

**TÜRKİYE’DEKİ KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA MESLEKİ
YETERLİLİK EĞİTİMİNİN İNCELENMESİ**

Ayşegül ERCAN

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
TRAFİK PLANLAMASI VE UYGULAMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

HAZİRAN 2008

ANKARA

Ayşegül ERCAN tarafından hazırlanan TÜRKİYE’DEKİ KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA MESLEKİ YETERLİLİK EĞİTİMİNİN İNCELENMESİ adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Süleyman PAMPAL
Tez Danışmanı, İnşaat Mühendisliği A.D.

Yrd. Doç. Dr. Semra GÜVEN
Tez Danışmanı, Eğitim Prog. ve Öğr. A.D.

Bu çalışma, jürimiz tarafından oy birliği ile Trafik Planlama ve Uygulaması Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Mehmet EROĞLU
Makine Mühendisliği A.D. G.Ü.

Prof. Dr. Süleyman PAMPAL
İnşaat Mühendisliği A.D. G.Ü.

Yrd. Doç. Dr. Semra GÜVEN
Eğitim Programları ve Öğretim A.D. G.Ü.

Öğr. Gör. Dr. Ünsal SOYGÜR
İnşaat Mühendisliği A.D. G.Ü.

Yrd. Doç. Dr. Ebru Vesile ÖCALIR
Trafik Planlaması ve Uygulaması A.D. G.Ü.

Tarih : 04 / 06 / 2008

Bu tez ile G.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu Yüksek Lisans derecesini onamıştır.

Prof. Dr. Nermin ERTAN
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

TEZ BİLDİRİMİ

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada orijinal olmayan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

Ayşegül ERCAN

TÜRKİYE’DEKİ KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA MESLEKİ YETERLİLİK EĞİTİMİNİN İNCELENMESİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Ayşegül ERCAN

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

HAZİRAN 2008

ÖZET

Türkiye’de özellikle yurtiçi ulaştırma sektörü bu güne kadar mesleki eğitim ve buna bağlı mesleki yeterlilik eğitimi yönünden Avrupa Birliği ülkelerine nazaran yetersiz durumdaydı. Ancak karayolu taşımacılığı pazarındaki gelişmelerle birlikte, ulaştırma alanında yeni teknolojilerin uygulanmaya başlanması neticesinde sektörün ve firmaların yeniden yapılanması, hizmet kalitesinin artırılması, gelişmesi ve kurumsallaşması gerekliliği ortaya çıkmış ve bu aşamada en önemli ihtiyaçlardan birinin mesleki yeterlilik kriterinin kazandırılmasını sağlayacak olan mesleki yeterlilik eğitimleri olduğu görülmüştür. Profesyonel çalışmayı gerektiren her alanda olduğu gibi ulaştırmada da eğitimin öneminin farkına varılmıştır. Ulaştırma alanında amaç ve hedeflere uygun bir hizmet sunulabilmesi için, içinde barındırdığı her meslek gurubunun ulaştırma ile ilgili yeterli düzeyde temel bilgiye sahip olması gerekmektedir. Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi, Avrupa Birliği ülkelerinde ilk kez 16 Aralık 1976 tarihinde 76/914/EEC sayılı direktifle uygulanmaya başlanmıştır. Bu uygulama 15 Temmuz 2003 tarihinde 2003/59/EC sayılı direktifle geliştirilerek daha kapsamlı hale getirilmiştir. Türkiye’de de ulaştırmayı meslek olarak seçenler için mesleğe giriş ve faaliyet süresince aranması gereken “mesleki yeterlilik” kriterine yönelik yasal düzenlemeler yapılmıştır. Türkiye’de, kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yolcu ve eşya taşımacılığı yapılan ticari araçları kullanan sürücülerin,

Avrupa Birliği Uyum Yasası çerçevesinde ve 10 Temmuz 2003 tarihli 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu gereğince, meslek ve hizmet kalitesini arttırmak amacıyla Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibi olması zorunluluğu getirilmiştir. Bu tez çalışmasının amacı, Avrupa Birliği Ülkelerindeki Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Türkiye’deki Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitiminin karşılaştırılması ve aralarındaki farkların ortaya çıkarılarak, Türkiye’nin bu konudaki eksikliklerini nasıl gidereceğine dair bir takım çözümler ortaya koymaktır.

Bilim Kodu	: 911.1.134
Anahtar Kelimeler	: Mesleki yeterlilik, mesleki yeterlilik eğitimi, karayolu taşımacılığı, ulaştırma, Avrupa Birliği, Türkiye
Sayfa Adedi	: 77
Tez Yöneticisi	: Prof. Dr. Süleyman PAMPAL

**A RESEARCH ON PROFESSIONAL COMPETENCE EDUCATION IN
ROAD TRANSPORT SECTOR IN TURKEY**

(M. Sc. Thesis)

Ayşegül ERCAN

**GAZI UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY
JUNE 2008**

ABSTRACT

Especially domestic transportation sector in Turkey compared to European Union countries, is lack of condition about Professional competence education and Professional competence education issues. However, in conjunction with the developments in the land transportation market, the reconstruction of the sector and the firms as a result of the application of new Technologies in transportation, a need for the increase, development and institutionalization in service quality has come to the fore and it is at this level that one of the most urgent needs has been found out to be vocational proficiency education leading to vocational proficiency criteria. As in every other field of life in the transportation sector the importance of education has been realized and in order to give a service in accordance with the aims and goals and bearing in mind that each occupational group working in this sector need to have some basic information about transportation, legal arrangements about vocational proficiency criteria to be looked for in the start and action period have been carried out. In Turkey the drivers driving commercial vehicles carrying passengers and commodities by motor vehicles in the roads open to the general public have to get a vocational proficiency certificate to improve vocational and service quality within the framework of the European Union adjustment law and according to land transportation law no 4925 July 10, 2003. Vocational proficiency education in land transportation was firstly enforced in European

countries in December 16, 1976 by directive no 76/914/EEC and was made more comprehensive in July 15, 2003 by directive no 2003/59/EC. The aim of this thesis is to make a comparison of vocational proficiency education in land transportation in the European Union countries and in Turkey and by revealing the differences to come up with some solutions about Turkey's coping with his defects on the subject.

Science Code	: 911.1.134
Key words	: Professional competence, professional competence education, road transportation , transportation, European Union, Turkey
Page Number	: 77
Adviser :	: Prof. Dr. Süleyman PAMPAL

TEŞEKKÜR

Bu tezin hazırlanmasındaki yardımlarından dolayı hocam Sayın Prof. Dr. Süleyman PAMPAL'a teşekkür ederim. İkinci danışman hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. Semra GÜVEN'e, kıymetli tecrübelerinden faydalandığım hocam Sayın Ünsal SOYGÜR'e, manevi ve teknik desteklerini benden esirgemeyen hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. Ebru Vesile ÖCALIR'a, tez savunma jüri üyelerine, çalışmalarımın sağlıklı bir şekilde devam etmesinde destek ve hoşgörülerini benden esirgemeyen değerli Aileme, Araştırma Görevlisi Sayın Nihat Çağıl ÇINAR'a, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü Şube Müdürü Sayın Ersin BAYAZIT'a ve manevi destekleriyle beni hiçbir zaman yalnız bırakmayan çok değerli arkadaşım Beytullah AKSOY'a teşekkürü bir borç bilirim. Bu tez çalışmasında, Gazi Üniversitesi Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik İnceleme, Değerlendirme ve Geliştirme Merkezi'nin verilerinden ve kaynaklarından yararlanılmıştır. Proje yöneticilerine sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
TEŞEKKÜR	viii
İÇİNDEKİLER	ix
ŞEKİLLERİN LİSTESİ	xii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ	xiii
SİMGELER VE KISALTMALAR	xv
1. GİRİŞ	1
2. LİTERATÜR TARAMASI	4
2.1. Tezler	4
2.2. Makaleler	5
2.3. Ara Değerlendirme	7
3. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNDE KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA MESLEKİ YETERLİLİK KAVRAMI	8
3.1. Avrupa Birliği Ülkelerinde Sürücü Belgesi Sahibi Olma Durumu	8
3.1.1. Avrupa Birliği ülkelerinde sürücü belgesi sınıfları	8
3.1.2. Avrupa Birliği ülkelerinde sürücü belgesi eğitimi	10
3.1.3. Avrupa Birliği ülkelerinde sürücü belgesi sınavı	13
3.2. Avrupa Birliği Ülkelerinde Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi	14
3.2.1. Avrupa Birliği 76/914/EEC sayılı direktifine göre mesleki yeterlilik eğitimi	14
3.2.2. Avrupa Birliği 2003/59/EC sayılı direktifine göre mesleki yeterlilik eğitimi	16

Sayfa

3.3. Ara Değerlendirme	20
4. TÜRKİYE’DE KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA MESLEKİ YETERLİLİK KAVRAMI	22
4.1. Türkiye’de Sürücü Belgesi Sahibi Olma Durumu	24
4.1.1. Türkiye’de sürücü belgesi sınıfları	25
4.1.2. Türkiye’de sürücü belgesi eğitimi	28
4.1.3. Türkiye’de sürücü belgesi sınavı.....	30
4.2. Türkiye’de Ticari Taşıt Kullanma Belgesi Sahibi Olma Durumu	31
4.2.1. Ticari taşıt kullanma belgesi sınıfları	32
4.2.2. Ticari taşıt kullanma belgesi eğitimi.....	32
4.2.3. Ticari taşıt kullanma belgesi sınavı	38
4.3. Türkiye’de Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi	40
4.3.1. Mesleki yeterlilik eğitimi programı	41
4.3.2. Mesleki yeterlilik eğitimi sınavı.....	47
4.4. Ara Değerlendirme	49
5. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ VE TÜRKİYE’NİN KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA MESLEKİ YETERLİLİK EĞİTİMİ AÇISINDAN KARŞILAŞTIRILMASI	50
5.1. Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye’deki Sürücü Belgesi Sınıfları	51
5.2. Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye’deki Sürücü Belgesi Eğitim ve Sınavlarının Karşılaştırılması	53
5.3. Avrupa Birliği Ülkelerinde ve Türkiye’de Verilen Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitiminin Karşılaştırılması Amaçlı Anket ve Sonuçları	56
5.4. Türkiye’de Örnek Olarak Seçilmiş Bir Mesleki Yeterlilik Eğitimi Merkezinin İncelenmesi	64
5.5. Ara Değerlendirme	65

Sayfa

6. SONUÇ VE ÖNERİLER	67
KAYNAKLAR.....	71
EKLER.....	74
Ek-1. Kişisel Bilgi Formu	75
Ek-2. Anket Çalışması	76
ÖZGEÇMİŞ.....	77

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 4.1. Mesleki yeterlilik sınavlarına katılım.....	48
Şekil 5.1. Sürücülerin ehliyet sınıfına göre öğrenim durumu dağılımı	57

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 3.1. Avrupa Birliği ülkelerinde sürücü belgesi sınıfları	9
Çizelge 4.1. Türkiye’de sürücü belgesi sınıfları.....	26
Çizelge 4.2. Türkiye’de sahiplerinin cinsiyeti ve belge sınıflarına göre sürücü belgesi dağılımı (2007 Mayıs).....	27
Çizelge 4.3. Sürücü kurslarında verilen sertifika türleri, dersler ve ders saati sayıları.....	29
Çizelge 4.4. Motorlu taşıt sürücü adayları sınavı sertifika türü, dersler, süreler.....	31
Çizelge 4.5. Sınavsız TTKB eğitimi ders saatleri	35
Çizelge 4.6. Sınavlı TTKB eğitimi ders saatleri.....	36
Çizelge 4.7. TTKB eğitimi fark dersleri saatleri	37
Çizelge 4.8. TTKB sınavı soru sayıları.....	38
Çizelge 4.9. Ticari taşıt kullanma belgesi fark sınavları.....	39
Çizelge 4.10. Mesleki yeterlilik eğitimi programında yer alan dersler ve saatleri.....	43
Çizelge 4.11. Türkiye’de yapılan mesleki yeterlilik sınavlarındaki başarı oran (Mayıs, 2008 itibariyle).....	48
Çizelge 5.1. Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye’de sürücü belgesi sınıfları.....	52
Çizelge 5.2. Ükelere göre teorik ve pratik sürücü eğitimi süreleri.....	54
Çizelge 5.3. Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye’deki sürücü belgesi eğitimi derslerinin karşılaştırılması	55
Çizelge 5.4. Kişisel bilgi formu değerlendirme sonuçları	57
Çizelge 5.5. Sürücülerin TTKB eğitim programına devam durumu	58
Çizelge 5.6. Eğitim veren kurumun ön planda tuttuğu unsur.....	59
Çizelge 5.7. Sürücülerin TTKB eğitim programından memnuniyet durumu	59

Çizelge	Sayfa
Çizelge 5.8. Türkiye’de TTKB ve SRC eğitiminde yer alan dersler	61
Çizelge 5.9. CPC ve SRC eğitiminde yer alan dersler.....	63
Çizelge 5.10. Gazi Üniversitesinden eğitim alan kişi sayısı ve sınav başarı oranları	65

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış bazı simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Simgeler	Açıklama
SRC 1	Uluslar arası yolcu taşımacılığı sürücü mesleki yeterlilik belgesi
SRC 2	Şehirler arası yolcu taşımacılığı sürücü mesleki yeterlilik belgesi
SRC 3	Uluslar arası yük taşımacılığı sürücü mesleki yeterlilik belgesi
SRC 4	Şehirler arası yük taşımacılığı sürücü mesleki yeterlilik belgesi
T 1	Ticari amaçlı taksi, dolmuş otomobili, minibüs ve umum servis araçlarını kullanacaklara verilen ticari taşıt kullanma belgesi türüdür
T 2	Ticari amaçlı kamyonet ve yük motosikleti kullanacaklara verilen ticari taşıt kullanma belgesi türüdür
T 3	Ticari amaçlı kamyon, çekici, tanker kullanacaklara verilen ticari taşıt kullanma belgesi türüdür
T 4	Ticari amaçlı otobüs kullanacaklara verilen ticari taşıt kullanma belgesi türüdür
Kısaltmalar	Açıklama
AB	Avrupa Birliği
CPC	Certificate of Professional Competence
MTSK	Motorlu taşıt sürücü kursu

Kısaltmalar**Açıklama****SRC**

Sürücü mesleki yeterlilik belgesi

TTKB

Ticari taşıt kullanma belgesi

1. GİRİŞ

Karayolu Taşıma Kanunu’nda yer alan mesleki yeterlilik kavramı Avrupa Birliği’nin ulaştırma sektörüne giriş için zorunlu tuttuğu temel kriterlerden biridir. Avrupa Birliği üyesi tüm ülkelerde karayolu taşımacılığında faaliyet gösteren sürücülere “Mesleki Yeterlilik Eğitimi” verilmektedir. Henüz aday ülke statüsünü koruyan Türkiye de konunun önemini kavrayarak karayolu taşımacılığında faaliyet gösteren şoförlere yönelik “mesleki yeterlilik” uygulamasını başlatmıştır.

Kara ulaştırması alanında reform niteliği taşıyan, son dönemde ekonomik ve ticari alanlarla ilgili olarak yapılan düzenlemeler içerisinde en önemlilerinden biri olan Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği’nde T.C. Ulaştırma Bakanlığı tarafından mesleğe giriş ve faaliyet süresince aranması gereken “mesleki yeterlilik” ilkesine uygun kriterlere yönelik yasal düzenlemeler yapılmıştır.

Türkiye’de özellikle yurtiçi ulaştırma sektörü bu güne kadar mesleki eğitim ve buna bağlı mesleki yeterlilik eğitimi yönünden Avrupa Birliği ülkelerine nazaran yetersiz durumdaydı. Ancak karayolu taşımacılığı pazarındaki gelişmelerle birlikte, ulaştırma alanında yeni teknolojilerin uygulanmaya başlanması neticesinde sektörün ve firmaların yeniden yapılanması, hizmet kalitesinin artırılması, gelişmesi ve kurumsallaşması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu aşamada en önemli ihtiyaçlardan birinin karayolu taşımacılığında faaliyet gösteren şoförlere mesleki yeterlilik kriterinin kazandırılmasını sağlayacak olan mesleki yeterlilik eğitimleri olduğu görülmüştür. Aynı zamanda ve en önemlisi trafik güvenliği sorununun biraz olsun çözümüne katkıda bulunmak için trafikte daha bilinçli ve eğitilmiş insanların olmasıyla trafik kazalarının en aza indirgenmesi amaçlanmıştır. Türkiye geleneksel olarak Asya ve Avrupa arasında özellikle karayolu olarak bağlantı noktası konumundadır. Yolcu ve yük taşımacılığının % 95 ‘inin karayolu üzerinden yapıldığı, 63 899 km karayolu ağına sahip, nüfusu 70 milyonun, motorlu araç sayısı 13 milyonun, sürücü sayısı 18 milyonun üzerinde olan Türkiye’de, yılda toplam 718 570 maddi hasarlı kaza, 188 383 yaralanmalı kaza, 5004 ölümlü kaza meydana gelmektedir [1, 2]. Trafik kazalarına neden olan unsurların başında % 98 sürücü

kusuru gelmektedir [3]. Bu sebepler, şoförlüğün profesyonel ve saygın bir meslek olarak kabul edilmesi için ilave bir eğitim alınmasını gerektirmekte, Türkiye’de de Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitiminin önemini ortaya çıkarmaktadır. Bunların yanı sıra, Avrupa Birliği uyum yasaları bu süreci hızlandırmıştır.

Yaşamın her alanında olduğu gibi ulaştırma alanında da eğitimin öneminin farkına varılarak amaç ve hedeflere uygun bir hizmet sunulabilmesi için, bu alanda çalışacak her meslek gurubunun yeterli düzeyde ulaştırma ile ilgili temel bilgilere sahip olması gerektiği düşüncesiyle, T.C. Ulaştırma Bakanlığı tarafından mesleğe giriş ve faaliyet süresince aranması gereken “mesleki yeterlilik” kriterine yönelik yasal düzenlemeler yapılmıştır. Türkiye’de kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yolcu ve eşya taşımacılığı yapılan ticari araçları kullanan şoförlerin, Avrupa Birliği uyum yasası çerçevesinde 10 Temmuz 2003 tarihli 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu gereğince, meslek ve hizmet kalitesini arttırmak amacıyla Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibi olması zorunluluğu getirilmiştir. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu gereğince, Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre, 25 Şubat 2003 tarihinden önce ticari maksatla yolcu ve eşya taşımacılığı yapılan araçları kullandığını belgeleyen şoförlere doğrudan Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibi olma hakkı verilmiştir. 25 Şubat 2003 tarihinden sonra ticari maksatla yolcu ve eşya taşımacılığı yapılan araçları kullanmaya başlayan şoförler ise Mesleki Yeterlilik Eğitimi alıp, uygulanacak sınavda başarılı olmaları durumunda Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibi olabileceklerdir.

Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi, Avrupa Birliği ülkelerinde ilk kez 16 Aralık 1976 tarihinde 76/914/EEC sayılı direktifle uygulanmaya başlanmıştır, 15 Temmuz 2003 tarihinde 2003/59/EC sayılı direktifle geliştirilerek daha kapsamlı hale getirilmiştir.

Türkiye’de ise ilk olarak 17 Ekim 1996 tarihli 4199 sayılı Trafik Kanunu gereğince Ticari Taşıt Kullanma Belgesi kursu adı altında, 20 Ekim 1993 tarihinden sonra mesleğe başlamış şoförlere verilen eğitim olup, bu eğitim sonrasında uygulanacak

sınavda başarılı olan şoförlere verilen Mesleki Yeterlilik Belgesinin adı “Ticari Taşıt Kullanma Belgesi”dir. Bu belgenin yürürlükten kaldırılmasından sonra 03 Eylül 2004 tarihli 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu gereğince Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği uygulamaya koyulmuştur. Bu eğitim sonrasında uygulanacak sınavda başarılı olan şoförlere verilen Mesleki Yeterlilik Belgesinin adı “SRC belgesi”dir.

Bu tez çalışmasının amacı, Avrupa Birliği ülkelerindeki Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Türkiye’deki Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitiminin karşılaştırılması ve aralarındaki farkların ortaya çıkarılarak, Türkiye’nin bu konudaki eksikliklerini nasıl gidereceğine dair bir takım çözümler ortaya koymaktır.

Bu tez kapsamında öncelikli olarak, Avrupa Birliği ülkelerinde ve Türkiye’de mesleki yeterlilik eğitimi, özellikle karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik eğitimi konusunda literatür çalışması yapılmıştır. Sonrasında, Avrupa Birliği ülkelerinde sürücü belgesi sahibi olma durumu ve karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik eğitimi üzerinde durulmuştur. Ardından Türkiye’de sürücü belgesi sahibi olma durumu ve karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik eğitiminden söz edilmiştir. Avrupa Birliği ülkeleri ile Türkiye arasında sürücü belgesi sahibi olma, mesleki yeterlilik belgesi sahibi olma konularında karşılaştırma yapılmıştır. Son olarak Türkiye’de karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik eğitiminin eksikleri saptanarak çözüm önerileri geliştirilmiştir.

2. LİTERATÜR TARAMASI

Mesleki yeterlilik eğitimi hakkında kapsamlı bir çalışma elde edebilmek için konuyla ilgili kaynaklar araştırılmıştır. Tez çalışmasına temel olacak literatür taraması; tezler ve makaleleri içeren 2 bölümden oluşmaktadır:

2.1. Tezler

Bugüne kadar Türkiye’de karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik eğitimi ile ilgili hiç bir tez çalışması yapılmamıştır. Mesleki yeterlilik Türkiye için yeni bir kavram ve olgu olduğundan bu tez çalışmasının Türkiye’de bir ilk olarak literatüre katkı sağlaması hedeflenmiştir. Mesleki yeterlilik üzerine yapılan literatür taraması sonucunda elde edilen sınırlı sayıda çalışmanın ise; demiryolu trafik kontrolörleri ve hazır giyim ve trikotaj gibi meslekler üzerine olduğu görülmektedir. Bu çalışmalar genel hatları ile aşağıda belirtilmiştir:

Türkiye’de demiryolu kontrolörlerinin mesleki yeterliliklerinin belirlenmesi üzerine yapılmış bir çalışmada [4], demiryolu trafiğini yöneten kişilerin nitelik ve becerilerinin artırılması konusundaki çalışmalar üzerinde durulmuştur. Demiryolu taşımacılığı, daha verimli ve etkili olan karayolu taşımacılığı ile yoğun bir rekabet içindedir. Bu rekabet karşısında kâr eden ve kendini sürekli yenileyen bir işletme olabilmesi için hızlı, konforlu, ekonomik ve güvenli hizmet vermek durumundadır. Bu bağlamda becerikli ve nitelikli insan gücü stratejik bir önem kazanmıştır. Demiryolu işletmesinin kritik iş gücünü oluşturan demiryolu trafik kontrolörleri ise demiryolu trafiğini yöneterek ulaşımın hızlı, güvenli, verimli ve kaliteli olabilmesi için önemli görevler üstlenmiştir. Demiryolu trafik kontrolörlerinin bu beklentileri yerine getirebilmeleri için eğitim programlarının yeterliğe dayalı olarak yeniden düzenlenmesi gerekli görülmüştür.

Türkiye’de hazır giyim endüstrisinde çalışan iş gücünün mesleki yeterliliklerinin belirlenmesi ve yeterliliklere dayalı bir program geliştirilmesi ile ilgili araştırmada

[5], bu alanda çalışan iş gücünün niteliklerinin artırılması için verilecek mesleki yeterlilik eğitimi için bir model geliştirme konusunda çalışılmıştır. Mesleki teknik eğitimin kalitesi, istihdam sektörünün ihtiyaçlarına uygunluğu ile ölçülmektedir. Mesleki teknik örgün ve yaygın eğitim okullarındaki programlarda hazır giyim endüstrisi için iş gücü yetiştirilmekle birlikte, endüstrinin nitelikli iş gücü ihtiyacı devam etmektedir. Bu nedenle araştırma; hazır giyim endüstrisinde modelist, makastar, makineci ve üretici mesleklerindeki iş gücünün mesleki yeterliliklerinin belirlenmesini ve bu mesleki yeterliliklere dayalı program modelinin geliştirilmesini amaçlamaktadır.

Türkiye’de trikotaj endüstrisinde çalışan orta öğretim mezunlarının mesleki yeterliliklerinin belirlenmesi ve yeterliliklerine dayalı bir program oluşturulması hususundaki çalışma [6], ilköğretim mezunlarına trikotajı meslek edindirmeyi amaçlamıştır. Hazırlanan program modelinin uygulanması sonucunda trikotaj eğitimi alanından mezun kişilerin istihdam edilmelerinin daha kolay olmasıyla birlikte iş yaşamlarında daha başarılı ve verimli olacakları düşünülmektedir.

2.2. Makaleler

Bu konu hakkında gerek ulusal gerek uluslar arası yazın incelendiğinde, mesleki yeterliliğin değerlendirilmesi, psikoloji alanında çalışan kişilere mesleki yeterlilik eğitimi uygulanması, İngiltere’de karayolu taşımacılığında faaliyet gösteren kamyon şoförlerine verilen mesleki yeterlilik eğitimi konuları üzerinde durulduğu görülmektedir. Bu çalışmalar genel hatları ile aşağıda belirtilmiştir:

Psikoloji eğitimi almış kişilerin mesleki yeterlilik problemlerinin tanımlanması, değerlendirilmesi ve çözülmesi hususunda çalışılmıştır [7]. Psikoloji eğitimi almış kişilerin bu işi profesyonel olarak yapabilmeleri için mesleki yeterlilik eğitimine tabi olmaları gerekmektedir. Psikolog eğitimcileri, doktora öğrencileri, stajyerler, doktora mezunları, pratisyenler ve öğrenciler, uygulama, değerlendirme ve mesleki yeterlilik sorunlarına müdahale etmek konuları için psikologlara sekiz öneride bulunmuşlardır.

Bu önerilerde yazarlar, tanımlama ve kategoriler; sistemin hazırlanması; kendi kendini değerlendirme; iyileştirme; farklılık; sistemin değişken seviyeleri arasındaki iletişim; güvenilirlik; etik olmak, düzenleyici ve yasal destek başlıkları üzerinde durmuşlardır. Aynı zamanda hem öğrenciler hem de psikolog eğitimcileri mesleki yeterlilik problemlerinin değerlendirilmesi için gelecekte bu çalışmalara yön verecek önerilerde bulunmuşlardır.

Psikoloji eğitimi alan kişilere, mesleki yeterlilik kavramının öğretilmesi ve bu alanda yapılması gerekenler konusunda çalışılmıştır [8]. Profesyonel psikoloji, koşulların tanımlanmasındaki zorluklar ve bazı yeni koşulların öne sürülmesine karşın bozulma davranışını, davranışları minimum mesleki yeterlilik koşulunu sağlayamayan kursiyerleri için kullanmaktadır. Bu makalede bozulma hakkındaki problemler dile getirilmiş ve problemler, profesyonel ve yeterlilik konseptlerini kapsayan yeni teknik terimler önerilmiştir. Bu makalede psikolojide bağlamsal yönden ortaya çıkan eğilimlerin bulunduğu yeni teknik terimlerin inceleme yöntemleri hakkında bahsedilmektedir.

Yine psikoloji alanında çalışan kişilere yönelik yapılan bir araştırmada [9], psikolojide profesyonel mesleki yeterlilik uygulamaları için tanımlama ve açıklama hususunda bir çalışma yapılmıştır. Mesleki yeterliliğin gelişimi ve öneminden bahsedilmiştir.

İngiltere’de simülasyon kullanılarak yapılan kamyon şoförlerinin eğitimi ile ilgili çalışmada [10] ise, lisans elde edilmesi ve deneyimli şoförler için beceri gelişimini destekleyen sentetik eğitimin potansiyel görevini belirlemek için bir araştırma programı kurulmuştur. Araştırma İngiltere’deki kamyon şoförlerinin mesleki yeterliliklerinin geliştirilmesinin sağlanmasını amaçlamaktadır.

2.3. Ara Değerlendirme

Araştırılan konu hakkında yapılan literatür taraması sonuçlarına bakıldığında, özellikle ulusal yazında karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik eğitimi ile ilgili benzer bir çalışmaya rastlanmamıştır. Literatüre katkıda bulunmak amacıyla bu çalışmada Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye’de karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik eğitimlerinin değerlendirilmesi ve Türkiye’deki karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik eğitimi programının eksiklerinin giderilebilmesi için öneriler üzerinde çalışılmıştır.

3. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNDE KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA MESLEKİ YETERLİLİK KAVRAMI

3.1. Avrupa Birliği Ülkelerinde Sürücü Belgesi Sahibi Olma Durumu

91/439 EEC sayılı Avrupa Birliği direktifinin gerekliliklerine uygun olarak, Avrupa Birliği'ne üye ülkelerde, topluluk modeline dayanan ulusal sürücü belgesi kullanılmaktadır. Üye ülkeler tarafından verilen sürücü belgeleri karşılıklı olarak tanınmaktadır. Geçerli bir ulusal sürücü belgesi sahibi, sürücü belgesini almış olduğu ülke haricinde başka bir ülkede ikamet etmeye başlarsa bu ülke sürücü belgesi sahibine sürücü belgesinin geçerlilik süresince tıbbi kontroller, vergi düzenlemeleri gibi konularda kendi ulusal kurallarını uygulayabilir ve idare tarafından sürücü belgesine gerekli görülen bilgi girilebilir. Sürücü belgesinin üzerinde, belgeyi veren Avrupa Birliği'ne üye ülkeyi ayırt edecek bir işaret yer almaktadır [11].

3.1.1. Avrupa Birliği ülkelerinde sürücü belgesi sınıfları

AB ülkelerinde A1, B1, A, B, D1, C C1, C+E, C1+E, D ve D+E sınıflarında sürücü belgesi türü bulunmaktadır. Sürücü belgesi sınıflarının kullanabildikleri araçlar Çizelge 3.1.'de gösterilmektedir.

C ve D sınıfı sürücü belgeleri B sınıfındaki araçları hali hazırda kullanan sürücülere, B+C, C+D, C+E, D+E sürücü belgeleri B, C, D sınıflarındaki araçları kullanan sürücülere verilmektedir [11].

Çizelge 3.1. Avrupa Birliği ülkelerinde sürücü belgesi sınıfları

Ehliyet Türü	Minimum Yaş	Kullanılabilen Araç
A1	16	11 kw gücünü ve 125 cm ³ kapasiteyi geçmeyen hafif motosikletler
B1	16	Motorlu 3 ve 4 tekerlekli
A	18	Yanında yolcu taşıma yeri bulunan ve bulunmayan motosikletler
B	18	İzin verilen maksimum ağırlığı 3500 kg'ı geçmeyen ve sürücü koltuğuna ilaveten 8 koltuğu geçmeyen motorlu araçlar
D1	21	Yolcu taşımak için kullanılan, sürücü koltuğuna ilaveten 8 koltuktan fazla 16 koltuktan az koltuğu bulunan motorlu araçlar
C	18	İzin verilen maksimum ağırlığı 3500 kg'ın üzerinde olan ve D sınıfı dışında olan motorlu araçlar
C1	18	C sınıfındaki izin verilen maksimum ağırlığı 3500 kg'ın üzerinde ve 7500 kg'ın altında olan araçlar hariç motorlu araçlar
C+E	18	İzin verilen maksimum ağırlığı 750 kg'ı geçen römorklar ve çekici araç sınıfı C olan araçlar
C1+E	18	C1 alt sınıfında bulunan ve römorkunun izin verilen maksimum ağırlığı 750 kg'ın üzerinde olan çekici araçlarla olan araç kombinasyonları
D	21	Yolcu taşıma amaçlı kullanılan sürücü koltuğu hariç 8 koltuktan fazla koltuğa sahip motorlu araçlar
D+E	21	Çekici aracı D kategorisinde olup, izin verilen maksimum römork ağırlığı 750 kg'ın üzerinde olan motorlu araçlar
B, C, D, C1, D1 sınıfı sürücü belgesi sahipleri, araçlarına en çok yüklü ağırlığı 750 kg olan hafif römork takarak da kullanabilirler.		
C+E, D+E, C1+E, D1+E sınıfı sürücü belgesi sahipleri, araçlarına yüklü ağırlığı 750 kg'dan fazla römork takarak da kullanabilirler.		

3.1.2. Avrupa Birliği ülkelerinde sürücü belgesi eğitimi

AB ülkelerinde sürücü eğitimi genellikle yetki verilmiş sürücü okullarında teorik ve pratik olarak iki ayrı alanda verilirken, ders saatleri ve yaş sınırlarında ülkeden ülkeye farklılıklar mevcuttur. Üye ülkeler farklı düzenlemeler uygulayabilmektedir. Bunlardan en önemli olanı ‘gözetmen nezaretinde sürücü eğitimi sistemi’dir. Bu sistemde, eğitimin birinci bölümüne katılan bir refakatçi gözetmen yer alır. Adayın sürücü okulundaki eğitiminin birinci bölümünün ardından öğrenci, okul ve gözetmen arasında bir sözleşme yapılır. Öğrenci ancak gözetmen nezaretinde trafiğe çıkabilir. Gözetmen nezaretinde sürücülük esnasında öğrenci gözetmenle birlikte düzenli olarak ileri düzey eğitime devam eder. Bu sistemin avantajı, öğrencinin eğitim esnasında sürücülük deneyimini kazanmasıdır. Bu sürücülük deneyimi sürücü belgesi alınmasından sonraki kısa dönem için çok yararlı olmaktadır [12].

Diğer bir sistem ise, geçici belge verilerek yapılan sürücü eğitimi sistemidir. Bu sistem belirli koşullar altında, sürücü adayına sınavdan önce trafikte pratik yapma olanağı sağlayan sürücü belgesi sistemidir. Bu sistem de genellikle bir gözetmen gerektirmektedir. Geçici sürücü belgesi sistemi; İngiltere, Kuzey İrlanda, Belçika, Finlandiya ve İsveç gibi birçok AB’ne üye ülkelerde uygulanmaktadır. Geçici belge sistemi öğrencilere belge almadan önce sürüş tecrübesi kazandırma olanağını ve belge aldıktan sonra da daha güvenli araç kullanmalarını sağlamayı amaçlamaktadır. Geçici belge için minimum yaş ortalaması tam sürücü belgesi için minimum yaş olan 18 yerine 16 veya 17 yaştır [12].

Bir AB üyesi olan Almanya’da, alınan ilk sürücü belgesiyle birlikte stajyer sürücülük sistemi uygulanmaktadır. Stajyer sürücü belgesi sahipleri için, diğer sürücülere göre yalnızca bir sınırlama getirilmiştir. Sürücü bir trafik kuralını ihlal ettiğinde geliştirme eğitimi programlarına katılmak üzere özel sürücü okuluna geri döndürölmektedir. Fazla sayıdaki trafik kuralı ihlalinde sürücü pratik sınavı yeniden geçmek zorundadır. Sınavı geçmediği takdirde sürücünün stajyer sürücü belgesi geçersiz sayılmaktadır. Stajyer sürücü belgesinin geçerlilik süresi 2 yıldır. 2 yıl sonunda belge, otomatik olarak tam sürücü belgesine dönüştürölmektedir. Bu süre kısaltılamamakta ancak

yetkili kurumlar tarafından 2 yıl daha uzatılmaktadır. Sürücünün stajyer sürücü olduğunu belirten bir ibareyi aracında gösterme zorunluluğu yoktur [13].

Sürücü adayına, AB üyesi tüm ülkelerde verilen teorik eğitimde şu dersler anlatılmaktadır; “İlk Yardım Bilgisi, Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı, Trafik Kuralları ve Cezalar, Çevre ve Şehir Bilgisi, Güvenli Sürüş Teknikleri, Davranış Psikolojisi, Yasal Sorumluluklar ve Sigorta, Düzenli Yolcu Taşımacılığı, Düzenli Yük Taşımacılığı, Çalışma ve Dinlenme Süreleri, Harita Okuma Bilgisi”dir. Bu dersleri içeren teorik eğitim verildikten sonra, araç kullanmaya yönelik pratik eğitim verilmektedir [14]. Bu derslerde yer alan konular ana başlıklar halinde şu şekildedir [14]:

İlk yardım bilgisi dersi

Kaza anında takınılacak tavrı, yolcu tahliyesi ve temel ilk yardım gibi acil durumları içeren kaza ve benzeri hallerde alınması gereken önlemler hakkında bilgileri içerir.

Araç bilgisi ve ekonomik araç kullanımı dersi

İçten yanmalı motorlar, akışkanlar, yakıt sistemi, elektronik sistem, tutuşma sistemi ve şanzıman sisteminin işlevsel ve yapısal nitelikleri hakkında bilgi, yağlama ve antifiriz koruması, lastiklerin kullanımı, korunması ve doğru yerleştirilmesi hakkında temel nitelikler, ana kısımların çalışması, birbirine bağlanması, frenlerin günlük bakımı, hız kontrolü ve fren sisteminin kitlenmesine karşı sistem hakkında bilgi, ana kısımların çalışması, birbirine bağlanması, bağlantı düzeneğinin gün ve gün bakımı, araçların koruyucu bakımı ve gerekli hareketli onarım, arıza tamir metotları ve lastik değişimi sırasında alınması gereken tedbirler hakkında bilgileri içerir.

Trafik kuralları ve cezalar dersi

Karayolları trafik düzenlemesi, trafik işaretleri, levhaları, ışıkları, geçiş hakkı ve hız sınırları bilgilerini içerir.

Güvenli sürüş teknikleri dersi

Araç takip mesafesi, fren mesafesi, farklı yol ve hava şartlarında yol durumu, özellikle hava şartları ve gün içindeki zaman değişimi neticesindeki farklı yol koşullarında risk unsuruyla başa çıkma, yol güvenliğini sağlayan mekanik donanım, direksiyon kullanımı, amortisör, fren sistemi, lastikler, aydınlatma, sinyalizasyon, reflektör, arka aynalar, ön cam ve silecekler, egzoz sistemi ve emniyet kemeri, konularında bilgileri içerir.

Davranış psikolojisi dersi

Sürücünün algılama ve diğer sürücü ve yolları kullananlara karşı tavrı konusunda bilgileri içerir.

Harita okuma bilgisi dersi

Otomatik seyrüsefer cihazı, takometre kullanımı, rota planı ve yol haritası okuma bilgilerini içerir.

Yasal sorumluluklar ve sigorta dersi

Araç kullanımı ile ilgili gerekli idari evraklar, uluslar arası ve ulusal alanda yük ve yolcu taşımacılığı ile ilgili araç ve taşımacılık evrakları, mutabık olunan koşullara göre yükün teslim makbuzu konusunda sürücünün sorumluluğu bilgilerini içerir.

Çalışma ve dinlenme süreleri dersi

Sürücü için belirlenen dinlenme ve sürüş saatleri konusunda bilgileri içerir.

Düzenli yolcu taşımacılığı dersi

Yolcu taşımacılığı ile ilgili sürücü yükümlülükleri, yolcuların konforu ve güvenliği, çocukların yolculuğu, sürüş öncesi kontroller ve tüm otobüs türleri hakkında bilgileri içerir (sadece D, D+E, D1+E sınıfları için).

Düzenli yük taşımacılığı dersi

Araç yükleme ile ilgili güvenlik unsurları, yükleme kontrolü, farklı türdeki yüklerin yüklenmesinde zorluk, yükün yüklenmesi ve boşaltılması ve yükleme ekipmanı hakkında bilgileri içerir.

3.1.3. Avrupa Birliği ülkelerinde sürücü belgesi sınavı

Sürücü sınavlarında sorulan soruların içerik ve şekli üye ülkelerin inisiyatifine bırakılmıştır. Sürücülerin sınavı geçememeleri halinde, kaybetme gerekçeleri heyet tarafından yazılı olarak belgelenir. Adayın itirazı söz konusu olursa yetkili trafik merciine yazılı olarak itirazda bulunabilmektedir. Böyle bir durum ortaya çıktığında yetkili trafik makamları tarafından adayın itirazı geçerli görüldüğü takdirde, adayın tayin edilecek yeni bir komisyon üyesi tarafından yeniden sınava tabi tutulması uygun görülmektedir [13].

Sürücü adayına önce, “İlk Yardım Bilgisi, Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı, Trafik Kuralları ve Cezalar, Çevre ve Şehir Bilgisi, Güvenli Sürüş Teknikleri, Davranış Psikolojisi, Yasal Sorumluluklar ve Sigorta” derslerinde anlatılan konuları içeren teorik sınav yapılır, sonrasında da beceri ve davranışları içeren, motorlu araç kullanma bilgisini ölçen pratik sınav yapılır [14].

3.2. Avrupa Birliği Ülkelerinde Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi

Avrupa Topluluğu Konseyi talimatlarına göre, Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi, ilk olarak 76/914/EEC sayılı karayollarında taşımacılık yapan şoförler için asgari seviyede eğitim içeren konsey talimatı ile 16 Aralık 1976 tarihinde hayata geçirilmiştir. Sonrasında bu eğitim programı geliştirilerek yeniden düzenlenmiş ve 15 Temmuz 2003 tarihinde 2003/59/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Talimatı ile yasalaştırılmıştır.

3.2.1. Avrupa Birliği 76/914/EEC sayılı direktifine göre mesleki yeterlilik eğitimi

Bu talimat gereğince, Avrupa Birliği  lkelerinde karayollarında yolcu ve yük taşımacılığı yapan şoförlerin en az 21 yaşında olması ve uygun ulusal sürücü belgesi ile almış oldukları mesleki yeterlilik eğitiminden sonra hak edecekleri mesleki yeterlilik sertifikasına sahip olmaları gerekmektedir. Bu eğitimde yer alan teorik dersler; ‘‘Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı, Tehlikeli Madde Taşımacılığı, Düzenli Yolcu Taşımacılığı, Düzenli Yük Taşımacılığı, Davranış Psikolojisi, Yasal Sorumluluklar ve Sigorta, Harita Okuma Bilgisi, Güzergah ve Geçiş Belgeleri’’ dir. Bu derslerde anlatılan konular aşağıdaki gibi açıklanabilir [15]:

Araç bilgisi ve ekonomik araç kullanımı dersi

Aracın temel yapısı ve parçaları hakkında genel bilgi, yağlama ve antifiriz koruması hakkında genel bilgi, lastiklerin yerleştirilmesi, bakımı ve doğru kullanımı, lastiklerin çıkarılması ya da değiştirilmesi konusunda alınacak önlemler hakkında bilgi, günlük kullanım, frenlerin bakımı, bağlantılar, ana bölümler ve aracın ekonomik kullanımı hakkında bilgileri içerir.

Tehlikeli madde taşımacılığı dersi

Tehlikeli maddelerin muhafazası ve taşınması ile ilgili temel bilgileri içerir.

Düzenli yolcu taşımacılığı dersi

Yolcu taşımacılığı ile ilgili ulusal kurallar hakkında bilgileri içerir.

Düzenli yük taşımacılığı dersi

Yük taşımacılığı ile ilgili ulusal kurallar, ulusal ve uluslar arası yük taşımacılığı yapmak için gerekli araç ve dokümanlar ve yükleme ve boşaltma araçları kullanarak aracın yükünü yükleme ve boşaltma ile ilgili bilgileri içerir.

Davranış psikolojisi dersi

Sürücünün yolculara karşı yükümlülükleri hakkında bilgileri içerir.

Yasal sorumluluklar ve sigorta dersi

Aracın sigortası ile ilgili kaza ya da benzeri durumlardaki uygulamalar ile ilgili bilgileri içerir.

Güzergah ve geçiş belgeleri dersi

Ulusal ve uluslar arası yolcu taşımacılığı yapmak için gerekli araç ve dokümanlar hakkında bilgileri içerir.

Bunların dışında yolcu taşımacılığı yapan şoförlere sürüş konusunda uygulamalı pratik eğitim verilmektedir. Şoförlere teorik eğitimden sonra araç kullanmaya yönelik pratik eğitim verilmektedir. Mesleki eğitim dersleri ve ders programları üye ülkelerce hazırlanır. Eğitim sonunda şoförler sınava tabi tutulur [15].

3.2.2. Avrupa Birliği 2003/59/EC sayılı direktifine göre mesleki yeterlilik eğitimi

Karayolları ile yük ve yolcu taşımacılığı yapan şoförlerin mesleki eğitimlerinin düzenli hale gelmesi ve temel niteliklerinin artması için 15 Temmuz 2003 tarihinde yeni bir düzenleme getirilmiştir. Bu düzenlemenin amacı, şoförlerin kendi yetenekleri doğrultusunda mesleklerini icra etmeleri için bir standart oluşturmaktır. Özellikle temel nitelikleri belirlemek ve periyodik eğitimi sağlamak için oluşturulan zorunluluklar sürücü ve yol güvenliğini arttırmaya yöneliktir. Ayrıca şoförlük mesleğini modern hale getirmek ve kısıtlı zamanda istihdam sağlanarak gençlerin bir meslek olarak ilgisini çekmesi amaçlanmaktadır [16].

Avrupa Birliği 2003/59/EC sayılı direktifine göre mesleki yeterlilik eğitimi direktifi (2003) şöyle demektedir [16].

“Haksız rekabetin önüne geçmek için, bu talimat hem üye ülkeler hem de üye ülkelerde iş yapan diğer ülkeler tarafından uygulanmalıdır. Şoförün yeterliliğini sürdürebilmek adına, mevcut şoförlerin meslekleri ile yetenekleri hususunda periyodik eğitime tabi olmaları sağlanmalıdır”.

Düzenlemeye göre, verilen mesleki yeterlilik eğitimi “Temel Nitelikler Eğitimi” ve “Periyodik Eğitim” olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. “Temel Nitelikler ve Periyodik Eğitim”i karşılamak için asgari gereksinimler, araç durduğunda ve sürüş sırasında gözlenecek olan güvenlik hususlarını içermektedir. Güvenli sürüş, tehlikeyi sezinleme ve diğer sürücülere yol verme konularındaki gelişmeler, yakıt tasarrufu ile birlikte hem toplum üzerinde hem de karayolu taşımacılık sektörü üzerinde olumlu bir etki yaratması amaçlanmıştır [16].

Bu düzenleme “Temel Nitelikler ve Periyodik Eğitim” belirten mesleki yeterlilik sertifikası edinme koşulunun yürürlüğe girdiği tarihten önce mesleklerini yapmak için gerekli sürücü belgelerini temin eden şoförlerin kazanılmış haklarını etkilemez. “Temel Nitelikler Eğitimi” ve “Periyodik Eğitim” olmak üzere iki kısımdan oluşan mesleki yeterlilik eğitiminde “Temel Nitelikler Eğitimi”; “Zorunlu Temel Nitelikler” ve “Hızlandırılmış Temel Nitelikler” olmak üzere ikiye ayrılır:

Zorunlu temel nitelikler eğitimi

Zorunlu temel nitelikler eğitim programında, şoförlük mesleğine yeni başlayacak olan uygun ulusal sürücü belgesine sahip kişi, 280 saat teorik eğitim, 20 saat araç kullanmaya yönelik pratik eğitimi almak zorundadır. Bu eğitimde anlatılan ders isimleri; “İlk Yardım, Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı, Trafik Kazalarının Önlenmesi, Çalışma ve Dinlenme Süreleri, Düzenli Yolcu Taşımacılığı, Düzenli Yük Taşımacılığı, Güzergah ve Geçiş Belgeleri, Gümrük, Tır ve Kaçakçılık, Ulaştırma Mevzuatı” dır. Bu derslerde anlatılan konular aşağıdaki gibi açıklanabilir [16]:

İlk yardım dersi

Acil durumlara müdahale etmek, acil durumlarda takınılacak tavor, olaya müdahale, kaza anında karışıklıktan kaçınma, yardım istemek, yaralılara yardım ve ilk müdahale, yangın durumunda yapılması gerekenler, yolcuların tahliye edilmesi, yolcuların tümünün güvenliğinin sağlanması, kaza raporlarının temel nitelikleri hakkında bilgileri içerir.

Araç bilgisi ve ekonomik araç kullanımı dersi

Aracın teknik özellikleri ve güvenlik sistemi, vites sisteminin nitelikleri, torkla ilgili virajlar, motorun yapısı, devrin en iyi kullanıldığı yerler, hidrolik vakum fren devresinin özel yapısı, duran aracın idaresi, yavaşlama, yokuş aşağı inerken frenleme, bunların yapılamaması durumunda yapılacakları öğrenme ve en iyi yakıt tasarrufu sağlamak için yapılması gerekenler hakkında bilgileri içerir.

Düzenli yük taşımacılığı dersi

Yük taşımacılığı hakkında genel bilgiler, yük taşımacılığı ehliyeti, yük taşımacılığı ile ilgili standart yükümlülükler, uluslar arası taşımacılık izinleri, sınır geçişleri, yük ile ilgili özel belgeler hakkında bilgileri içerir. Uygun araçları kullanarak güvenlik önlemleri göz önünde bulundurularak araç yükleme yapmak, hareket halindeki

aracı etkileyen güçler, aracın yapısı ve yüküne göre vites dişlisinin kullanımı, aracın yükünü hesaplama, toplam ağırlığı ve yükünü hesaplama, dingilin aşırı yüklenmesinde yapılacaklar, aracın konumu ve merkezkaç kuvveti, paletlerin ve paketlerin yapısı, güvenlik gerektiren yüklerin ana kategorileri, bağlama ve güvenlik teknikleri, güvenlik kayışlarının kullanımı, güvenlik araçlarının kontrolü, araç gereçleri taşıma ve yerleştirme ve tentenin çıkarılması konuları hakkında bilgileri içerir.

Düzenli yolcu taşımacılığı dersi

Yolcu taşımacılığı ile ilgili düzenlemeler, araçlarda yer alan güvenlik ekipmanları, emniyet kemeri, araca iniş ve binişler hakkında bilgi, yolcuların konfor ve güvenliğini sağlamak, aracın yana ve ileriye doğru hareketlerinin ayarlanması, aracın yoldaki pozisyonu ve özel mekanlarda sürüş hakkında bilgileri içerir.

Çalışma ve dinlenme süreleri dersi

Fiziksel ve zihinsel yetilerin önemi, sağlık, düzenli beslenme, ilaç ve alkol gibi hareketi etkileyen maddelerin taşımacılığa etkileri, yorgunluk ve stresin etkileri, çalışma ve istirahat süreleri hakkındaki bilgileri içerir.

Trafik kazalarının önlenmesi dersi

Sürücülerin yollardaki kaza riskinin bilincinde olması, taşımacılık sektöründe meydana gelen kaza türleri, karayollarındaki kaza istatistikleri, kazalara karışan otobüs ve kamyonların oranı, insan hatasından kaynaklanan kazalar ve mali sonuçlar hakkında bilgileri içerir.

Güzergah ve geçiş belgeleri dersi

C, C+E, C1, C1+E sınıfı ehliyetler için sektörün yapısı ve karayolu yük taşımacılığının ekonomik yapısı, diğer taşımacılık yöntemleri ile ilgili karayolu

taşımacılığı, temel ve yardımcı taşımacılık modelleri, sektördeki güncel değişiklikler ve sınırlardan geçiş hakkında bilgileri içerir. D, D+E, D1, D1+E sınıfı ehliyetler için sektörün yapısı ve karayolu yolcu taşımacılığının ekonomik yapısı ve sınırlardan geçiş hakkında bilgileri içerir.

Gümrük, tır ve kaçakçılık dersi

Suç unsuru teşkil eden kaçak göçmen trafiğini engellemek, sürücülerin yükümlülükleri, önleyici tedbirler, kontrol listesi ve taşımacılık mevzuatı hakkındaki bilgileri içerir.

Ulaştırma mevzuatı dersi

Taşımacılık mevzuatı hakkında bilgileri içerir.

Bu eğitim sonunda teorik ve pratik olmak üzere iki sınav yapılır: Teorik sınav; çoktan seçmeli sorular, doğrudan cevabı isteyen sorular ve her ikisinin de kullanıldığı sorular ile örnek olay inceleme olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Teorik sınavın asgari süresi 4 saattir. İkinci aşama olan pratik sınav da iki kısımdan oluşur. Birincisi, sürüş güvenliklerinin gözetildiği gerçek yol koşullarında eğitimi amaçlayan sürüş sınavıdır. Minimum sınav süresi 90 dakikadır. İkincisi ise, güvenlik düzenlemelerine göre ileri seviye sürüş eğitimi, sağlık, yol ve çevre güvenliği, servis ve lojistik konularında bilginin ölçüldüğü sınavdır. Bu sınavın süresi minimum 30 dakikadır.

Hızlandırılmış temel nitelikler eğitimi

Yük taşımacılığı yapmak isteyen araç şoförü; 18 yaşından itibaren C1, C1+E ehliyet sınıfına dahil aracı sürüyorsa, 21 yaşından itibaren C, C+E ehliyet sınıfına dahil aracı sürüyorsa hızlandırılmış temel nitelikler eğitimini alabilirler.

Yolcu taşımacılığı yapmak isteyen araç şoförü; 21 yaşından itibaren D, D+E ehliyet sınıfına dahil aracı 50 km'lik mesafesi geçmeyecek şekilde yolcu taşımacılığı yapan ve D1, D1+E ehliyet sınıfına dahil aracı sürüyorsa hızlandırılmış temel nitelikler eğitimini alabilirler.

Bu eğitim programı toplam 140 saat teorik eğitim, 10 saat araç kullanmaya yönelik pratik eğitimi içermektedir. Eğitimde anlatılan dersler zorunlu temel nitelikler eğitiminde anlatılan derslerin tamamıdır. Bu eğitimin sonunda üye ülkelerin yetkili mercileri veya görevlendirilen kişiler sürücülere yazılı veya sözlü sınav yaparlar. Sınav eğitimde anlatılan her bir ders için en az bir soru içermelidir.

İkinci kısım olan zorunlu periyodik eğitim ise, 7 saatlik dilimler halinde her beş yıl için toplam 35 saattir. Bu eğitim kısmen simülörde verilebilir [16].

3.3. Ara Değerlendirme

AB ülkelerinde A1, A2, A, C, C1, D, D1, C+E, C1+E, D+E sınıflarında sürücü belgesi türü bulunmaktadır. Sürücü belgesi eğitimi ise, teorik ve pratik olmak üzere iki aşamadan oluşmaktadır. Genel olarak B sınıfının teorik ders saati ortalaması Avusturya'da 40, Almanya'da 24, Bulgaristan'da 25, Estonya'da 50, Finlandiya'da 20, Fransa'da 5, Hırvatistan'da 30, İngiltere'de 5-10, İsveç'te 20-25, Lüksemburg'da 12, Macaristan'da 30, Monako'da 6, Portekiz'de 30, Belçika'da ise 4 ders saatinde verilmektedir [12].

Bunun yanı sıra pratik eğitim teorik eğitime göre oldukça az sayıdaki ders saatinde verilmektedir. Örneğin B sınıfının pratik eğitim ders saati sayısı 20'dir. Bu rakam 5-10 saat teorik eğitim veren İngiltere'de 30-35, 20 saat teorik eğitim veren Finlandiya'da 30, 5 saat teorik eğitim veren Fransa'da 20, 6 saat teorik eğitim veren Monako'da 28, evde de teorik ders alma imkanı bulunan Hollanda'da ise 35 saattir. Avrupa ülkeleri pratik eğitimlerine teorik eğitimlerinden ortalama 2 kat daha fazla ders saati ayırmışlardır [12]. Bu eğitimlerden sonra, AB ülkelerinde teorik eğitim

derslerinde anlatılan konuları içeren teorik sınav yapılır, teorik sınavda başarılı olan adaylara beceri ve davranışları içeren, motorlu araç kullanma bilgisini ölçen pratik sınav yapılır.

Avrupa Topluluğu Konseyi talimatlarına göre, Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi, ilk olarak 76/914/EEC sayılı karayollarında taşımacılık yapan şoförler için asgari seviyede eğitimi içeren konsey talimatı ile 16 Aralık 1976 tarihinde hayata geçirilmiştir. Sonrasında bu eğitim programı geliştirilerek yeniden düzenlenmiş olup, 15 Temmuz 2003 tarihinde 2003/59/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi talimatı ile yasalaştırılmıştır. AB'nin 2003/59/EC sayılı talimatına göre CPC olarak adlandırılan mesleki yeterlilik sertifikası eğitimi; “Temel Nitelikler Eğitimi” ve “Periyodik Eğitim” olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. “Temel Nitelik Eğitimi” kısmında teorik olarak “İlk Yardım, Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı, Düzenli Yük Taşımacılığı, Düzenli Yolcu Taşımacılığı, Çalışma ve Dinlenme Süreleri, Trafik Kazalarının Önlenmesi, Güzergah ve Geçiş Belgeleri, Gümrük, Tır ve Kaçakçılık, Ulaştırma Mevzuatı” dersleri yer almaktadır. Bu derslerin yer aldığı teorik eğitim toplam 280 saatte verilmektedir. Sonrasında 20 saat araç kullanmaya yönelik pratik eğitim verilmektedir.

Eğitim sonunda teorik ve pratik olmak üzere iki sınav yapılmaktadır. Teorik sınav çoktan seçmeli sorulardan oluşmaktadır ve teorik sınavda başarılı olan sürücüler pratik sınava tabi tutulmaktadır. Pratik sınavda da başarılı olan sürücülere CPC belgesi verilir. Ayrıca ikinci kısım olan “Periyodik Eğitim” ise zorunludur ve 7 saatlik dilimler halinde her beş yıl için toplam 35 saattir.

4. TÜRKİYE’DE KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA MESLEKİ YETERLİLİK KAVRAMI

Türkiye’de; yurt içi yolcu ve yük/eşya taşımalarının % 95’i karayolu, geriye kalan % 5’i ise diğer taşıma türleri olan demir yolu, deniz yolu ve hava yolu ile yapılmaktadır [3].

Yaklaşık 8 400 km kıyı şeridi uzunluğu, 10 940 km demir yolu şebekesi, 40 adet sivil hava alanına [2] sahip olan Türkiye’nin ulaşım hizmetlerinde neredeyse tek taşıma türü olarak karayolu taşımacılığı gelişmiş bulunmaktadır. Şüphesiz bu sonucun doğmasına yol açan başka nedenler bulunmakla beraber bunlardan en önemli olanı, yeni yasal düzenlemeler öncesi tüm karayolu taşımacılık faaliyetlerini kapsayan ve içeriğinde:

- Mesleğe giriş ve faaliyet süresince aranması gereken mali yeterlilik, mesleki yeterlilik ve mesleki saygınlık ilkelerine uygun ön şartlar bulunan,
- Karayolu taşımacılık faaliyetlerinin tümünü Devletçe verilen izin/yetki/lisans belgelerine bağlayan,
- Karayolu taşımacılık faaliyetlerinde bulunanlar, bu işlerde istihdam edilenler ile bu hizmetlerden yararlananların hakları, yükümlülükleri ve sorumluluklarını belirleyen,
- Bu hususlara uyulmaması halinde uygulanacak müeyyideleri belirleyen hükümlerin yer aldığı bir yasal düzenlemenin bulunmamasıdır.

Bu tür bir yasal düzenlemenin bulunmaması; karayolu taşımacılık faaliyetlerine kolay ve bilinçsiz girişlere imkan sağlamış ve bunun sonucunda atıl kapasite oranı çok yüksek olan, hizmet kalite ve standardı ile verimi çok düşük, bireysel ve küçük işletmelerin hakim olduğu, risk alıp araç yatırımı yapmak suretiyle taşımayı bizzat gerçekleştiren araç sahibi ferdi taşımaların işlerini uzun süre devam ettirebilecek kadar gelir elde edemediği, kurumsallaşamamış bir taşımacılık sektörü oluşmuştur.

Tüm bu sebepler ve Avrupa Birliği uyum süreci kapsamındaki gereklilikler nedeniyle 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu kapsamında Karayolu Trafik Yönetmeliği düzenlenmiştir.

Yolcu ve eşya/yük taşımalarında görevlendirilecek şoförlere; mesleki yeterlilik eğitimi, yaş ve eğitim durumu şartı getirilmiştir. Böylece, karayolu taşımacılığı dünya standartlarında modern bir mevzuat çerçevesinde ve ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlenerek güvenli, çevreye duyarlı, rahat, verimli, mali yapısı sağlam ve rekabet gücü yüksek bir taşımacılık sektörünün oluşturulması amaçlanmıştır.

Yapılan düzenlemelerin temel hedefleri;

- Mevcut atıl kapasitenin azaltılması ve bir süreç sonunda yok edilmesi,
- Mali ve mesleki yeterlilik ile mesleki saygınlığa sahip, organize olmuş verimli işletmeler,
- Bireysel taşımacılık yerine kurumsal taşımacılık,
- Avrupa Birliği müktesebatına uygun olarak mesleki saygınlığa, mesleki yeterlilik ve mali yeterliliğe sahip, hizmet kalite ve standardı ile verimi daha yüksek düzenli, güvenli, seri, ekonomik ve diğer taşıma türleri ile entegre olmuş bir taşımacılık sektörü,
- Ulaştırma ile ilgili hususlarda teknik ve idari kapasite bakımından güçlü, yetkili, yeterli ve denetleyen, ulaştırma alanında vizyon sahibi bir kamu otoritesinin oluşturulması olarak belirlenmiştir.

Taşımacılık sektörünü düzenli, güvenli ve verimli hale getirmek, hizmet kalite ve standardını yükseltebilmek için karayolu taşımacılık faaliyetinde bulunacaklar ile taşımacılık işlerinde çalışanlarda ve sürücülerde belirli kriterler aranacaktır. Bu kriterleri sağlayan sürücülere mesleki yeterlilik belgesi doğrudan verilecektir [24].

4.1. Türkiye’de Sürücü Belgesi Sahibi Olma Durumu

Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü’nün 31 Mart 1993 gün ve 420. MTSK. Şb./53 262 sayılı yazı ekinde T.C. Milli Eğitim Bakanlığı Talim Terbiye Kurulu Başkanlığına gönderilen ve kurul tarafından uygun bulunan “A1-A2, B, C, D,E, F-G, H” sınıf motorlu taşıt sürücüleri kursu programlarının kabulü ile kurulun 24 Haziran 1987 gün ve 115 sayılı kararı ile kabul edilen motorlu taşıt sürücüleri kursları programlarının yürürlükten kaldırılması kararlaştırılmıştır.

Direksiyon başındaki sürücülerin trafik kurallarını bilmeyişinden veya bilip de uyma alışkanlığı kazanamayışlarından dolayı trafik kazalarının her geçen gün artması ve insan hayatını tehdit etmesi, sürücü adaylarının eğitilmesinin önemini ortaya çıkarmıştır. Kazaların azaltılması ve önlenebilmesi için sürücü adaylarının aracı tanıma, sürebilme ve sürerken trafik kurallarına uyma alışkanlığı kazanarak can ve mal güvenliği ile trafik güvenliği sağlamak için 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile Motorlu Taşıt Sürücü Kursları açılması ve sürücü adaylarının eğitilmesi esas alınmıştır. Bu sebeple bu programlar, sürücü adaylarının eğitimi için 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Yönetmeliğine göre, Milli Eğitim Bakanlığı ve diğer Kamu Kurum ve Kuruluşlarınca açılacak motorlu taşıt sürücüleri kurslarında uygulanmak üzere hazırlanmıştır [17].

Bu yasal değişikliğe rağmen kursların Türkiye genelinde hemen kabul görmesi maalesef mümkün olmamıştır. Faaliyete geçen sürücü kursları bürokratik engellerle karşılaşmış ve vermiş oldukları sertifikaların sürücü belgesi ile değiştirilmeleri geciktirilmiştir. Nitekim 1987 yılında Türkiye genelinde ancak 35 sürücü kursu açılmıştır. 1988 yılında 176 sürücü kursu, 2008 yılı sonu itibariyle yaklaşık 2516 sürücü kursu açılmıştır. Sürücü kursları açılmadan önce, herhangi bir trafik eğitimi söz konusu olmadığı gibi sınavlar sadece trafik polisleri gözetiminde yazılı ve direksiyon sınavı olarak iki aşamada yapılmaktaydı. Ancak sürücü kurslarının devreye girmesiyle “Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi” dersleri başlamıştır. 1987 yılında uygulamaya

konulan kurs sistemi olumlu bir gelişme ise de, verilen eğitimin bitiminde kurs müdürü başkanlığında, ders öğretmenlerinden müteşekkil bir komisyon tarafından bir sınav yapıldığı için bazı olumsuzluklar söz konusu olmuştur. Bu olumsuzlukları Gülecen (1998) şöyle tespit etmiştir [18]:

Bu sınavlara Milli Eğitim Müdürlüklerinden bir temsilci gönderilmekteydi. Bu sınav sistemiyle kursiyerlerin vasat bir eğitim dahi almaları mümkün olmamaktaydı. Bu sınavlarda adaylara kopya verildiği, okuma yazması olmayanlara yardım edildiği, cevap kağıtlarının sonradan doldurulduğu şikayetleri yapılmaktaydı. Yapılan soruşturmalarda kusurlu olanlar tespit edilmiş, müeyyideler uygulanmış, ancak usulsüzlüklerin önüne geçilememiştir. Devam etmenin mecburi olduğu kurslarda büyük ölçüde devamsızlık yapılmaktaydı. Çünkü kursiyer sınav günü kendisine yardım edileceğinden emin olduğu için devam etmeye gerek görmüyordu. Hatta olay o kadar ileri boyutlara varmıştır ki sadece nüfus cüzdanı ve kurs ücretlerini göndererek sürücü belgesi alanlar bile olmuştur [18].

Türkiye için yeni olan, daha önce bir örneği ve uygulaması olmayan bu sistemin düzeltilmesi amacıyla 09 Kasım 1990 gün 20 690 sayılı Resmi Gazete ile yönetmelik değişikliğine gidilerek sınavların merkezi sistemle yapılması usulü getirilmiştir [18].

4.1.1. Türkiye’de sürücü belgesi sınıfları

Türkiye’de A1, A2, B, C, D, E, F, G, H ve K sınıflarında sürücü belgesi türü bulunmaktadır. Bunların dışında iki veya çok taraflı anlaşmalar uyarınca, sınıflarına göre araç kullananlara belli süre ile verilen uluslar arası sürücü belgesi vardır. Sürücü belgesi sınıflarının kullanabildikleri araçlar Çizelge 4.1’de gösterilmektedir.

A1, F, G ve H sürücü belgeleri yalnızca kendi sınıflarındaki araçlar, A2 sınıfı sürücü belgesi ile A1, B sınıfı sürücü belgesi ile F, C sınıfı sürücü belgesi ile B ve F, D sınıfı sürücü belgesi ile C, B ve F, E sınıfı sürücü belgesi ile B, C, D ve F sınıfı sürücü belgeleri ile kullanılan araçlar da sürülebilir. Sürücü belgesi sahiplerinin sürücü

belgesinin sınıfına göre sürmeye yetkili oldukları araçlar dışındaki araçları sürmeleri yasaktır [19].

F, G ve H sınıfı sürücü belgesi alacakların ilkokulu, A1, A2, B, C, D ve E sınıfı sürücü belgesi alacakların en az ortaokulu veya 8 yıllık temel eğitimi bitirmiş bulunmaları gerekmekle birlikte bu şart 05 Temmuz 2006 tarihinden itibaren beş yıl süreyle aranmaz, ilk okul mezunu olmaları yeterli sayılır [19]. Sürücü belgesi sınıfları ve kullanılabilen araçlar Çizelge 4.1’de gösterilmiştir:

Çizelge 4.1. Türkiye’de sürücü belgesi sınıfları

Ehliyet Türü	Minimum Yaş	Kullanılabilen Araç
A1	17	Motorlu bisikletler
A2	17	Motosikletler
B	18	Otomobil, minibüs ve kamyonetler
C	22	Kamyonlar
D	22	Çekiciler
E	22	Otobüsler
F	17	Lastik Tekerlekli Traktör
G	18	İş Makineleri
H	17	Özel tertibatlı olarak imal, tadil veya teçhiz edilmiş motosiklet veya otomobil türünden araçlar
B, C, E sınıfı sürücü belgesi sahipleri, araçların yüklü ağırlığı en çok 750 kg olan hafif römork takarak da kullanabilirler.		

Otomobil; yapısı itibariyle sürücüsü dahil en çok 8 koltuk kapasitesine sahip olan ve yolcu taşımak için imal edilmiş motorlu taşıtı ifade eder.

Minibüs; sürücüsünden başka 8 ile 14 koltuğu olan ve yolcu taşımak için imal edilmiş motorlu taşıtı ifade eder.

Kamyonet; izin verilen azami yüklü ağırlığı 3500 kg'ı geçmeyen ve eşya yük taşımak için imal edilmiş motorlu taşıtı ifade eder.

Kamyon; izin verilen azami yüklü ağırlığı 3500 kg'dan fazla olan ve eşya veya yük taşımak için imal edilmiş motorlu taşıtı ifade eder.

Otobüs; yapısı itibariyle sürücüsü dahil en az 9 koltuğu olan ve yolcu taşımak için imal edilmiş motorlu taşıtı ifade eder [19].

Çizelge 4.2. Türkiye’de sahiplerinin cinsiyeti ve belge sınıflarına göre sürücü belgesi dağılımı (2007 Mayıs)

2007 Yılı Mayıs Ayı Sonu İtibariyle			
Sınıfı	Erkek	Kadın	Toplam
A1	55 589	551	56 410
A2	513 901	8 142	522 043
B	9 747 612	2 919 205	12 666 817
C	1 461 473	6 482	1 467 955
D	48 402	180	48 582
E	3 076 813	3 319	3 080 132
F	380 139	291	380 430
G	32 441	105	32 546
H	27 178	2 240	29 418
K	382	5	387
TOPLAM	15 344 200	2 940 520	18 284 720

Yukarıdaki çizelgede de gösterildiği gibi, 75 200 000 nüfusu olan Türkiye’de toplam 18 284 720 ehliyet sahibi kişi bulunmaktadır. Bu sayının % 69’u B sınıfı ehliyet sahibi, % 16,8’i E sınıfı ehliyet sahibi kişilerdir [19].

4.1.2. Türkiye’de sürücü belgesi eğitimi

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliğine göre, Milli Eğitim Bakanlığı bünyesinde, özel sürücü kursları tarafından sürücü adaylarına eğitim verilmektedir. Sürücü adayları eğitim programında “İlk Yardım Bilgisi, Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” teorik dersleri ile araç kullanmaya yönelik pratik olarak verilen direksiyon eğitimi dersi yer almaktadır. Bu derslerde yer alan konular ana başlıklar halinde şu şekildedir [17]:

İlk yardım bilgisi dersi

Trafik kazaları ve ilk yardımın önemi, insan vücudu, kaza yeri ilk yardım önlemleri ve araç ilk yardım çantası, solunumun sağlanması, kanamaların durdurulması ve kan dolaşımının sağlanması, kaza sonucu oluşan yaralanmalar ve ilk yardım, kırık, çıkık ve burkulmalar, yaralının taşınmaya hazırlanması ve taşıma çeşitleri, sağlığı bozan dış etkenler ve ilk yardım, sürücülükle ilgili sağlık yeterliliği uygun olmayan davranışlar ve ruhsal durum anlatılmaktadır.

Trafik ve çevre bilgisi dersi

İnsan sevgisi ve evrensellik, trafik mevzuatı, trafik kuralları, trafik kazaları ve trafik cezaları, araçların tescil işlemleri, motorlu araç şartları ve muayeneleri, sürücü belgeleri, sürücülere ait diğer hususlar ve çevre bilgisi anlatılmaktadır.

Motor ve araç tekniği bilgisi dersi

Aracın kısımları, araca yapılacak bakımlar anlatılmaktadır.

Çizelge 4.3’de sürücü kurslarında verilen sertifikaların ders ve ders saati sayıları yer almaktadır [20]:

Çizelge 4.3. Sürücü kurslarında verilen sertifika türleri, dersler ve ders saati sayıları

Sertifika Türü	Ders Konuları ve Ders Saatleri			
	Trafik ve Çevre Bilgisi	İlk Yardım Bilgisi	Motor ve Araç Tekniği Bilgisi	Direksiyon Eğitimi
A1, A2	20	5	12	10
B	35	16	12	20
C, D, E	35	20	12	45
F	20	10	12	10
G	20	-	12	-
H	35	-	12	16

Çizelge 4.3’de de görüldüğü gibi, B, C, D, E ve H sertifika türü teorik eğitim programında toplam 35 saat verilen “Trafik ve Çevre Bilgisi” dersi diğer derslere göre en yoğun verilen derstir. Direksiyon eğitimi dersi teorik derslerin toplamının üçte biri kadar saatte verilmektedir. Yani en az verilen ders saati pratik eğitimdedir. G ve H sertifika türü teorik eğitim programında “İlk Yardım Bilgisi” dersi verilmemektedir. “Motor ve Araç Bilgisi” dersi tüm sertifika türlerinde 12 sat verilmektedir. En çok teorik ve pratik eğitim ders saati C, D ve E sınıfı sertifika türü eğitim programında verilmektedir.

Türkiye’de sürücü eğitimi sadece sürücü kurslarında verilen eğitimden ibaret değildir. Türkiye’de ilköğretim eğitimi içinde verilen trafik güvenliği ile ilgili olarak bütün yol kullanıcılarının eğitilmesini sağlayan trafik eğitimi de mevcuttur. 8 yıllık zorunlu eğitim sürecinde 6. ve 8. sınıf eğitim programında trafik güvenliği ile ilgili olarak Trafik ve İlk Yardım Eğitim dersi verilmektedir. Dersin süresi toplam 72 saattir. Bu şekilde trafik konusunda bilinçli insanların yetişmesi için adım atılmıştır [13].

4.1.3. Türkiye’de sürücü belgesi sınavı

Motorlu taşıt sürücü adayları sınavları karayollarında seyreden araçları kullanacak sürücü adaylarına yönelik teorik dersleri kapsayan merkezi sistemle yapılan çoktan seçmeli test usulü sınavlardır. Bölüm 4.1’de bahsedilen sınav sisteminden merkezi sınav sistemine geçildikten sonra şikayetler azalmış, kursiyerler düzenli olarak derslere devam etmeye başlamışlardır. Eski sınav sisteminde başarı oranı % 90’ın üzerinde iken merkezi sınav sisteminin başlamasıyla birlikte bu oran ilk aşamada % 49’a düşmüş daha sonra % 65’lere çıkmıştır. Bu başarı düşüklüğünün sebepleri arasında sınava girenlerin içinde ilkokulu dışarıdan bitirenlerin sayısının bu dönemde çok yüksek olduğu düşünülmektedir [19].

Merkezi sınavlar yılda 6 kez, 81 il merkezinde yapılmaktadır. Teorik sınavdan 100 puan üzerinden 70 puan alan sürücü adayı uygulamalı sınava girmeye hak kazanır ve bu sınavdan da 100 puan üzerinden 70 puan aldığında sürücü belgesini almaya hak kazanır.

İlk defa sınava girecek adaylar sertifika türlerine göre; A1, A2, B, C, D, E, F, G sertifika türlerinde; “İlk Yardım Bilgisi, Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” derslerinden sorumlu olacaktır. H sertifika türünde ise; “İlk Yardım Bilgisi, Trafik ve Çevre Bilgisi” derslerinden sorumlu olacaktır. Çizelge 4.4’de sürücü adaylarına uygulanacak teorik sınavda yer alan derslerin soru sayısı ve sınav süreleri yer almaktadır:

Çizelge 4.4. Motorlu taşıt sürücü adayları sınavı sertifika türü, dersler, süreler

Sertifika Türü	İlk Yardım Bilgisi Soru Sayısı	Trafik ve Çevre Bilgisi Soru Sayısı	Motor ve Araç Tekniği Bilgisi Soru Sayısı	Toplam Soru Sayısı	Sınav Süresi
A1-A2	30	40	20	90	120 dak.
B	30	50	40	120	150 dak.
C-D-E	30	50	40	120	150 dak.
F-G	30	40	30	100	130 dak.
H	30	50	-	80	100 dak.

4.2. Türkiye’de Ticari Taşıt Kullanma Belgesi Sahibi Olma Durumu

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu kapsamında 23 213 Resmi Gazete Sayılı Ticari Taşıt kullanma Belgesi Eğitim ve Sınav Yönetmeliğine göre, şehir içi ve şehirler arası yollarda ticari amaçla yolcu ve yük taşımacılığı yapmak isteyenlerin sürücü belgesi dışında, Ticari Taşıt Kullanma Belgesi sahibi olmaları veya bu belgeye sahip olanları taşıtlarında şoför olarak çalıştırmaları zorunludur. Bu belgeye sahip olmayan şoförler ticari amaçla yolcu ve yük taşımacılığı yapamazlar. Ticari Taşıt Kullanma Belgesi sahibi olabilmek için şoförler, Milli Eğitim Bakanlığı ve Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu Başkanlığı işbirliği ile hazırlanmış olan öğretim programı kapsamında eğitime tabi tutulurlar. Böylece, Türkiye’nin ekonomik ve sosyal yaşamında önemli ve büyük bir kamu hizmetinin sorumluluğunu yüklenmiş olan şoförlerin bilinçlendirilmesi, hizmet kalitesinin artırılması ve meslek anlayışının iyileşmesi için bir adım atılmıştır [22].

4.2.1. Ticari taşıt kullanma belgesi sınıfları

Türkiye’de T 1, T 2, T 3, T 4 olmak üzere dört tür Ticari Taşıt Kullanma Belgesi vardır:

“T 1” sınıfı ticari taşıt kullanma belgesi; ticari amaçlı taksi ve dolmuş otomobili minibüs ve umum servis araçlarını kullanacaklara verilen belgedir. T 1 sınıfı ticari taşıt kullanma belgesi alacak kişilerin en az B sınıfı ehliyete sahip olmaları gerekmektedir.

“T 2” sınıfı ticari taşıt kullanma belgesi; ticari amaçlı kamyonet ve yük motosikleti (triportör) kullanacaklara verilen belgedir. T 2 sınıfı ticari taşıt kullanma belgesi alacak kişilerin en az A2 ve B sınıfı ehliyete sahip olmaları gerekmektedir.

“T 3” sınıfı ticari taşıt kullanma belgesi; ticari amaçlı kamyon, çekici ve tanker kullanacaklara verilen belgedir. T 3 sınıfı ticari taşıt kullanma belgesi alacak kişilerin en az C ve D sınıfı ehliyete sahip olmaları gerekmektedir.

“T 4” sınıfı ticari taşıt kullanma belgesi; ticari amaçlı otobüs kullanacaklara verilen belgedir. T 4 sınıfı ticari taşıt kullanma belgesi alacak kişilerin E sınıfı ehliyete sahip olmaları gerekmektedir [21].

4.2.2. Ticari taşıt kullanma belgesi eğitimi

Ticari taşıt kullanma belgesi alacak şoförlerin eğitimi ve belge almaya hak kazananlara belge verme işlemleri Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu’na bağlı odalar tarafından yapılmaktadır. Kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs, servis araçları ve benzeri ticari araçları kullanan şoförlerin Ticari Taşıt Kullanma Belgesi Eğitimi ve Sınav Yönetmeliği’nin öngördüğü eğitim programına ve sınavlara katılması zorunludur.

Ticari taşıt kullanma belgesi eğitim programında yer alan derslerde anlatılan konular ana başlıklar halinde şu şekildedir [22]:

Trafik kuralları ve mevzuatı dersi

T 1, T 2, T 3, T 4 belge türlerini alacaklara verilir. Derste trafik kuralları, araçlarda bulunacak ışıklar, belgeler, gereçler ve cihazlar ile araçlarda güvenli yolcu taşınması kuralları, trafik kazaları ve yükümlülükleri, trafik suçları ve cezaları anlatılmaktadır.

İlk yardım dersi

T 1, T 2, T 3, T 4 belge türlerini alacaklara verilir. Derste ilk yardımın tanımı, amacı, ilkeleri, trafik kazaları ve ilk yardım, hayat kurtaran ilk yardım teknikleri, şoförlerin sağlık ve yeteneklerini olumsuz yönde etkileyen faktörler anlatılmaktadır.

Çevre bilgisi dersi

T 1, T 2, T 3, T 4 belge türlerini alacaklara verilir. Derste çevre ile ilgili genel bilgiler ve çevre-trafik ilişkisi, taşıtların ve şoförlerin etkisiyle meydana getirilen kirlilik ve alınacak tedbirler, tedbirsiz ve saygısız araç sürmenin çevreye etkileri anlatılmaktadır. Şehir bilgisi ve harita ve şehir planı okuma ve şehir planında adres bulma sadece T 1 ve T 2 belge türünü alacaklara verilir. Egzoz emisyon ölçümü ve pulu sadece T 3 ve T 4 türü belge alacaklara verilir.

Taşıt bakımı ve işletmesi dersi

T 1, T 2, T 3, T 4 belge türlerini alacaklara verilir. Derste taşıtın periyodik bakımı, ekonomik ve güvenli taşıt kullanma teknikleri anlatılmaktadır.

Turizm bilgisi dersi

Sadece T 1 türü belge alacaklara verilmektedir. Derste genel turizm bilgileri, turist-şoför ilişkilerinin turizm açısından önemi ve temel prensipleri, yöresel bilgiler anlatılmaktadır.

Halkla ilişkiler dersi

T 1, T 2 ve T 4 türü belge alacaklara verilmektedir. Derste halkla ilişkilerin tanımı ve önemi anlatılmaktadır.

Bu eğitimde üç tür kurs uygulaması vardır:

Sınavsız ticari taşıt kullanma belgesi kursları

20 Ekim 1993 tarihinden önce şoförler odasına kaydolmuş şoförler için ticari taşıt kullanma belgesi müktesep hak olarak kabul edilmiş ve bu grup için belgenin sınıfları itibariyle 115 saatlik bir öğretim programı öngörülmüştür. Dersler ve türlere göre ders saatleri Çizelge 4.5’de gösterilmektedir:

Çizelge 4.5. Sınavsız TTKB eğitimi ders saatleri

Dersler	TTKB Türlerine Göre Ders Saatleri			
	T 1	T 2	T 3	T 4
Trafik Mevzuatı ve Kuralları	5 saat	7 saat	9 saat	7 saat
Çevre ve Şehir Bilgisi	4 saat	4 saat	2 saat	2 saat
Turizm Bilgisi	2 saat	-	-	-
İlk Yardım Bilgisi	-	-	-	-
Taşıt Bakımı ve İşletme Bilgisi	2 saat	2 saat	4 saat	4 saat
Halkla İlişkiler	2 saat	2 saat	-	2 saat
Toplam	15 saat	15 saat	15 saat	15 saat

Sınavlı ticari taşıt kullanma belgesi kursları

20 Ekim 1993 tarihinden sonra mesleğe girmiş olanlar için farklı bir kurs programı uygulanmaktadır. Kursta belge sınıflarına göre belirlenen dersler teorik ve uygulamalı olarak kursiyerlere verilecek olup, kurs süresi 50 saattir. Kurs sonunda, kursiyerler yapılacak yazılı ve sözlü sınavlarda başarı göstermek suretiyle belge almaya hak kazanırlar. Dersler ve türlere göre ders saatleri Çizelge 4.6'da gösterilmektedir:

Çizelge 4.6. Sınavlı TTKB eğitimi ders saatleri

Dersler	Ders Saatleri			
	T 1	T 2	T 3	T 4
Trafik Mevzuatı ve Kuralları	22 saat	22 saat	25 saat	23 saat
Çevre ve Şehir Bilgisi	6 saat	6 saat	5 saat	5 saat
Turizm Bilgisi	4 saat	-	-	-
İlk Yardım Bilgisi	10 saat	10 saat	10 saat	10 saat
Taşıt Bakımı ve İşletme Bilgisi	3 saat	5 saat	8 saat	5 saat
Halkla İlişkiler	3 saat	5 saat	-	5 saat
Konferans	2 saat	2 saat	2 saat	2 saat
Toplam	50 saat	50 saat	50 saat	50 saat

Ticari taşıt kullanma belgesi fark dersleri programları

Ticari taşıt kullanma belgesinden her hangi birine sahip olanlardan bir başka sınıf belge almak isteyenler için hazırlanmış fark derslerini içeren özel bir öğretim programıdır. Dersler ve türlerine göre ders saatleri Çizelge 4.7’de gösterilmektedir:

Çizelge 4.7. TTKB eğitimi fark dersleri saatleri

Belge Sınıf Geçişleri	Dersler						
	Trafik Mevzuatı ve Kuralları	İlk Yardım	Çevre ve Şehir Bilgisi	Turizm Bilgisi	Halkla İlişkiler	Taşıt Bakımı	Toplam
T1 den T 2 ye geçiş	5 saat	-	-	-	-	-	5 saat
T 1 den T 3 e geçiş	10 saat	-	-	-	-	5 saat	15 saat
T 1 den T 4 e geçiş	15 saat	-	-	-	-	5 saat	15 saat
T 2 den T1 e geçiş	-	-	-	4 saat	-	-	4 saat
T 2 den T3 e geçiş	5 saat	-	-	-	-	3 saat	8 saat
T 2 den T4 e geçiş	5 saat	-	-	-	-	3 saat	8 saat
T 3 den T 1 e geçiş	-	-	5 saat	4 saat	3 saat	-	12 saat
T 3 den T 2 ye geçiş	-	-	6 saat	-	2 saat	-	8 saat
T 3 den T 4 e geçiş	8 saat	-	-	-	2 saat	-	10 saat
T 4 den T1 e geçiş	-	-	6 saat	4 saat	2 saat	-	12 saat
T 4 den T 2 ye geçiş	5 saat	-	5 saat	-	-	-	10 saat
T 4 den T 3 e geçiş	5 saat	-	-	-	-	-	5 saat

Sınavlı eğitimlerde günlük ders programı 5 saatten, sınavsız eğitimlerde 3 saatten ve kurslarda bir sınıfta ders görecektür kursiyerlerin sayısı 100 kişiden fazla olamaz. Eğitimlere devam zorunluluğu vardır. Bir eğitim döneminde toplam ders saatinin % 20'si kadar devamsızlık yapmış olan kursiyerlerin kayıtları o dönem için silinir [21].

4.2.3. Ticari taşıt kullanma belgesi sınavı

Sınavlar, eğitim alınan şoförler odaları tarafından çoktan seçmeli test usulü olarak yılda en az dört defa yapılır. Belge türüne uygun olarak yapılan sınavdan 100 puan üzerinden en az 70 puan alan kursiyer ticari taşıt kullanma belgesini almaya hak kazanır [21]. Çizelge 4.8 ve Çizelge 4.9’da TTKB sınavı soru sayıları gösterilmektedir:

Çizelge 4.8. TTKB sınavı soru sayıları

Dersler	TTKB Türlerine Göre Sınav Soru Sayıları			
	T 1	T 2	T 3	T 4
Trafik Mevzuatı ve Kuralları	20 soru	20 soru	20 soru	20 soru
Çevre ve Şehir Bilgisi	10 soru	10 soru	10 soru	10 soru
Turizm Bilgisi	10 soru	-	-	-
İlk Yardım Bilgisi	10 soru	10 soru	10 soru	10 soru
Taşıt Bakımı ve İşletme Bilgisi	10 soru	10 soru	10 soru	10 soru
Halkla İlişkiler	10 soru	10 soru	-	10 soru
Konferans	-	-	-	-
Toplam	70 soru	60 soru	50 soru	60 soru

Çizelge 4.9. Ticari taşıt kullanma belgesi fark sınavları

Belge Sınıf Geçişleri	Sınavlar						
	Trafik Mevzuatı ve Kuralları	İlk Yardım	Çevre ve Şehir Bilgisi	Turizm Bilgisi	Halkla İlişkiler	Taşıt Bakımı	Toplam
T1 den T 2 ye geçiş	20 soru	-	-	-	-	-	20 soru
T 1 den T 3 e geçiş	20 soru	-	-	-	-	10 soru	30 soru
T 1 den T 4 e geçiş	20 soru	-	-	-	-	10 soru	30 soru
T 2 den T1 e geçiş	-	-	-	10 soru	-	-	10 soru
T 2 den T3 e geçiş	20 soru	-	-	-	-	10 soru	30 soru
T 2 den T4 e geçiş	20 soru	-	-	-	-	10 soru	30 soru
T 3 den T 1 e geçiş	-	-	10 soru	10 soru	10 soru	-	30 soru
T 3 den T 2 ye geçiş	-	-	10 soru	-	10 soru	-	20 soru
T 3 den T 4 e geçiş	20 soru	-	-	-	10 soru	-	20 soru
T 4 den T1 e geçiş	-	-	10 soru	10 soru	10 soru	-	30 soru
T 4 den T 2 ye geçiş	20 soru	-	10 soru	-	-	-	30 soru
T 4 den T 3 e geçiş	20 soru	-	-	-	-	-	20 soru

4.3. Türkiye’de Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi

Çalışan sayısının çok miktarda olduğu taşımacılık sektöründe faaliyet göstermek üzere, sektöre girişin mali ve mesleki yeterlilik şartlarına bağlı olduğu görülmektedir. Amaç ve hedeflere uygun bir hizmet sunulabilmesi için, kara ulaştırması alanında çalışacak her meslek grubunun ulaştırma temel bilgilerine ve diğer meslek grupları hakkında yeterli düzeyde bilgiye sahip olması gerekir. Sektörde çalışanlara kazandırılacak olan mesleki yeterlilik bu alanda çalışacak olanların daha nitelikli olmasını sağlayacak ve hali hazırda çok düşük ücretlerle çalışan çoğu zaman sigortaları bile yapılmayan bu insanlarımızın artık nitelikli ve aranan kişiler olması nedeniyle daha iyi ücretlerle çalışmalarının yolu açılacaktır. Mesleki eğitimlerini tamamlamış kişilerin oluşturacağı bu sektör toplam kalite bakımından da arzu edilen seviyeye gelecektir.

Türkiye ekonomi politikası hedeflerine uygun olarak, kara ulaştırması alanında faaliyet gösteren sektör kuruluşlarının gerek ulusal, gerekse uluslararası alandaki rekabet gücü, mesleki yeterliliğe sahip nitelikli uzman kadroların yetiştirilmesiyle artacaktır. Böylelikle eğitimlerden mezun olanlar, kara ulaştırması alanında bölgesel ve uluslararası hizmeti veren işletmelerde olduğu kadar, işlevlerini kendi bünyelerinde gerçekleştiren işletmelerde de görev alabileceklerdir. Karayolu ulaştırması ile ilgili hususlarda teknik ve idari kapasite bakımından güçlü, yetkili, yeterli ve karayolu ulaştırması alanında vizyon sahibi bir işgücü profilinin oluşması sağlanacaktır. Ulaştırmanın temel unsuru ve en büyük paya sahip olan karayolu ulaştırması, istihdam açısından da mesleki yeterlilik eğitimleri sayesinde layık olduğu yüksek standartlı ve saygın konuma gelecektir.

Yukarıda belirtildiği üzere; dünya standartlarında modern bir mevzuat çerçevesinde ve ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenleme yapılarak, çevreye duyarlı, rahat, verimli, mesleki yeterlilik açısından altyapısı sağlam ve rekabet gücü yüksek bir karayolu taşımacılık sektörünün oluşturulması amaçlanmıştır. Bu eğitimlerin

mesleki yeterliliğe sahip, yüksek kalite ve standardı ile daha verimli, daha düzenli, güvenli bir taşımacılık sektörü oluşturulmasında çok önemli bir yeri vardır [24].

4.3.1. Mesleki yeterlilik eğitimi programı

Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Yönetmeliği kapsamında mesleki yeterlilik eğitimi verecek gerçek ve/veya tüzel kişilerin Ulaştırma Bakanlığı'ndan Mesleki Yeterlilik Yetki Belgesi almaları zorunludur. Yetki Belgesi alabilme kriterleri Karayolu Taşımacılığı Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitim Yönetmeliğinde açıklanmıştır [24]. Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yetki Belgesi sahipleri Ulaştırma Bakanlığı'nca yayımlanan genelge ve talimatlara uymak zorundadır ve Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yetki Belgesi 5 yıl süreyle geçerlidir.

Bu eğitim programı, yürürlükten kaldırılan Ticari Taşıt Kullanma Belgesi'nden sonra, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu gereğince uygulanan Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitim Yönetmeliğine göre hazırlanmıştır. Eğitim programı; SRC 1, uluslar arası yolcu taşımacılığı, SRC 2, şehirler arası yolcu taşımacılığı, SRC 3, uluslar arası eşya/yük taşımacılığı, SRC 4, şehirler arası eşya/yük taşımacılığı olmak üzere dört gruptan oluşmaktadır. Yönetmeliğe göre şehirler arası ve uluslar arası yolcu taşımacılığı eğitimi almak isteyen sürücülerde en az lise mezunu olma şartı aranmaktadır.

Mesleki Yeterlilik Eğitimlerinde ders verecek kişilerin en az lise veya dengi okul mezunu olmaları şarttır. Mesleki Yeterlilik Belgelerinin türlerine göre düzenlenecek eğitimlerin eğitim programları Avrupa Birliği müktesebatına uygun olarak T.C. Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenir. Eğitimlerde bir dersin süresi 50 dakikadır. Haftalık ders programı eğitim kurumunun yönetimince tespit edilir. Günlük ders programı 3 saatten az, 8 saatten fazla olamaz. Toplam SRC 1 ve SRC 3 eğitimi 32 saat, SRC 2 ve SRC 4 eğitimi 28 saattir. Kursiyerlerin eğitime devam zorunluluğu vardır. Bir eğitim döneminde toplam ders saatinin 1/5'i kadar devamsızlık yapanların kayıtları o dönem için silinir [24].

Türkiye’de ilk Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yetki Belgesi 25 Ekim 2004 tarihinde verilmiş olup, şimdiye kadar toplam 82 kurum ve 26 şube açılarak bu sayı 108 olmuştur. Bu kurumların üç tanesi Gazi Üniversitesi, İzmir Ekonomi Üniversitesi ve Akdeniz Üniversitesi’dir.

Çizelge 4.10’da mesleki yeterlilik eğitimi programında yer alan dersler ve saatleri belirtilmiştir:

Çizelge 4.10. Mesleki yeterlilik eğitimi programında yer alan dersler ve saatleri

Dersler	SRC Türlerine Göre Ders Saatleri			
	SRC 1	SRC 2	SRC 3	SRC 4
Güvenli Sürüş Teknikleri	3	3	3	3
Ulaştırma Mevzuatı	2	2	2	2
Trafik Kuralları ve Cezalar	2	2	2	2
Trafik Kazalarının Önlenmesi	2	2	2	2
Çalışma ve Dinlenme Süreleri	2	2	2	2
Davranış Psikolojisi	3	3	3	3
İletişim Teknolojileri	1	1	1	1
Tehlikeli Madde Taşımacılığı	2	2	2	2
Gümrük, Tır ve Kaçakçılık	2	0	4	0
Turizm Taşımacılığı	3	2	0	0
Düzenli Yolcu Taşımacılığı	4	3	0	0
Yasal Sorumluluklar ve Sigorta	2	2	3	3
Harita Okuma Bilgisi	1	1	1	1
Güzergah ve Geçiş Belgeleri	0	0	2	2
İlk Yardım	3	3	3	3
Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı	2	2	2	2
Toplam	32 saat	28 saat	32 saat	28 saat

Yönetmelikte her ne kadar derslerin içerikleri belirtilmemiş olsa da Avrupa Birliği müktesebatına uygun olarak hazırlanmış olan Mesleki Yeterlilik Eğitimi programında yer alan derslerin içerikleri aşağıda kısaca verilmiştir.

Güvenli sürüş teknikleri dersi

Yola çıkmadan önce aracın genel kontrolü, trafikte dikkat ve dikkati dağıtan faktörler, güvenli sürücünün özellikleri, emniyet kemeri kullanımı ve kişisel güvenliğin sağlanması, güvenli araç kullanımında dikkat edilecek faktörler, güvenli sürüş tekniklerine uyulmadığında meydana gelebilecek kazalar hakkında bilgileri içerir.

Ulaştırma mevzuatı dersi

Ulaştırma mevzuatı ile ilgili temel kavramlar, 4925 sayılı yasada ve bu yasaya ait yönetmelikte yer alan tanım ve maddeleri içerir.

Trafik kuralları ve cezalar dersi

Türkiye’de trafik sorununa neden olan unsurları ortadan kaldıracı için uyulması gereken trafik kuralları ve bu kurallara uyulmadığı takdirde uygulanacak olan trafik cezaları hakkında bilgileri içerir.

Trafik kazalarının önlenmesi dersi

Trafik güvenliği ile ilgili temel kavramlar(trafik, trafik kazası, güvenli taşıma vb), trafik kazalarındaki can ve mal kaybına ilişkin istatistiksel veriler, trafik kazalarına neden olan faktörler (insan, araç, yol ve diğer faktörler), trafik kazalarının önlenmesine yönelik çözüm yöntemleri hakkında bilgileri içerir.

Çalışma ve dinlenme dersi

Çalışma ve dinlenme sürelerinin güvenli sürücülükteki önemi, yorgunluk ve belirtileri, yorgunluğun sürücü davranışlarına etkisi, çalışma ve dinlenme sürelerine uymanın bedensel ve ruhsal sağlığa etkisi, çalışma ve dinlenme sürelerine ait yasal düzenlemeler hakkında bilgileri içerir.

Davranış psikolojisi dersi

Davranış psikolojisi ile ilgili temel kavramlar (psikoloji, davranış, kişilik, trafik psikolojisi, dikkat ve konsantrasyon, sağlıklı insan, farkındalık kavramlarının açıklanması), trafikte insan davranışlarını olumsuz etkileyen etmenler, trafikte risk alma ve kural ihlallerinin kişilik tipleri ile ilişkisi, stres ve stresle başa çıkma yöntemleri, başkalarıyla etkili iletişim kurma, trafikte uygun ve uygun olmayan sürücü davranışlarının tartışılarak belirlenmesi hakkında bilgileri içerir.

İletişim teknolojileri dersi

Araçlarda kullanılan iletişim teknolojileri, küresel konum belirleme sistemi, navigasyon sistemleri, filo yönetim sistemleri ve uygulamaları, kara kutu ve kimlik kartı uygulaması, araç takip sistemlerinin yararları hakkında bilgileri içerir.

Tehlikeli madde taşımacılığı dersi

Tehlikeli maddelerin özellikleri ve etkileri, tehlikeli maddelerin sınıflandırılması ve örneklendirilmesi, tehlikeli madde taşımacılığında ilgililerin sorumlulukları hakkında bilgileri içerir.

Gümrük, tır ve kaçakçılık mevzuatı dersi

Gümrük mevzuatı ile ilgili temel kavramlar ve açıklamalar, transit rejimi ve transit taşıma, gümrük ve kaçakçılıkla ilgili müeyyideler, tır sistemi ile ilgili temel kavramlar, ilkeler ve açıklamalar, Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu hakkında bilgileri içerir.

Turizm taşımacılığı dersi

Turizm taşımacılığı ile ilgili temel kavramlar(turizm, turist, taşımacılık, tur-transfer vs.), turizmin önemi ve turizmde taşımacılığın yeri, turizm taşımacılığı ile ilgili

mevzuat, turizm taşımacılığı ile ilgili yetki belgeleri, Seyahat Acenteliği Sistemi (TURSAB), turizm taşımacılığında kullanılacak araçların nitelikleri ve araçlarda bulundurulması gereken belgeler hakkında bilgileri içerir.

Düzenli yolcu taşımacılığı dersi

Düzenli yolcu taşımacılığı ile ilgili temel kavramlar (kalkış-varış noktası, ara durak vs.), düzenli yolcu taşımacılığı sektörü ile ilgili açıklamalar, düzenli yolcu taşımacılığı ile ilgili mevzuat, yolcu taşımacılığı türleri ve yetki belgeleri, acentelik hizmetleri, yolcu bileti, zaman ve ücret tarifeleri, terminal zorunluluğu, yolcu taşıma kuralları, yolcu hakları ve sorumlulukları hakkında bilgileri içerir.

Yasal sorumluluklar ve sigorta dersi

Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin tanıtımı, ilgili mevzuatın sürücüler için gerektirdiği yasal sorumluluklar, sigorta ve sigorta çeşitleri, sigortalının ve sigortacının yükümlülükleri hakkında bilgileri içerir.

Harita okuma bilgisi dersi

Lejand okuma (Harita üzerindeki renklerin, simgelerin neleri ifade ettiğinin irdelenmesi) ve dersin içeriğinde kullanılan yöntem ve teknikler (anlatım, soru-yanıt, gösterim) hakkında bilgileri içerir.

Güzergah ve geçiş belgeleri dersi

Uluslar arası taşıma türleri, yurtdışına çıkış kapıları ve güzergâhlar, uluslar arası karayolu taşıma anlaşılmamış olan ülkeler ve bu ülkelerle olan ilişkiler, uluslar arası taşımalarda kullanılan geçiş belgeleri ve bu belgelerin nereden, nasıl temin edilebileceği hakkında bilgileri içerir.

Araç bilgisi ve ekonomik araç kullanımı dersi

Taşıt yapısı ve performansı, lastik mekaniği, motor özellikleri, hareket dirençleri, ivmelenme, hız ve eğim kapasitesi, aktarma organları, yakıt tüketimi ve yakıt tüketimini etkileyen faktörler ve fren sistemleri hakkında bilgileri içerir.

İlk yardım dersi

Genel ilk yardım bilgileri, hasta/ yaralının ve olay yerinin değerlendirilmesi, temel yaşam desteği, kanamalarda ilk yardım, yaralanmalarda ilk yardım, yanık donma sıcak çarpmasında ilk yardım, kırık çıkık ve burkulmalarda ilk yardım, bilinç bozukluklarında ilk yardım, zehirlenmelerde ilk yardım, boğulmalarda ilk yardım ve hasta/yaralı taşıma teknikleri hakkında bilgileri içerir.

4.3.2. Mesleki yeterlilik eğitimi sınavı

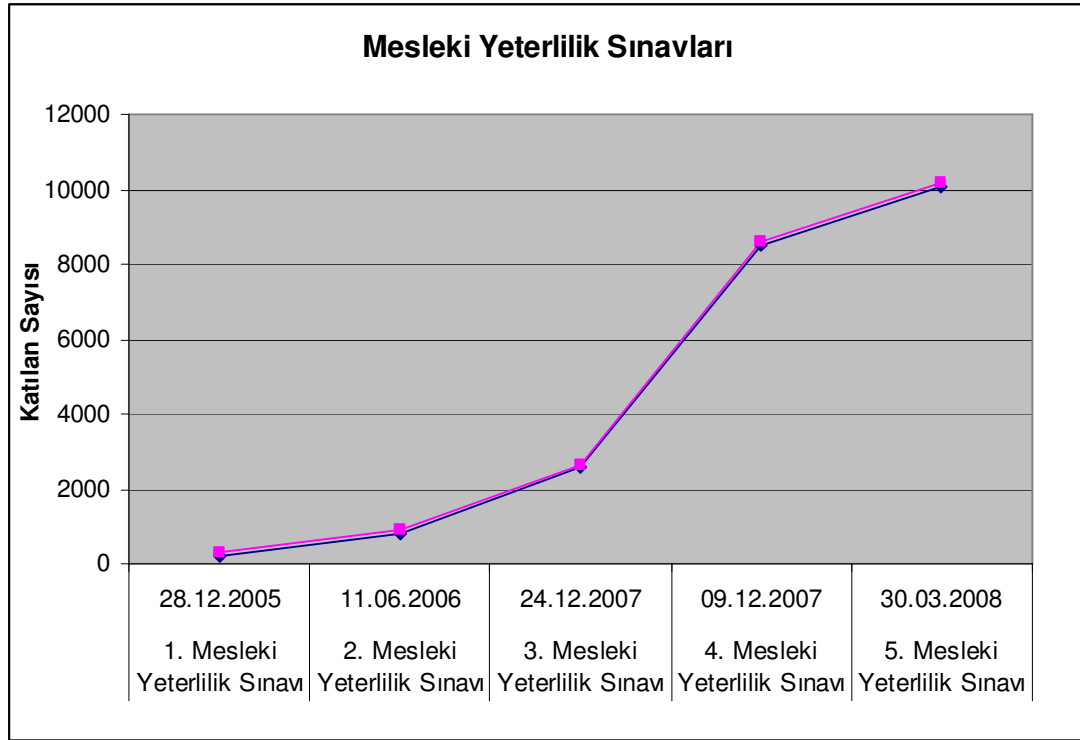
Karayolu Taşımacılığı Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi yönetmeliğine göre, mesleki yeterlilik eğitim sertifikasını elinde bulunduran her sürücü mesleki yeterlilik belgesi sahibi olabilmek için mesleki yeterlilik sınavına girmek zorundadır. Sınavda SRC 1, SRC 2, SRC 3, SRC 4 türlerinin her birinden 50 soru sorulur ve sürücü bir sınavda SRC türünden sadece birinin sınavına girebilir. 100 puan üzerinden 60 puan olarak sınavda başarılı olan sürücüye mesleki yeterlilik sertifikası verilir [24].

Şimdiye kadar toplam 22 246 kişiye mesleki yeterlilik eğitimi verilmiştir ve toplam beş tane Mesleki Yeterlilik Sınavı yapılmıştır. 28 Aralık 2005 tarihinde yapılan ilk Mesleki Yeterlilik Sınavına 216 kişi katılmış olup başarı oranı % 75,46'dır. 11 Haziran 2006 tarihinde yapılan ikinci Mesleki Yeterlilik Sınavına 817 kişi katılmış olup başarı oranı % 74,05'tir. 24 Aralık 2006 tarihinde yapılan üçüncü Mesleki Yeterlilik Sınavına 2 605 kişi katılmış olup başarı oranı % 50,75'tir. 9 Aralık 2007 tarihinde yapılan dördüncü Mesleki Yeterlilik Sınavına 8 520 kişi katılmış olup

başarı oranı % 89,17'dir. 30 Mart 2008 tarihinde yapılan beşinci Mesleki Yeterlilik Sınavına 10 088 kişi katılmış olup başarı oranı % 75'dir [25].

Çizelge 4.11. Türkiye’de yapılan mesleki yeterlilik sınavlarındaki başarı oranı (Mayıs, 2008 itibariyle)

Sınav Adı	Sınav Tarihi	Katılan Sayısı	Başarı Oranı (%)
1. Mesleki Yeterlilik Sınavı	28.12.2005	216	75,46
2. Mesleki Yeterlilik Sınavı	11.06.2006	817	74,05
3. Mesleki Yeterlilik Sınavı	24.12.2007	2605	50,75
4. Mesleki Yeterlilik Sınavı	09.12.2007	8520	89,17
5. Mesleki Yeterlilik Sınavı	30.03.2008	10088	75,00



Şekil 4.1. Mesleki yeterlilik sınavlarına katılım

Şekil 4.1’de de görüldüğü gibi mesleki yeterlilik sınavına katılan sayısı her seferinde artmaktadır. Bu da sürücüler arasında mesleki yeterlilik eğitiminin öneminin giderek daha fazla anlaşıldığının göstergesidir.

4.4. Ara Değerlendirme

Türkiye’de A1, A2, B, C, D, E, F, G, H ve K sınıflarında sürücü belgesi türü bulunmaktadır. Sürücü belgesi eğitimi ise teorik ve pratik olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. Teorik eğitimde “İlk Yardım Bilgisi, Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” dersleri yer almaktadır. Teorik eğitimin süresi ortalama 65 saattir. Teorik eğitimden sonra sürücü adaylarına araç kullanmaya yönelik 20 saat süren pratik eğitim verilmektedir. Sürücü belgesi sınavı ise merkezi olarak yılda 6 kez yapılır. Teorik sınavdan 100 puan üzerinden 70 puan alan sürücü adayı uygulamalı sınava girmeye hak kazanır ve pratik sınavdan da 100 puan üzerinden 70 puan alan sürücü adayı sürücü belgesini almaya hak kazanır.

Türkiye’de 1997 yılında ulusal nitelik taşıyan Ticari Taşıt Kullanma Belgesi eğitimi adı altında ticari araç sürücülerinin alması zorunlu tutulan bir eğitim ile ilk olarak karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik anlamında bir adım atılmıştır. TTKB sahibi olabilmek için şoförler T1, T2, T3, T4 belge türlerine göre 50 saatlik teorik eğitime tabi tutulurlar. Eğitimini tamamlayan şoförler çoktan seçmeli sınava girerler. Sınavlar, eğitim alınan şoförler odaları tarafından çoktan seçmeli test usulü olarak yılda en az dört defa yapılır. Belge türüne uygun olarak yapılan sınavdan 100 puan üzerinden en az 70 puan alan kursiyer ticari taşıt kullanma belgesini almaya hak kazanır [21].

Yürürlükten kaldırılan TTKB’ den sonra 2004 yılında Karayolu Taşıma Kanunu gereğince uygulanan Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliğine göre AB müktesebatına uygun, ticari araç şoförlerine yönelik mesleki yeterlilik eğitimi uygulamaya koyulmuştur. Bu eğitim sonunda verilen belgenin adı SRC belgesidir. Eğitim programı kendi içinde SRC 1, SRC 2, SRC 3, SRC 4 şeklinde türlere ayrılmıştır. Verilen teorik eğitimin süresi toplam 32 saattir. Teorik eğitimini tamamlayan şoförler teorik sınava tabi tutulur. Sınavda 50 adet çoktan seçmeli soru sorulur. 100 puan üzerinden 60 puan alan şoförler başarılı sayılarak SRC türü mesleki yeterlilik belgesine sahip olur.

5. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ VE TÜRKİYE’NİN KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA MESLEKİ YETERLİLİK EĞİTİMİ AÇISINDAN KARŞILAŞTIRILMASI

Bir toplum oluşturma, toplumda saygın bir yer edinmenin ya da en azından yer almanın ve toplumsal yaşamı sürdürmenin temel nosyonlarını edindiğimiz; daha ileriki aşamalarında bireysel ihtisasın temellerini attığımız ve bu temele dayandırarak mesleki aktiviteleri yerine getirdiğimiz eylemlerin tümü eğitimin parçalarıdır. Ancak bu parçalar bir araya geldiğinde eğitilmiş kişi olarak adlandırılır, eğitimin gereklerini yerine getirmiş oluruz [26].

Bireyin eğitimi, resmi kurumlardan diploma, sertifika v.b. belgeler alındığında sona ermemekte, bu eğitimlerin hayata geçirilmesi de gerekmektedir. Toplumların uygar yaşamı sürdürebilmek için oluşturdukları pek çok kurum vardır. Ancak bunların etkinlik kazanabilmeleri, her kurumun veya oluşumun uygulanabilirlikleri ile doğru orantılı olarak gelişir. Kuralların uygulanabilmesi için ise eğitilmiş bireylere gereksinim vardır. Yukarıda bahsedilen temel nosyonlara sahip bireyler, bu kurumlara sahip çıkarak ait oldukları toplumun, dolayısıyla kendilerinin gelişmesine de katkıda bulunurlar [26].

Trafik eğitimi de, toplumların oluşturduğu önemli kavramlardan biri olan trafiğin gereklerinin yerine getirilmesini sağlayan bilgiler verir ve bu bilgiler resmi/temel eğitimler sırasında verilmeye başlanır, günlük yaşantıya uygulanır ve yerleşir [26].

Trafik kazalarına karışan kişilerin eğitim durumları incelendiğinde, eğitim düzeyinin artmasıyla kaza yapma oranının ters orantılı olarak azaldığı görülmektedir. 1999 yılında sürücülerin birinci dereceden sorumlu görüldükleri 770 533 kazada, % 41,2 ile ilköğretim mezunlarının birinci sırada % 15,5 ile yüksek okul mezunlarının son sırada olduğu görülmektedir [26].

5.1. Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye’deki Sürücü Belgesi Sınıfları

Avrupa Birliği Ülkelerinde A1 sınıfı ehliyete sahip sürücüler 11 kw gücünü ve 125 cm³ kapasiteyi geçmeyen hafif motosikletleri, B1 sınıfı ehliyete sahip sürücüler motorlu 3 ve 4 tekerlekli araçları kullanabilirler [11]. A1 ve B1 ehliyet sınıflarının Türkiye’de karşılığı olan A1 sınıfı ehliyete sahip sürücüler motorlu bisikletleri kullanabilirler [19].

Avrupa Birliği Ülkelerinde A sınıfı ehliyete sahip sürücüler yanında yolcu taşıma yeri bulunan ve bulunmayan motosikletleri kullanabilirler. A ehliyet sınıfının Türkiye’de karşılığı olan A2 sınıfı ehliyete sahip olan sürücüler motosiklet kullanabilirler.

Avrupa Birliği Ülkelerinde B sınıfı ehliyete sahip sürücüler izin verilen maksimum ağırlığı 3 500 kg’ı geçmeyen ve sürücü koltuğuna ilaveten 8 koltuğu geçmeyen motorlu araçları, D1 sınıfı ehliyete sahip olan sürücüler yolcu taşımak için kullanılan sürücü koltuğuna ilaveten 8 koltuktan fazla 16 koltuktan az koltuğu bulunan motorlu araçları kullanabilirler. B ve D1 ehliyet sınıflarının Türkiye’de karşılığı olan B sınıfı ehliyete sahip olan sürücüler otomobil, minibüs ve kamyonet kullanabilirler.

Avrupa Birliği Ülkelerinde C sınıfı ehliyete sahip sürücüler izin verilen maksimum ağırlığı 3500 kg’ın üzerinde olan ve D sınıfı dışında olan motorlu araçları, C1 sınıfı ehliyete sahip sürücüler C sınıfındaki izin verilen maksimum ağırlığı 3500 kg’ın üzerinde ve 7500 kg’ın altında olan araçları kullanabilirler. C ve C1 sınıflarının Türkiye’de karşılığı olan C sınıfı ehliyete sahip sürücüler kamyon kullanabilirler.

Avrupa Birliği Ülkelerinde C+E sınıfı ehliyete sahip sürücüler izin verilen maksimum ağırlığı 750 kg’ geçen römorklar ve çekici araç sınıfı C olan araçları kullanabilirler. C+E sınıfının Türkiye’de karşılığı olan D sınıfı ehliyete sahip olan sürücüler çekici kullanabilirler.

Avrupa Birliği Ülkelerinde C1+E sınıfı ehliyete sahip sürücüler C1 alt sınıfında bulunan ve römorkunun izin verilen maksimum ağırlığı 750 kg'ın üzerinde olan araç kombinasyonlarını kullanabilirler. C1+E sınıfının Türkiye'de karşılığı olan C ve D sınıfı ehliyete sahip sürücüler kamyon ve çekici kullanabilirler.

Avrupa Birliği Ülkelerinde D sınıfı ehliyete sahip sürücüler yolcu taşıma amaçlı kullanılan sürücü koltuğu hariç 8 koltuktan fazla koltuğa sahip motorlu araçları, D+E sınıfı ehliyete sahip sürücüler ise çekici aracı D sınıfında olup izin verilen maksimum ağırlığı 750 kg'ın üzerinde olan araçları kullanabilirler. D ve D+E sınıflarının Türkiye'de karşılığı olan E sınıfı ehliyete sahip sürücüler ise otobüs kullanabilirler. Yukarıda açıklananlar Çizelge 5.1'de gösterilmiştir:

Çizelge 5.1. Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye'de sürücü belgesi sınıfları

Avrupa Birliği Ülkeleri		Türkiye	
Minimum Yaş	Ehliyet Sınıfı	Ehliyet Sınıfı	Minimum Yaş
16	A1	A1	17
16	B1		
18	A	A2	17
18	B	B	18
21	D1		
18	C	C	22
18	C1		
18	C+E	D	22
18	C1+E	C, D	22
21	D	E	22
21	D+E		

5.2. Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye'deki Sürücü Belgesi Eğitim ve Sınavlarının Karşılaştırılması

Türkiye'de sürücü belgesi sahibi olmak için sürücü eğitimi almak, bu eğitim içinde pratik eğitime başlayabilmek için teorik eğitimi bitirmek zorunludur. 1999 yılının Haziran ayında sürücülerin % 93'ünü oluşturan B, C ve E sınıfı sürücü belgesi sahipleri ortalama 65 ders saatinde teorik eğitimlerini tamamlamaktadırlar. Yalnızca B sınıfı sürücülerinin aldıkları teorik eğitim 63 ders saatinde verilmektedir. Bu rakam diğer Avrupa ülkelerinde ortalama olarak daha düşüktür. Örneğin genel olarak B sınıfının teorik ders saati ortalaması Avusturya'da 40, Almanya'da 24, Bulgaristan'da 25, Estonya'da 50, Finlandiya'da 20, Fransa'da 5, Hırvatistan'da 30, İngiltere'de 5-10, İsveç'te 20-25, Lüksemburg'da 12, Macaristan'da 30, Monako'da 6, Portekiz'de 30, Belçika'da ise 4 ders saatinde verilmektedir [12].

Bunun yanı sıra pratik eğitim teorik eğitime göre oldukça az sayıdaki ders saatinde verilmektedir. Örneğin B sınıfının pratik eğitim ders saati sayısı 20'dir. Bu rakam 5-10 saat teorik eğitim veren İngiltere'de 30-35, 20 saat teorik eğitim veren Finlandiya'da 30, 5 saat teorik eğitim veren Fransa'da 20, 6 saat teorik eğitim veren Monako'da 28, evde de teorik ders alma imkanı bulunan Hollanda'da ise 35 saattir. Avrupa ülkeleri pratik eğitimlerine, teorik eğitimlerinden ortalama 2 kat daha fazla ders saati ayırmışlardır [12]. Kısaca sürücü eğitiminde teorik eğitime nazaran pratik eğitime daha fazla ağırlık verilmesi gerekirken, Türkiye'de örneğin B sınıfı sürücü eğitiminin ders saatleri içinde eğitimin % 76'sı teorik eğitime, yalnızca % 24'ü pratik direksiyon eğitimine ayrılmış, böylelikle derslerin önem dengesi bozularak eğitimin verimliliği aksamıştır.

Pratik eğitime gelince, Türkiye'de direksiyon eğitimi iki aşamada verilmektedir. Örneğin B sınıfı sürücü belgesi almak isteyen adaylar 20 saatlik direksiyon eğitimine tabi tutulmaktadırlar. 10 saat temel becerilerin anlatılıp uygulanmasıyla, kalan 10 saatte de trafiğe açık alanlarda verilen pratik eğitimle tamamlanan eğitim, sürücü adaylarının yeterli derecede sürücülük yeteneği kazanmalarına olanak

vermemektedir. Türkiye’de verilen pratik eğitimin AB ülkeleriyle yapılan karşılaştırılmasında ders saati sayısında farklılıkların olduğu görülmektedir. Çizelge 5.2’de bazı AB üyesi ülkelerin teorik ve pratik sürücü eğitimlerinin ders saati sayıları ve teorik/pratik eğitim oranları belirtilmiştir:

Çizelge 5.2. Ükelere göre teorik ve pratik sürücü eğitimi süreleri

Ülkeler	Pratik Eğitimin Süresi	Teorik Eğitimin Süresi	Pratik /Teorik Eğitim Oranı
Almanya	10 Saat	24 Saat	0,42
Avusturya	20 Saat	20 Saat	0,50
Belçika	10 Saat	4 Saat	2,50
Cezayir	25 Saat	12 Saat	2,08
Finlandiya	30 Saat	20 Saat	1,50
Fransa	20 Saat	5 Saat	4,00
Hırvatistan	30 Saat	30 Saat	1,00
Hollanda	35 Saat	-	-
İngiltere	30-35 Saat	5-10 Saat	4,33
İsveç	25-30 Saat	20-25 Saat	1,22
Portekiz	30 Saat	30 Saat	1,00
Türkiye	20 Saat	63 Saat	0,30

Çizelge 5.2’de verilen değerlere göre AB ülkeleri genellikle teorik eğitime nazaran pratik direksiyon eğitimine fazla sayıda ders saati ayırarak daha çok önem vermektedirler. Avrupa Birliğine üye ülkelerden sırasıyla Almanya, Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Finlandiya, Fransa, İngiltere, İsveç, Lüksemburg, Macaristan ve Monako’dan oluşan 12 ülke baz alındığında, bu ülkelerin ders saati sayısının, teorik eğitimlerinin ders saati sayısından 2,01 kat daha fazla olduğu görülmektedir. Türkiye’de ise durum farklıdır. Türkiye’de teorik eğitime daha fazla ders saati ayrılmıştır. Örneğin B sınıfı sürücü belgesi almak isteyen adaylar 63 saat teorik eğitim alırken, adayların pratik eğitimleri yalnızca 20 ders saatiyle sınırlıdır. Diğer

bir deyişle adaylar teorik olarak pratik eğitimlerinden 3,15 oranında daha fazla eğitilmektedirler. Avrupa'nın 12 ülkesinde pratik eğitime ayrılan süre yaklaşık olarak 2 kat daha fazla iken, Türkiye'de teorik eğitim pratik eğitimden 3,15 kat daha fazla ders saatinde sürücü adaylarına verilmektedir [13].

Avrupa Birliği ülkelerinde sürücü belgesi eğitimi kurslarında verilen teorik dersler “İlk Yardım Bilgisi, Trafik Kuralları ve Cezalar, Çevre ve Şehir Bilgisi, Güvenli Sürüş Teknikleri, Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı, Davranış Psikolojisi, Yasal Sorumluluklar ve Sigorta, Düzenli Yolcu Taşımacılığı, Düzenli Yük Taşımacılığı, Çalışma ve Dinlenme Süreleri” olarak adlandırılır bilmektedir. Türkiye’de ise “İlk Yardım Bilgisi, Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” olarak gruplandırılmaktadır. Çizelge 5.3’de de bu farklılıklar gösterilmektedir:

Çizelge 5.3. Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye’deki sürücü belgesi eğitimi derslerinin karşılaştırılması

Avrupa Birliği Ülkelerinde Verilen Dersler	Türkiye’de Verilen Dersler
İlk Yardım Bilgisi	İlk Yardım Bilgisi
Trafik Kuralları ve Cezalar	Trafik ve Çevre Bilgisi
Çevre ve Şehir Bilgisi	
Güvenli Sürüş Teknikleri	
Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı	Motor ve Araç Tekniği Bilgisi
Davranış Psikolojisi	Türkiye’de verilmemektedir.
Düzenli Yolcu Taşımacılığı	Türkiye’de verilmemektedir.
Düzenli Yük Taşımacılığı	Türkiye’de verilmemektedir.
Çalışma ve Dinlenme Süreleri	Türkiye’de verilmemektedir.
Harita Okuma Bilgisi	Türkiye’de verilmemektedir.
Yasal Sorumluluklar ve Sigorta	Türkiye’de verilmemektedir.
Uygulamalı araç kullanımı	Uygulamalı araç kullanımı

Avrupa Birliği Ülkelerinde verilen sürücü belgesi eğitiminde Türkiye’den farklı olarak sürücü adaylarına “Davranış Psikolojisi, Yasal Sorumluluklar ve Sigorta, Düzenli Yolcu Taşımacılığı, Düzenli Yük Taşımacılığı, Çalışma ve Dinlenme

Süreleri, Harita Okuma Bilgisi” dersleri verilmektedir. Bunun dışında verilen teorik eğitimlerde ve sonrasında uygulanan araç kullanmaya yönelik pratik eğitimde bir farklılık yoktur.

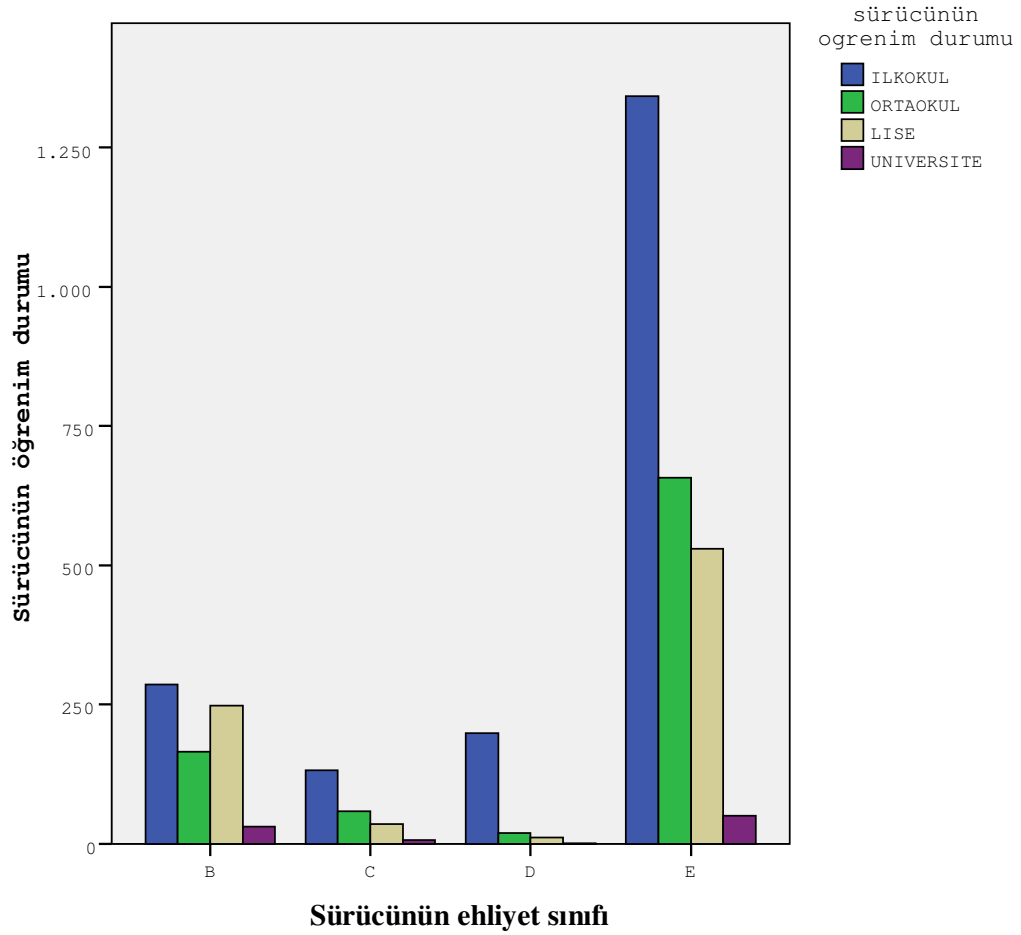
Tüm bu eğitimlerden sonra, Avrupa Birliği ülkelerinde ve Türkiye’de önce teorik eğitim derslerinde anlatılan konuları içeren teorik sınav yapılır, teorik sınavda başarılı olan adaylara beceri ve davranışları içeren, motorlu araç kullanma bilgisini ölçen pratik sınav yapılır.

5.3. Avrupa Birliği Ülkelerinde ve Türkiye’de Verilen Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitiminin Karşılaştırılması Amaçlı Anket ve Sonuçları

Türkiye’deki şoförlerin eğitim ihtiyaçlarını ortaya koymak açısından şoförlerin ehliyet sınıflarına göre eğitim durumlarının incelenmesine yönelik bir çalışma yapılmıştır. Bu çalışma kapsamında 2007 yılının Haziran Eylül ayları arasında İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Diyarbakır, Manisa, Muğla, Mardin, Trabzon illerinde 3770 şoföre öğrenim durumlarını ve ehliyet sınıflarını belirlemek üzere EK-1’de yer alan kişisel bilgi formu uygulanmıştır. Uygulama sonucunda toplanan veriler “SPSS 15.0 for Windows Evaluation Version” istatistik programına aktararak değerlendirilmiştir. Değerlendirme sonuçları tablo ve grafik halinde aşağıda gösterilmiştir.

Çizelge 5.4. Kişisel bilgi formu değerlendirme sonuçları

		Öğrenim Durumu									
		İlkokul		Ortaokul		Lise		Üniversite		Toplam	
		Kişi Sayısı	%	Kişi Sayısı	%	Kişi Sayısı	%	Kişi Sayısı	%	Kişi Sayısı	%
Ehliyet Sınıfı	B	286	7,6	165	4,4	248	6,6	31	0,8	730	19,4
	C	132	3,5	58	1,5	35	0,99	7	0,2	232	6,2
	D	198	5,3	19	0,5	11	0,3	1	0,03	229	6,1
	E	1342	35,6	657	17,4	530	14,1	50	1,33	2579	68,4
Toplam		1958	51,9	899	23,8	824	21,9	89	2,4	3770	100



Şekil 5.1. Sürücülerin ehliyet sınıfına göre öğrenim durumu dağılımı

Kişisel bilgi formu uygulamasına katılan kişi sayısı toplam 3770 kişidir. Maksimum kişi sayısı E sınıfı ehliyete sahip ve ilkökul mezunu olan şoför grubunda yer almaktadır. E sınıfı ehliyete sahip ilkökul mezunu kişi sayısı 1342'dir. Elde edilen

sonuçlara göre, Türkiye’de ankete katılan kişiler arasında E sınıfı ehliyete sahip kişi sayısı % 68,4 ile en büyük dilimi oluşturmaktadır. Arkasından % 19,4 ile B sınıfı, % 6,2 ile C sınıfı ve % 6,1 ile D sınıfı ehliyet türü gelmektedir. Ticari maksatla bu işi yapan üniversite mezunu şoförler toplamda % 2,4’lük, lise mezunu şoförler % 21,9’luk, ortaokul mezunu şoförler % 23,8’lik, ilkokul mezunu şoförler % 51,9’luk bir dilim oluşturmaktadır. Kişisel bilgi formu değerlendirme sonuçlarına göre Türkiye’deki şoförlerin asli eğitim seviyelerinin düşük olduğunu göstermektedir. Mesleki yeterlilik eğitimi sayesinde altyapısal bir sorun olan bu eğitim eksikliği de kısmen giderilmiş olacaktır diye düşünülmektedir.

Aşağıda Türkiye’deki yürürlükten kaldırılan TTKB eğitimi ve SRC eğitimi karşılaştırılmıştır. Ticari taşıt kullanma belgesi eğitimi şoförler odaları tarafından verilmekte ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu tarafından denetlenmekteydi. Türkiye’deki karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik eğitimini değerlendirebilmek için 2008 yılının Nisan ayında daha önceden TTKB eğitimi almış şoförlere yönelik bir anket çalışması yapılmıştır. 800 şoförün katıldığı anket, şoförlerin TTKB eğitime devam durumu, eğitimden memnuniyet durumu ve eğitim kurumlarının eğitime bakış açısını ölçmeyi hedeflemiştir. Anket verileri “SPSS 15.0 for Windows Evaluation Version” istatistik programına aktararak değerlendirilmiştir. Elde edilen sonuçlar şu şekilde özetlenmektedir:

Ankete katılan 800 kişiden 462 (% 57,8) kişi eğitime devam etmemesine rağmen ticari taşıt kullanma belgesini almıştır (Çizelge 5.5).

Çizelge 5.5. Sürücülerin TTKB eğitim programına devam durumu

Sürücülerin TTKB Eğitim Programına Devam Durumu	Kişi Sayısı	%
DEVAMLI	184	23
DEVAMSIZ	462	57,8
KISMEN DEVAMLI	154	19,2
TOPLAM	800	100

Ankete katılan 800 kişiden 587 (% 73,4) kişi; “TTKB eğitimi aldığınız kurum öncelikli olarak hangi unsuru ön planda tuttu?” sorusuna “maddi beklenti” cevabını vermiştir (Çizelge 5.6).

Çizelge 5.6. Eğitim veren kurumun ön planda tuttuğu unsur

TTKB Eğitimi Veren Kurumun Ön Planda Tuttuğu Unsur	Kişi Sayısı	%
MADDİ BEKLENTİ	587	73,4
EĞİTİM KALİTESİ	52	6,5
HER İKİSİDE	161	20,1
TOPLAM	800	100

Ankete katılan 800 kişiden 645 (% 80,6) kişi katıldığı TTKB eğitim programından memnun olmadığını beyan etmiştir (Çizelge 5.7).

Çizelge 5.7. Sürücülerin TTKB eğitim programından memnuniyet durumu

Sürücülerin TTKB Eğitim Programından Memnuniyet Durumu	Kişi Sayısı	%
MEMNUN	37	4,6
MEMNUN DEĞİL	645	80,6
KISMEN MEMNUN	118	14,8
TOPLAM	800	100

Psikiyatri uzmanı Babaoğlu (2008) ulusların kişilik özellikleriyle ilgili şu tespitlerde bulunmuştur [27]:

“Araç kullanmakta bir ulusal stil gerçekten vardır ve bu stil her ulusun genel kimlik profiline eş değerdir. Ama çoğunlukla ters yöndedir. Örneğin İngilizler genel olarak soğukkanlı sayılmalarına rağmen berbat sürücülerdir, İspanyollarsa hareketli yapılarına rağmen oldukça düzenli ve düzgün araç kullanırlar, nazik Fransızlar ise son derece saygısız araç kullanırlar. Bu özellikler sürücülerin kendi ülkelerinde ve yabancı ülkelerde farklılıklar gösterir. Alman trafik cezası istatistiklerine göre, Türk sürücülerin kesinlikle işlemediği bir trafik suçu vardır ki o da “geçiş önceliğine riayet etmeme” suçudur. Yani bir Türk vatandaşı bir yan yoldan geçiş önceliği olan bir

anayola girişte kesinlikle dikkatlidir ve diğer sürücülerin geçiş önceliğini asla ihlal etmez. Kent içi trafikte uzak farları yakan, geceleyin ışıklarını yakmadan araç kullanan Türk sürücü de görülmemiştir. Almanya'daki Türk sürücülerde gözlemlenen yukarıdaki özelliklerin Türk insanının Türkiye'deki araç sürüşü için söz konusu olmadığı hemen söylenebilir. Her sürücü kendi yapacağı hareketin öbür şoföre malum olması şartmış gibi şeridini değiştirir, sağa yada sola sapıverir, önündeki arabanın karşılaştığı durumu, örneğin yola bir yaya, bir çocuk, bir hayvan, bir araç çıkmış olabileceğini ya da kırmızı ışığın yandığını hiç aklına getirmez. Üstelik kırmızı ışıktaki beklerken ışık daha sarıya bile dönmeden arkadakilerin kornaya sonuna kadar basıp kıyameti kopardığı da bir gerçektir. Ayrıca bırakın uzun farları, normal farları yakan bile yollarda azınlıktır”.

Anket sonuçları ve Babaoğlu'nun tespitleri [27] dikkate alınarak, Türk sürücülere verilecek olan mesleki yeterlilik eğitimi ile Avrupalı sürücülere verilen eğitimin aynı olamayacağı anlaşılmaktadır. Sonuçta her ülke insanının karakteristik özellikleri birbirinden farklıdır.

Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye arasında mesleki yeterlilik eğitimi ve uygulamasında önemli farklılıklar görülmektedir. Öncelikle Türkiye'de verilmiş olan TTKB eğitimi ve hali hazırda verilmekte olan SRC belgesi eğitimi arasındaki farklılıkları görmek açısından Çizelge 5.8'de karşılaştırma yapılmıştır.

Çizelge 5.8. Türkiye’de TTKB ve SRC eğitiminde yer alan dersler

Dersler	TTKB	SRC
İlk Yardım	+	+
Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı	+	+
Trafik Bilgisi	-	
- Trafik Kuralları ve Cezalar	+	+
- Çevre ve Şehir Bilgisi	+	-
Güvenli Sürüş Teknikleri	-	+
Ulaştırma Mevzuatı	-	+
Trafik Kazalarının Önlenmesi	-	+
Çalışma ve Dinlenme Süreleri	-	+
Davranış Psikolojisi	-	+
İletişim Teknolojileri	-	+
Tehlikeli Madde Taşımacılığı	-	+
Gümrük, Tır ve Kaçakçılık Mevzuatı	-	+
Turizm Taşımacılığı	+	+
Düzenli Yolcu Taşımacılığı	-	+
Yasal Sorumluluklar ve Sigorta	-	+
Harita Okuma Bilgisi	-	+
Güzergah ve Geçiş Belgeleri	-	+
Halkla İlişkiler	+	-
Toplam	50 saat	32 saat

Türkiye’de TTKB eğitimi ve SRC eğitimi ders programında “İlk Yardım Bilgisi, Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı, Trafik Kuralları ve Cezalar, Turizm Taşımacılığı” dersleri ortaktır. Bunların dışında ortak ders bulunmamaktadır. TTKB eğitim programında teorik ders saati toplamı 50 saat, SRC eğitim programında teorik ders saati toplamı 32 saattir.

Uluslar arası geçerliliği olmayan TTKB yürürlükten kaldırıldıktan sonra, tüm yetki ve denetimlerin T.C. Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapıldığı, Avrupa Birliği müktesebatına uygun, hem ulusal hem de uluslar arası geçerlilikte, Türkiye’deki adı SRC olan Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibi olma zorunluluğu getirildi. Bu belgeye, gerekli kriterleri sağlayamayıp doğrudan sahip olamayan şoförler, Mesleki Yeterlilik

Eğitimine tabi tutulmaktadır. Bu eğitimleri başta üniversite, şoförler odaları, sürücü kursları ve çeşitli eğitim kurumları vermektedir. Ancak bu kurum ve kuruluşların tüm denetimleri T.C. Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapılmaktadır. Yapılan Mesleki Yeterlilik Sınavında belli bir başarı yüzdesinin altında kalan eğitim kurumlarının yetki belgeleri T.C. Ulaştırma Bakanlığı tarafından iptal edilmektedir. Bir eğitim merkezinden eğitim alan sürücülerin, mesleki yeterlilik sınavına girdiklerinde aldıkları puanların ortalaması % 30 başarı barajının altında olursa ve bu durum üç kez üst üste tekrar ederse o eğitim merkezinin yetki belgesi iptal edilir.

Avrupa Birliği ülkelerinde uygulanmakta olan CPC eğitimi ve Türkiye’de uygulanmakta olan SRC eğitimi arasındaki farklılıkları görmek ağıısından Çizelge 5.9’da eğitimlerde yer alan dersler gösterilmiştir:

Çizelge 5.9. CPC ve SRC eğitiminde yer alan dersler

Dersler	AB Ülkeleri	Türkiye
	CPC	SRC
Güvenli Sürüş Teknikleri	-	+
Ulaştırma Mevzuatı	+	+
Trafik Kuralları ve Cezalar	-	+
Trafik Kazalarının Önlenmesi	+	+
Çalışma ve Dinlenme Süreleri	+	+
Davranış Psikolojisi	-	+
İletişim Teknolojileri	-	+
Tehlikeli Madde Taşımacılığı	-	+
Gümrük, Tır ve Kaçakçılık Mevzuatı	+	+
Turizm Taşımacılığı	-	+
Düzenli Yolcu Taşımacılığı	+	+
Düzenli Yük Taşımacılığı	+	-
Yasal Sorumluluklar ve Sigorta	-	+
Harita Okuma Bilgisi	-	+
Güzergah ve Geçiş Belgeleri	+	+
İlk Yardım	+	+
Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı	+	+
Toplam Ders Saati	280 Saat	32 Saat
Araç Kullanmaya Yönelik Pratik Eğitim	20 Saat	-
Periyodik Eğitim	5 yılda bir 35 saat	-

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi, Avrupa Birliği ülkelerinde mesleki yeterlilik eğitimi programında “Ulaştırma Mevzuatı, Trafik Kazalarının Önlenmesi, Çalışma ve Dinlenme Süreleri, Gümrük, Tır ve Kaçakçılık Mevzuatı, Düzenli Yolcu Taşımacılığı, Düzenli Yük Taşımacılığı, Güzergah ve Geçiş Belgeleri, İlk Yardım, Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı” dersleri yer almaktadır. Türkiye’deki mesleki yeterlilik eğitimi programında bunlara ek olarak “Trafik Kuralları ve Cezalar, İletişim Teknolojileri, Tehlikeli Madde Taşımacılığı, Turizm Taşımacılığı, Harita Okuma Bilgisi, Yasal Sorumluluk ve Sigorta, Davranış Psikolojisi, Güvenli Sürüş Teknikleri” dersleri yer almaktadır. Avrupa Birliği ülkelerinde mesleki yeterlilik eğitimi toplam 280 saatte tamamlanmakta olup, Türkiye’de bu toplam 32

saattir. Ayrıca Avrupa Birliği ölkelerinde 280 saatlik teorik eğitimden sonra 20 saatlik araç kullanmaya yönelik pratik eğitim verilmektedir. Türkiye’deki eğitim programında pratik eğitim yer almamaktadır. Avrupa Birliği ölkelerinde şoförlere, her 5 yılda bir toplam 35 saat olmak üzere zorunlu periyodik eğitim verilmektedir. Ne yazık ki bu zorunlu periyodik eğitim de Türkiye’de uygulanmamaktadır.

5.4. Türkiye’de Örnek Olarak Seçilmiş Bir Mesleki Yeterlilik Eğitimi Merkezinin İncelenmesi

Türkiye’deki karayolu taşımacılık faaliyetleri konusunda mesleki yeterlilik eğitiminin nasıl verildiği ile ilgili bir saha araştırması yapılmıştır.

Mesleki yeterlilik eğitimi konusunda Gazi Üniversitesi 23 Aralık 2005 tarihinde T.C. Ulaştırma Bakanlığı ile bir protokol imzalayarak şoförlere doğrudan mesleki yeterlilik sertifikası verilmesi ve mesleki yeterlilik eğitimi almaları işini üstlenmiştir. Değerlendirmeler sonucu 1 110 000 (Mayıs, 2008) şoföre doğrudan mesleki yeterlilik belgesi, 1052 (Nisan, 2008) şoföre de mesleki yeterlilik eğitimi verilmiştir. Merkezde mesleki yeterlilik eğitimini vermede 9 öğretim elemanı görev yapmaktadır. Saha araştırmasında örnek olarak seçilen Gazi Üniversitesi Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik İnceleme, Geliştirme ve Değerlendirme Merkezi aynı zamanda, merkezi mesleki yeterlilik sınavını yapması ile de diğer eğitim merkezlerinden farklı bir konumdadır. Gazi Üniversitesi Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik İnceleme, Geliştirme ve Değerlendirme Merkezi’den mesleki yeterlilik eğitimi alıp sınava giren kişi sayıları ve sınavdaki başarı yüzdeleri Çizelge 5.10’da gösterilmektedir.

Çizelge 5.10. Gazi Üniversitesinden eğitim alan kişi sayısı ve sınav başarı oranları

Yıllar	Eğitim Alan Sürücü Sayısı	Sınavdaki Başarı Oranı
2006	279	%23,08
2007	495	%92,13
2008 (Mayıs)	278	%87,00
TOPLAM	1052	%67,04

Merkezin mesleki yeterlilik eğitimi vermek için yetki belgesi aldığı ilk yıl (2006), sürücülerin sınavdaki başarı ortalaması %20,08’le en düşük olduğu dönemdir. Merkezden eğitim alan sürücü sayısı 2007 yılında 495 kişiyle maksimum sayıya ulaşmıştır.

5.5. Ara Değerlendirme

Ehliyet sınıfları konusunda AB ülkeleri ve Türkiye arasındaki en belirgin farklılık, AB ülkelerinde ehliyet sınıfları alt sınıflara ayrılmıştır. Türkiye’de ise ehliyet sınıfları daha yüzeysel olarak sınıflandırılmıştır.

AB ülkelerinde sürücü belgesi eğitimi programı, üye ülkelere göre saat olarak farklılık gösterse de pratik eğitim teorik eğitime oranla iki kat daha fazla ders saati içermektedir. Yani AB ülkelerinde pratik eğitime daha çok önem verilmektedir. Türkiye’de ise teorik eğitim ders saati pratik eğitim ders saatinden ortalama üç kat daha fazladır. Sürücü eğitiminde verilen teorik derslerden “İlk Yardım Bilgisi, Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” dersleri AB ülkeleri ve Türkiye’de ortak derslerdir. Bu derslere ek olarak AB ülkelerinde “Davranış Psikolojisi, Düzenli Yük Taşımacılığı, Düzenli Yolcu Taşımacılığı, Çalışma ve Dinlenme Süreleri, Harita Okuma Bilgisi, Yasal Sorumluluklar ve Sigorta” dersleri verilmektedir.

Sürücü belgesi alacak kişilere yapılan sınav ise AB ülkeleri ve Türkiye’de pek farklı değildir. Önce teorik eğitim derslerinde işlenen konuları içeren teorik sınav yapılır.

Teorik sınavda başarılı olan adaylara beceri ve davranışları içeren, motorlu araç kullanma bilgisini ölçen pratik sınav yapılır.

Karayolu taşımacılığı mesleki yeterlilik eğitimi açısından AB ülkeleri ve Türkiye arasındaki farklar, AB ülkelerinde verilen teorik eğitim 280 saatte verilmekte olup, Türkiye’de 32 saatte verilmektedir. AB ülkelerinde teorik eğitimden sonra 20 saatlik araç kullanmaya yönelik pratik eğitim verilmektedir. Türkiye’de pratik eğitim verilmemektedir. Ayrıca AB ülkelerinde zorunlu periyodik eğitim uygulaması vardır, 7 saatlik dilimler halinde her beş yıl için 35 saattir. Türkiye’de periyodik eğitim de yer almamaktadır.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye’de A1, A2, B, C, D, E, F, G, H ve K sınıflarında sürücü belgesi türü bulunmaktadır. AB ülkelerinde ise A1, B1, A, B, C, C1, D, D1, C+E, C1+E, D+E sınıflarında sürücü belgesi türü bulunmaktadır. Ehliyet sınıfları konusunda AB ülkeleri ve Türkiye arasındaki en belirgin farklılık, AB ülkelerinde ehliyet sınıfları alt sınıflara ayrılmıştır. Türkiye’de ise ehliyet sınıfları daha yüzeysel olarak sınıflandırılmıştır.

AB ülkelerinde sürücü belgesi eğitimi programı, üye ülkelere göre saat olarak farklılık gösterse de pratik eğitim teorik eğitime oranla iki kat daha fazla ders saati içermektedir. Yani AB ülkelerinde pratik eğitime daha çok önem verilmektedir. Türkiye’de ise teorik eğitim ders saati pratik eğitim ders saatinden ortalama üç kat daha fazladır. Sürücü eğitiminde verilen teorik derslerden “İlk Yardım Bilgisi, Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” dersleri AB ülkeleri ve Türkiye’de ortak derslerdir. Bu derslere ek olarak AB ülkelerinde “Davranış Psikolojisi, Düzenli Yük Taşımacılığı, Düzenli Yolcu Taşımacılığı, Çalışma ve Dinlenme Süreleri, Harita Okuma Bilgisi, Yasal Sorumluluklar ve Sigorta” dersleri verilmektedir.

Sürücü belgesi alacak kişilere yapılan sınav ise AB ülkeleri ve Türkiye’de pek farklı değildir. Önce teorik eğitim derslerinde işlenen konuları içeren teorik sınav yapılır. Teorik sınavda başarılı olan adaylara beceri ve davranışları içeren, motorlu araç kullanma bilgisini ölçen pratik sınav yapılır.

Avrupa Topluluğu Konseyi talimatlarına göre, Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi, ilk olarak 76/914/EEC sayılı karayollarında taşımacılık yapan şoförler için asgari seviyede eğitimi içeren konsey talimatı ile 16 Aralık 1976 tarihinde hayata geçirilmiştir. Sonrasında bu eğitim programı geliştirilerek yeniden düzenlenmiş olup, 15 Temmuz 2003 tarihinde 2003/59/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi talimatı ile yasalaştırılmıştır. AB’nin 2003/59/EC sayılı talimatına göre CPC olarak adlandırılan mesleki yeterlilik sertifikası eğitimi; “Temel Nitelikler Eğitimi” ve “Periyodik Eğitim” olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır.

“Temel Nitelik Eğitimi” kısmında teorik olarak “İlk Yardım, Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı, Düzenli Yük Taşımacılığı, Düzenli Yolcu Taşımacılığı, Çalışma ve Dinlenme Süreleri, Trafik Kazalarının Önlenmesi, Güzergah ve Geçiş Belgeleri, Gümrük, Tır ve Kaçakçılık, Ulaştırma Mevzuatı” dersleri yer almaktadır. Bu derslerin yer aldığı teorik eğitim toplam 280 saatte verilmektedir. Sonrasında 20 saat araç kullanmaya yönelik pratik eğitim verilmektedir. Eğitim sonunda teorik ve pratik olmak üzere iki sınav yapılmaktadır. Teorik sınav çoktan seçmeli sorulardan oluşmaktadır ve teorik sınavda başarılı olan sürücüler pratik sınava tabi tutulmaktadır. Pratik sınavda da başarılı olan sürücülere CPC belgesi verilir. Ayrıca ikinci kısım olan “Periyodik Eğitim” ise zorunludur ve 7 saatlik dilimler halinde her beş yıl için toplam 35 saattir.

Türkiye’de 4925 sayılı Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre 23 Aralık 2005 tarihinden itibaren SRC olarak adlandırılan mesleki yeterlilik belgesi eğitimi, doğrudan SRC belgesi hak edemeyen sürücülere verilmektedir. SRC eğitiminde yer alan dersler, “İlk Yardım, Güvenli Sürüş Teknikleri, Ulaştırma Mevzuatı, Trafik Kuralları ve Cezalar, Trafik Kazalarının Önlenmesi, Çalışma ve Dinlenme Süreleri, Davranış Psikolojisi, İletişim Teknolojileri, Tehlikeli Madde Taşımacılığı, Gümrük, Tır ve Kaçakçılık, Turizm Taşımacılığı, Düzenli Yolcu Taşımacılığı, Yasal Sorumluluklar ve Sigorta, Harita Okuma Bilgisi, Güzergah ve Geçiş Belgeleri, Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı” dır. Teorik eğitimin süresi toplam 32 saattir. Pratik eğitim bulunmamaktadır. Teorik eğitimden sonra sürücülere çoktan seçmeli sınav uygulanmaktadır. Bu sınavda başarılı olanlara SRC belgesi verilmektedir.

Yukarıdaki değerlendirme sonuçlarına dayalı olarak aşağıda bazı öneriler verilmiştir.

1. Uygulanan SRC mesleki yeterlilik eğitimine yönelik öneriler:

1.1. Türkiye’de mesleki yeterlilik eğitimi programında ders saatleri artırılmalıdır.

1.2. Derslerin daha yararlı olması açısından İlk Yardım, Araç Bilgisi ve Ekonomik

Araç Kullanımı ve Güvenli Sürüş Teknikleri dersi uygulamalı bir şekilde işlenmelidir.

1.3. Mesleki yeterlilik belgesi almış sürücüler için periyodik eğitim uygulamasına geçilmelidir. Avrupa Birliği ülkelerinde olduğu gibi bu eğitim 5 yıl arayla verilebilir.

1.4. Türkiye’de SRC eğitimini daha standart bir hale getirmek için SRC eğitimi kapsamındaki derslerin amaç, içerik ve kazandırdığı yeterlilikler belirlenmelidir.

1.5. SRC mesleki yeterlilik belgesi almayı hak etmek için yapılan yazılı sınavları aşabilen adaylar, uygulamalı bir sınava tabi tutulmalıdır.

2. Şoförlük mesleğine ilişkin öneriler:

Mesleki yeterlilik kavramı, bir mesleği profesyonel olarak yapan kişilerin o işte ehil olmaları gerektiğinin altını çizmektedir. Özellikle, herhangi bir okul bitirmeksizin yerine getirilebilen mesleklerdeki yeterlilik, bazı ölçütlere göre değerlendirilmekte, bilgi ve becerisinde eksiklik olduğu tespit edilen profesyoneller ilave eğitime tabi tutulmaktadır. Bu eğitimler yapılan sınavlarla yeniden değerlendirilmektedir. Türkiye’de “hiçbir şey olamayan şoför oluyor” imajını değiştirebilmek ve şoförlük mesleğine saygınlık ve nitelik kazandırmak açısından açıcılık, kuaförlük meslek okulları gibi ilköğretim mezunlarının kayıt yaptırabileceği şoförlük okullarının açılmasıyla erken yaşlarda eğitim alınması ve böylece daha ehil şoförlerin yetişmesi sağlanacaktır.

3. Mesleki yeterlilik eğitiminde gelecek aşamalarla ilgili öneriler:

Türkiye’de verilen SRC türü mesleki yeterlilik eğitimi şehirler arası ve uluslar arası karayollarında ticari araç kullanan şoförlere verilmektedir. Ancak kent içinde ticari araç kullanan taksi, dolmuş, minibüs, halk otobüsü şoförlerine de mesleki yeterlilik eğitimi verilmelidir.

Dolmuş, minibüs ve özel halk otobüsü ile (standart, körüklü ve iki katlı) belediye otobüslerinden oluşan bu gruptaki toplu taşıma ve ara toplu taşıma araçları Türkiye’deki şehir içi yolculuklarının büyük bölümüne cevap vermektedir. Bu grupta araç türlerinin işleticileri ve örgütleri arasında yaşanan pek çok problem doğrudan toplu taşıma kullanıcılarına ve şehir içi yolculuk yapan kişilere yansımaktadır. Kentsel yaşam kalitesini önemli ölçüde belirleyen toplu taşıma hizmetinin kalitesi ve trafik güvenliğinin, bu mesleği icra eden kişilerin mesleki yeterliliğinin artırılmasıyla kazanılacağı düşünülmektedir.

Günümüzde taksi şoförlerinin yaşadıkları kent ile ilgili temel turistik bilgilere sahip olması beklenmektedir. Özellikle kentin yabancıları olan kişiler ve turistler için taksi şoförü, kentin ve kentlinin bir temsilcisi niteliğindedir. Bindığı taksinin şoföründen beklemediği olumsuz bir davranış gören taksi müşterisi, bu olumsuzluğu tüm kente mal edebilmektedir. Bu nedenle; kentin diğer toplu taşıma türlerinde şoförlük mesleğini icra eden profesyonellerden farklı olarak, taksi şoförlerinin farklı bir eğitimden geçme zorunlulukları bulunmaktadır.

Türkiye’de karayollarında tehlikeli madde taşımacılığı yapan şoförlere SRC eğitim programında verilen iki saatlik “Tehlikeli Madde Taşımacılığı” dersinin dışında, bu sürücülere yönelik mesleki yeterlilik eğitim programı geliştirilmelidir.

KAYNAKLAR

1. Türkiye İstatistik Kurumu, “Türkiye’nin Nüfus İstatistiği” http://www.tuik.gov.tr/Pretablo.do?tb_id=39&ust_id=11 (2007).
2. Karayolları Genel Müdürlüğü, “Satış Cinsine Göre Yol Ağı (km)” <http://www.kgm.gov.tr/fr5.asp?tt=0005> (2008).
3. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, Ocak, Trafik İstatistik Bülteni, 1:1-9 (2008).
4. Çuhacı, M. N., “Demiryolu Trafik kontrolörlerinin Mesleki Yeterliliklerinin Belirlenmesi ve Yetiştirilmeleri İçin Bir Model Önerisi”, Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara**, 1-10 (2002).
5. Fer, S., “Hazır Giyim Endüstrisinde Modelist, Makastar Makineci ve Ütücü Mesleklerinde Çalışan İşgücünün Mesleki Yeterliliklerinin Belirlenmesi ve Yeterliliklere Dayalı Bir Program Modeli”, Doktora Tezi, **Gazi Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara**, 1-7 (1999).
6. Sarıkaya, T., “Trikotaj Endüstrisinde Çalışan Orta Öğretim Mezunlarının Mesleki Yeterliliklerinin Belirlenmesi ve Yeterliliklere Dayalı Bir Program Modeli”, Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara**, 1-9 (2004).
7. Kaslow, N. J., “Recognizing, Assessing and Intervening With Problems of Professional Competence”, **Emory University, Atlanta**, 479-492 (2007).
8. Elman, N. S. And Forrest, L., “From Trainee Impairment to Professional Competence”, **University of Pittsburgh and University of Oregon, North America**, 501-509 (2006).
9. Stoltenberg, C. D., “Enhancing Professional Competence”, **University of Oklahoma, America**, 857-864 (2005).
10. Parkes, A. M., “Truck Driver Training Using Simulation in England”, **Second International Driving Symposium on Human Factors in Driver Assessment**, 1-5 (2003).
11. European Union, “Council Directive 91/439/EEC of 29 July 1991 on Driving Licences”, **European Parliament Official Journal L 237, Brussel**, 1-24 (1991).
12. Guide on Driver Licensing, **CIECA, Commission of European Communities, Brussell**, 6-10 (1998).

13. Türkoğlu, M., “Özel Sürücü Kurslarında Verilen Eğitimin Trafik Kazalarına Etkisi”, Yüksek Lisans Tezi, *Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara*, 3-5 (2002).
14. European Union, “Commission Directive 200/56/EC of 14 September 2000 amending Council Directive 91/439/EEC on Driving Licences”, *European Parliament Official Journal L 237, Brussel*, 45-57 (2000).
15. European Union, Council Directive 76/914/EEC of 16 December 1976 on the Minimum Level of Training for some Road Transport Drivers”, *European Parliament Official Journal L 357, Brussel*, 36-39 (1976).
16. European Union, “Directive 2003/59/EC of the European Parliament and of the Council of 15 July 2003 on the Initial Qualification and Periodic Training of Drivers of Certain Road Vehicles for the carriage of Goods or Passengers”, *European Parliament Official Journal L 237, Brussel*, 4-17 (2003).
17. Milli Eğitim Bakanlığı, “Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursları Programı”, *Talim Terbiye Kurulu Başkanlığı 53262, Ankara*, 1-16 (1193).
18. Gülecen, M., “Trafik Eğitiminde Sürücü Kurslarının Etkisi”, Yüksek Lisans Tezi, *Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara*, 14-16 (1998).
19. Emniyet Genel Müdürlüğü, “Sürücü Belgesi Sınıfları” http://www.egm.gov.tr/tuddb/Trafik_Uygulama_Denetleme/surucu%20belgesi%20islemleri.htm (2008).
20. Doğan, F., “Trafik Kazalarında Eğitimin Etkisi”, Yüksek Lisans Tezi, *Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara*, 36-38 (1996).
21. Adalet Bakanlığı, “Ticari Taşıt Kullanma Belgesi Eğitim ve Sınav Yönetmeliği”, <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/21601.html> (1997).
22. Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu, “Ticari Taşıt Kullanma Belgesi Öğretim Programları 1”, *Türkiye Şoförler ve otomobilciler Federasyonu*, Ankara, 1-138 (1999).
23. Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, “Karayolu Taşıma Yönetmeliği”, <http://www.kugm.gov.tr/dosyalar/diger/y13.doc> (2004).
24. Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, “Karayolu Taşımacılığı Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitim Yönetmeliği” <http://www.kugm.gov.tr/dosyalar/diger/y22.doc> (2004).
25. Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, “Mesleki Yeterlilik Sınavları İstatistik Bilgileri” <http://www.kugm.gov.tr/dosyalar/diger/meslekiyeterlilik33.xls> (2008).

26. Tütüncü, M., “Türkiye’de Örgün Eğitim Sistemi İçinde Trafik Eğitiminin Önemi”, Yüksek Lisans Tezi, *Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara, 39-42 (2001).
27. Babaoğlu, A. N., “Yollar Fatihî Turco”, Kim Bu Çılgın Türkler?, 1, *Okuyan Us Yayın*, İstanbul, 171-179 (2008).

EKLER

Ek-1. Kişisel Bilgi Formu

Sayın sürücü,

Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Trafik planlaması ve Uygulaması Ana Bilim Dalı yüksek lisans tez çalışması için aşağıdaki soruları cevaplamanıza ihtiyaç duyulmuştur. Verdiğiniz bilgilere dayalı olarak elde edilecek olan sonuçlar bu tezin geliştirilmesi çalışmalarında kullanılacaktır. Sizden istenilen, aşağıdaki her soruya doğru cevap vermenizdir. Katkılarınız için teşekkür ederim.

Araş.Gör.Ayşegül ERCAN

Sürücünün;

Ehliyet Sınıfı..... ☐B
☐C
☐D
☐E

Öğrenim Durumu.....☐İlkokul
☐Ortaokul
☐Lise
☐Üniversite

Faaliyet Alanı.....☐Ticari Taksi
☐Minibüs/Dolmuş
☐Otobüs
☐Kamyonet
☐Kamyon/Tır
☐Tanker

Ek-2. Anket Çalışması

Sayın sürücü,

Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Trafik planlaması ve Uygulaması Ana Bilim Dalı yüksek lisans tez çalışması için aşağıdaki soruları cevaplamanıza ihtiyaç duyulmuştur. Verdiğiniz bilgilere dayalı olarak elde edilecek olan sonuçlar bu tezin geliştirilmesi çalışmalarında kullanılacaktır. Sizden istenilen, aşağıdaki her soruya doğru cevap vermenizdir. Katkılarınız için teşekkür ederim.

Araş.Gör.Ayşegül ERCAN

1. Hangi tür ticari taşıt kullanma belgesi eğitimi aldınız?

☐ T 1

☐ T 2

☐ T 3

☐ T 4

2. Ticari taşıt kullanma belgesi sahibi olabilmek için katıldığınız eğitim programına devam ettiniz mi?

☐ EVET

☐ HAYIR

☐ KISMEN

3. Ticari taşıt kullanma belgesi eğitimi aldığınız kurum öncelikli olarak aşağıdaki unsurlardan hangisini ön planda tuttu?

☐ MADDİ BEKLENTİ

☐ EĞİTİM KALİTESİ

☐ HER İKİSİDE

4. Ticari taşıt kullanma belgesi eğitim programının eğitim ve hizmet kalitesinden memnun kaldınız mı?

☐ EVET

☐ HAYIR

☐ KISMEN

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : ERCAN, Ayşegül
 Uyruğu : T.C.
 Doğum tarihi ve yeri : 11.11.1982 İZMİR
 Medeni hali : Bekar
 Telefon : 0 (312) 202 21 99
 Faks : 0 (312) 202 21 59
 e-mail : aysercan@gazi.edu.tr

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Yüksek lisans	Gazi Üniversitesi /Trafik Planlama ve Uyg.	2008
Lisans	Celal Bayar Üniversitesi / İnşaat Müh. Bölümü	2005
Lise	Mehmet Seyfi Eraltay Lisesi	2000

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2005-2008	Gazi Üniversitesi	Araştırma Görevlisi

Yabancı Dil

İngilizce

Hobiler

Tenis, Film izlemek, Futbol maçı izlemek.