|  |
| --- |
|  |
| **I - BAŞLANGIÇ:**  İçişleri Bakanlığı Bakanlık Makamının 23.09.1999 tarih ve 34-6/3249-841 sayılı onay emri ve Teftiş Kurulu Başkanlığının 24.09.1999 tarih ve 34-6/3261-15 sayılı görev emri ile Okul Servis Araçlarına plaka tahdidi getirilmesi konusunun, ilgili mevzuat ve yargı kararları da dikkate alınmak suretiyle gereklilik ve hukukilik bazında Müfettişliğimce bir incelemeye tabii tutulmasının istenilmesi üzerine yapılan inceleme sonucunda bu rapor düzenlenmiştir.  **II - İNCELEME** **KONUSU:**  İlgili mevzuat ve yargı kararları da dikkate alınmak suretiyle gereklilik ve hukukilik bazında okul servis araçlarına plaka tahdidi getirilmesi, bu incelemenin konusunu teşkil etmektedir.  **III - İNCELEME:**  **A – İLGİLİ MEVZUAT :**  1-1982 Anayasasının İkinci Kısmımda belirtilen temel hak ve hürriyetler arasında Çalışma ve Sözleşme Hürriyeti de yer almıştır. Anayasanın 48.maddesindeki; "Herkes, dilediği alanda çalışma ve sözleşme hürriyetlerine sahiptir.Özel teşebbüsler kurmak serbesttir.Devlet,özel teşebbüslerin milli ekonominin gereklerine ve sosyal amaçlara uygun yürümesini, güvenlik ve kararlılık içinde çalışmasını sağlayacak tedbirleri alır." hükmü ile çalışma ve sözleşme hürriyeti teminat altına alınmıştır.  "Temel Hak ve Hürriyetlerin Sınırlanması" başlığım taşıyan Anayasanın 13. maddesindeki;  "Temel hak ve hürriyetler, Devletin ülkesi ve milletiyle bölünmez bütünlüğünün, milli egemenliğin, Cumhuriyetin, milli güvenliğin, kamu düzeninin, genel asayişin, kamu yararının, genel ahlakın ve genel sağlığın korunması amacı ile ve ayrıca Anayasanın ilgili maddelerinde öngörülen özel sebeplerle, Anayasanın sözüne ve ruhuna uygun olarak kanunla *sınırlanabilir*.  Temel hak ve hürriyetlerle ilgili genel ve özel sınırlamalar demokratik toplum düzeninin gereklerine aykırı olamaz ve öngörüldükleri amaç dışında kullanılamaz.  Bu maddede yer alan genel sınırlama sebepleri temel hak ve hürriyetlerin tümü için geçerlidir." hükümleri ile temel hak ve hürriyetlerin sınırlandırılabilmesi özel şartlara bağlanmış ve gerekli şartlar tahakkuk ettiğinde bu sınırlamaların sadece kanunla yapılabileceği açıklanmıştır. Bir başka anlatımla, Anayasada belirtilen bütün temel hak ve hürriyetler gibi çalışma ve sözleşme hürriyetinin de sınırlandırılabilmesi, ancak Anayasada gösterilen sebeplerle ve kanunla yapılabilir. Yani kanunun verdiği bir yetki olmadan tüzük, bakanlar kurulu karan, yönetmelik, tebliğ, genelge veya komisyon kararı gibi herhangi bir idari düzenlemeyle çalışma ve sözleşme hürriyetini sınırlandırmak mümkün değildir.  2 -Taşıt araçlarına plaka tahdidi getirilmesi konusunun yasal dayanağını 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun, 17.10.1996 tarih ve 4199 sayılı Kanunla değiştirilen 12. maddesi sağlamaktadır. İl ve İlçe Trafik Komisyonlarının kuruluş, görev ve yetkilerini belirleyen bu Kanun maddesinin (b/3) bendi ile *"Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırlan içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartlan, çalıştırılabileceği yerler ile güzergahlarını tespit etmek ve sayılarım belirlemek"* yetkisi İl ve ilçe Trafik Komisyonlarına verilmiştir.  Ticari taşıtların sayılarının sınırlandırılması, çalıştırılabileceği yer ve güzergahların belirlenmesi konusunda İl ve İlçe Trafik Komisyonlarının herhangi bir tasarrufta bulunabilmesi için, trafik düzeni ve güvenliği yönünden bir gerekliliğin ortaya çıkması ve alınacak sınırlayıcı tedbirlerin trafik düzeni ve güvenliğini daha iyileştirmeye yönelik olması gerekmektedir. Ayrıca mezkur Kanun hükmünden, İl ve İlçe Trafik Komisyonları tarafından çalışma şekil ve şartları ile sayıları tesbit edilebilecek araçların, sadece belediye sınırları içinde yük ve yolcu taşımacılığı yapan taşıtlarla sınırlandırıldığı anlaşılmaktadır. Mahalli Trafik Komisyonları tarafından taşıtların kullanımlarının sınırlandırılması (tahdidi) amacıyla alınacak tüm kararların, karayolu taşımacılığına ait diğer mevzuat hükümlerine aykırı olmaması da gerekmektedir.  Görüldüğü gibi *Kanun Koyucu,* ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtlarının çalışma şekil ve şartlan hakkında uygulanacak her türlü tahdid işlemleri için belirli kriterler ve sınırlamalar getirmiş olup, bu konuda İl ve İlçe *Trafik Komisyonlarına mutlak ve sınırsız bir yetki vermemiştir.* Kanun hükmü uyarınca ticari taşıtlara ilişkin tahdid kararlarının belediye sınırları İçinde çalışan araçlarla sınırlı kalması ve trafik düzeni ve güvenliği açısından bir zorunluluk bulunması gerekmektedir.  3 -18.07.1997 tarih ve 23053 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 18/c maddesinde; *"Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere,trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırlan içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartlan, çalıştırılabileceği yerler ile güzergahlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek"* görev ve yetkisi İl ve İlçe Trafik Komisyonlarına verilmiştir.  Karayolları Trafik Kanunu ile Yönetmeliğindeki konuyla ilgili hükümler birbirinin aynısı olup, 2918 sayılı Kanunun 12. maddesinin (b/3) bendi hükmü için yukarıdaki maddede belirtilen kriterler ve yapılan açıklamalar, Yönetmeliğin bu hükmü içinde geçerlidir.  4 -02.04.1986 Tarih ve 86/10553 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Ticari Plakaların Verilmesinde Uyulacak Usul ve Esaslar belirlenmiştir. Bakanlar Kurulunun bu kararının 2. maddesi ile bazı İllerde taksi, dolmuş ve minibüslere plaka tahdidi uygulaması getirilmiştir.  24.12.1994 tarih ve 22151 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Bakanlar Kurulunun 22.11.1994 tarih ve 94/6311 sayılı kararı ile 86/10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının 2. maddesinde değişiklik yapılarak umum servis araçları da plaka tahdidi kapsamına alınmıştır.  Bakanlar Kurulunun mezkur kararlarında, getirilen sınırlamalara ilişkin yasal dayanak belirtilmemiştir.  5 -Okul Servis Araçlarının da Bakanlar Kurulunun 94/6311 sayılı kararı ile plaka tahdidi kapsamına alınan umum servis araçları içinde mütalaa edilmesi ve bazı illerde plaka tahdidi uygulamasına geçilmesi nedeniyle bu karardan zarar gören bazı ilgililer tarafından Danıştay da dava açılmış, Danıştay 8. Dairesinin 05.04.1995 tarih ve 1995/452 esas sayılı kararı ile yürütmenin durdurulmasına karar verilmiştir.  Söz konusu idari yargılama süreci sonunda Danıştay 8.Dairesinin 18.01.1996 tarih ve E:1995/452, 1996/102 sayılı kararı ile 86/10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararını değiştirerek umum servis araçlarını da plaka tahdidi kapsamına alan 94/6311 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı iptal edilmiştir.  6 - 04.06.1998 tarih ve 23362 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren 98/11158 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile umum servis araçlarına plaka tahdidi yeniden getirilmiştir. Bu Bakanlar Kurulu Kararı ile 94/6311 sayılı Bakanlar Kurulu Kararından zarar görerek idari yargıya başvuran Ticaret Odalarına kayıtlı taşımacılık şirketlerinin de plaka tahdidi uygulamasından yararlanabilmesi imkanı sağlanmış, yani umum servis araçlarına mahsus ticari plakaların sadece şoför esnafına değil aynı zamanda tacir konumundaki işletmelere de verilebilmesi mümkün hale getirilmiştir.  7 -Şehiriçinde öğrenci taşıma hizmetlerinin düzenli ve güvenli hale getirilmesi, taşıma yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik ve çalışma şartlarının belirlenmesi ve denetimlerinin sağlanması amacıyla içişleri Bakanlığınca hazırlanan Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği, 21 Mayıs 1992 tarih ve 21234 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiş ve 14.08.1992 tarih ve 21315 sayılı, 09.04.1993 tarih ve 21547 sayılı, 15.09.1994 tarih ve 22052 sayılı, 19.10.1995 tarih ve 22438 sayılı Resmi Gazetelerde yayınlanan değişikliklere uğramıştır.  Bu Yönetmeliğin 5/h maddesi ile getirilen "Okul taşıtlarının kiralanması sırasında, öğrenci velileri ile taşımacılar arasında yapılacak hizmet akdine; okul müdürlükleri, okul aile birlikleri, okul koruma dernekleri, okul eğitim vakıfları gibi kurum ve kuruluşlar doğrudan veya dolaylı olarak taşıma işinin verilmesinde, yaptırılmasında ve sürdürülmesinde taraf olamazlar. Ancak hu kurum ve kuruluşlar servis hizmetlerinin sağlıklı, düzenli ve disiplinli bir şekilde yürütülmesi sağlamaya yönelik olarak aksaklığı tespit edilen hususları hizmeti sürdüren taşıyıcının bağlı olduğu meslek odasına en kısa zamanda bildirirler." hükmü, Danıştay 8. Dairesinin 07.10.1996 gün ve E: 1995/5292, K: 1996/2448 sayılı karan ile iptal edilmiştir.  Yasal dayanağı belirtilmeyen bu Yönetmelik ile esas olarak okul servis araçlarının gerekli hizmet standartlarına kavuşturulması gaye edinilmiştir.  **B - YARGI KARARLARI :**  l-Ticari Plakaların Verilmesinde Uyulacak Usul Ve Esaslar Hakkında 02.04.1986 gün ve 86/10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararında değişiklik yapılmasına dair 22.11.1994 gün 94/6311 sayılı Bakanlar Kurulu Karan ile 86/10553 sayılı kararın bazı maddelerinin değiştirilerek umum servis araçlarının da karar kapsamına alınması üzerine bu kararın iptali ve yürütmenin durdurulması talebiyle Danıştay'da açılan dava üzerine Danıştay 8. Dairesinin verdiği 05.04.1995 gün ve 1995/452 sayılı yürütmeyi durdurma kararı ile aynı Dairenin verdiği 18.01.1996 gün ve 1996/102 sayılı iptal kararı ve Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliğinin 5/h maddesi ile getirilen "Okul taşıtlarının kiralanması sırasında, öğrenci velileri ile taşımacılar arasında yapılacak hizmet akdine; okul müdürlükleri, okul aile birlikleri, okul koruma dernekleri, okul eğitim vakıfları gibi kurum ve kuruluşlar doğrudan veya dolaylı olarak taşıma işinin verilmesinde, yaptırılmasında ve sürdürülmesinde taraf olamazlar. Ancak bu kurum ve kuruluşlar servis hizmetlerinin sağlıklı, düzenli ve disiplinli bir şekilde yürütülmesi sağlamaya yönelik olarak aksaklığı tespit edilen hususları hizmeti sürdüren taşıyıcının bağlı olduğu meslek odasına en kısa zamanda bildirirler." hükmünün, Danıştay 8. Dairesinin önce 25.03.1996 gün ve 1995/5292 sayılı kararı ile yürütmesinin durdurulması ve daha sonra aynı dairenin 07.10.1996 gün ve E:1995/5292, K:1996/2448 sayılı kararı ile iptal edilmesi incelendiğinde, konuyla ilgili olarak Danıştayın şu görüşleri benimsediği anlaşılmaktadır:  a -1982 Anayasasının 48. maddesinde, herkesin dilediği alanda çalışma özgürlüğüne sahip olduğu, Devletin, Özel girişimlerin milli ekonominin gereklerine ve sosyal amaçlara uygun yürümesini sağlayacak önlemler alacağı belirtilmiştir.  86/10553 sayılı kararın 2. maddesinde, bu kararın, maddede sayılan İllerde çalışan şoför esnafını kapsadığı belirtilmiştir. Oysa bazı kurum ve kuruluşlarla anlaşarak yolcu taşıyan, servis aracı işleten özel girişimciler tacirdirler, çoğu kez de şirket olarak çalışmaktadırlar. Servis araçlarının da diğer yolcu taşıma araçlarıyla birlikte, 86/10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı kapsamında yer almaları halinde, tacir kimliklerinden vazgeçmeleri ve çalışmalarını durdurmaları gerekmektedir ki, bunun da Anayasanın çalışma özgürlüğü ilkesine aykırı olduğu açıktır.  b - Büyük kentlerimizde öğrenci ve toplu taşıma hizmetlerinin öneminin ve bu alanda çalışan servis araçlarının sayılarının arttığı bilinmektedir. Bu araçlarla öğrenciler, özel ya da resmi işyerlerinin çalışanları, belirli saatlerde toplu olarak taşınmaktadırlar. Servis araçlarının çalışma ve işletilmeleri, belli hatlarda belli bir tarifeye göre çalışan dolmuş ve minibüslerden farklıdır.  c - Servis araçları belli şartlarda, belli güzergahlar içinde ve sadece önceden belirlenmiş kişileri taşımak amacıyla çalışmaktadır. Bu itibarla, servis araçları için herhangi bir plaka karaborsacılığı ve korsan taşımacılığın söz konusu olamayacağı gibi, toplu taşımacılığın geliştirilmesine de engel olmadığı, hatta toplu taşımacılığın bir örneğini oluşturduğu ortadadır.  Diğer taraftan, büyük kentlerde personel ve öğrenci servisi işi çoğu şirket ve kooperatif şeklinde örgütlenmiş ticari işletmelerce yapılmakta olup, servis araçlarının münferit kişilere plaka tahsisi suretiyle sınırlandırılması halinde plaka karaborsasının asıl bu durumda doğacağı, bunun da kamu yararı ile bağdaşamayacağı açıktır.  d - Kuşkusuz bu alanda çalışan araçların denetim altına alınabilmesi, taşıma hizmetlerinin daha düzenli ve güvenli bir duruma getirilebilmesi amacıyla bazı önlemler alınabilir ve düzenlemeler yapılabilir. Ancak yapılacak düzenlemelerin, bu sektörün çalışma biçimi ve koşulları ile bağdaşan kuralları içermesi gerekir.  e - Öğrenci taşınması hizmetinin düzenli, disiplinli, makul fiyatla ve güvenle işlemesinin de doğrudan doğruya öğrencilerin eğitini ve öğretim faaliyetini etkileyecek önemde bir unsur olduğunda kuşku yoktur. Şu hale göre, bu hizmetin yapılması için düzenlenecek hizmet akdinin, toplu pazarlık suretiyle ve denetim ve gözetimi yine velilerden oluşan bir dernek eliyle yapılmasının hizmet kalitesini yükselteceği gözönüne alındığında, tek tek velilerin taşımacılarla yüzyüze getirilip anlaşmaya zorlanmasında ve hizmetin disiplin ve denetiminin sadece meslek odasına bırakılmasında hukuka ve kamu yararına uyarlık bulunmamaktadır. Eğitim- Öğretim faaliyeti ile ilgili olan öğrenci taşıma hizmetinin, sağlıklı, düzenli ve disiplinli bir şekilde yürütülmesini sağlamak amacıyla yapılacak hizmet akdinin tek tek velilerle taşımacılar arasında yapılması yerine, toplu pazarlık gücünü de elinde bulunduran okul koruma dernekleri ve okul aile birlikleri vasıtasıyla yapılması hizmetin yararına olacağı gibi, onların gözetim ve denetimi altında taşıma hizmetlerinin yerine getirilmesinde yasa hükmüne aykırılık bulunmamaktadır.  **C - İLGİLİLERİN GÖRÜŞLERİ :**  1 -İstanbul Servis Aracı İşletmecileri Odası Başkanı Ömer KOTAN'ın görüşü: İstanbul’da 10.000 civarında aracın servis işlerinde çalıştığını, ancak şirket olarak faaliyet gösteren firmaların komisyon alarak minibüs sahiplerine taşımacılık yaptırdıklarını, bu durumun esnafları yani üyelerini mağdur ettiğini, okul yönetimlerinin, okul aile birliklerinin okul Öğrencilerinin servis araçları İle taşıttırılması konusunda birçok suistimalde bulundukları, okullardan öğrenci taşıma işinin almak için sözleşme yapmak isteyen kişi ve kuruluşların, çeşitli adlar altında okul yöneticilerine para vermek durumunda kaldıkları, böyle bir ödemeye yanaşmayan kişilerin iş alamadıkları, el altından verilen bu paraların servis taşıma ücretlerine de yansıdığı, öğrenci velilerinin daha yüksek paralar ödemek zorunda kaldıkları, diğer yandan, yasadışı olarak okul yöneticilerine para vererek öğrenci servis işini alan taşıma (tur) şirketlerinden çoğunun kendisine ait aracının bulunmadığı, kendi odalarının üyelerini çalıştırdıkları, aldıkları servis ücretlerinin ancak % 40 veya 50'sinin esnafa intikal ettiği, okul yönetimleriyle işbirliği yaparak öğrenci servis işini üslenen kişi ve kuruluşların böylece haksız yere büyük kazanç sağladıkları, esas hizmeti gerçekleştiren servis aracı sahiplerinin mağdur edildikleri, kıt kanaat geçindikleri belirtilmiş, plaka tahdidi getirilmesi halinde, okul yöneticileri ve öğrenci velileri ile servis hizmeti veren araç sahipleri arasında bulunan kişi veya kuruluşların ortadan kalkacağı, bunların aldığı yüksek komisyonların da kalkması sebebiyle taşımacılık fiyatlarının ucuzlayacağı, servis aracı sahibi esnafın ise verdiği hizmetin karşılığım daha iyi alacağı, aracın gerekli bakım ve yenileme işlerini daha kolay yaptırabileceği, okul yöneticilerinin de şaibeden kurtulacağı savunulmuştur.  2 - İstanbul Ticaret Odası, Şehiriçi İnsan Taşımacılığı (89 Nolu) Meslek Komitesi Başkanı Ersoy EROL’ün görüşü:  Okul servis araçlarının minibüslerden farklı olduğu, güzergah belirlemenin mümkün olamayacağı, okulların kapalı olduğu zamanlarda servis araçlarının diğer taşımacılık hizmetlerinde de kullanılabileceği, nüfus, okul ve öğrenci sayılarının yıldan yıla değişkenlik gösterdiği, okul öğrenci taşımacılığının klasik anlamdaki ticari taşımacılıktan çok farklı bir konumda olduğu, plaka karaborsacılığına neden olacağı, serbest rekabeti önleyeceği, hizmetin kalitesizliğine ve fahiş fiyatla sunulmasına yol açacağı gerekçeleriyle bu araçların tahdid kapsamına alınmaması gerektiği ifade edilmektedir. Ayrıca Avrupa Birliğine girmek üzere hazırlıkların hızlandığı, rekabetin korunması ile ilgili yasal düzenlemelerin yapıldığı bir dönemde rekabeti sınırlayıcı bir plaka tahdidi kararının düşünülemeyeceği belirtilmektedir.  3- İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Müdürü Hasan KAYNAR'ın görüşü:  Okul servis araçlarına plaka tahdidi uygulamasının hem sakıncalı hem de yararlı yönleri bulunmaktadır. Sakıncaları; bu araçların plaka değeri aşırı biçimde yükselecek ve bu da servis ücretlerinin yükselmesine neden olacak, tüketici zarar görebilecektir. Anayasada gösterilen çalışma özgürlüğü ilkesinin ihlal edilmemesi için şirketlere ait araçların da plaka tahdidi kapsamına alınması gerekir ki, bu da esnaf odalarının beklediği faydaları sağlamaz. Yararları; fiilen çalışmakta olan servis şoför esnafı korunacak, servis araçlarının kesin sayıları ortaya çıkacak ve trafik ortamı içerisindeki denetimleri kolaylaşacak araçların standardı yükselecek, muhtelif konularda yapılan şikayetlerin değerlendirilmesi ve sonuçlandırılması kolaylaşacak bazı okullarda okul yönetimleri ile taşımacı şirketler arasında kendiliğinden oluşan ve büyük boyutlara ulaşan rüşvet, suistimal olayları sona erecektir.  **IV – TAHLİL:**  Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 3/c-15 maddesinde, genel olarak okul öncesi, ilköğretim ve orta dereceli okulların öğrencileri ile sadece gözetici ve hizmetlilerin taşınmalarında kullanılan taşıtlar "okul taşıtı" olarak adlandırılmıştır. Aynı Yönetmeliğin 3/c-18. maddesinde de, okul taşıtları ile personel servis araçlarının birlikte "umum servis aracı" olarak değerlendirileceği belirtilmiştir. İnceleme bölümünde değinilen mevzuat ve yargı kararları çerçevesinde okul servis araçlarına plaka tahdidi getirilmesi konusu, ele alındığında aşağıdaki değerlendirmeleri yapabiliriz.  2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 12/b-3 ve Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 18/c maddelerinde yer alan hükümlerle trafik komisyonlarına verilen, belediye sınırları içinde çalışan ticari taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergahlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek hususundaki görev ve yetkinin yasanın öngördüğü biçimde kullanılabilmesi için *trafik düzeni ve güvenliği yönünden bir ihtiyacın veya zorunluluğun bulunması gereklidir.* Aksi halde, Anayasanın 48. maddesi ile teminat altına alınan çalışma ve sözleşme özgürlüğü, yasal dayanağı olmayan bir kararla sınırlandırılmış olur, ki bu da Anayasanın 13. maddesinde ifade edilen, temel hak ve hürriyetlerin Anayasanın öngördüğü sebeplerle ve ancak kanunla sınırlandırılabileceğine ilişkin hükme aykırılık teşkil eder.  Okul servis araçları, minibüs, dolmuş ve taksigibi diğer ticari taşıtlardan farklı usul ve esaslar dahilinde çalışmaktadırlar. Bu araçlar, dolmuş ve taksiler gibi yolcularını trafik içerisinde aramamakta, daha fazla yolcu bulabilme endişesi taşımamakta, önceden belirlenmiş kişileri günün belirli saatlerinde belirli yerlerden alıp okula getirip götürmektedirler. Bir başka anlatımla; okul servis araçlarının, trafik yoğunluğuna sebebiyet verdikleri ve ancak sayılarının sınırlandırılması, yani plaka tahdidi uygulamasına başvurulması ile trafiğe verdikleri yoğunluğun azaltılabileceğini ileri sürmek mümkün değildir. Çünkü bir okulun öğrencilerini taşıma işlerinde kullanılabilecek servis aracı sayısı teknik ve ekonomik şartlara göre belirlenmekte olup, bu sayının plaka tahdidi uygulaması sonucunda artması veya azaltılması sağlanamaz.  Diğer yönden, okul servis araçlarının günlük azami sefer sayıları da bellidir ve bu sefer sayılarının artırılması suretiyle trafik düzenine olumsuz etki yapması mümkün değildir. Yani bu araçlar, dolmuş veya minibüsler için *söz* konusu olabilen, mümkün olabildiğince fazla sayıda sefer yaparak daha çok yolcu taşıma ve böylece daha fazla kazanma güdüsüyle işletilmezler. Okul servis araçlarının trafiğe girip çıkacakları zamanlar belirli olduğundan, gereksiz yere trafik akışını engellemeleri veya trafik düzenini bozmalarından bahsedilemez. Kısacası, *okul servis araçlarına plaka tahdidi uygulaması ile trafikteki ağırlıklarını azaltmak ve trafik düzenine olumlu katkı sağlamak mümkün görülmemektedir.*  Kendine özgü Özellikleri ile diğer toplu taşıma araçlarından ayrılan okul servis araçlarına plaka tahdidi uygulanabilmesi için yasal gerekçe olarak ortaya konulabilecek trafik düzeni ve güvenliğini temine yönelik somut bir sebep bulunmamaktadır.  Okul servis araçlarına plaka tahdidi getirilmesini isteyen İstanbul Umum Servis Aracı İşletmecileri Odasının öne sürdüğü gerekçeler içinde, öğrenci servis işlerinin verilmesi sırasında okul yönetimleriyle servis işini almak isteyen kişi ve kuruluşlar arasındaki haksız çıkar sağlama veya rüşvet, suistimal gibi yasadışı durumlar önemli yer tutmaktadır. Adı geçen Oda Başkanı tarafından İçişleri Bakanlığına sunulan ve Müfettişliğime de intikal eden dosyanın önemli bir bölümünü bu konuyla ilgili evraklar oluşturmaktadır. Bu konunun İçişleri Bakanlığı ve plaka tahdidi konusu ile doğrudan bir ilgisi bulunmamaktadır. Söz konusu yasadışı davranış ve ilişkilerin ortadan kaldırılabilmesi, ancak Milli Eğitim Bakanlığınca okul öğrenci servislerinin seçiminde kullanılabilecek, açıklık ve rekabet ilkelerine dayalı objektif ihale usul ve esaslarının belirlenmesi ile sağlanabilir.  Okul servis araçlarına plaka tahdidi getirilmesi halinde bu araçların çalışma şekil ve şartları ile standartlarının daha iyileştirileceği ve korsan veya kalitesiz araçların kullanımının önleneceğine ilişkin görüşler ele alındığında, bu konularda gerekli standartların oluşturulması, hizmet kalitesinin yükseltilmesi ve denetlenmesi için, yürürlükte bulunan Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Yönetmeliği hükümleri ile mevcut veya alınacak Trafik Komisyonu kararlarının yeterli olduğu, plaka tahdidinin doğrudan bir yarar sağlamayacağı kanaatine varılmıştır.  Okul servis araçlarında plaka tahdidi uygulamasına gidildiğinde, düşünüldüğü gibi her okulun öğrencilerinin taşınması işinin belirli kişilere ait araçlara mahsus hale getirilmesi, yani bir okulun öğrencilerini taşıyacak taşımacıların belirlenmesi ve dondurulması, vazgeçilemez hale getirilmesi durumunda, okul yönetimlerinin, öğrenci velilerinin servis seçme hakkı ortadan kalkacak, beğenilse de beğenilmese de aynı servis ile muhatap olmak ve hizmet satın almak zorunda bırakılacaktır. Bu durum, okul yönetimi ve öğrenci velilerinin servis İşletmecilerini seçememe ve denetleyememelerine yol açacaktır. Plaka tahdidi yapılması sonucunda ortaya çıkacak bu durum ve ilişkilerin, liberal ekonomi anlayışına, tüketici haklarının ve rekabetin korunması hakkındaki mevzuatın özüne ve sözüne aykırılık teşkil edeceği kolayca fark edilebilir. Nitekim 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunun 4. maddesinde ifade edilen rekabeti sınırlayıcı durumlar arasında, hizmet piyasalarının bölüşülmesi, hizmetin arz ya da talep miktarının kontrolü veya bunların piyasa dışında belirlenmesi de bulunmakta ve yasaklanmaktadır.  Okul servis araçlarında plaka tahdidi yapılması halinde servis araçları suni olarak değerlenecek, araç fiyatlarının artması nedeniyle servis maliyetleri, dolayısıyla *servis ücretleri de yükselecek,* böylece sınırlı sayıdaki araç sahipleri menfaat sağlarken çok daha *büyük sayıdaki tüketici uygulamadan zarar görecektir.*  Okul servis araçlarına plaka tahdidi getirilmesini savunan çevrelerin gerekçelerinden birisini de, taşımacılık (tur) şirketlerinin üstlendikleri servis hizmetini bizzat yapmadıkları, servis aracı sahibi olan kişileri istihdam ettikleri ve elde edilen gelirin büyük bir kısımım kendilerinin aldıkları, araç sahiplerine az bir pay verdikleri, plaka tahdidi olursa aracılık yapan kuruluşların devre dışı kalacağı konusu oluşturmaktadır. Okul servislerinin çalışmalarına ilişkin mevcut durumlar gözlemlendiğinde; okul servislerinin birkaç araçla gerçekleştirilemeyeceği, ancak onlarca aracın bir organizasyon çatısı altında bir araya gelmesi halinde okul yönetimlerine muhatap olunabileceği ve servis hizmetinin üstlenebileceği, plaka tahdidi uygulansa bile okul yönetimlerinin İhtiyaç duydukları onlarca sayıdaki servis araçları için münferit araç sahipleriyle ayrı ayrı sözleşme yapamayacakları, bir okulun servis hizmetini üstlenmek isteyen araç sahiplerinin mecburen bir ortaklık veya kooperatif şemsiyesi altında bir araya gelmelerinin gerektiği, yani plaka tahdidi uygulansa da okul servis hizmetleri alanında çalışan şirket veya kooperatiflerin ortadan kalkmayacağı anlaşılmaktadır. Daima açık bir ifadeyle plaka tahdidi uygulamasına geçildiğinde de okullara servis hizmeti sağlayan kuruluşlar veya tüzel kişilikler varlığını sürdürecek ve münferit okul servis aracı sahipleri bu konuda beklenildiği ölçüde yarar elde edemeyeceklerdir. Servis aracı sahiplerinin kendi aralarında kooperatifleşmeleri, bu hususta belki daha fazla yarar sağlayabilecektir.  Okul servis araçlarına plaka tahdidi isteyen kişi ve kuruluşların esas beklentileri, okul servis araçlarına ait plakaların aşırı değer kazanması yoluyla önemli bir rant elde etmektir, İstanbul ilinde plaka tahdidi uygulanması sebebiyle bir minibüs plakasının bazı hatlarda birkaç yüz milyar liraya kadar varan fiyatlarla el değiştirdiği, bilinen bir durumdur. Okul servis araçlarına plaka tahdidi isteyenlerin de minibüslere benzer şekilde, alınacak bir idari karar sonucunda büyük bir kazanç elde etme arzusunda oldukları anlaşılmaktadır.  **V - SONUÇ :**  Okul servis araçlarına plaka tahdidi getirilmesi konusu, ilgili mevzuat ve yargı kararları çerçevesinde gereklilik ve hukukilik bazında incelendiğinde;  Okul servis aracı satın almak ve işletmenin, Anayasanın 48. maddesi ile teminat altına alınan çalışma ve sözleşme hürriyeti kapsamında olduğu, ancak Anayasanın 13. maddesinde öngörülen sebeplerle ve kanunla sınırlandırılabileceği,  Belediye hudutları dahilinde ticari amaçla çalıştırılacak taşıtların bazı durumlarda sınırlandırabilmesi için gerekli yasal düzenlemenin 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 12/b-3 maddesi ile sağlandığı,  Ancak, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun verdiği bu yetkinin kullanılabilmesi için trafik düzeni ve güvenliği yönünden bir zorunluluğun bulunması gerektiği,  Okul servis araçlarının kendine özgü özellikleri, çalışma şekil ve şartları dikkate alındığında dolmuş, minibüs ve taksi gibi ticari taşıtlarla benzerlik göstermedikleri ve önceden belirlenmiş kişileri belirli saatlerde belirli güzergahlara taşımaları nedeniyle trafik yoğunluğunu gereksiz yere artırmalarının mümkün olmadığı,  Okul servis araçlarına plaka tahdidi getirilmesi halinde trafiğe çıkan servis aracı sayısının azaltılmasının, yani trafik düzeninin sağlanmasına olumlu bir katkının sağlanamayacağı,  Okul servis araçlarına plaka tahdidi getirilmesinin, trafik düzeni ve güvenliğinin sağlanmasına yönelik bir uygulama olarak kabul edilebilmesi için somut sebep veya gerekçelerin yeterli olmadığı, bu nedenle 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 12/b-3 maddesiyle trafik komisyonlarına verilen yetki çerçevesinde mütalaa edilerek sayılarının sınırlandırılamayacağı, böyle bir işlemin hukuki dayanaktan mahrum olacağı,  Nitekim Ankara İl Trafik Komisyonunun 14.10.1999 gün ve 1998/200 sayılı kararının umum servis araçlarına tahdit getirilmesine ilişkin kısmının, Ankara 6. idare Mahkemesinin 27.05.1999 gün ve 1998/1205 esas, 1999/512 sayılı kararı ile iptal edildiği,  Genel veya ilgisiz mevzuat hükümleri kapsamında değerlendirilerek herhangi bir geçerli yasal dayanak bulunmadan okul servis araçlarına plaka tahdidi konulmasının, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunun 4. maddesinde belirtilen hizmet arzını kısıtlayıcı yasak faaliyetler kapsamına da girebileceği, piyasa mekanizmasına müdahale sayılabilecek böyle bir uygulamanın tüketicinin korunması ve rekabetin sağlanmasına yönelik çağdaş normlarla ve Avrupa Birliğinin benimsediği liberal ekonomi anlayışıyla bağdaştırılamayacağı,  Okul servis araçlarına plaka tahdidi getirilmesi halinde servis araçlarının gereksiz yere suni bir biçimde fiyatlarının artacağı, bunun da servis maliyet ve fiyatlarına yansıyacağı, sonuçta geniş bir tüketici kitlesinin zarar göreceği,  Plaka tahdidinin belli başlı tek yararının araç sahiplerinin büyük bir rant elde etmeleri olacağı,  Okul servis araçlarının, belirli hizmet standartlarına kavuşturulması, çalışma şekil ve şartlarının belirlenmesi konularında idare tarafından gerekli düzenlemelerin yapılabileceği, nitekim içişleri Bakanlığınca yayınlanan Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliğinin bu amaçla çıkarıldığı, henüz bazı hükümleri uygulanamayan bu Yönetmeliğe işlerlik kazandırılması ve gerekli değişikliklerin yapılması halinde konuyla ilgili sorunların çözümlenebileceği,  Okul servis işlerinin verilmesi karşılığında Okul yönetimleri ile öğrenci servisi sağlayıcı kişi ve kuruluşlar arasında zaman zaman gerçekleştiği iddia edilen rüşvet, haksız çıkar sağlama, suistimal gibi yasadışı ilişkilerin, okul öğrenci servislerinin ihale esas ve usullerinin Milli Eğitim Bakanlığınca objektif kurallara bağlanması, ihalelerde açıklık ve rekabetin sağlanması suretiyle Önlenebileceği, konunun plaka tahdidi getirilmesiyle doğrudan irtibatının bulunmadığı,  Okul servis araçlarına plaka tahdidi getirilmesini savunan kişi ve kuruluşların arzu ettiği gibi her okulun servis aracı kapasitesinin belirlenerek o kadar araca izin verilmesi, her okulun öğrenci servisini yapacak kişilerin değişmeyecek şekilde tespit edilmesi halinde müşteri konumundaki öğrenci velilerinin tercih haklarının ortadan kalkacağı, belirli kişilerden hizmet satın alma mecburiyetinde kalacağı, hizmet kalitesini denetleyemeyecekleri, okul yönetimlerinin de öğrencilerine verilen hizmetle ilgili değerlendirme imkanlarının kaybolacağı, diğer yandan bu zorunlu alışveriş nedeniyle servis aracı sahiplerinin de doğal olarak kendilerini yenilemek, hizmet standardını yükseltmek, müşteri memnuniyetini sağlamak gibi bir gayret içerisine girmeyecekleri, öğrenci velilerinin ve okul yönetimlerinin öğrenci servis aracı sahip ve işletmecilerinin anlayış ve insafına terkedileceği,  Değerlendirilmekte ve söz konusu araçlarda plaka tahdidi yoluna gidilmesi için yeterli ve geçerli somut gerekçenin ve hukuki dayanağın bulunmadığı,  Kanaat ve sonucuna varılmıştır.  Tarafımdan (3) üç örnek olarak düzenlenen bu inceleme ve araştırma raporunun her üç örneği de İçişleri Bakanlığı (Teftiş Kurulu Başkanlığı)'na sunulmuştur. 30.12.1999    Hüseyin Avni COŞ  Mülkiye Başmüfettişi |
|  |