No : 2026/80
Tarih : 28.10.2026
Konu : Motorlu Kara Taşıtı Kiralama Sektöründe Yeni Dönem

2027–2028 Geçişinde İşletmeleri Neler Bekliyor?

1. Giriş

Türkiye'de motorlu kara taşıtı kiralama sektörü, araç yatırımlarının büyüklüğü, turizm ve ulaşım talebiyle bağlantısı ve yüksek işlem hacmi nedeniyle ekonominin dikkatle izlenmesi gereken faaliyet alanlarından biri. Ancak sektörde artık yalnızca talebin ve araç maliyetlerinin nasıl gelişeceği değil, faaliyetlerin hangi kurallarla yürütüleceği de işletmelerin gündeminde.

15 Ağustos 2026 tarihli ve 33341 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Motorlu Kara Taşıtlarının Kiralanması Hakkında Yönetmelik, 1 Ocak 2027 itibarıyla yürürlüğe girecek. Yönetmelik; yetki belgesi ve mesleki yeterlilik şartlarından asgari filo büyüklüğüne, araçların yaş ve kilometre sınırlarından rezervasyon, depozito ve hasar işlemlerine, ilan platformlarından merkezi kayıt sistemine uzanan kapsamlı bir çerçeve oluşturuyor.

Kanaatimizce bu düzenlemeyi yalnızca yeni bir izin veya belge yükümlülüğü olarak değerlendirmek eksik kalır. İşletmeler açısından asıl mesele, filo yenileme takviminin, finansman ihtiyacının, müşteriyle kurulan sözleşme ilişkisinin ve dijital kayıt düzeninin birlikte yeniden ele alınmasıdır. Bu yazıda 2026 yılı sektör verilerinden hareketle yeni kuralların işletme modellerine olası etkilerini ve 2027–2028 geçişine yönelik öncelikleri değerlendiriyoruz.

2. Sektörün 2026 Görünümü: Büyük Filo, Yüksek Yatırım, Yoğun İşlem Hacmi

TOKKDER–NielsenIQ tarafından paylaşılan 2026 yılı ilk yarı verilerine göre, Türkiye'de operasyonel ve günlük kiralama segmentlerinin toplam araç parkı 405.740 araca ulaşmış durumda. Bu filonun 237.743 aracı operasyonel, 167.997 aracı ise günlük kiralama faaliyetlerinde kullanılıyor. Burada önemli bir ayrım yapmak gerekiyor: Söz konusu toplam, sektörün ekonomik büyüklüğünü gösteriyor; yeni Yönetmeliğin doğrudan kapsamındaki araç sayısını ifade etmiyor.

Sektörün yatırım boyutu da dikkat çekici. İlk altı ayda 96.519 yeni araç satın alınırken, toplam araç yatırımı yaklaşık 178,3 milyar TL düzeyine ulaştı. Araç yatırımları üzerinden ödenen vergilerin yaklaşık 90 milyar TL olması, kiralama sektörünün otomotiv pazarı ve kamu gelirleri açısından da önemini gösteriyor.

Günlük kiralama segmentinde aynı dönemde 18,7 milyon kira günü ve 2,2 milyon kiralama sözleşmesi üretildi. Bu segmentin yeni araç yatırımı yaklaşık 114 milyar TL, aktif büyüklüğü ise 231,5 milyar TL olarak açıklandı. Başka bir ifadeyle sektör, yalnızca yüksek tutarlı varlık yatırımı yapan değil, her gün çok sayıda rezervasyon, sözleşme, teslim, iade ve ödeme işlemi yöneten bir yapıdan oluşuyor.

Talep tarafında da dönüşüm sürüyor. TÜİK verilerine göre Ağustos 2026 itibarıyla trafikteki toplam taşıt sayısı 34,9 milyona, otomobil sayısı 18 milyona yaklaşıyor. Ulaştırma harcamalarının hane bütçesindeki payı ve turizm hareketliliği kiralama talebinin zeminini oluştururken, finansmana erişim koşulları ve tüketici beklentileri işletmeler açısından temkinli planlamayı gerektiriyor. Öte yandan Ocak–Ağustos 2026 döneminde trafiğe kaydedilen yeni otomobillerin yaklaşık %50,2'sinin hibrit veya elektrikli olması, gelecekteki filo tercihleri bakımından ayrıca dikkate değer.

Bu tablo, yeni düzenlemenin neden yalnızca hukuki bir uyum konusu olmadığını gösteriyor: Filo kuralları yatırımı; sözleşme, depozito ve hasar hükümleri tahsilat düzenini; platform ve veri hükümleri ise günlük operasyonun altyapısını doğrudan etkileyebilir.

3. Yönetmelik Kimleri Kapsıyor, Geçiş Takvimi Nasıl İşliyor?

tax@taxia.com.tr +90 212 211 11 10 Mecidiyeköy Mah. Şehit Ahmet Sokak Ada Res. No: 6-10/51 Şişli/İstanbul

Yönetmeliğin doğrudan odağı, **tüketici niteliğindeki kiracılarla yapılan kısa süreli motorlu kara taşıtı kiralamalarıdır.** Aynı kiracıya tek seferde veya kesintisiz dönemler hâlinde en fazla 29 gün için verilen hizmet kısa süreli kiralama olarak tanımlanıyor. **Otuz gün ve üzerindeki uzun süreli kiralamalar, kiracının tüketici olmadığı kısa süreli kiralamalar, paylaşımlı kiralamalar ve kamp taşıtı kiralamaları** ise Yönetmelik kapsamı dışında bırakılıyor.

Bu ayrım özellikle hem operasyonel hem günlük kiralama hizmeti veren şirketler için önemli. Bir şirketin toplam filosunun aynı kurallara tabi olduğu varsayımıyla hareket edilmemeli; faaliyet ve müşteri türü esas alınarak kapsam analizi yapılmalı.

Uygulamada üç tarih öne çıkıyor. **1 Ocak 2027**, Yönetmeliğin genel yürürlük tarihi. **1 Temmuz 2027**, Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihte faaliyette olan işletmelerin faaliyetlerine devam edebilmek için yetki belgesi almaları gereken son tarih. **1 Ocak 2028** ise belirli geçiş kolaylıklarının sona erdiği tarih.

Ancak 2028'e ilişkin hükümlerin bütün işletmeler için genel bir erteleme olduğu düşünülmemeli. Geçiş şartlarını sağlayan ve faaliyetine kesintisiz devam eden mevcut işletmeler bakımından, **asgari filo sayısı ve belirli araç uygunluk şartları** 1 Ocak 2028'e kadar erteleniyor. İlan ve aracı platformlara Yönetmeliğin 18'inci maddesinin birinci fıkrasında getirilen yükümlülükler de aynı tarihe kadar uygulanmayacak. Buna karşılık, daha önce kurulmuş platform sözleşmelerinin Yönetmeliğe uyarlanması için öngörülen tarih **1 Temmuz 2027**.

Dolayısıyla işletmelerin hangi geçiş hükmünden yararlanabildiğini ayrı ayrı belirlemesi ve hazırlıklarını tek bir son tarihe bırakmaması gerekiyor.

4. İşletmeleri Doğrudan Etkileyecek Dört Temel Değişiklik

4.1. Yetki belgesi ve mesleki yeterlilik: Faaliyete girişte yeni standart

Yeni dönemde ticari faaliyet kapsamında motorlu kara taşıtı kiralayabilmek için **yetki belgesi** gerekecek. Başvurularda vergi mükellefiyeti, meslek odası kaydı, faaliyet konusunun ilgili kayıtlarda bulunması ve Yönetmelikte belirlenen diğer işletme şartları dikkate alınacak. Şubeler için de ayrı yetki belgesi düzenlenmesi ve gerekli filo koşullarının şube bazında değerlendirilmesi önem taşıyor.

Düzenleme, kiralama faaliyetinin sorumluları ve danışmanları bakımından **Motorlu Kara Taşıtı Kiralama Danışmanı (Seviye 4)** mesleki yeterlilik belgesini de öne çıkarıyor. Mevcut işletmelere bazı başvuru şartları yönünden tanınan geçiş kolaylıkları, mesleki yeterlilik konusunun tümüyle gündemden kalktığı anlamına gelmiyor.

Şirketler açısından ilk adım, merkez ve şubeler itibarıyla yetki belgesi koşullarının sağlanıp sağlanmadığını; personel, faaliyet kodu ve belge düzeni bakımından eksiklik bulunup bulunmadığını belirlemek olmalı.

4.2. Filo standardı: Araç politikası doğrudan yatırım kararına dönüşüyor

Yönetmelik, faaliyet yerine göre farklılaşan **asgari araç sayısı ve mülkiyet şartları** getiriyor. Büyükşehir belediyesi bulunan illerin nüfusu 30 bini aşan ilçelerinde faaliyet gösteren işletmeler için kural olarak en az **10 araçlık filo** öngörülüyor. Bunların en az beşinin işletme adına tescilli olması; ayrıca biri Türkiye'de üretilmiş olmak üzere en az iki aracın hibrit veya yalnızca elektrik motorlu olması gerekiyor. Diğer ilçeler ve büyükşehir olmayan iller bakımından ise kural olarak **en az beş araç** ve bunların en az ikisinin işletme adına tescilli olması şartı bulunuyor.

Bunun yanında, klasik araçlara ilişkin istisna saklı kalmak üzere, kiralamaya konu araçlar **model yılına göre altı yaşın üzerinde olamayacak**; elektrik motorlu araçlar için **300 bin kilometre**, diğer araçlar için **180 bin kilometre** sınırı uygulanacak. Ağır hasar kaydı, muayene, zorunlu sigorta, bakım ve ilgili güvenlik standartları da araç uygunluğunun parçası.

Bu kuralların etkisi her işletmede aynı olmayacak. Filosu genç ve kilometresi düşük bir şirket sınırlı uyum harcamasıyla ilerleyebilirken, araçlarının önemli bölümü yaş veya kilometre sınırına yaklaşmış bir işletme daha yüksek yenileme ihtiyacıyla karşılaşabilir. Ayrıca araçların yenilenmesi yalnızca satın alma maliyetinden ibaret değil; finansman vadesi, sigorta, bakım, kullanım oranı ve ikinci el satış değeriyle birlikte değerlendirilmesi gereken bir yatırım kararı.

Elektrikli ve hibrit araçların filodaki payının artması da aynı çerçevede okunmalı. Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği (ACEA) verilerine göre 2026'nın ilk yarısında Avrupa Birliği yeni otomobil kayıtlarında hibrit araçların payı %37,3, tam elektrikli araçların payı %20,7 oldu. Türkiye'deki mevzuat şartları ile bu pazar eğilimi birlikte değerlendirildiğinde, işletmeler için araç seçimi kadar şarj imkânı, kullanım profili ve ikinci el değerine ilişkin varsayımlar da önem kazanıyor.

4.3. Rezervasyon, depozito ve hasar: Belge düzeni artık tahsilat güvenliğinin parçası

Yeni kurallar, müşteriyle ilişkinin başlangıcından aracın iadesine kadar daha ayrıntılı bir kayıt ve bilgilendirme düzeni öngörüyor. Kiracıya sözleşme kurulmadan önce araç ve hizmetin özellikleri, ücretler, teslim koşulları, tarafların yükümlülükleri ve fesih şartları hakkında bilgi verilmesi; yazılı veya elektronik sözleşmenin bir nüshasının araç tesliminden önce sunulması gerekiyor.

Ön ödemeli rezervasyonlarda, teslim saatinden en az 24 saat önce yapılan iptallerde kural olarak bedel alınamayacak. Teslime 24 saatten az kaldığında ise rezervasyon formunda önceden belirtilmiş olması koşuluyla en fazla bir günlük kira bedeli tutarında iptal bedeli istenebilecek. İadeye ilişkin işlemler için Yönetmelikte genel olarak yedi günlük süre öngörülüyor; rezervasyona gelinmemesi gibi özel hâller ayrıca düzenleniyor.

Depozito bakımından da sınırlar netleşiyor: Altı gün ve altındaki kiralamalarda en fazla üç günlük, yedi ila yirmi dokuz günlük veya haftalık kiralamalarda ise en fazla yedi günlük kira bedeli tutarında depozito alınabilecek. Sözleşmede onay ve ön bilgilendirme gereklilikleri korunarak yapılabilecek kesintiler belirleniyor; kural olarak sözleşmenin sona ermesi ve aracın iadesini izleyen yedi gün içinde depozito iadesi işlemlerinin tamamlanması gerekiyor.

Hasar ve arıza süreçleri işletmeler açısından daha da kritik. Teslim ve iade belgelerinin düzenlenmesi, mevcut hasarların doğru tespiti ve kiracıdan bedel talep edilecek durumlarda hasarın ve maliyetinin yetkili ve bağımsız ekspertiz raporuyla belgelendirilmesi önem taşıyor. Yönetmelik, gerekli teslim ve iade belgelerinin bulunmadığı veya iade belgesinde belirtilmeyen hasar ve arızalar yönünden kiracıdan bedel talep edilmesine önemli sınırlamalar getiriyor. Temel güvencelerin ayrıca ücretli bir ürün satın alınmasına bağlanamaması ve bir saate kadar iade gecikmeleri için ek bedel istenememesi de müşteri süreçlerinde gözden geçirilmesi gereken hükümler arasında.

Buradaki değişimin ticari sonucu açık: Eksik sözleşme, teslim veya hasar kaydı, işletmenin haklı olduğunu düşündüğü bir alacağın tahsilini dahi güçleştirebilir. Bu nedenle standart formlar, zaman damgalı fotoğraflar, ekspertiz raporları ve ödeme kayıtları yalnızca operasyon evrakı değil; iç kontrol ve gelir güvenliği araçları olarak görülmeli.

4.4. Platformlar ve Bilgi Sistemi: Araçtan ödemeye uzanan kayıt zinciri

İlan ve aracı platformlar açısından yetki belgesi ve ilan verme yetkisinin doğrulanması, ilanlarda belirli bilgilerin bulunması ve müşteri başvurularının yönetilmesi yeni çerçevenin önemli unsurları. Ayrıca platformların işletmelere yönelik haksız ticari uygulamalarına ilişkin kurallar, alternatif satış kanalları, veri kullanımı ve aracılık sözleşmelerinin koşulları bakımından dikkatle değerlendirilmeli.

Bakanlık tarafından oluşturulacak Motorlu Kara Taşıtı Kiralama Bilgi Sistemi, yetki belgesi ve kiralamaya konu araç kayıtlarının takibinde merkezi rol oynayacak. Yetki belgesi alındıktan sonra filoya eklenen araçların kiraya verilmeden önce sisteme kaydedilmesi, işletmenin tasarrufundan çıkan araçların kayıtlarının silinmesi

ve istenen bilgilerin güncel tutulması öngörülüyor. Sözleşme ve ilgili formların **beş yıl** süreyle saklanmasına yönelik yükümlülük de dijital arşiv ihtiyacını artırıyor.

Bu nedenle bilgi sistemine uyum yalnızca bir yazılım bağlantısı olarak düşünülmemeli. Müşteri, rezervasyon, sözleşme, araç, teslim ve iade, hasar, depozito ve ödeme bilgilerinin birbiriyle eşleştiği ve gerektiğinde izlenebildiği bir kayıt düzeni kurulması gerekiyor. Platform üzerinden gelen rezervasyonların şirketin kendi operasyon kayıtlarıyla tutarlılığı da bu yapının ayrılmaz parçası.

5. Uyumun Finansal Boyutu: Her Şirketin Maliyeti Farklı Olacak

Yüksek araç fiyatları ve fonlama maliyetleri altında yeni filo şartlarının etkisini sektörün tamamı için tek bir tutarla ifade etmek mümkün değil. Nitekim kamuya açık kaynaklarda günlük kiralama filosunun yaş ve kilometre dağılımı bulunmadığından, sektör geneli için güvenilir bir toplam uyum maliyeti hesaplanamıyor. Bu noktada şirket bazında ölçüm yapmak daha doğru.

Kanaatimizce maliyet hesabına öncelikle yaş ve kilometre sınırına yaklaşan araçların sayısıyla başlanmalı. Ardından bu araçların hangi tarihte filodan çıkarılacağı, yenilerinin hangi finansman yöntemiyle temin edileceği, ikinci el satışlarından ne kadar kaynak yaratılabileceği ve sözleşme, personel, yazılım ile veri altyapısına ne ölçüde yatırım yapılacağı birlikte hesaplanmalı. Böylece yenileme yatırımı ve finansman giderleri ile sistem/uyum harcamalarından, beklenen araç çıkış gelirlerinin düşüldüğü şirket bazlı bir bütçe hazırlanabilir.

Hesaplamanın ikinci aşamasında, yapılacak yatırımın kira fiyatlarına ve kârlılığa yansıması sorgulanmalı. Aynı aracın yılda kaç gün kiraya verildiği, sözleşme başına gelir, hasar ve sigorta maliyetleri, alacakların tahsil süresi ve platform komisyonları dikkate alınmadan yalnızca araç yenileme tutarına odaklanılması sağlıklı sonuç vermeyebilir.

Bu çerçevede yeni düzenleme, bazı işletmeler için maliyet artışı yaratırken genç filo, güçlü finansman kapasitesi ve düzenli kayıt altyapısına sahip şirketlere rekabet avantajı sağlayabilir. Uyum kapasitesi sınırlı işletmelerde ise ortaklık, ölçek büyütme, birleşme veya iş modelini değiştirme seçeneklerinin daha fazla tartışılması mümkün. Bunun sektör genelinde kaçınılmaz bir konsolidasyon yaratacağını söylemek için henüz yeterli veri bulunmuyor.

6. Uluslararası Uygulamalar Ne Söylüyor?

Dünyadaki örnekler, araç kiralama faaliyetlerinde müşteri bilgisinin önceden doğrulanması ve araç durumunun dijital olarak belgelenmesi eğiliminin güçlendiğini gösteriyor. Europcar'ın çevrim içi check-in uygulaması, kiralama öncesinde kimlik ve sürücü belgesi bilgilerinin sisteme alınmasını mümkün kılıyor. Hertz'in UVeye ile yürüttüğü dijital araç inceleme uygulamaları ise araç kontrollerinde standart ve izlenebilir kayıt oluşturmayı hedefliyor.

Platform ilişkilerinde de benzer bir dönüşüm var. Avrupa Birliği'nin Dijital Piyasalar Yasası (DMA) çerçevesinde Booking.com'a ilişkin uygulamalar, işletmelerin alternatif kanallarda farklı fiyat ve koşullar sunabilmesi ile platform verilerine erişim gibi konuları öne çıkarıyor. Bunlar Türkiye'deki Yönetmelikle aynı hukuki rejim değil; ancak **platform bağımlılığı, fiyatlama serbestisi ve veri erişimi** başlıklarının neden stratejik olarak izlenmesi gerektiğini gösteren karşılaştırmalı örnekler.

7. Şirketler 2027–2028 Geçişine Nasıl Hazırlanmalı?

Yönetmeliğin etkili bir şekilde uygulanabilmesi için hazırlıkların hukuk, operasyon, bilgi teknolojileri ve finans ekipleri tarafından ortak bir programla yürütülmesi gerekiyor. İlk aşamada amaç, tüm süreçleri bir anda değiştirmekten ziyade eksiklikleri görünür hâle getirmek ve yatırım ihtiyacını ölçmek olmalı.

İlk 90 gün – Durum tespiti: Merkez ve şubelerin faaliyet ve yetki belgesi koşulları, araç envanteri, yaş ve kilometre dağılımı, mülkiyet yapısı ve araçların enerji türleri gözden geçirilmeli. Eş zamanlı olarak rezervasyon ve kira sözleşmeleri, teslim–iade formları, depozito akışı, hasar belgeleri ve platform sözleşmeleri kontrol edilmeli.

Sonraki 90 gün – Tasarım ve bütçe: Filodan çıkacak araçlar ile yeni alınacak veya kiralanacak araçlar için takvim hazırlanmalı; finansman, ikinci el satış ve nakit akışı senaryoları karşılaştırılmalı. Müşteri süreçlerinin yeni hükümlere uyumu, personel yeterliliği, Bilgi Sistemi için veri hazırlığı ve gerekiyorsa yazılım geliştirme ihtiyaçları bu aşamada somutlaştırılmalı.

Devam eden dönem – Uygulama ve izleme: Yetki belgesi işlemleri ile filo, müşteri dosyası ve dijital kayıt düzenine ilişkin değişiklikler devreye alınmalı; çalışanlar eğitilmeli ve iç kontrol testleri yapılmalı. Özellikle **uygun araç oranı, ortalama filo yaşı ve kilometresi, kullanım oranı, araç başına finansman maliyeti, hasar tahsilat oranı, depozito iade süresi ve platform satış payı** düzenli olarak izlenmeli.

Bu çalışma takvimi işletmenin mevcut durumuna göre uyarlanmalı; Yönetmelikte yer alan **1 Temmuz 2027 ve 1 Ocak 2028** gibi hukuki son tarihler hiçbir aşamada gözden kaçırılmamalı.

8. Sonuç ve Değerlendirmemiz

Motorlu kara taşıtı kiralama sektöründe 2027 yılıyla başlayacak yeni dönem, faaliyet izninden müşteri ilişkilerine kadar daha belirgin standartlar getiriyor. 2028'e uzanan geçiş hükümleri ise şirketlere belirli alanlarda hazırlık imkânı tanıyor. Bu süreyi yalnızca belge toplama ve son tarihlere yetişme dönemi olarak görmek, düzenlemenin finansal ve operasyonel etkilerini ikinci plana itebilir.

Taxia olarak değerlendirmemiz, önümüzdeki dönemde işletmeler arasındaki farkı yalnızca filo büyüklüğünün değil; **filonun mevzuata uygunluğu, yenileme yatırımlarını finanse edebilme gücü, müşteri dosyalarının eksiksizliği ve dijital verinin güvenilirliğinin** belirleyeceği yönünde. Özellikle yaş ve kilometre sınırına yaklaşan araçların bugün belirlenmesi, sonraki dönemde yaşanabilecek zorunlu ve maliyetli yatırım kararlarını daha yönetilebilir hâle getirebilir.

Sonuç olarak yeni Yönetmeliğe uyum, **filo–finansman–müşteri işlemleri–veri** zincirinin tek bir yönetim gündemi içinde ele alınmasını gerektiriyor. Bu yaklaşımı benimseyen şirketler, yalnızca mevzuata uyum sağlamakla kalmayıp operasyonel verimlilik, tahsilat disiplini ve rekabet gücü bakımından da daha sağlam bir zemine kavuşabilir.

Teşekkürler,

Galip Şahin

Sevgi & Saygılarımızla,

Tax & International Advisory | Taxia & Taxademy

tax@taxia.com.tr +90 212 211 11 10 Mecidiyeköy Mah. Şehit Ahmet Sokak Ada Res. No: 6-10/51 Şişli/İstanbul