the contractual relationship between rider and rental company, the analysis focuses solely on liability toward third persons and addresses the legislative gap created by exempting e-scooters from registration and insurance requirements without clearly defining the applicable liability regime. Given that electric scooters operate by motor power and may pose serious risks to pedestrians, the study argues that the strict liability provisions applicable to motor vehicle operators under the Highway Traffic Law should apply.

Keywords:

Electric Scooter, Highway Traffic Act, Liability for Danger, Strict Liability, Electric Scooter Regulation.

Extended Summary:

In recent years, the rapid urbanization and the search for eco-friendly transportation solutions have led to the explosive growth of "micro-mobility" tools. Among these, electric scooters (e-scooters) have become the most prominent, offering a practical solution for the "last-mile" problem in metropolitan areas. However, this rapid adoption has outpaced the development of legal regulations, introducing complex challenges regarding traffic safety and tort liability. While e-scooters share the road with heavy motor vehicles and pedestrians, their legal classification under Turkish Law remains ambiguous. The Highway Traffic Act No. 2918, enacted in a different technological era, does not explicitly categorize e-scooters as "motor vehicles" in the traditional sense, despite their motor-driven nature. This study addresses the "legal vacuum" created by this classification problem. The core research question is whether the liability for damages caused by e-scooters should be governed by the general fault-based liability principles of the Turkish Code of Obligations, or by the strict liability regime (danger liability) applicable to motor vehicle operators under the Highway Traffic Act.

This study employs a doctrinal legal analysis method, examining the current legislation, particularly the Highway Traffic Act No. 2918, the Turkish Code of Obligations No. 6098, and the "Regulation on Electric Scooters" issued in 2021. The research evaluates the definitions of "vehicle," "motor vehicle," and "bicycle" to determine the proper legal status of e-scooters. Furthermore, the study utilizes a teleological interpretation method to argue that the *ratio legis* of strict liability is not the administrative registration of a vehicle, but the inherent danger it poses to society. The study also integrates the concept of "typical risk" into the analysis. Although e-scooters do not possess the mass and speed of a car, statistical data and doctrine suggest that they create a significant frequency of accidents. This "frequency vs. gravity" correlation is analyzed to justify the application of a stricter liability regime.

The research identifies three critical findings regarding the legal status and liability regime of e-scooters. Firstly, under the Highway Traffic Act, vehicles are generally divided into motorized and non-motorized. E-scooters, legally defined as vehicles with a maximum speed of 25 km/h,

fall into a grey area. They are exempted from registration (plaque) and traffic insurance requirements, which aligns them closer to bicycles. However, unlike bicycles, they are propelled by a mechanical power source (electric motor) and they are not defined or classified as "non-motorized vehicles" such as bicycles. The study finds that this "hybrid" nature creates uncertainty. If treated strictly as non-motorized vehicles (like bicycles), the operator would only be liable under the general fault-based liability (Art. 49 of Turkish Code of Obligations), requiring the victim to prove the operator's fault. This creates a significant disadvantage for third parties (pedestrians) injured in accidents. The study argues that the exemption from administrative burdens (license and insurance) should not result in an exemption from strict liability. The fundamental principle of danger liability is that he who creates a risk for his own benefit must bear the consequences. E-scooters, particularly those operated by rental fleets, introduce a distinct danger to traffic flow. They operate at speeds significantly higher than pedestrians and are silent, making them harder to detect. Therefore, the study posits that e-scooters should be considered "motor vehicles" in the context of civil liability. This interpretation triggers Article 85 of the Highway Traffic Act, which imposes strict liability on the operator. Under this regime, the operator (including the rental company) is liable for damages regardless of fault, unless they can prove force majeure or the gross negligence of the victim/third party.

The study specifically evaluates the position of shared e-scooter companies. These companies maintain ownership and control over the fleet, profiting from the inherent risks of the operation. Consequently, they fit the definition of operator under Article 3 of Highway Traffic Act. The study critiques the view that relegates liability solely to the end-user (rider). Instead, it suggests a dual liability structure where the rental company is strictly liable as the operator, ensuring that victims have a solvent addressee for their compensation claims.

The integration of e-scooters into Turkish traffic law requires a shift from a formalistic approach to a risk-based approach. This study concludes that the current uncertainty puts third parties at risk and contradicts the protective purpose of tort law. Despite the lack of a clear legislative amendment defining them as motor vehicles for insurance purposes, the judiciary should interpret the existing provisions of the Highway Traffic Act broadly. In addition to non-existence of any exemption provision regarding e-scooters in the Act, the motor-driven nature of these devices and the specific risks they generate justify the application of strict liability. It is argued that treating e-scooter accidents under the fault-based liability regime of the Turkish Code of Obligations would be inequitable. Ultimately, this research advocates for a legislative update that explicitly subjects commercial e-scooter fleets to a mandatory liability insurance scheme and recognizes them as subjects of strict liability under the Highway Traffic Act. Until such regulation is enacted, courts should apply the strict liability provisions of Article 85 of Highway Traffic Act by analogy or by interpreting the definition of motor vehicle to encompass e-scooters, thereby prioritizing the safety and compensation rights of pedestrians and other traffic participants.

GİRİŞ

Haksız fiil hukukuna hâkim olan temel sorumluluk prensibi kusurlu sorumluluk, bir diğer ifadeyle, kişinin ancak kusuru varsa sorumlu olması ilkesidir[1]. Ancak bu prensip, yaşadığımız çağda bireylerin karşı karşıya kaldıkları riskleri ve riskin gerçekleşmesi halinde ortaya çıkan zararları tazmin etmede yeterli olmamaktadır. Bu durum, özellikle son yüzyılda kusur aranmayan sorumluluk hallerinin mevzuatlara girmesine sebebiyet vermiştir. Kusursuz sorumluluğun dayandığı ilkelerden birisi, oluşturulan tehlike dolayısıyla kusur olmasa dahi kişinin sorumlu olmasıdır[2]. Bu kusursuz sorumluluk haline tehlike sorumluluğu denilmektedir. Tehlike sorumluluğuna ilişkin mevzuatımızda genel bir düzenleme bulunduğu gibi[3] tehlike sorumluluğunun özel düzenlendiği durumlar da vardır. Her ne kadar temel prensibin kusurlu sorumluluk olduğu ifade edilse de özellikle TBK genel hükümler çerçevesinde genel tehlike sorumluluğunun düzenlenmesi ile kusura dayalı sorumluluk prensibinin hâkim ilke olduğunu söylemek zorlaşmaktadır[4].

---

1 Bilgehan Çetiner, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (On İki Levha Yayıncılık 2024) 308; Gökhan Antalya, 'Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler' (2004) 14(4) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 63, 68; Metin İkizler, 'Avrupa Haksız Fiil Hukuku İlkelerinde Tehlike Sorumluluğu ve Türk Hukuku İle Kısaca Karşılaştırılması' (2014) 16 (Prof. Dr. Hakan Pekcanıtez'e Armağan Özel Sayısı) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 3241, 3244; Ferhat Canbolat ve Günhan Gönül Koşar, 'Motorlu Aracın İşletilmesinden Doğan Hukuki Sorumlulukta "Kusur"un Önemi ve Sorumluluğa Etkisi' (2021) 23(2) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 839, 842.

2 Gökhan Antalya, Faruk Acar, Durgun Aslan, Başak Görgeç ve Işıl Yelkenci, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Ders Kitabı* (Seçkin Yayıncılık 2025) 164-165; Erwin Deutsch, 'Sorumluluk Hukukunun Temel İlkeleri' (1981) 2(2) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 245, 255; Kemal Oğuzman ve Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt II* (Vedat Kitapçılık 2024) 8; Süleyman Yılmaz, 'Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Sebep Sorumluluklarına İlişkin Yeni Hükümler' (2010) 59(3) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 551, 555; Cevdet Yavuz, 'Türk Borçlar Kanunu Tasarısı'na Göre "Kusursuz Sorumluluk" Halleri ve İlkeleri' (2008) 14(4) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 29, 38; Başak Başoğlu, 'Sözleşme Dışı Kusursuz Sorumluluk Hukuku ve Özellikle Tehlike Sorumluluğuna ilişkin Değerlendirmeler' (2016) 6(2) İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 29, 33; Birgül Yiğit, *Genel Tehlike Sorumluluğu* (Seçkin Yayıncılık 2022) 41-47; Mesut Serdar Çekin, *6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Madde 71 Çerçevesinde Tehlike Sorumluluğu* (On İki Levha Yayıncılık 2016) 22.

3 Detay için bkz. Senem Saraç, *Türk Borçlar Kanunu'nda Tehlike Sorumluluğu (TBK m 71)* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 81; Yiğit (n 2) 118; Başak Baysal, *Haksız Fiil Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2019) 318-319; Yılmaz, Sebep Sorumlulukları (n 2) 558; Murat Doğan, Gökhan Şahan ve İsmail Atamulu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Seçkin Yayıncılık 2021) 230; Özge Yücel, *Türk Borçlar Kanununa Göre Genel Tehlike Sorumluluğu* (Seçkin Yayıncılık 2014) 114-115; Yılmaz Çağlayan, *Açıklamalı-Şerhli Türk Borçlar Kanunu Şerhi* (Seçkin Yayıncılık 2024) 266; Erhan Günay, *Yargıtay, Bam Kararları ve Öğreti Görüşü Işığında Kusursuz Sorumluluğa Dayalı Tazminat İstemleri* (Seçkin Yayıncılık 2020) 131.

4 Antalya (n 1) 77; İkizler (n 1) 3250; Yılmaz, Sebep Sorumlulukları (n 2) 553; Haluk Nomer, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Beta Yayınevi 2024) 237; Erdem Büyüksağiş, 'Tehlike Esasına Dayanan Genel Sorumluluk Kuralı Üzerine Eleştirel Değerlendirmeler' (2006) 8 (1) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1, 16.

Gelişen teknoloji, beraberinde yeni tehlikeler getirmektedir. Bu kapsamda son zamanlarda ülkemizde özellikle büyük şehirlerde kullanımı artan elektrikli skuterlar karşımıza çıkmaktadır. Elektrikli skuter, elektrikle çalışan ve büyük şehirlerde alternatif bir ulaşım aracı olarak tek kişinin kullanımı için tasarlanmış çevreci bir taşıttır. Elektrikli skuterlar için özel yollar bulunmadığından yayalar ve trafik güvenliği için risk taşımasının yanı sıra kazaya elverişli bir taşıma aracı olduğu, bu sebeple trafik için tehlike oluşturduğu görülmektedir[5]. Nitekim elektrikli skuter kullanımının kuralsız dolaşımı sonucunda 2020 yılında İstanbul'da bir elektrikli skuter kullanıcısının karşıdan karşıya geçerken otomobille çarpışması sonucunda ilk ölümlü trafik kazası gerçekleşmiş, devamında da elektrikli skuterların karıştığı ölümlü veya yaralanmaya sebebiyet veren kazalar yaşanmaya devam etmiştir[6]. Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2022 yılından beri kaydettiği elektrikli skuter kazası verilerine göre 2022'de ölüm veya yaralanmayla sonuçlanan 1840 kazada 8 sürücü ölmüş, 1554 sürücü yaralanmıştır. 2023 yılında 2446 kaza yaşanmış, bu kazalarda ise 21 sürücü yaşamını yitirmiş ve 2050 sürücü yaralanmıştır[7]. Bu verilerin, söz konusu kazalarda zarar gören yayaları ve kayıtlara girmeyen kazaları içermediği göz önünde bulundurulduğunda, elektrikli skuter kullanımının şehirlerde önemli bir mesele ve risk olduğu anlaşılmaktadır.

Her ne kadar elektrikli skuterlara ilişkin 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu[8] ("**KTK**") ve Karayolları Trafik Yönetmeliği[9] hükümleri ile çeşitli kural ve düzenlemeler getirilmişse de elektrikli skuter kullanımının hem trafik hem yaya güvenliği için tehlike oluşturduğu görülmektedir. Elektrikli skuterların bir karayolu aracı olarak trafikte oluşturduğu tehlikeye rağmen bu araçların karıştığı kazalarda sorumluluğun genel hükümler kapsamında kusurlu sorumluluk

5 Yıldız Çelikkol, 'Belediyelerde Ulaşım Hizmetlerinin Hukuki Rejimi' (Doktora Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi 2025) 108; Gonca Yurdakul Kılıç, 'Trafik Kazalarında Müteselsil Sorumluluk' (Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi 2025) 57; Emre Can Bozkurt, 'Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk (Zorunlu Trafik) Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İleri Sürebileceği Savunmalar' (Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi 2021) 98.

6 Zeytun Bildirici, Seyitali İlyas, Engin Kepenek ve Yalçın Albayrak, 'Kentsel Mekânda e-skuter Kullanımına İlişkin Türkiye ve Dünyada Yapılan Yasal Düzenleme Örnekleri' (2024) 7(1) Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi 31, 34. Ayrıca bkz. Ergun Özsunay, *E-Skuterların Karıştıkları Trafik Kazalarında Sorumluluk İlişkileri* (Aristo Yayınevi 2023) 33-34.

7 2024 yılına ait TÜİK verileri için bkz. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 'Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri 2024' <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2024-54056> Erişim Tarihi 20 Ocak 2026. Ayrıca otomobil ile elektrikli skuter çarpışması sonucu taksirle yaralama suçunun oluştuğuna ilişkin ceza mahkemesi kararı için bkz. Yargıtay 12. CD, E. 2023/5145, K. 2023/4159, T. 18.10.2023, <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi 10 Mart 2026.

8 Karayolları Trafik Kanunu, Kanun Numarası: 2918, RG, T. 18.10.1983, S. 18195

9 Karayolları Trafik Yönetmeliği, Numarası: 8182, RG, T. 18.7.1997, S. 23053 (Mükerrer).

olarak mı değerlendirileceği yoksa kusursuz sorumluluğun bir türü olan ve tehlike prensibine dayanan KTK'daki özel sorumluluk hükümlerine mi tabi tutulacağı açık değildir. Zira KTK'da elektrikli skuter "motorlu" veya "motorsuz" araç olarak tanımlanmadığından kusursuz sorumluluğun şartı olan motorlu araç şartını sağlayıp sağlamadığı belirsizdir.

Bu çalışmada, tehlike sorumluluğunun özel bir düzenlemesi olan Karayolları Trafik Kanunu kapsamında işletenin kusursuz sorumluluğu incelenecek, akabinde elektrikli skuterların bu kapsama dâhil olup olmadığı tartışılacaktır. Bu çerçevede elektrikli skuter mevzuatı incelenecek ve günümüzde çevreci bir ulaşım aracı olmasına rağmen trafik için oluşturduğu tehlike göz önünde bulundurularak sorumluluk bahsi irdelenecektir. Her ne kadar elektrikli skuter kullanımı Avrupa ülkeleri dâhil dünyanın pek çok ülkesinde yaygınlaşmış ise de başta İsviçre ve Almanya olmak üzere hukuki düzenlemelerin sınırlı kaldığı, çoğunlukla kullanım kuralları ve paylaşımlı skuter hizmetlerine yöneldiği ve elektrikli skuter kazalarından doğan sorumluluğa ilişkin özel düzenlemelerin henüz yapılmadığı görülmektedir[10]. Bu sebeple çalışma kapsamında Türk hukukuna göre elektrikli skuterların karıştığı kazalarda üçüncü kişilerin uğradığı zararlar incelenecek olup özellikle paylaşımlı skuter kullanımında kiralayan işletmenin sorumluluğu değerlendirilecek ve elektrikli skuter kullanıcısı ile kiralayan firma arasındaki sözleşmesel sorumluluk ilişkisi ele alınmayacaktır.

Tam bu noktada çalışmanın kapsam ve sınırlarını doğru belirleyebilmek açısından TBK md. 71 ile mevzuatımıza giren genel tehlike sorumluluğu ile mevzuatımızda yer alan özel tehlike sorumluluğu halleri arasındaki uygulama prensibini belirlemek gerekir. TBK md. 71/3'e göre belirli bir tehlike hâli için öngörülen özel sorumluluk hükümleri saklı tutulduğundan TBK md. 71'in varlığına rağmen karayollarındaki tehlike sorumluluğunu düzenleyen KTK'daki özel nitelikli hükümler uygulanır[11]. Başka bir deyişle, KTK kapsamına giren bir

[10] Bkz. Özsunay (n 6) 5-13; Bildirici, İlyas, Kepenek ve Albayrak (n 6) 31-42; Darden Copeland, 'Electric Scooters: A New Frontier in Transportation and Products Liability' (2020) 26 (2) Richmond Journal of Law & Technology 1, 10 vd.; Graham Louis, 'Bird Law: Considerations in the Regulation of Electric Scooters' (2021) 27(2) Boston University Journal of Science and Technology Law 400, 407.

[11] Ayça Akkayan Yıldırım, '6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu' (2012) 70(1) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 201, 206; Çetiner (n 1) 428; Saraç (n 3) 81, 87; Güzin Üçışık, 'Tehlike Sorumluluğunun Genel Kural İle Düzenlenmesi' (2009) *Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu* 143; Gizem Alper, 'İşletme Nedeniyle Tehlike Sorumluluğu (TBK m 71)' (Doktora Tezi, İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi 2018) 95; Güler Gümüşsoy, '6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununa Göre Tehlike Sorumluluğu' (2014) 13(2) İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 31, 49; Yiğit (n 2) 198; Refik Korkusuz, 'Hukukumuzda Tehlike Sorumluluğu Uygulaması ve Yeni Borçlar Kanunu Tasarısındaki Düzenlemesi' (2009) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi *Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu*

hal varsa özel hüküm olan KTK'daki kusursuz sorumluluk uygulanır, şayet söz konusu tehlike KTK'nın veya başka özel bir düzenlemenin kapsamına girmiyorsa TBK md. 71 hükmüne müracaat edilir[12]. Bu sebeple çalışmada bir karayolu aracı olarak elektrikli skuterların karayolunda oluşturduğu tehlike ve KTK'daki boşluk irdeleneceğinden elektrikli skuterların genel tehlike sorumluluğu (md. 71) kapsamında incelemesi yapılmayacaktır.

I. ELEKTRİKLİ SKUTERLARA İLİŞKİN DÜZENLEMELER

A. Genel Olarak

Elektrikli skuter, özellikle şehir içinde kısa mesafelerde hızlı ulaşım sağlayan, elektrikli olması dolayısıyla çevreyi kirletmeyen, ses kirliliği oluşturmayan, trafik ve park yeri problemleri olmayan yeni nesil bir ulaşım aracı olarak karşımıza çıkmaktadır[13]. Elektrikli skuterlara ilişkin temel düzenlemeler, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda ve 2021 yılında yürürlüğe giren Elektrikli Skuter Yönetmeliği'nde[14] yer almaktadır. Anılan mevzuatta elektrikli skuter tanımına ve bu araçlara yönelik özel trafik kurallarına yer verilmekte, ayrıca Yönetmelik'te elektrikli skuter kiralama hizmetleri düzenlenmektedir.

Karayolları Trafik Kanunu'na Aralık 2020 tarihinde eklenen madde ile elektrikli skuter (e-skuter), "***hızı en fazla 25 km/saate ulaşan, tekerlekli, ayak tahtası ve tutamağı olabilen, dikey bir direksiyon mekanizması içerebilen ve ayakta kullanılan taşıtlar***" olarak tanımlanmaktadır (md. 2). Yine Elektrikli Skuter Yönetmeliği'ne göre elektrikli skuter, "***hızı en fazla 25 km/saate ulaşan, tekerlekli, fren mekanizmasına sahip, ayak tahtası ve tutamağı olabilen, dikey bir direksiyon mekanizması içerebilen ve ayakta kullanılan elektrikli taşıtı***" ifade etmektedir (md. 4). Bu tanımlar çerçevesinde elektrikli skuterların araç ve taşıt kapsamına girdiğinde duraksama olmasa da[15] aşağıda detaylı bir şekilde izah edileceği üzere motorlu veya motorsuz taşıt olması hususunda görüş birliği yoktur.

161; Yılmaz, Sebep Sorumlulukları (n 2) 570; Yücel (n 3) 102. Çevresel zararların tazmininde Çevre Kanunu m. 28 ile TBK m. 71 hükümlerinin yarıştığına ilişkin detaylı tartışma için bkz. Didem Başar, 'Çevreyi Kirletenin Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Çevre Sorumluluk Hukukunda Sorumluluk Sebeplerinin Yarışması' (2021) 46 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 145, 163 vd.

12 Başoğlu (n 2) 48.

13 Özsunay (n 6) 2; Matthew Watson, 'A Bird, Lime, Skip, and a Jump towards E-Scooter Regulation' (2020) 44(2) Nova Law Review 261, 277.

14 Elektrikli Skuter Yönetmeliği, Numarası: 38528, RG, T. 14.04.2021, S. 31454.

15 Özsunay (n 6) 3.

B. Elektrikli Skuter Kullananlara Özel Trafik Kuralları

Elektrikli skuter bir karayolu taşıtı olmasına rağmen kendi yapısı göz önünde bulundurularak özel kullanım koşullarına tabidir. Elektrikli skuter kullanımına ilişkin trafik kuralları Karayolları Trafik Kanunu ile Elektrikli Skuter Yönetmeliği'nde yer almaktadır[16]. Söz konusu düzenlemelerde elektrikli skuter, bisiklet, motorlu bisiklet ve motosiklet araçlarının aynı trafik kurallarına bağlı olduğu görülmektedir. Nitekim Karayolları Trafik Kanunu'nun "Bisiklet, elektrikli skuter, motorlu bisiklet ve motosiklet sürücüleri ile ilgili kurallar" başlıklı 66. maddesine göre; "***Bisiklet, elektrikli skuter, motorlu bisiklet ve motosiklet sürücülerine aşağıdaki kurallar uygulanır. a) Ayrı bisiklet yolu veya bisiklet şeridi varsa, bisiklet ve elektrikli skuterlerin taşıt yolunda, Bisiklet, elektrikli skuter, motorlu bisiklet ve motosikletlerin yayaların kullanmasına ayrılmış yerlerde, Bunlardan ikiden fazlasının taşıt yolunun bir şeridinde yan yana, sürülmesi yasaktır.***" Buna göre elektrikli skuterlar; bisiklet yollarında veya bisiklet şeritlerinde kullanılabilir. Bisiklet yolu/şeridi yoksa, karayolunun en sağ şeridinde veya azami hız sınırı 50 km/saat ve altında olan yollarda kullanılabilir. Yaya yollarında ve kaldırımlarda kullanılamaz.

Elektrikli skuter kullanımı için ehliyet alınmasına gerek bulunmamaktadır, ancak 15 yaşını doldurmuş olma şartı aranmaktadır (KTK md. 37). Benzer şekilde Elektrikli Skuter Yönetmeliği'nin 37. maddesine göre, "*bisiklet kullananların 11, elektrikli bisiklet ve elektrikli skuter kullananların 15, motorsuz taşıtları kullananlar ile hayvan sürücülerinin 13 yaşını bitirmiş olmaları, bedensel ve ruhsal bakımdan sağlıklı bulunmaları zorunludur*." Kanun ve Yönetmelik'te öngörülen yaş sınırı emredici bir düzenleme olduğundan yasal temsilcinin izni olsa bile daha küçük yaştaki çocukların e-skuter kullanması veya bunu kullanmaya yönelik kiralama sözleşmesi yapması mümkün değildir, bu şekildeki bir sözleşme TBK md. 27 kapsamında emredici hukuk kurallarına aykırı olduğundan kesin hükümsüzdür[17].

Karayolları Trafik Kanunu'nun 66. maddesinin d) bendine göre; "***Elektrikli skuter ile sırtta taşınabilen kişisel eşya harici yük ve yolcu taşınması yasaktır.***" Benzer şekilde Elektrikli Skuter Yönetmeliği'nin 5. maddesine göre elektrikli skuterda sürücü dışında başka kişilerin taşınması ve sırtta taşınabilen kişi-

16 Yurdakul Kılıç (n 5) 91-92.

17 Özsunay (n 6) 18. Öte yandan 15 yaşını dolduran çocuklar hâlâ sınırlı ehliyetsiz statüsünde oldukları için yasal temsilcinin onayı olmadan borçlandırıcı işlem yapamazlar. Fakat küçüğün yaptığı kiralama sözleşmesinin, "küçüğün diğer günlük yaşam işlemleri" kapsamında yasal temsilci tarafından önceden izin verilen bir işlem olarak değerlendirilebileceği ifade edilmektedir. Bkz. Özsunay (n 6) 18.

sel eşya harici yük ve yolcu taşınması yasaktır. Ancak belirtmek gerekir ki bu kuralın sıkı takip edilmemesi sonucunda trafikteki elektrikli skuterlara iki kişi binildiği ve bu şekilde yolculuk yapıldığı görülmektedir.

Bunların yanı sıra Elektrikli Skuter Yönetmeliği'nin "E-skuter kullanımına ilişkin genel hususlar" başlıklı 5. maddesinde de elektrikli skuter kullanımına ilişkin kurallara yer verilmekte, elektrikli skuterların kullanılamayacağı yollar ve kullanım kuralları düzenlenmektedir[18]. Mevzuatta belirlenen bu trafik kuralları elektrikli skuter kullanıcısının dikkat etmesi gereken hususlardır. Şayet elektrikli skuter trafiğin tersi yönünde veya yaya yolunda kullanılıyorsa, elektrikli skutera kullanıcı dışında bir yolcu daha alınmışsa veya kullanıcının hareketini kısıtlayıcı eşya taşınıyorsa, hız limitlerine riayet edilmiyorsa, skuter kullanıcısının ağır kusurlu olduğu kabul edilmektedir[19]. Benzer şekilde KTK md. 48'de düzenlenen alkol ve uyuşturucu etkisinde araç kullanma yasağı gibi tüm araç sürücülerini kapsayan kurallara uyulmaması durumunda da elektrikli skuter sürücüsünün ağır kusurlu kabul edilmesi mümkündür[20].

C. Elektrikli Skuter Kiralama Hizmetleri

Ülkemizde elektrikli skuter kullanımı genelde iki şekilde söz konusu olmaktadır: Kullanıcının malik olduğu elektrikli skuter ve kısa süreli kiralama prensibine dayanan paylaşımlı elektrikli skuter. Bir diğer ifadeyle, elektrikli

---

18 İlgili madde şu şekildedir: *"(1) E-skuter sürücülerinin uyacakları kurallar aşağıda gösterilmiştir: a) E-skuterin; 1) Ayrı bisiklet yolu veya bisiklet şeridi varsa taşıt yolunda sürülmesi, 2) Otoyol, şehirler arası karayolları ve azami hız sınırı 50 km/s üzerinde olan karayollarında sürülmesi, 3) İkiden fazlasının taşıt yolunun bir şeridinde yan yana sürülmesi, 4) Yaya yollarında sürülmesi, 5) Başka bir araca bağlanarak, asılıp tutunarak sürülmesi, 6) İzin alınarak yapılan gösteriler dışında, akrobatik hareketler yapılarak sürülmesi, 7) Manevra için işaret verme halleri dışında tek elle sürülmesi, 8) Kamu nizamını bozacak, özel mülkiyeti ihlal edecek ve yayalar, engelliler veya hareket kısıtlılığı olan kişilerin güvenli ve bağımsız hareketlerini, araç ve yaya trafiğini engelleyecek şekilde park edilmesi, b) E-skuterde; 1) Diğer araçlar izlenirken, geçilirken, manevra yapılırken; karayolunu kullananların hareketini zorlaştırıcı, tehlike doğurucu davranışlarda bulunulması, 2) Sürücü dışında başka kişilerin taşınması, 3) Sırtta taşınabilen kişisel eşya harici yük ve yolcu taşınması, yasaktır. (2) Kullanılacak e-skuterin; gece diğer araç sürücüleri ve yayalar tarafından rahat bir şekilde fark edilmelerini sağlamak üzere; önde beyaz ışık verecek ve en az 20 metre önü aydınlatabilecek şekilde bir adet far, arkada, kırmızı renkte ışık veren bir lamba ve kırmızı reflektör ile 30 metreden duyulabilecek ses çıkarabilen zil, korna veya benzeri ses aleti ile teçhiz edilmiş olması zorunludur. (3) E-skuter kullananlar 2918 sayılı Kanunda ve ilgili diğer mevzuatta belirtilen kurallara uymakla yükümlüdürler*."

19 Özsunay (n 6) 30. Nitekim ilk derece mahkemesinin önüne gelen ve otomobil ile elektrikli skuterın çarpıştığı kazaya ilişkin bir uyuşmazlıkta alkollü olduğu ve mevzuata aykırı şekilde arkasında yolcu taşıdığı için elektrikli skuter kullanıcısının kusurlu olduğuna karar verilmiştir. Bkz. Antalya 1. ATM, E. 2023/202 K. 2024/234, T. 21.03.2024, <www.legalbank.com.tr> Erişim Tarihi 10 Mart 2026.

20 Amerikan hukuku kapsamında konunun tartışmalı ve yeterince düzenlenmemiş olduğuna ilişkin bkz. David Goodwin, 'Intoxicated Scootering: Rethinking Electric Scooter Liability in Washington State' (2024) 99(3) Washington Law Review 953, 953.

skuterların bireysel olarak temin edilip kullanılması mümkün olduğu gibi paylaşımlı taşımacılık kapsamında elektrikli skuter işletmeleri tarafından kısa süreli kiralanmak suretiyle kullanımı da mümkündür. Her ne kadar KTK'da bu şekilde bir ayrıma yer verilmemiş ise de Yönetmelik'te paylaşımlı taşımacılık kapsamında elektrikli skuter kiralama hizmetleri düzenlenmektedir.

Elektrikli skuter kiralama hizmeti, elektrikli skuterların çevrimiçi ortam üzerinden kısa süreli olarak kiralanmasına imkân sağlayan hizmetleri ifade etmektedir[21]. Bu kapsamda Elektrikli Skuter Yönetmeliği, skuter kiralama hizmetlerine ilişkin sektörün düzenlenmesi ve güvenli ulaşımın sağlanması amacıyla düzenlenmiştir[22]. Yönetmeliğin 2. maddesine göre, "*Bu yönetmelik, karayolunda kullanılacak e-skuterler, paylaşımlı e-skuter işletmeciliği faaliyeti yapanlar ile bu faaliyetlerden yararlananlar ve bu faaliyetlerde kullanılan her türlü e-skuterleri kapsar*." Elektrikli skuter kiralama hizmetleri verilebilmesi için yetki belgesi alınması gerekmektedir[23]. Bu yetki belgesi ile faaliyette bulunan gerçek veya tüzel kişilerin, hizmetten yararlananlara hizmetleriyle ilgili çevrim içi (mobil/internet) eğitim vermek, bu eğitimin tamamlanıp tamamlanmadığını kontrol etmek, 15 yaşını bitirmemiş olanlara hizmet vermemek, elektrikli skuter kiralama hizmetinden yararlananların yapmış oldukları trafik kural ihlallerine 2918 sayılı Kanun kapsamında işlem yapılacağını kullanıcılara bildirmek gibi çeşitli yükümlülükleri bulunmaktadır (Yönetmelik, md. 16).

Elektrikli skuter kiralama hizmeti, kullanıcı ile kiralayan firma arasında akdedilen bir sözleşme kapsamında sağlanır. Burada e-skuter işletmecisi, kısa süreli kiralayan veya hizmet sağlayan konumundadır. Her ne kadar kiralama hizmetinin ne kadar süre ile yapılacağı mevzuatta düzenlenmemiş ise de paylaşımlı e-skuter işletmecisi tarafından bu sürenin azami sınırının kullanıcı sözleşmesinde belirlenmesi mümkündür[24]. Uygulamada kiralama hizmetlerinin dakikalık/saatlik verildiği ve ücretlendirmenin de bu doğrultuda yapıldığı görülmektedir.

21 Özsunay (n 6) i.

22 Çelikkol (n 5) 108.

23 Özsunay (n 6) 15.

24 Bkz. ibid 16, 21.

II. ELEKTRİKLİ SKUTERLARIN KARIŞTIĞI KAZALARDA KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NUN UYGULAMA ALANI

A. Genel Olarak

Karayolu hem şehir içi hem şehirlerarası ulaşımda en aktif kullanılan ulaşım yoludur ve karayollarında KTK uygulanır (md. 2). Karayolları Trafik Kanunu, trafikte meydana gelen ve özellikle trafik kazalarından doğan zararların tazminine ilişkin özel düzenlemeler içermektedir. Buna göre belirli durumlarda KTK'da öngörülen kusursuz sorumluluk hükümleri uygulanırken bazı durumlarda KTK, genel hükümlere, dolayısıyla 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun genel sorumluluk hükümlerine atıf yapmaktadır. Bu çerçevede KTK md. 85 ve devamında yer alan hükümler karayolunda meydana gelen kazalarda kimlerin hangi hükümlere göre, hangi zararlardan sorumlu olduğunu düzenlemektedir[25].

Karayolları Trafik Kanunu'na göre bir motorlu aracın işletilmesi dolayısıyla meydana gelen zarardan işleten ve işletenin bağlı olduğu teşebbüs kusursuz olarak sorumludur. Nitekim KTK md. 85/1'e göre, "*bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar*."[26] Bu çerçevede motorlu taşıtlar genel olarak "tehlikeli" araçlar olduğundan motorlu taşıtların işletilmesinden kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluk da KTK md. 85 kapsamında tehlike sorumluluğu olarak karşımıza çıkmaktadır[27]. Zira ne kadar önlem alınırsa alınsın motorlu taşıtla-

---

25 İdareye ait motorlu taşıtların sebebiyet verdiği kazalarda da KTK uygulanmaktadır. Detay için bkz. Ramazan Çağlayan, 'Risk İlkesi Gereğince İdarenin Kusursuz Sorumluluğu Bağlamında Sosyal Risk İlkesi' (Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi 2009) 451.

26 İsviçre'deki benzer düzenleme ve sorumluluk şartları için bkz. Yiğit (n 2) 74-76.

27 Oğuzman ve Öz (n 2) 211; Özcan Günergök ve Şaban Kayıhan, *Borçlar Hukuku Dersleri Genel Hükümler* (On İki Levha Yayıncılık 2024) 528; Antalya, Acar, Aslan, Görgeç ve Yelkenci (n 2) 327; Fikret Eren, 'Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları' (1987) 39(1) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 159, 160; Haluk Tandoğan, 'Tehlike Sorumluluğu Kavramı ve Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Düzenlenmesi Sorunu' (1979) 10(2) Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 291, 295; Özsunay (n 6) 27; Akkayan Yıldırım (n 11) 205; Gümüşsoy (n 11) 35; İlhan Ulusan, 'Tehlike Sorumluluğu Üstüne' (2011) 4(6) İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi 23, 54; Alptekin Burak Boydak, 'Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk' (2014) 5(17) Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 303, 305; Canbolat ve Gönül Koşar (n 1) 841; Üçışık (n 11) 134. Otonom araçların da bu kapsamda tehlike oluşturduğu ve KTK m 85 kapsamına girdiğine ilişkin bkz. Mesut Serdar Çekin, 'Otonom Araçlar ve Hukuki Sorumluluk' (2018) 33 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 289 vd; Sema Bayındır, 'Otonom Araçlarda Sözleşme Dışı Hukuki Sorumluluk Hallerinin Değerlendirilmesi' (2021) 7(2) İstanbul Aydın Üniversitesi Hu-

rın can ve mal güvenliği için oluşturduğu tehlike tamamen bertaraf edilemediğinden ortaya çıkabilecek zararların salt kusur esasıyla giderilmesi mümkün olmamaktadır[28]. Bununla birlikte KTK her durumda kusursuz sorumluluğu esas almamaktadır[29]. Söz gelimi KTK md. 85'in tüm şartları sağlanmış olsa bile manevi zararların tazmini, kazaya karışan aracın motorsuz taşıt olması veya motorlu bisiklet olması veya hatır için taşıma gibi durumlarda hukuki sorumluluk Türk Borçlar Kanunu'nun genel hükümlerine göre belirlenir[30].

B. İşletenin Kusursuz Sorumluluğunun Şartları

İşletenin KTK md. 85 kapsamında kusursuz sorumluluğunun doğması için maddede yer alan şartların sağlanmış olması gerekir. Söz konusu hükme göre, işletenin kusursuz sorumlu tutulabilmesi için bir motorlu aracın işletilmesi, bunun sonucunda bir zararın ortaya çıkması[31], zarar ile aracın işletilmesi arasında uygun illiyet bağının olması gerekir. Ancak maddede açık bir şekilde ifade edilmese de KTK'nın uygulama bulabilmesi açısından bu olayın karayolunda gerçekleşmesi gerekir[32]. Bu şartları sağlaması koşuluyla araç ile yaya arasında gerçekleşen çarpışmalar ve kazalarda da KTK md. 85 hükmü uygulanır, zira tek bir motorlu aracın dâhil olması hükmün uygulanması için yeterlidir[33].

---

kuk Fakültesi Dergisi 383, 397 vd; Sinan Okur, *Otonom Araçlarda Sözleşme Dışı Hukuki Sorumluluk: Yapay Zekâ Sorumluluk Doktrinine Mukayeseli Bir Katkı* (Adalet Yayınevi 2021) 88 vd.

28 Ernst Caemmerer, 'Cansız Şeylerin Verdiği Zararlardan Sorumluluk ve Atom Tehlikesi' (2011) 27(1-4) Journal of Istanbul University Law Faculty 457, 459. Nitekim yazılı olmayan genel bir davranış kuralı olarak "tehlikeyi önleme yükümlülüğünden" bahsedilse de bu yükümlülük tehlike esasına dayalı kusursuz sorumluluk hallerine ilişkin değil kusura dayalı sorumluluk kapsamında değerlendirilmektedir. Detay için bkz. Oğuzman ve Öz (n 2) 23; Hayriye Şen Doğramacı, 'Tehlikeyi Önleme Yükümlülüğünün Sorumluluk Hukukundaki Yeri ve Önemi' (2013) Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi (Hukuk Özel Sayısı) 55, 60 vd.

29 Antalya, Acar, Aslan, Görgeç ve Yelkenci (n 2) 345-346; Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Legem Yayınevi 2023) 775.

30 Onur Yavaş, 'Trafik Kazaları Sebebi ile Meydana Gelen Bedensel Zararlardan Sigortacının Sorumluluğu' (Yüksek Lisans Tezi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi 2020) 32; Oğuzman ve Öz (n 2) 213; Yurdakul Kılıç (n 5) 53; Bozkurt (n 5) 98. Belirtilenler dışında da KTK'nın çeşitli maddelerinde genel hükümlere atıf yapılmaktadır. Örneğin KTK md. 87, 102, 103, 105/2, 107/2, 109/5.

31 Söz konusu zarar çoğu zaman bir trafik kazası sonucu ortaya çıkar. Trafik kazası tanımı ve unsurları için bkz. Ömer Er, *Karayolları Trafik Kanunu'nda Kusur* (Yetkin Yayınları 2022) 27-28; Yurdakul Kılıç (n 5) 46. Ayrıca bkz. Çelik Ahmet Çelik, *Tazminat ve Alacaklarda Sorumluluk ve Zamanaşımı* (3. Bası, Seçkin Yayıncılık 2018) 967. Kaza kavramında bulunması gereken "anilik" ve "dışarılık" unsurlarına ilişkin detaylı tartışma için bkz. Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 168-170; Yiğit (n 2) 183; Antalya, Acar, Arslan, Görgeç ve Yelkenci (n 2) 338; Eren, Borçlar Genel Hükümler (n 29) 778.

32 Boydak (n 27) 309; Oğuzman ve Öz (n 2) 212. Ayrıca bkz. Yargıtay 4. HD, E. 2021/11619, K. 2022/4312, T. 09.03.2022, <www.legalbank.com.tr> Erişim Tarihi 10 Ocak 2026.

33 Er (n 31) 27; Yurdakul Kılıç (n 5) 46.

1. Motorlu Aracın İşletilmesi

KTK md. 85 hükmünün uygulanabilmesi için aranan temel şart, kazaya karışan araçlardan en az birinin motorlu araç olmasıdır[34]. Bir diğer ifadeyle, KTK md. 85 kapsamında araç işletenin sorumluluğunun doğabilmesi için motorlu aracın işletilmesi ve bu aracın işletilmesinden dolayı zararın doğması gerekmektedir[35]. Nitekim KTK md. 103'e göre, "*motorsuz taşıtlar ile motorlu bisiklet sürücülerinin hukuki sorumluluğu genel hükümlere tabidir.*" O halde KTK md. 85'te düzenleme bulan kusursuz sorumluluk hükmünün uygulanabilmesi için motorlu bir taşıtın işletilmesi dolayısıyla üçüncü kişinin zarara uğramış olması gerekir.

Motorlu taşıt kavramının tanımlanması ve elektrikli skuterların bu kapsama girip girmediği aşağıda detaylı bir şekilde incelenecek olmakla birlikte "motorlu taşıtın işletilmesi" ifadesinin de açıklanması gerekmektedir. İşletilme, motorlu aracın motoru, ışık ve ses donanımı gibi mekanik aksamının çalışması ve aracın motor gücüyle hareket etmesi anlamına gelmektedir[36]. Bir diğer ifadeyle, mekanik aksamı çalışır durumda olmayan ve hareket etmeyen aracın işletildiğinden bahsetmek mümkün değildir[37]. Buna göre işletilme halinde olmayan, motoru çalışmayan ve park halindeki araçların sebebiyet verdiği herhangi bir zarar KTK md. 85 kapsamına girmez[38].

a. Motorlu Taşıt Kavramı

Karayolları Trafik Kanunu'na göre taşıt, "*karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlardır. Bunlardan makine gücü ile yürütülenlere*

---

34 Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 170.

35 Canbolat ve Gönül Koşar (n 1) 848; Üçışık (n 11) 134; Çetiner (n 1) 435; Er (n 31) 10; Çelik (n 31) 971; Oğuzman ve Öz (n 2) 214; Fikret Eren ve Ünsal Dönmez, *Eren Borçlar Hukuku Şerhi Cilt II: Madde 49-82* (Yetkin Yayınları 2023) 1613; Haluk Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku: Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet* (Vedat Kitapçılık 2010) 216.

36 Çetiner (n 1) 442; Gülşah Yılmaz, *Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Kapsamına Giren Teminat Türleri* (On İki Levha Yayınları 2025) 31; Antalya, Acar, Arslan, Görgeç ve Yelkenci (n 2) 337; Nomer (n 4) 246.

37 Hüseyin Ateş, 'İşletilme (Hareket) Halinde Olmayan Motorlu Aracın Verdiği Zararlardan Doğan Sorumluluk' (2012) 2 Ankara Barosu Dergisi 421; Boydak (n 27) 312-313; Canbolat ve Gönül Koşar (n 1) 849; Meltem Hayat Bulgur, 'Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Tehlike Sorumluluğu' (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi 2019) 60. Trafiğe çıkma kıstasının esas alınması gerektiğine ilişkin bkz. Sami Narter, *Kusursuz Sorumluluk, Haksız Fiil Sorumluluğu ve Tazminat Hukuku* (Adalet Yayınevi 2024) 310; Çağlayan (n 3) 268. Trafiğe çıkma veya mekaniğin çalışması kriterlerinden ziyade işletme tehlikesi kriterinin esas alınması gerektiğine ilişkin bkz. Melike Arslan Bal, 'Trafik Kazalarında Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu' (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Aydın Üniversitesi 2025) 38-39; Hatice Karacan Çetin, *Karayolları Trafik Kanununda Hukuki Sorumluluk (Türk, İsviçre ve Alman Hukukları Karşılaştırmalı)* (Seçkin Yayıncılık 2016) 181.

38 Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 197.

"motorlu taşıt" insan ve hayvan gücü ile yürütülenlere "motorsuz taşıt" denir" (md. 3). Araç ise, "*karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz ve özel amaçlı taşıtlar ile iş makineleri ve lastik tekerlekli traktörlerin genel adıdır*" (md. 3). Görüldüğü üzere KTK'da motorlu taşıt kavramı doğrudan tanımlanmamış olsa da[39] mevcut düzenlemeye göre; karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan ve motor/makine gücü ile çalışan aracın sebebiyet verdiği zararlar dolayısıyla işletenin sorumluluğu gündeme gelir[40].

Doktrinde insan, hayvan veya yük taşıma işlevine sahip olup makine/motor gücü sayesinde kendi itici gücüyle karayolunda hareket eden her aracın motorlu taşıt sayılacağı kabul edilmektedir[41]. Buna göre motorlu taşıtın söz konusu olabilmesi için öncelikle hareket unsuru aranır ki bu kapsamda taşıtın kendi itici gücü ile ileri ve geri doğru hareket edebilme gücüne sahip olması gerekir. Bir diğer ifadeyle, sabit duran toprağa bağlı araçlar motorlu araç kapsamına girmez[42]. İkinci olarak motorlu taşıtın hareket kabiliyetinin motor gücü sayesinde olması gerekir. Motor gücü dışında rüzgâr, hayvan veya insan gücüyle hareket eden araçlar motorlu araç olarak kabul edilmezler[43]. Öte yandan motorun elektrik, benzin veya başka bir kaynaktan beslenmesi önem arz etmemektedir[44]. Son olarak ise motorlu aracın toprak/kara üzerinde, başka bir deyişle, karayolunda hareket kabiliyetinin olması gerekir[45].

b. Elektrikli Skuterların Motorlu Taşıt Kapsamına Girip Girmediği Sorunu

Karayolları Trafik Kanunu kapsamında motorlu taşıt kavramına ilişkin doğrudan bir tanıma yer verilmemiş ise de Kanun'da geçen taşıtların pek çoğunun tanımında söz konusu taşıtın "motorlu" veya "motorsuz" olduğu belirtilmekte-

---

39 Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları md. 2 uyarınca motorlu taşıt; "*ilgili mevzuat gereği trafiğe çıkması trafik siciline veya ilgili mevzuatla düzenlenen özel sicile tescile tâbi motorlu araçları*" ifade etmektedir. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları, RG, T. 14.05.2015, S. 29355.

40 Okur (n 27) 112; Yavaş (n 30) 32; Bayındır (n 27) 396; Üçışık (n 11) 135.

41 Oğuzman ve Öz (n 2) 212; Hamdi Yılmaz, *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu* (Vedat Kitapçılık 2014) 22, 29; Çetiner (n 1) 442; Er (n 31) 133; Boydak (n 27) 310; Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 170; Yiğit (n 2) 184; Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku* (n 35) 234.

42 Yurdakul Kılıç (n 5) 54; Karacan Çetin (n 37) 158; Bulgur (n 37) 55; Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 170; Antalya, Acar, Arslan, Görgeç ve Yelkenci (n 2) 335.

43 Karacan Çetin (n 37) 158; Eren, Borçlar Genel Hükümler (n 29) 780; Er (n 31) 133; Yurdakul Kılıç (n 5) 54; İbrahim Akbulut, *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre İşletenin Sorumluluğu Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası ve Garanti Fonu* (Adalet Yayınevi 2014) 20.

44 Oğuzman ve Öz (n 2) 212; Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 171; Yurdakul Kılıç (n 5) 54.

45 Yılmaz, *Motorlu Araç İşleten* (n 41) 24-25; Er (n 31) 133; Yurdakul Kılıç (n 5) 54; Bulgur (n 37) 55; Çetiner (n 1) 442; Karacan Çetin (n 37) 157; Antalya, Acar, Arslan, Görgeç ve Yelkenci (n 2) 335.

dir[46]. Ancak KTK'nın ve ilgili mevzuatın elektrikli skuter tanımında motorlu veya motorsuz olduğuna dair bir ibareye yer verilmemiştir. Bu çerçevede, yukarıda yer verilen tanımlar incelendiğinde; karayolları trafik mevzuatı kapsamında elektrikli skuterların bir araç ve taşıt olduğu açık bir şekilde görülebilse de "motorlu taşıt" mı yoksa "motorsuz taşıt" mı olduğu konusunda bir açıklık bulunmamaktadır.

Elektrikli skuterlar, motor gücü ile çalışmakta ve yeni nesil elektrikli taşımacılık kapsamında özellikle şehir içi ulaşımda kullanılmaktadır[47]. Elektrikli araç statüsünde olan elektrikli skuterın bir motor aksamı sayesinde hareket etmesi dolayısıyla[48] doktrinde yer alan "motorlu araç" tanımı kapsamına girmektedir. Zira motorlu araç kendi itici gücü ile kendiliğinden çalışabilen, insan veya hayvan gücü ile desteklenmeyen araç niteliği taşımakta[49] olup elektrikli skuterların bu tanımı karşıladığı görülmektedir. Gerçekten de elektrikli skuter, insan taşımak için üretilmiş iki tekerli bir araç olarak gaz ve fren mekanizmalarına sahiptir. Yapısı itibariyle tek kişi taşımak için tasarlanmış olan bu araçlar önceden sürücünün kendi ayak gücüyle hareket etmekteyken elektrikli skuterlar tamamen elektrikli motoru sayesinde hareket etmekte, böylece sürücüden herhangi bir itici güç almadan hareket kabiliyetine sahip olmaktadır.

Kanun'da sayılan sair motorlu taşıtlara göre elektrikli skuter daha hafif ve daha yavaş hareket eden bir araçtır. Karayolları Trafik Kanunu'nun sistematiği içerisinde elektrikli skuterın konumu incelendiğinde "bisiklet, elektrikli skuter, motorlu bisiklet ve motosiklet sürücüleri ile ilgili kurallar" başlıklı 66. madde karşımıza çıkmaktadır. Bu düzenleme ile Kanun Koyucu; bisiklet, elektrikli skuter, motorlu bisiklet (moped) ve motosiklet araçlarına ilişkin trafik kurallarını ortak belirlemektedir.

Karayolları Trafik Kanunu'na göre bisiklet, "*üzerinde bulunan insanın adale gücü ile pedal veya el ile tekerleği döndürülmek suretiyle hareket eden motorsuz taşıtlardır. Azami sürekli anma gücü 0,25 KW'ı geçmeyen, hızlandıkça gücü düşen ve hızı en fazla 25 km/saate ulaştıktan sonra veya pedal çevril-*

[46] KTK md. 3'teki "Tanımlar" başlıklı düzenleme incelendiğinde; otomobil, otobüs, minibüs, kamyonet, kamyon, çekici, arazi taşıtı, (cankurtaran, cenaze, radyo, sinema, televizyon, kütüphane, araştırma araçları ile bozuk veya hasara uğramış taşıt ve araçları çekmek veya taşımak, kaldırmak gibi özel işlerde kullanılan) araçlar, kamp taşıtı, motosiklet, motorlu bisiklet (moped), iş makineleri şeklindeki araçların motorlu taşıt oldukları belirtilmiştir. Benzer şekilde römork ve bisikletin ise "motorsuz taşıt" olduğuna tanımda yer verilmiştir.

[47] Çelikkol (n 5) 107.

[48] Bozkurt (n 5) 98.

[49] Yavaş (n 30) 32.

meye ara verildikten hemen sonra gücü tamamen kesilen elektrikli bisikletler de bu sınıfa girer." Bisiklet, pedal çevirme suretiyle insanın adale gücü ile hareket etmektedir ve pedal çevrilmeye ara verildiğinde hız hemen düşmeye başlar[50]. Öte yandan pedal kullanımı gerektirmeyen ve azami hızı elektrikli skuter ile aynı olan elektrikli bisikletler de motorsuz taşıt olarak tanımlanmaktadır. Görüldüğü üzere elektrik gücünden faydalansa da azami hıza ulaştıktan sonra gücü hemen kesilen veya elektrik gücünün yanı sıra pedal çevirmeyi gerektiren elektrikli bisikletler motorsuz taşıt olarak kabul edilmektedir. Zira bu araçlar insan gücünden destek almakta veya hiç insan gücünden destek almasa bile azami hıza ulaştıktan hemen sonra güç tamamen kesilmekte olduğundan motorlu taşıt gibi bir tehlike yaratmazlar.

Kanun'a göre motorlu bisiklet (moped) ise "*azami hızı saatte 45 kilometreyi, içten yanmalı motorlu ise silindir hacmi 50 santimetreküpü, elektrik motorlu ise azami sürekli nominal güç çıkışı 4 kilovatı geçmeyen iki veya üç tekerlekli taşıtlar ile aynı özelliklere sahip net ağırlığı 350 kilogramı aşmayan dört tekerlekli motorlu taşıt*" olarak tanımlanmaktadır. Yine elektrikli skuter ile benzer trafik kurallarına tabi olan motosiklet, "*azami tasarım hızı 45 km/saatten ve/veya silindir kapasitesi 50 santimetreküpten fazla olan sepetli veya sepetsiz iki veya üç tekerlekli motorlu taşıtlar ve net motor gücü 15 kilovatı, net ağırlığı 400 kilogramı, yük taşımacılığında kullanılanlar için ise net ağırlığı 550 kilogramı aşmayan dört tekerlekli motorlu taşıtlardır. Elektrik ile çalışanların net ağırlıklarının hesaplanmasında batarya ağırlıkları dikkate alınmaz. Bunlardan karoseri yük taşıyabilecek şekilde sandıklı veya özel biçimde yapılmış olan ve yolcu taşımalarında kullanılmayan üç tekerlekli motosikletlere yük motosikleti (triportör) denir*" (md. 3). Kanun Koyucu motorlu bisikletin ve motosikletin motorlu bir taşıt olduğunu açık bir şekilde ifade etmektedir. Bununla birlikte KTK md. 103'te motorsuz taşıtlar ile motorlu bisikletlerin verdiği zararlardan doğan sorumluluğun genel hükümlere tabi olduğu, bir diğer ifadeyle, KTK md. 85 kapsamına girmediği hüküm altına alınmaktadır. Buna göre motosikletin karıştığı kazalarda KTK md. 85'in uygulanacağında duraksama yokken motorlu taşıt kabul edilen motorlu bisiklet KTK md. 103 hükmü gereğince KTK md. 85 kapsamına girmemektedir. Benzer şekilde elektrikli veya elektriksiz bisikletin motorsuz taşıt sayıldığı ve bu sebeple KTK md. 85 hükmünün uygulanmayacağı açıktır. Oysa elektrikli skuter için "motorlu" veya "motorsuz" tanımı yapılmadığı gibi KTK md. 103 çerçevesinde kapsam dışı da bırakılmadığı için belirsizlik söz konusu olmaktadır.

[50] Bozkurt (n 5) 98.

Elektrikli skuterların "motorlu" veya "motorsuz" olarak tanımlanmaması, literatürde farklı değerlendirmelere yol açmaktadır. Bir görüşe göre elektrikli skuterların hız sınırları ve ağırlıkları göz önünde bulundurulduğunda motorsuz araç olarak kabul edilmeleri gerekmektedir[51], zira motorsuz taşıt statüsünde olan elektrikli bisiklet ile elektrikli skuterın kanuni tanımındaki azami hız sınırı aynıdır. Ancak Kanun'da "motorlu" ve "motorsuz" taşıt ayrımı için bir hız sınırı veya ağırlık ölçütü getirilmiş değildir. Ayrıca Kanun'da elektrikli skuter motorlu taşıt olarak ifade edilmemekle birlikte "motorsuz taşıt" olarak da belirtilmediğinden ve taşıdığı özellikler itibariyle motorlu taşıtlara ilişkin unsurları barındırdığından elektrikli skuterların motorlu taşıt olarak kabul edilmesine bir engel yoktur[52].

2. Zarar ve Uygun İlliyet Bağı

Karayolları Trafik Kanunu md. 85 kapsamında kusursuz sorumluluğun ortaya çıkabilmesi için aranan bir diğer şart zararın doğmuş olması[53] ve zarar ile motorlu aracın işletilmesi arasında uygun nedensellik bağının bulunmasıdır[54]. Bu zarar vücut bütünlüğünde meydana gelebilecek bir zarar olabileceği gibi taşınır veya taşınmaz eşyada karşılaşılan zararlar olarak da söz konusu olabilir[55]. Öte yandan trafik kazası sonucu ortaya çıkan şahsa veya şeye yönelik olmayan zararlar (örneğin manevi zararlar, itibar kaybı vs) KTK md. 85'teki kusursuz sorumluluk hükümlerine tabi olmayıp TBK genel hükümlere tabidir[56]. Benzer şekilde motorlu aracın bir kaza olmaksızın verdiği zarar, söz gelimi aracın çıkardığı gaz nedeniyle oluşan çevre kirliliğinden doğan zarar, KTK kapsamına girmez[57].

---

51 Arslan Bal (n 37) 8. Kural olarak aracın yaptığı hızın yüksek olup olmamasının motorlu sayılmasına engel olmadığına ilişkin bkz. Günergök ve Kayıhan (n 27) 531; Yılmaz, Motorlu Araç İşleten (n 41) 30. Öte yandan *Yılmaz* da motorlu bisiklet gibi motor gücü ve hızı az olan araçların KTK kapsamı dışında değerlendirilmesi gerektiği görüşündedir. Bkz. Yılmaz, *Motorlu Araç İşleten* (n 41) 34.

52 Yurdakul Kılıç (n 5) 57. Bazı Amerika Birleşik Devletleri eyaletlerinde elektrikli skuterların "motorlu araç" olarak kabul edildiği ve bu çerçevede kiralayan firmaların sorumlu tutulabildiğine ilişkin bkz. Louis (n 10) 415-416.

53 Antalya, Acar, Arslan, Görgeç ve Yelkenci (n 2) 339; Eren, Borçlar Genel Hükümler (n 29) 776; Akbulut (n 43) 49; Yılmaz, *Motorlu Araç İşleten* (n 41) 108; Üçışık (n 11) 134; Yiğit (n 2) 181; Narter (n 41) 312; Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 166; Bayındır (n 27) 395; Boydak (n 27) 315.

54 Nomer (n 4) 246; Çetiner (n 1) 435; Eren, Borçlar Genel Hükümler (n 29) 782; Antalya, Acar, Arslan, Görgeç ve Yelkenci (n 2) 340; Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 174; Yiğit (n 2) 186; Okur (n 27) 115.

55 Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 166; Çetiner (n 1) 441.

56 Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku* (n 35) 216; Yılmaz, *Motorlu Araç İşleten* (n 41) 46; Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 166. Manevi zararların kusursuz sorumluluk kapsamının dışına çıkarılmasına ilişkin tartışma ve eleştiri için bkz. Arslan Bal (n 37) 14.

57 Arslan Bal (n 37) 15-16.

C. İşleten Kavramı ve Elektrikli Skuter Kiralama Hizmeti Sunan İşletmelerin Durumu

Karayolları Trafik Kanunu'na göre işleten, *"araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişi*" olarak tanımlanmaktadır (md. 2). Tanımın devamında ise ilgili tarafından başkasına ait aracın kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işletildiği ve araç üzerinde fiili tasarrufun bulunduğu ispat edilirse, bu kimsenin işleten sayılacağı belirtilmektedir. Bu çerçevede kural olarak araç sahibinin, mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracının, ariyet veya rehin alan kişinin işleten olduğu, ancak bu kişilerin, aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olarak işleten ve araç üzerinde de fiili tasarrufu bulunan kişiden farklı olması halinde fiili tasarruf sahibinin işleten sayılacağı anlaşılmaktadır[58]. Buna göre işletenin tespitine ilişkin aslında şekli ve maddi olmak üzere iki kıstasın olduğu, ancak işleten olma açısından maddi kriterin esas alındığı görülmektedir[59].

Elektrikli skuter kiralama hizmetleri açısından konu incelendiğinde hem şekli hem de maddi ölçüt kapsamında aslında kiralayan işletmenin işleten statüsüne girdiği görülmektedir, zira söz konusu elektrikli skuterların kiralayan işletmenin mülkiyetinde olmasının yanı sıra skuterların bakımlarını yaptırma, şarj etme, bozulanları tamir ettirme, skuterları trafiğe sokma veya trafikten çekme ve sair konularda karar mercii kiralayan işletmedir[60]. Bir diğer ifadeyle elektrikli skuter kiralayan işletme; aracın masraflarını üstlenen, araç üzerinde fiili hâkimiyet kuran, bu çerçevede aracın ne zaman trafiğe çıkarılacağına veya trafikten çekileceğine karar veren, aracın kim tarafından hangi amaçlarla ve nasıl kullanı-

58 Karacan Çetin (n 37) 91.

59 Şekli ve maddi kriterin farklı işletenlere işaret ettiği durumda şekli kritere göre işleten, sorumluluktan kurtulabilmek için aslında işleten olmadığını ispat ile mükelleftir. Bkz. Arslan Bal (n 37) 18; Canbolat ve Gönül Koşar (n 1) 849; Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 176; Antalya, Acar, Arslan, Görgeç ve Yelkenci (n 2) 331; Narter (n 41) 302; Günergök ve Kayıhan (n 27) 529. Maddi kıstasa göre işleten "*araç ve aracın işletilmesine katılan yardımcı kişiler üzerinde fiili hakimiyete sahip, aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işleten, aracın işletilmesinden ekonomik olarak fayda sağlayan ve masraflarına katlanan kişidir*." Bkz. Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 176; Canbolat ve Gönül Koşar (n 1) 849; Yılmaz, *Motorlu Araç İşleten* (n 41) 63.

60 Elektrikli Skuter Yönetmeliği ve 02.12.2025 tarihli Elektrikli Skuter Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik hükümleri incelendiğinde; kiralanan elektrikli skuterlar üzerinde hâkimiyetin kiralayan işletmede olduğu, işletmenin ücretlendirmeden şarj etmeye, anlık konum bilgisi tutmaya, bir kaza anında derhal hizmet alan kişiye ulaşıp söz konusu olayı kaza olarak kaydetmeye kadar pek çok yükümlülük altında olduğu ve bu yükümlülükler çerçevesinde elektrikli skuterlar üzerinde fiili hâkim konumda olduğu kuşkuya yer bırakmamaktadır.

lacağını belirleyen ve aracın bakımı konusunda karar alan kişi durumundadır, bu yönüyle işleten sıfatını haizdir[61].

İşleten olmak açısından dikkate alınan bir diğer husus da araçtan yarar sağlamaktır[62]. Elektrikli skuter kiralayan işletmelerin bu yönüyle de araçtan asıl yarar sağlayan konumunda olduğu görülmektedir. Her ne kadar kiracıların bu hizmet kiralama dolayısıyla menfaat elde ettiği düşünülse de bu faaliyetten temel olarak kâr elde eden, bir diğer ifadeyle, bu hizmeti sunarak nimet elde eden kişi kiralama hizmeti işletmecisidir.

Tam bu noktada vurgulanması gereken bir diğer husus, işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin sebebiyet verdiği zararlardır. İşleten; araç sürücülerinin, aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin ve aracın bırakıldığı kişilerin sebebiyet verdiği kazalar dolayısıyla da sorumludur[63]. Bu kapsamda bir motorlu aracı kısa süreli kiralayanlar[64] aracın bırakıldığı kişiler olarak kabul edilir[65] ve işleten, aracı kısa süreli olarak kiralayan kişilerin verdiği zararlardan da kusursuz olarak sorumludur[66]. Bunun sebebi, kısa süreli kiralamanın işleten sıfatının değişmesine sebebiyet vermemesi[67] ve kısa süreli kiralayanın araç üzerinde fiili hâkimiyet elde edememesidir[68]. Bir başka ifadeyle kiracı, işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden olması dolayısıyla üçüncü kişi olarak değerlendirilmez ve dolayısıyla kısa süreli kiralayan kişinin ağır kusuru olsa bile işletenin sorumluluktan kurtulması mümkün olmaz[69].

---

61 Çetiner (n 1) 436; Boydak (n 27) 318; Antalya, Acar, Arslan, Görgeç ve Yelkenci (n 2) 330. Aracın sigorta ve vergilerinin ödenmesinin bu kapsamda değerlendirilmesine ilişkin bkz. Eren, *Borçlar Genel Hükümler* (n 29) 784.

62 Boydak (n 27) 318.

63 Günay (n 3) 239; Ateş, Motorlu Araç (n 37) 422; Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 163, 187; Karacan Çetin (n 37) 131-132.

64 Her ne kadar kanunda uzun-kısa süreli kiralama ayrımı yapılmış ise de hangi sürenin uzun kabul edileceği düzenlenmemiş olup Yargıtay uygulamasında farklı günler uzun süreli kiralama olarak değerlendirilmektedir. Detay için bkz. Akbulut (n 43) 31; Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 179. Bu sebeple uzun-kısa süreli kiralamanın tespiti için her olay özelinde kiracının "fiili tasarruf" ve "ekonomik yararlanma" unsurlarına sahip olup olmadığı araştırılmalıdır. Bkz. Arslan Bal (n 37) 21.

65 Arslan Bal (n 37) 31. Sürücü ise, işletenin rızası ile veya işleten ile arasındaki akdi ilişkiye istinaden motorlu aracı kullanan kişileri kapsayan bir kavramdır. Bkz. Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 189; Bulgur (n 37) 46.

66 Oğuzman ve Öz (n 2) 219; Er (n 31) 57; Yurdakul Kılıç (n 5) 68. Ayrıca bkz. Tandoğan, Tehlike Sorumluluğu Kavramı (n 27) 302 vd; Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 167.

67 Narter (n 37) 306; Arslan Bal (n 37) 21; Boydak (n 27) 318-319; Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 179.

68 Yılmaz, Motorlu Araç İşleten (n 41) 57; Çetiner (n 1) 436; Yiğit (n 2) 187; Günay (n 3) 237.

69 Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 188; Canbolat ve Gönül Koşar (n 1) 856.

Elektrikli skuter kiralayan kişiler açısından değerlendirme yapıldığında; kiracı/hizmet alan kişilerin dakika veya saat ile ölçülebilen kısa süreler için kiralama hizmetinden faydalandığı ve kiralanan elektrikli skuterlar üzerinde fiili hâkimiyete sahip durumda olmadıkları görülür[70]. Dolayısıyla tek seferlik veya geçici süreli menfaat elde etme esasına dayalı elektrikli skuter kiralama işlemi, kiracıya fiili hâkimiyet sağlamadığından kiralama hizmeti sunan şirketin işleten sıfatı devam eder[71].

İşletenin kusursuz sorumluluğu, tehlike sorumluluğunun özel bir düzenlemesi olduğundan illiyet bağının koptuğu ispatlanmadıkça sorumluluktan kurtulabilmek mümkün değildir[72], başka bir anlatımla, gereken tüm özenin gösterildiği ispatlansa dahi sorumluluktan kurtuluş mümkün olmaz[73]. KTK md. 86'ya göre işletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için kendisinin ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin herhangi bir kusuru olmadığını, araçta bir bozukluk olmadığını ve nedensellik bağının koptuğunu ispatlaması gerekir[74]. Özellikle elektrikli skuter kiralama hizmetleri kapsamında hizmet veren işletenler söz konusu skuterları kısa süreli kiralamaktadır. Kısa süreli kiralama hâlinde ise işleten sıfatı değişmediğinden kiralayan işletme, kiracının eylemlerinden dolayı kusursuz sorumlu olmaya devam etmektedir. Bu durumda işleten, araçta bir bozukluk olmadığının yanı sıra elektrikli skuter kiralayan kişinin kusurunun bulunmadığını ve her halükârda kazanın mücbir sebep, zarar gören veya üçüncü bir kişinin ağır kusurundan kaynaklandığını ispatlamalıdır[75].

---

70 Nitekim İlk Derece Mahkemesi'nin önüne gelen bir uyuşmazlıkta trafik kurallarına aykırı olarak park edilen elektrikli skuterın başka bir araçta zarara sebebiyet vermesi sonucunda mahkeme, kiralayan işletmeyi sorumlu tutmuştur. Bkz. İstanbul Anadolu 1. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2024/797, K. 2025/688, T. 16.07.2025, <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi 10 Ocak 2026. Bir başka uyuşmazlıkta ise elektrikli skuter kiralama hizmetinin kısa süreli kiralama teşkil ettiğinden KTK m 85'in uygulanmasına engel olmayacağına dair bkz. İstanbul 8. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2024/552, K. 2025/274, T. 30.04.2025, <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi 10 Ocak 2026.

71 Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 176.

72 Antalya (n 1) 71; Banu Bilge Sarıhan, 'Türk Borçlar Kanunu'nda Genel Bir Kural Olarak Tehlike Sorumluluğu' (2014) 20(1) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 1177, 1188; Deutsch (n 2) 256; Yavuz (n 2) 43. İlliyet bağının kopmasının tehlike sorumluluklarında sorumluluktan kurtuluş imkânı getirmesine ilişkin ayrıca bkz. Teoman Akünal, 'Yeni Tehlike Sorumlulukları Yaratılmasında Yargıcın Rolü' Prof. Dr. Turhan Esener'e Armağan (Ankara 2000) 65.

73 Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 162; İkizler (n 1) 3256; Antalya (n 1) 72. Ayrıca bkz. Duygu Duran, 'Deprem Zararlarından Doğan Özel Hukuk Sorumluluğu' (2025) 3 (2) İbn Haldun Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 276; Gökhan Antalya ve Başak Görgeç, '1952 Tarihli Roma Konvansiyonu ile 2009 Tarihli Genel Tehlike Konvansiyonu'nun Sorumluluk Hukuku Açısından Karşılaştırılması' (2020) 26 (1) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 204, 208.

74 Tandoğan, Tehlike Sorumluluğu Kavramı (n 27) 296; Oğuzman ve Öz (n 2) 216; Özsunay (n 6) 29; Günay (n 3) 243; Çetiner (n 1) 435; Yavaş (n 30) 34; Caemmerer (n 28) 461; Gümüşsoy (n 11) 35; Canbolat ve Gönül Koşar (n 1) 852; Eren, Motorlu Araç İşleten (n 27) 206, 212; Üçışık (n 11) 136; Nomer (n 4) 251. Aracın trafik kazasından kısa bir süre önce muayenesinin veya bakımının yapıldığının ispat edilmesi sorumluluktan kurtulmak için yeterli değildir. Bkz. Ateş, Motorlu Araç (n 37) 425.

75 Ayrıca bkz. Ulusan (n 27) 45.

D. Elektrikli Skuter Kazalarının KTK Md. 85 Kapsamında Değerlendirmesi

Elektrikli skuterlar, KTK ve ilgili mevzuat çerçevesinde düzenlenmiş olsa da bu araçların karıştığı trafik kazalarında KTK md. 85 hükmünün mü yoksa genel sorumluluk hükümlerinin mi uygulanacağı konusunda açık bir düzenlemenin olmadığı görülmektedir[76]. Zira KTK'da elektrikli skuter motorlu veya motorsuz olarak vasıflandırılmadığı gibi "motorlu taşıt" kavramı da tanımlanmış değildir. Kanunda motorlu araç kavramının tanımlanmaması, aslında hâkime hangi araçların motorlu sayılıp sayılmayacağı hususunda bir takdir yetkisi vermektedir[77]. Elektrikli skuterların motor gücüyle çalıştığı ve KTK md. 103 kapsamında istisna tutulmadığı göz önünde bulundurulduğunda elektrikli skuterların karıştığı kazalarda KTK md. 85 hükmünün uygulama bulabilmesi mümkündür[78]. Bu şekilde bir yorum kusursuz sorumluluk hallerinin kıyasen veya yorum yoluyla genişletilmesi veya yeni sorumluluk hallerinin ihdası olarak değerlendirilemez[79], zira elektrikli skuterın "motorlu taşıt" kapsamına sokulması, KTK md. 85'deki "motorlu taşıt" kavramının yorumundan ibarettir ki bu konuda hâkim takdir yetkisine sahiptir.

Gerçekten de tehlike sorumluluğu düzenlemeleri özünde nimet-külfet dengesine ve üçüncü kişileri maruz kaldıkları tehlikelere karşı tazmin etme düşüncesine dayanmaktadır[80]. Elektrikli skuterların kullanım sıklığı, kullanımında diğer motorlu taşıtlara göre daha düşük bir yaş sınırının olması, bisiklete göre daha kolay/hızlı hamle yeteneğinin olması, yine bisiklete göre daha küçük bir yapısı olduğu için yayalar açısından oluşturduğu tehlikenin daha büyük olduğu

---

76 Elektrikli Skuter Yönetmeliği'nin iptaline ilişkin idari davada davacılar, elektrikli skuterların karıştığı kazalardan doğan sorumluluğun belirsiz olduğunu iddia etmiş ise de Danıştay tarafından verilen davanın reddi kararında; *"...2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda motorlu taşıt işletenlerinin hukuki sorumluluğu ve bu sorumluluğun sigortalanmasına ilişkin düzenlemeler 85. madde ve devamında yer alırken, 103. maddesinde motorsuz taşıt sürücülerinin hukuki sorumluluğunun genel hükümlere tabi olduğunun belirtildiği, yine Türk Medeni Kanunu'nun 16. maddesinde ayırt etme gücüne sahip küçüklerin haksız fiil sorumluluklarının bulunduğunun da hüküm altına alındığı, dolayısıyla, kanun düzeyinde elektrikli skuter sürücülerinin sorumluluğunun hükme bağlanmış olduğu..."* şeklinde ifadelere yer verilmiştir. Bkz. Danıştay 8. D, E. 2021/4103, K. 2025/5149, T. 28.5.2025, <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi 15 Ocak 2026. Dolayısıyla elektrikli skuterların karıştığı kazaların trafik kazası olarak nitelendirildiği, buna ilişkin sorumluluğun KTK m 85 ve m 103 çerçevesinde çözüme kavuşturulduğu içtihat edilmişse de doğrudan hangi hükmün uygulanacağı Yüksek Mahkeme tarafından açıkça belirtilmemiştir.

77 Yılmaz, *Motorlu Araç İşleten* (n 41) 34; Akbulut (n 43) 21.

78 Avustralya'da elektrikli skuter ile üçüncü kişilere zarar verilmesi halinde zarardan dolayı sürücüye başvurulabileceği, e-skuter kiralayan teşebbüse ise başvurulamayacağı kabul edilmekte, ancak bu durumun yeterli bir çözüm sunmadığı belirtilmektedir. Bkz. Özsunay (n 6) 9.

79 Kaldı ki oldukça tartışmalı olsa da mahkeme içtihatlarıyla ihdas edilen (iş kazası ve meslek hastalığı gibi) kusursuz sorumluluk hallerinin olduğu da bir hakikattir. Detay ve tartışma için bkz. Alper (n 11) 69; Oğuzman ve Öz (n 2) 6; Şen Doğramacı (n 28) 56; Akünal (n 72) 61.

80 Çekin, *Tehlike Sorumluluğu* (n 2) 44.

göz önünde bulundurulmalıdır. Ülkemizde elektrikli skuter kazalarının her yıl arttığı ve buradaki ölüm sayısının da yükseldiği düşünüldüğünde[81], bir karayolu taşıtı olarak elektrikli skuterın hakkâniyet gereğince de KTK md. 85 düzenlemesi kapsamına girmesi mümkün gözükmektedir. Başka bir deyişle, tehlike sorumluluğunun özel bir düzenlemesi olan motorlu taşıtın işletilmesinden doğan kusursuz sorumluluk hükümlerinin elektrikli skuterların karıştığı kazalar için uygulanması mümkün kabul edilmelidir.

Bu kapsamda dikkate alınması gereken bir diğer mesele, Karayolları Trafik Kanunu'nda öngörülen zorunlu mali sorumluluk sigortasının elektrikli skuterları kapsamaması meselesidir[82]. KTK md. 91 hükmüne göre KTK md. 85 kapsamına giren taşıtların zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırması gerekse de elektrikli skuter kullanımında bu şekilde bir zorunlu sigorta söz konusu değildir. Motorlu araç kapsamındaki taşıtların zorunlu mali mesuliyet sigortasına tabi olmalarına rağmen elektrikli skuterların sigortadan muaf tutulması, elektrikli skuterların KTK md. 85 kapsamında değerlendirmesini zorlaştırmaktadır. Öte yandan aslında sigorta yaptırma zorunluluğu, KTK'da düzenleme bulan tehlike sorumluluğunun bir şartı veya unsuru değildir. Bilakis bu zorunluluk, ortaya çıkan zararın daha kolay ve hızlı tazminini sağlama amacı güder. Dolayısıyla elektrikli skuterlar için mali sorumluluk sigortasının zorunlu olmaması, KTK md. 85'in uygulanmasına engel teşkil etmez. Bir diğer ifadeyle, zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırmamış olmak işletenin kusursuz sorumluluğunu ortadan kaldırmadığından salt zorunlu sigorta uygulamasına tabi olmadığı için elektrikli skuterları KTK md. 85'in kapsamı dışında görmek uygun değildir.

Elektrikli skuterın "motorlu taşıt" olarak kabul edilmesiyle birlikte uygulanacak hüküm konusunda tereddüt kalmayacak ise de konuya ilişkin doktrinde fikir ayrılıklarının bulunması dolayısıyla diğer ihtimalin de değerlendirilmesi

81 Detaylı veri analizi için bkz. Begüm Okudan ve Selim Dündar, 'Analysis and Comparison of Electric Scooter Crashes: A Review of Crash Characteristics and Health Outcomes in Türkiye' (2024) Journal of Transportation and Logistics 3 vd. Avrupa Birliği ülkelerinde de elektrikli skuter kaynaklı kazaların ciddi oranda arttığına ilişkin değerlendirme için bkz. Dragan Obradovic, 'Protection for Traffic Accidents Victims Caused by Drivers of Electric Scooter in Serbia' (2022) 2 Journal of Eastern-European Criminal Law 56. Amerika eyaletlerindeki skuter kaynaklı kaza verileri ve analizi için bkz. Copeland (n 10) 9-10.

82 Almanya'da elektrikli skuterların tescili zorunlu değilse de sigorta yaptırılması ve buna ilişkin bir etiketin skutera yapıştırılması zorunludur. Bkz. Özsunay (n 6) 10. Bununla birlikte 2025 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne sunulan yasa teklifi ile birlikte elektrikli skuterlara zorunlu mali sorumluluk sigortasının getirilmesi konusu tartışılmaktadır. Haber için bkz. 'Elektrikli Scooterlara Sigorta Zorunluluğu Geliyor' (Dünya, 2025) <https://www.dunya.com/ekonomi/elektrikli-scooterlara-sigorta-zorunlulugu-geliyor-haberi-778964> Erişim Tarihi 21 Ocak 2026; Andaç Hongur Erpehlivan ve Elif Küçük, 'e-Scootera Sigorta Zorunluluğu Getirilmesi Kullanıcılarla Firmaların Teminatı Olacak' (Anadolu Ajansı, 24 Kasım 2021) <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/e-scootera-sigorta-zorunlulugu-getirilmesi-kullanicilarla-firmalarin-teminati-olacak/2429028> Erişim Tarihi 21 Ocak 2026.

gerekir. Bir diğer ifadeyle elektrikli skuterların "motorlu taşıt" kabul edilerek KTK md. 85 kapsamında değerlendirilemeyeceği durumda hangi hükümlerin uygulanacağı veya bu durumda bir kanun boşluğu olup olmadığı üzerinde durulmalıdır. KTK md. 103'e göre, "*motorsuz taşıtlar ile motorlu bisiklet sürücülerinin hukuki sorumluluğu genel hükümlere tabidir*." Bu düzenleme, motorlu olmayan araçlar açısından sorumluluğun genel hükümlere göre çözümleneceğine işaret etse de söz konusu hüküm "sürücü"nün sorumluluğuna ilişkin bir atıf yapmakta olup sürücü ile işletenin farklı olduğu durumlarda işletenin sorumluluğuna gidilip gidilemeyeceği tereddüt oluşturmaya devam etmektedir.

Gerçekten de elektrikli skuterın "motorlu taşıt" sayılamayacağından KTK md. 85 kapsamına girmediği değerlendirilse dahi aslında TBK md. 49 ve devamı hükümleri kapsamında genel hükümlerin uygulanması mümkündür. Başka bir anlatımla, elektrikli skuter kazalarında KTK md. 85'in uygulanmadığı durumda elektrikli skuter sürücüsünün kusurlu bir şekilde üçüncü kişinin vücut bütünlüğüne veya malvarlığına zarar vermesi dolayısıyla TBK md. 49'da düzenleme bulan kusurlu sorumluluk hükümleri uygulanır[83]. Ayrıca küçüklerin elektrikli skuter kullanımı dolayısıyla üçüncü kişilere verdikleri zararlarda ev başkanının sorumluluğu da gündeme gelir[84].

Ancak KTK md. 85 yerine genel hükümlerin uygulanması durumunda elektrikli skuter sürücüsünün sorumluluğuna ilişkin uygulanacak hüküm konusunda herhangi bir kanun boşluğundan bahsedebilmek mümkün değilse de kiralama hizmeti sunan işletmenin (KTK kapsamında işletenin) sorumluluğu açısından özel bir düzenleme olmadıkça işletenin (kiralama hizmeti sunan işletmenin) sorumlu tutulması mümkün olmayacaktır[85]. Kanun Koyucu karayolu taşıtlarına ilişkin sorumluluk rejimini özel olarak düzenlemiş ve hangi durumların özel düzenleme kapsamı dışında kalacağını belirtmiş olmasına rağmen elektrikli skuter işletenler (özellikle kiralama faaliyeti üzerinden hizmet veren işletmeler) açısından herhangi bir düzenleme yapmamıştır[86].

---

83 Özsunay (n 6) 22-23. Ayırt etme gücü bulunmayan kişilerin TBK md. 65 çerçevesinde kusursuz sorumluluğunun bulunacağına ilişkin bkz. Antalya (n 1) 69; Özsunay (n 6) 23; Çetiner (n 1) 377-378; Baysal (n 3) 239 vd.

84 Bu çerçevede ev başkanının, kendi evinde yaşayan sınırlı ehliyetsizlerin elektrikli skuter kullanımında gerekli özeni göstermesi, onları bu konuda bilgilendirmesi ve gerekiyorsa gözetim altında kullanımına müsaade etmesi gerekir. Bkz. Özsunay (n 6) 25; Çetiner (n 1) 393. Konuya ilişkin Alman hukukunun yaklaşımına ilişkin bkz. Karacan Çetin (n 37) 310-317.

85 Mehmet Ayan ve Nurşen Ayan, *Medeni Hukuka Giriş* (Seçkin Yayıncılık 2016) 72; İhsan Erdoğan ve A Dilşad Keskin, *Türk Medeni Hukuku* (Gazi Kitabevi 2020) 123.

86 Erhan Adal, 'Yeni Borçlar Kanununda Düzenlenen Tehlike Sorumluluğu Hükümlerinin Değerlendirilmesi' (2014) 20 (1) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 919, 925. Öte

Esasında kanun koyucu, 2020 yılında KTK'ya e-skuter tanımı eklerken e-skuterı ayrı bir kategori olarak tanımlamış, bu araçları tescil, plaka ve zorunlu sigorta yükümlülüklerinden bilinçli olarak muaf tutmuştur. Elektrikli skuterlerın çevre dostu ulaşım aracı olarak şehir içi kısa mesafe ulaşımda kullanımının teşvik edilmesi ve yaygınlaştırılması ile motorlu araçlara uygulanan ağır düzenlemelerden muaf tutulması kanun koyucunun bilinçli yaklaşımının ürünü olsa da elektrikli skuter kiralama hizmetleri açısından işletenin sorumluluğuna ilişkin herhangi bir sorumluluk rejiminin öngörülmemesi gözden kaçırılan bir husustur. Zira elektrikli skuterlar, mevzuat hazırlandığı dönemde bu kadar yaygın olmayıp kanun koyucu, elektrikli skuterlerın -özellikle kiralama hizmetlerinin düzenlenmesiyle birlikte- bu denli hızlı yayılacağını ve ciddi/sık kazalara yol açacağını öngörememiş ve kiralama faaliyetleri kapsamında işletenin sorumluluk rejimini yeterince düşünmeden düzenleme yapmıştır.

Karayolları Trafik Kanunu md. 85'teki kusursuz sorumluluk hükmünün temel amacı, karayolunda motorlu araçların yarattığı tehlike karşısında üçüncü kişilerin korunması, tazmin sürecinin kolaylaştırılması ve zarar görenin kusur ispatı yükünün hafifletilmesidir. Elektrikli skuterlar da hız, ani manevra, fren mesafesi gibi özellikleriyle belirli bir tehlike yaratmaktadır. Elektrikli skuter kiralama faaliyeti, yayalar veya diğer elektrikli skuter kullanıcıları açısından her zaman ağır olmasa bile sıkça zarar doğurma riskini taşımaktadır[87]. Zira bu araçlara özel yol olmaması, çoğunlukla büyük ve trafiğin yoğun olduğu şehirlerde kullanılması, trafik denetiminin yetersizliği, 16-18 yaş aralığındaki sınırlı ehliyetsizlerin kullanımına müsait olması[88] ve her halükârda bu araçların kullanılmaya başlandığı günden itibaren gözlemlenen sürekli kazalar, sıkça zarara sebebiyet verme olgusunu ortaya koymaktadır. Gerçekten de yapılan çalışmalar, elektrikli skuterların kullanım yoğunluğu ve oluşturduğu tehlike dolayısıyla elektrikli bisiklet gibi diğer hafif araçlara oranla hem Türkiye'de hem de diğer ülkelerde daha fazla kazaya sebebiyet verdiği ve zarar meydana getirdiğini göstermektedir[89]. Bu tehlikeye rağmen KTK md. 85 hükmünün uygulanmaması,

yandan kusursuz sorumluluğa ilişkin kanun koyucunun her susması bir kanun boşluğuna işaret etmeyebilir, bazen kanun koyucu susmak suretiyle meseleyi menfi olarak çözmek eğiliminde olabilir. Dolayısıyla söz konusu hüküm eksikliğinin ihmal veya unutma dolayısıyla mı olduğu, yoksa bilinçli bir susma/düzenlememe mi olduğunun tespiti önem arz eder. Bkz. Çekin, Tehlike Sorumluluğu (n 2) 130-132.

87 Nitekim karayolunda trafik kazası ağır zarardan ziyade sıkça görülen zarar olarak değerlendirilmektedir. Bkz. Çetiner (n 1) 427.

88 Nitekim 18 yaşından küçüklerin elektrikli skuter kullanımının doğurduğu riskler dolayısıyla 18 yaş sınırının getirilmesine ilişkin kanun teklifi Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne sunulmuştur. Teklif metni ve gerekçesi için bkz. <https://cdn.tbmm.gov.tr/KKBSPublicFile/D28/Y2/T2/WebOnergeMetni/4dc621dc-58a5-40d3-938f-bac842af6a2b.pdf> Erişim Tarihi 22 Nisan 2026.

89 Okudan ve Dündar (n 81) 2 vd.

kanun koyucunun öngörmediği şekilde zarar göreni korumasız bırakacaktır. Üstelik zorunlu sorumluluk sigortasının da olmaması dolayısıyla zarar gören kişinin sürücü dışında herhangi bir kişiyi sorumlu tutamaması, zararın tazminini zorlaştıracaktır[90].

Gelinen noktada elektrikli skuterların motorlu taşıt olarak kabul edilmemesi ve bunların işletilmesinden dolayı kiralayan işletmenin KTK md. 85 kapsamında kusursuz sorumluluğunun söz konusu olmayacağı iddia edilse dahi söz konusu durumun bilinçsiz bir kanun boşluğu teşkil ettiğini kabul etmek gerekir. Her ne kadar tehlike sorumluluğu hallerinin istisnai karakteri dolayısıyla kıyasen genişletilemeyeceği belirtilmekte ise de hem genel tehlike sorumluluğu (TBK md. 71) düzenlemesi[91] hem de teknolojik değişimin hızı dolayısıyla yeni tehlikeler arz eden her faaliyetin düzenlenene kadar sorumluluk doğurmaması riskini bertaraf etmek için kıyas ve gerekirse hukuk yaratma yoluyla boşluğun doldurulması gerekliliği kabul edilmektedir[92]. Bir diğer ifadeyle KTK md. 85'in uygulanmaması durumunda dahi elektrikli skuter kiralama hizmetlerinde işletenlerin sorumluluğuna ilişkin bir kanun boşluğu olduğunun kabulü ve bu aşamada "*tehlike sorumlulukları alanındaki yasa boşluklarının yargıcın yaratacağı hukuk ile doldurulmasında da, aynen örneksemede olduğu gibi, mevzuatımızdaki tehlike sorumluluğu ile ilgili mevcut düzenlemelerin göz önünde*" bulundurulması gerekir[93]. Bir diğer ifadeyle, elektrikli skuterların motorlu taşıt kapsamına girmediği kabulüyle KTK md. 85 kapsamı dışında bırakılması durumunda dahi tehlike sorumluluğuna hâkim olan nimet-külfet prensibi ile zarar görenin ko-

90 Elektrikli skuter kiralama hizmetinin nispeten ucuz bir ulaşım yöntemi olması ve 18 yaşından küçüklerin de kullanma imkânı gibi hususlar değerlendirildiğinde, zarara sebebiyet veren kişinin çoğu zaman zararı tazmin etmek için yeterli ekonomik varlığa sahip olmayabileceğine ilişkin bkz. Yasemin Durak, 'Tehlike Sorumluluğu' (2014) 9 (1) Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 27, 30.

91 TBK md. 71'in tehlike sorumluluğunda kıyas yoluna başvurmanın önünü açtığına ilişkin bkz. İkizler (n 1) 3252; Yücel (n 3) 89. Aksi görüş için bkz. Saraç (n 3) 90 vd. Özel olarak kanunda düzenlenen tehlike sorumluluğu hallerine ilişkin kıyasın mümkün olmadığına dair bkz. Yavuz (n 2) 61; Başoğlu (n 2) 47. TBK md. 71'in aslında kıyas yolunu açmadığı, özel düzenleme olmayan tehlike halleri için boşluk doldurucu genel bir hüküm teşkil ettiği hususuna ilişkin bkz. Çekin, Tehlike Sorumluluğu (n 2) 129.

92 Akünal (n 72) 62, 69; Kemal Tahir Gürsoy, 'İşverenin Sorumluluğu' (1974) 31 (1) Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi 185, 193-195. Yapay zekânın otonom davranışları ile verdiği zararların tehlike sorumluluğu doğurduğuna ilişkin bkz. Sinan Sami Akkurt, 'Yapay Zekânın Otonom Davranışlarından Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk' (2019) 13 Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi 39, 51; Erman Benli ve Gayenur Şenel, 'Yapay Zekâ ve Haksız Fiil Hukuku' (2020) 2(2) Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 296, 327-328. Sermaye Piyasası Kanunu md. 99/B-4'de olduğu gibi bazen kanun koyucu tehlike arz eden bir duruma ilişkin özel tehlike sorumluluğu düzenlemesi öngörmek yerine genel tehlike sorumluluğuna atıf yapmaktadır. Konuya ilişkin detaylı analiz için bkz. Başak Başoğlu Kapancı, 'Kripto Varlık Hizmet Sağlayıcılarının Tehlike Sorumluluğu' (2025) 31 (1) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 483, 485 vd.

93 Akünal (n 72) 70.

runması[94] ilkesinin bir gereği olarak elektrikli skuter kiralayan işletmeler açısından bilinçsiz kanun boşluğu olduğu kabul edilmeli ve kanun koyucu tarafından bu hususta özel bir düzenleme yapılana kadar işleten KTK md. 85 kapsamında sorumlu tutulacak şekilde kıyas yapılmalıdır.

E. Elektrikli Skuter Kazalarına İlişkin Yargı Uygulaması

Son olarak konuya ilişkin yargı uygulamasına da değinmek gerekir. Elektrikli skuter teknolojisi Türkiye'de yakın zamanda kullanılmaya başlandığı için bu skuterların dâhil olduğu kazalara ilişkin çok fazla Yargıtay kararı söz konusu olmasa da konuya ilişkin ilk derece mahkemesi kararlarında elektrikli skuter işleten şirketlerin sorumlu tutulduğu görülmektedir. Nitekim ilk derece mahkemesinin önüne gelen bir uyuşmazlıkta mahkeme, elektrikli skuter kiralama hizmetini kullanan kiracının eyleminden dolayı kiralayan işletmenin KTK md. 85 kapsamında işleten olarak müştereken ve müteselsilen kusursuz sorumlu olduğuna karar vermiştir[95].

Yine mahkeme önüne gelen olaylara bakıldığında elektrikli skuterın doğru park edilmemesi dolayısıyla park halindeki bir araç üzerine devrilmesi sonucunda elektrikli skuterın sahibinin (kiralayan işletme) sorumlu tutulduğu görülmektedir[96]. Bu durum aslında elektrikli skuterlar üzerindeki fiili hâkimiyetin şirkette olduğunu, kiracının/hizmet alanın kusurlu park etmesi durumunda dahi sorumluluğun şirkete ait olduğunu ortaya koymaktadır.

En sık karşılaşılan kaza türleri arasında otomobil ile elektrikli skuter çarpışması görülmektedir[97]. Bu uyuşmazlıklarda çoğu zaman zarara uğrayan kişinin elektrikli skuter kullanıcısı olması ve kazaya karışan diğer aracın zaten motorlu araç olduğundan KTK kapsamına girmesi dolayısıyla elektrikli skuter kullanı-

---

94 Zira tehlike sorumluluğunun dayandığı ilkelerden birisi de tehlikeye maruz kalmadır. Sosyal bir varlık olan kişinin sosyal hayat içerisinde bu tehlikeye maruz kalması, onun yeterli düzeyde korunabilmesi için tehlike sorumluluğu düzenlemelerini gerektirebilmektedir. Bkz. Başoğlu (n 2) 44; Alper (n 11) 36; Çetiner (n 1) 427.

95 İstanbul 15. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2023/523, K. 2025/27, T. 21.1.2025, <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi 12 Ocak 2026. Benzer başka bir karar için bkz. İstanbul 8. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2024/552, K. 2025/274, T. 30.4.2025, <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi 12 Ocak 2026.

96 . İstanbul Anadolu 1. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2024/797, K. 2025/688, T. 16.07.2025, <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi 12 Mart 2026. Ancak ifade etmek gerekir ki bu durumda kiralama hizmeti sunan şirketin sorumluluğu KTK md. 85 kapsamında değildir, zira işletilme halinde bir motorlu araç olmadan ve -çalışma konumuz çerçevesinde- bir kiralama ilişkisi yokken gerçekleşen zarar söz konusudur.

97 Yargıtay 12. CD, E. 2023/5145, K. 2023/4159, T. 18.10.2023, <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi 10 Mart 2026; Antalya 1. ATM, E. 2023/202 K. 2024/234, T. 21.03.2024, <www.legalbank.com.tr> Erişim Tarihi 15 Mart 2026.

mının KTK kapsamında değerlendirilmediği görülmektedir. Yine elektrikli skuterların nispeten daha ciddi bir tehlike arz ettiği kaza türü ise, söz konusu araçların kuralsız şekilde yaya yolunda kullanımı dolayısıyla elektrikli skuter ve yaya çarpışmasıdır. Bu durum, yayalar açısından bir tehlike teşkil etmekte ve yaralanmalar söz konusu olabilmektedir.

Her ne kadar çeşitli görünümlerde elektrikli skuterların karıştığı kazalar mahkemeler önüne gelse de hâlihazırda yerleşik bir uygulama oluştuğunu söylemek zordur. Özellikle elektrikli skuter kazalarına ilişkin Yargıtay Ceza Daireleri önüne gelen uyuşmazlıklarda KTK kapsamında değerlendirme yapılmadığından elektrikli skuterların karıştığı kazalarda hukuki sorumluluk ve işletenin kusursuz sorumluluğu incelenmemektedir. Hukuk mahkemeleri ve Yargıtay veya İstinaf hukuk daireleri önüne gelen uyuşmazlıkların ise şu aşamada kısıtlı olması ve elektrikli skuterların yeni bir karayolu aracı olması dolayısıyla bunların karıştığı kazalarda hukuki sorumluluğa ilişkin hangi hükümlerin uygulanacağı konusunda Yargıtay'ın yerleşik bir uygulamasından bahsetmek şu aşamada mümkün değildir.

SONUÇ

Bu çalışmada, şehir içi ulaşımda kullanımı hızla yaygınlaşan elektrikli skuterların karıştığı trafik kazalarında, özellikle kiralama hizmeti sunan işletmelerin hukuki sorumluluğu kapsamlı bir şekilde irdelenmiştir. Yapılan incelemeler neticesinde, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda elektrikli skuterların "taşıt" olarak tanımlanmasına rağmen, "motorlu" veya "motorsuz" taşıt ayrımına tabi tutulmamış olması uygulamada ciddi bir hukuki belirsizlik yaratmaktadır.

Elektrikli skuterlar, elektrikli bir motorun itici gücüyle hareket etmekte ve doktrinde yapılan motorlu taşıt tanımının kapsamına girmektedir. Her ne kadar KTK'da "motorlu" veya "motorsuz" olarak tanımlanmamış ise de bir aracın motorlu olup olmadığını tespit, hâkimin takdir yetkisi kapsamındadır. Özellikle elektrikli skuterların KTK md. 103 kapsamında KTK md. 85 uygulamasından istisna tutulmaması, söz konusu araçların "motorlu taşıt" statüsünde değerlendirilmesine olanak sağlamaktadır. Dolayısıyla, elektrikli skuter kiralama hizmeti sunan işletmelerin sorumluluğunun, KTK md. 85'te düzenlenen tehlike ilkesine dayalı işletenin kusursuz sorumluluğu hükümlerine tabi olması gerektiği sonucuna varılmaktadır. Zira KTK md. 85'in altında yatan düşünce, karayolunda kullanılan motorlu araçların oluşturduğu tehdit ve tehlikelere karşı üçüncü kişilerin korunması ve zararlarının tazmin edilmesidir. Elektrikli skuterların hızlı

manevra, fren mesafesi ve küçük boyutlu olması dolayısıyla dar yerlerden geçebilme özellikleri ve trafikte yayalar için oluşturduğu yüksek risk dikkate alınarak, bu araçların "motorlu taşıt" sayılması ve işletenlerin KTK md. 85 uyarınca kusursuz sorumlu tutulması gerekir. Nitekim Yargıtay'ın henüz emsal bir görüşü oluşmamış olsa da ilk derece mahkemelerinin bu yönde kararlar vermeye başladığı görülmektedir.

Öte yandan doktrinde KTK md. 103 hükmüne kıyasla elektrikli skuterların motorlu bisiklet (moped) gibi değerlendirilmesi ve diğer karayolu araçları kadar tehlike arz etmediği düşüncesiyle genel hükümler ve TBK md. 49 kapsamında kusurlu sorumluluk hükümlerinin kapsamına sokulması gerektiğini savunanlar da bulunmaktadır. Bu durumda ise sadece elektrikli skuter sürücüsü kusuru oranında genel hükümlere göre sorumlu tutulabilecek, kiralama hizmeti veren işletmelerin sorumluluğuna ise gidilemeyecektir. Gerek Türkiye'de gerekse elektrikli skuter kullanımının arttığı Avrupa ülkelerinde elektrikli skuterların karıştığı kaza sayılarının arttığı, ölümlü kazaların gerçekleştiği ve yayalar açısından ciddi riskler ortaya çıktığı, elektrikli skuterların sıkça zarar doğurmaya elverişli olduğu görülmektedir. Bu risklerin KTK'da yer alan tehlike sorumluluğu düzenlemesine hâkim prensipler çerçevesinde değerlendirilmesi gerekir. Nitekim tehlike sorumluluğu düzenlemeleri, "nimet-külfet dengesi" ve tehlikeli faaliyet dolayısıyla zarar görme riski olan üçüncü kişilerin korunması düşüncesine dayanmaktadır. Elektrikli skuter kiralama şirketleri ise, oluşturdukları trafik riskinden ekonomik menfaat sağlayan ve araç üzerindeki fiili hakimiyeti elinde bulunduran taraftır. Bu faaliyetten doğan zararın salt kusur sorumluluğu çerçevesinde değerlendirilmesi, mevzuatımızda yer alan özel ve genel tehlike sorumluluğu düzenlemelerinin ruhuna da aykırılık teşkil edecektir. Bu sebeple elektrikli skuterların karıştığı kazalarda üçüncü kişilerin zararının tazmininde KTK md. 85'in uygulama bulması hem teknik olarak hem de kanunun özüne uygunluk olarak en isabetli yaklaşım olarak gözükmektedir. Öte yandan bu konudaki boşluğun farklı uygulamalara ve yorumlara yol açabilecek olması dolayısıyla KTK'ya elektrikli skuter işleteninin sorumluluğuna ilişkin açık hüküm eklenmesi adaletin tecellisi ve zararların hakkaniyete uygun tazmini için zorunludur.

KAYNAKÇA

Adal E, 'Yeni Borçlar Kanununda Düzenlenen Tehlike Sorumluluğu Hükümlerinin Değerlendirilmesi' (2014) 20 (1) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 919-980.

Akbulut İ, *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre İşletenin Sorumluluğu Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası ve Garanti Fonu* (Adalet Yayınevi 2014).

Akkayan Yıldırım A, '6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu' (2012) 70 (1) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 203-220.

Akkurt SS, 'Yapay Zekânın Otonom Davranışlarından Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk' (2019) 13 Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi 39-59.

Akünal T, 'Yeni Tehlike Sorumlulukları Yaratılmasında Yargıcın Rolü' Prof. Dr. Turhan Esener'e Armağan (Ankara 2000).

Alper G, 'İşletme Nedeniyle Tehlike Sorumluluğu (TBK m. 71)' (Doktora Tezi, İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi 2018).

Antalya G, 'Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler' (2004) 14 (4) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 63-83.

Antalya G, Acar F, Arslan D, Görgeç B ve Yelkenci I, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Ders Kitabı* (Seçkin Yayıncılık 2025).

Antalya G ve Görgeç B, '1952 Tarihli Roma Konvansiyonu ile 2009 Tarihli Genel Tehlike Konvansiyonu'nun Sorumluluk Hukuku Açısından Karşılaştırılması' (2020) 26 (1) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 204-218.

Arslan Bal M, 'Trafik Kazalarında Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu' (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Aydın Üniversitesi 2025).

Ateş H, 'İşletilme (Hareket) Halinde Olmayan Motorlu Aracın Verdiği Zararlardan Doğan Sorumluluk' (2012) 2 Ankara Barosu Dergisi 417-427.

Ayan M ve Ayan N, *Medeni Hukuka Giriş* (Seçkin Yayıncılık 2016).

Başar D, 'Çevreyi Kirletenin Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Çevre Sorumluluk Hukukunda Sorumluluk Sebeplerinin Yarışması' (2021) 46 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 145-170.

Başoğlu B, 'Sözleşme Dışı Kusursuz Sorumluluk Hukuku ve Özellikle Tehlike Sorumluluğuna ilişkin Değerlendirmeler' (2016) 6 (2) İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 29-56.

Başoğlu Kapancı B, 'Kripto Varlık Hizmet Sağlayıcılarının Tehlike Sorumluluğu' (2025) 31 (1) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 483-503.

Bayındır S, 'Otonom Araçlarda Sözleşme Dışı Hukuki Sorumluluk Hallerinin Değerlendirilmesi' (2021) 7 (2) İstanbul Aydın Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 383-410.

Baysal B, *Haksız Fiil Hukuku* (On İki Levha Yayınları 2019).

Benli E ve Şenel G, 'Yapay Zekâ ve Haksız Fiil Hukuku' (2020) 2 (2) Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 296-336.

Bildirici Z, İlyas S, Kepenek E ve Albayrak Y, 'Kentsel Mekânda E-Skuter Kullanımına İlişkin Türkiye ve Dünyada Yapılan Yasal Düzenleme Örnekleri' (2024) 7 (1) Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi 31-42.

Boydak AB, 'Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk' (2014) 5 (17) Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 303-330.

Bozkurt EC, 'Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk (Zorunlu Trafik) Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İleri Sürebileceği Savunmalar' (Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi 2021).

Bulgur MH, 'Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Tehlike Sorumluluğu' (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi 2019).

Büyüksağiş E, 'Tehlike Esasına Dayanan Genel Sorumluluk Kuralı Üzerine Eleştirel Değerlendirmeler' (2006) 8 (1) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1-20.

Caemmerer E, 'Cansız Şeylerin Verdiği Zararlardan Sorumluluk ve Atom Tehlikesi' (2011) 27 (1-4) Journal of Istanbul University Law Faculty 457-470.

Canbolat F ve Gönül Koşar G, 'Motorlu Aracın İşletilmesinden Doğan Hukuki Sorumlulukta "Kusur"un Önemi ve Sorumluluğa Etkisi' (2021) 23 (2) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 839-872.

Copeland D, 'Electric Scooters: A New Frontier in Transportation and Products Liability' (2020) 26 (2) Richmond Journal of Law & Technology 1-53.

Çağlayan Y, *Açıklamalı-Şerhli Türk Borçlar Kanunu Şerhi* (Seçkin Yayıncılık 2024).

Çağlayan R, 'Risk İlkesi Gereğince İdarenin Kusursuz Sorumluluğu Bağlamında Sosyal Risk İlkesi' Sorumluluk ve Tazminat hukuku Sempozyumu (Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi 2009).

Çekin MS, *6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Madde 71 Çerçevesinde Tehlike Sorumluluğu* (On İki Levha Yayıncılık 2016).

Çekin MS, 'Otonom Araçlar ve Hukuki Sorumluluk' (2018) 33 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 283-301.

Çelik ÇA, *Tazminat ve Alacaklarda Sorumluluk ve Zamanaşımı* (3. Bası, Seçkin Yayıncılık 2018).

Çelikkol Y, 'Belediyelerde Ulaşım Hizmetlerinin Hukuki Rejimi' (Doktora Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi 2025).

Çetiner B, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (On İki Levha Yayıncılık 2024).

Deutsch E, 'Sorumluluk Hukukunun Temel İlkeleri' (1981) 2 (2) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 245-259.

Doğan M, Şahan G ve Atamulu İ, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Seçkin Yayıncılık 2021).

Durak Y, 'Tehlike Sorumluluğu' (2014) 9 (1) Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 23-51.

Duran D, 'Deprem Zararlarından Doğan Özel Hukuk Sorumluluğu' (2025) 3 (2) İbn Haldun Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 255-299.

Er Ö, *Karayolları Trafik Kanunu'nda Kusur* (Yetkin Yayınları 2022).

Erdoğan İ ve Keskin AD, *Türk Medeni Hukuku* (Gazi Kitabevi 2020).

Eren F, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Legem Yayınevi 2023).

Eren F, 'Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları' (1987) 39 (1) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 159-212.

Eren F ve Dönmez Ü, *Eren Borçlar Hukuku Şerhi Cilt II: Madde 49-82* (Yetkin Yayınları 2023).

Goodwin D, 'Intoxicated Scootering: Rethinking Electric Scooter Liability in Washington State' (2024) 99 (3) Washington Law Review 953-986.

Gümüşsoy G, '6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununa Göre Tehlike Sorumluluğu' (2014) 13 (2) İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 31-54.

Günay E, *Yargıtay, Bam Kararları ve Öğreti Görüşü Işığında Kusursuz Sorumluluğa Dayalı Tazminat İstemleri* (Seçkin Yayıncılık 2020).

Günergök Ö ve Kayıhan Ş, *Borçlar Hukuku Dersleri Genel Hükümler* (On İki Levha Yayınları 2024).

Gürsoy KT, 'İşverenin Sorumluluğu' (1974) 31 (1) Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi 185-198.

İkizler M, 'Avrupa Haksız Fiil Hukuku İlkelerinde Tehlike Sorumluluğu ve Türk Hukuku İle Kısaca Karşılaştırılması' (2014) 16 (Özel Sayı) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 3241-3260.

Karacan Çetin H, *Karayolları Trafik Kanununda Hukuki Sorumluluk (Türk, İsviçre ve Alman Hukukları Karşılaştırmalı)* (Seçkin Yayıncılık 2016).

Korkusuz R, 'Hukukumuzda Tehlike Sorumluluğu Uygulaması ve Yeni Borçlar Kanunu Tasarısındaki Düzenlemesi' Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu (2009).

Louis G, 'Bird Law: Considerations in the Regulation of Electric Scooters' (2021) 27 (2) Boston University Journal of Science and Technology Law 400-426.

Narter S, *Kusursuz Sorumluluk, Haksız Fiil Sorumluluğu ve Tazminat Hukuku* (Adalet Yayınevi 2024).

Nomer H, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Beta Yayınevi 2024).

Obradovic D, 'Protection for Traffic Accidents Victims Caused by Drivers of Electric Scooter in Serbia' (2022) 2022 (2) Journal of Eastern-European Criminal Law 54-65.

Oğuzman K ve Öz T, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt II* (Vedat Kitapçılık 2024).

Okudan B ve Dündar S, 'Analysis and Comparison of Electric Scooter Crashes: A Review of Crash Characteristics and Health Outcomes in Türkiye' (2024) Journal of Transportation and Logistics 1-12.

Okur S, *Otonom Araçlarda Sözleşme Dışı Hukuki Sorumluluk: Yapay Zekâ Sorumluluk Doktrinine Mukayeseli Bir Katkı* (Adalet Yayınevi 2021).

Özsunay E, *E-Skuterların Karıştıkları Trafik Kazalarında Sorumluluk İlişkileri* (Aristo Yayınevi 2023).

Saraç S, *Türk Borçlar Kanunu'nda Tehlike Sorumluluğu (TBK m. 71)* (On İki Levha Yayıncılık 2013).

Sarıhan BB, 'Türk Borçlar Kanunu'nda Genel Bir Kural Olarak Tehlike Sorumluluğu' (2014) 20 (1) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 1177-1196.

Şen Doğramacı H, 'Tehlikeyi Önleme Yükümlülüğünün Sorumluluk Hukukundaki Yeri ve Önemi' (2013) Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi (Hukuk Özel Sayısı) 55-65.

Tandoğan H, *Türk Mesuliyet Hukuku: Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet* (Vedat Kitapçılık 2010).

Tandoğan H, 'Tehlike Sorumluluğu Kavramı ve Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Düzenlenmesi Sorunu' (1979) 10 (2) Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 291-321.

Ulusan İ, 'Tehlike Sorumluluğu Üstüne' (2011) 4 (6) İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi 23-57.

Üçışık G, 'Tehlike Sorumluluğunun Genel Kural İle Düzenlenmesi' Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu (2009).

Watson M, 'A Bird, Lime, Skip, and a Jump towards E-Scooter Regulation' (2020) 44 (2) Nova Law Review 261-288.

Yavaş O, 'Trafik Kazaları Sebebi ile Meydana Gelen Bedensel Zararlardan Sigortacının Sorumluluğu' (Yüksek Lisans Tezi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi 2020).

Yavuz C, 'Türk Borçlar Kanunu Tasarısı'na Göre Kusursuz Sorumluluk Halleri ve İlkeleri' (2008) 14 (4) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 29-61.

Yılmaz G, *Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Kapsamına Giren Teminat Türleri* (On İki Levha Yayınları 2025).

Yılmaz H, *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu* (Vedat Kitapçılık 2014).

Yılmaz S, 'Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Sebep Sorumluluklarına İlişkin Yeni Hükümler' (2010) 59 (3) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 551-578.

Yiğit B, *Genel Tehlike Sorumluluğu* (Seçkin Yayıncılık 2022).

Yurdakul Kılıç G, 'Trafik Kazalarında Müteselsil Sorumluluk' (Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi 2025).

Yücel Ö, *Türk Borçlar Kanununa Göre Genel Tehlike Sorumluluğu* (Seçkin Yayıncılık 2014).