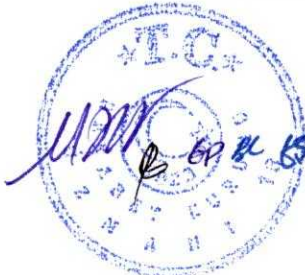


## REKABET KURUMU

Raporun Türü	Sektör Araştırması Raporu
Kapsamı	4. ve 27. Maddeler
Başvuru Kayıt Tarih ve Sayısı	-
Raporun Tarih ve Sayısı	19.02.2010, SA-10-MY
İlgili Daire	4. Daire
Sektör	Eğitim - Motorlu taşıt sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetleri pazarı
Konu	Motorlu taşıt sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetleri pazarında yaygın bir şekilde ortaya çıkan rekabet ihlallerinin önlenmesine yönelik olarak, 4054 sayılı Kanun'un 27. maddesinin (a) bendi çerçevesinde yapılan sektör araştırması.
Yatay / Dikey	Yatay
Mesleki İndeks Alanı	Kartel, fiyat anlaşması, düzenleme (regülasyon)
Raportörler	Mehmet YANIK Bekir KOCABAŞ Sinan BOZKUŞ Gülçin DERE Burcu CAN Zeynep ŞENGÖREN



## İÇİNDEKİLER

I. KONU.....	1
II. İNCELEMENİN AMACI VE KAPSAMI.....	2
III. SEKTÖRE İLİŞKİN MEVZUAT VE SORUMLU KURULUŞLAR .....	4
III.1 İLGİLİ MEVZUAT .....	4
III.1.1 Motorlu Taşıtların Kullanılmasının Şartları:.....	4
III.1.2 Sürücü Kursu Açma Koşulları .....	5
III.1.3 Sürücü Kurslarının Tesis ve Binaları .....	6
III.1.4 Kursların (Eğitimin) Sınıflandırılması, Süresi ve İşleyişi .....	8
III.1.5 Sınav Hakkı ve Kayıt Yenileme .....	9
III.1.6 Kurslarda Eğitim-Öğretim .....	10
III.1.7 Sınavlar .....	11
III.1.8 Sürücü Kurslarında Çalıştırılacak Personel.....	11
III.1.9 Özel Öğretim Kurumlarının Kursiyerlerden Tahsil Edecekleri Ücretler.....	11
III.2 MOTORLU TAŞITLAR SÜRÜCÜ KURSLARINA İLİŞKİN YETKİLİ KURUM VE KURULUŞLAR .....	13
III.2.1 Milli Eğitim Bakanlığı .....	13
III.2.2 Valilikler.....	13
III.2.3 Belediyeler .....	13
III.2.4 Emniyet Müdürlükleri.....	14
IV. TÜRKİYE VE DÜNYADAKİ SÜRÜCÜ EĞİTİMİ SİSTEMLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI.....	14
IV.1 Sürücü Kursu Açacak Kişilerde Aranılan Eğitim Koşulları .....	14
IV.2 Sürücü Eğitiminde Teorik ve Direksiyon Eğitimi Ders Saatleri.....	14
IV.3 Sınav Yapıcılarda Aranılan Kriterler .....	15
IV.4 Stajyer Sürücülük.....	15
IV.5 Direksiyon Sınavı .....	16
IV.6 Sınavlardaki Başarı Oranı.....	16
V. REKABET KURUMU TARAFINDAN BUGÜNE KADAR YAPILAN ÇALIŞMALAR .....	16
VI. SEKTÖRE İLİŞKİN OLARAK YAPILAN TESPİTLER.....	20
VI.1 Sürücü Adaylarına Yönelik Özel Öğretim Hizmetleri Trafik Güvenliği Açısından Önem Arz Etmektedir.....	20



VI.2	MTSK Sektörü Büyüyen Bir Sektördür.....	22
VI.3	Sektöre Yönelik Talep Artış Eğilimindedir .....	23
VI.4	Özel Öğretim Kuruluşları İçinde MTSK'nın Payı %20'dir .....	25
VI.5	MTSK Büyük Şehirlerde Yoğunlaşmaktadır.....	25
VI.6	MTSK Hizmetini Talep Eden Genellikle Genç Nüfustur .....	27
VI.7	Sektörde Arz Fazlası Vardır.....	27
VI.8	Talep Dönemlere Göre Dalgalanma Göstermekle Birlikte Ciddi Bir Mevsimsellik Gözlenmemektedir.....	28
VI.9	Sektörde Önemli Bir Giriş Engeli Bulunmamaktadır.....	29
VI.9.1	Sektörde Yasal Giriş Engeli Bulunmamaktadır.....	29
VI.9.2	Sektörde İktisadi Giriş Engeli Bulunmamaktadır .....	30
VI.9.3	Sektördeki Arz Fazlası Davranışsal Bir Giriş Engeli Yaratabilir.....	31
VI.10	Sektörde Çıkış Engeli Bulunmamaktadır .....	31
VI.11	Başabaş Noktası.....	31
VI.12	Sektörün Maliyetleri İçindeki En Büyük Payı Personel ve Yakıt Giderleri Almaktadır.....	33
VI.13	MTSK Hizmeti Bir Kere Satın Alınmaktadır .....	33
VI.14	Sektörde Hizmet Farklılaştırması Yoktur.....	34
VI.15	Sektörde Fiyat Rekabeti, Kalite Rekabetinin Önüne Geçmektedir.....	34
VII.	DEĞERLENDİRME.....	35
VII.1	SEKTÖRDEKİ REKABET İHLALLERİNİN NEDENLERİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRME.....	35
VII.2	BİR ÇÖZÜM ARACI OLARAK FİYAT VE ARZ REGÜLASYONUNA İLİŞKİN DEĞERLENDİRME.....	36
VII.3	MTSK SEKTÖRÜNDEKİ REKABET İHLALLERİNİN ÖNLENMESİNE YÖNELİK REKABETÇİ ÇÖZÜM ÖNERİLERİ.....	45
VII.3.1	Sürücü Kurslarının Hizmet Kalitesinden Ödün Vererek Fiyatı Düşürmelerinin Önlenmesi.....	46
VII.3.2	Ehliyet Sınavlarının Seçiciliğinin Artırılması Suretiyle Tüketici Tercihlerinde Fiyatın Yanında Kalitenin de Etkili Kılınması .....	47
VII.3.3	Milli Eğitim Bakanlığı'nın Denetimlerinin Etkinleştirilmesi .....	48
VII.3.4	Rekabet Kurumu'nun Sektöre Yönelik Uygulamalarında Tutarlılığın ve Caydırıcılığın Artırılması.....	49
VIII.	SONUÇ .....	51



## REKABET KURUMU

### 4. Daire Başkanlığı

#### I. KONU

Ankara'da faaliyet gösteren sürücü kurslarının kurmuş oldukları Motorlu Taşıt Sürücü Kursları Birliği Derneği vasıtasıyla sürücü kurs fiyatlarını birlikte belirledikleri iddiasına ilişkin olarak yapılan önaraştırma sonucunda alınan 18.06.2009 tarih ve 09-29/605-M sayılı Rekabet Kurulu kararında (Ek-1), sürücü adaylarına ilişkin özel öğretim hizmetleri pazarına yönelik olarak sektör araştırması yapılmasına karar verilmiştir.

Bu kapsamda, öncelikle raportörlerce Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü yetkilileri ile bir toplantı yapılmış ve motorlu taşıt sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetleri pazarı hakkında ön bilgi alınmıştır. Ardından, Milli Eğitim Bakanlığı yetkililerinin de katılımıyla Türkiye genelindeki özel sürücü kursu dernek, federasyon ve konfederasyon başkanları ile Kurumumuzda bir toplantı yapılmış ve sektörün sorunları ve çözüm önerileri tartışılmıştır (Ek-2). Bu çalışmalara paralel olarak, 81 İl valiliğine yazılar (Ek-3) yazılarak son üç yıl içerisinde il sınırları dahilinde faaliyet gösteren sürücü kurslarının sayısı, kontenjan ve doluluk oranları, ilan edilen fiyatlar ve ehliyet sınavlarındaki başarı oranlarına ilişkin bilgiler talep edilmiştir. Ayrıca Özel Sürücü Kursları Konfederasyonu'na (Konfederasyon) ve Özel Sürücü Kursları Federasyonu'na (Federasyon) birer yazı yazılarak üye sürücü kurslarının son üç mali yıla ilişkin dönem bilançoları, gelir tabloları, kesilen faturaların listesi, gider/maliyet olarak tutulan ana ve yardımcı hesap hareketleri ve ilgili gelir ve gider hesaplarının sene sonu mizanları talep edilmiştir (Ek-3).

Valiliklere gönderilen bilgi isteme yazılarına Ağrı, Bitlis, Mardin ve Muş illeri dışındaki 77 il valiliği cevap vermiştir (Ek-4). Federasyon'a ve Konfederasyon'a gönderilen yazılara ise Türkiye genelinde sadece 40 adet sürücü kursundan dönüş olmuştur.

Son olarak, sektör araştırması kapsamında elde edilen ilk bulgular çerçevesinde Milli Eğitim Bakanlığı'na, Federasyon'a ve Konfederasyon'a yazılar (Ek-6) yazılarak sektördeki rekabet sorunlarının sebeplerine ve muhtemel çözüm önerilerine ilişkin görüşleri (Ek-7,8,9) alınmıştır.

İnceleme sürecinde yapılan tespitlerle ulaşılan kanaat ve sonuçlar aşağıda sunulmuştur.



## II. İNCELEMENİN AMACI VE KAPSAMI

4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 20. maddesinde Rekabet Kurumu'nun kuruluş gayesi belirtilirken, "Kanun'un uygulanmasını gözetmek" ve "Kanun'un kendisine verdiği görevleri yerine getirmek" amaçlarının yanında, "mal ve hizmet piyasalarının serbest ve sağlıklı bir rekabet ortamı içinde teşekkülünün ve gelişmesinin temini" de sayılmıştır. Rekabet Kurulu'nun görev ve yetkilerinin düzenlendiği 27. madde başta olmak üzere, 4054 sayılı Kanun'un sair maddeleri de göz önünde bulundurulduğunda, Rekabet Kurumu'nun görevinin, Kanun'daki temel yasaklama maddeleri olan 4., 6. ve 7. maddelerinin uygulanmasından ibaret olmadığı, bunların yanında Kurum'un genel olarak mal veya hizmet piyasalarının serbest ve sağlıklı bir rekabet ortamı içerisinde gelişmesine yönelik çalışmalar yapmakla da görevli olduğu anlaşılmaktadır<sup>1</sup>. İşbu sektör araştırmasına da Rekabet Kurumu'na yüklenen bu görev doğrultusunda, 4054 sayılı Kanun'un 27. maddesinin (a) bendi kapsamında başlanmıştır.

Bilindiği üzere, motorlu taşıtlar sürücü kursları (MTSK), 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu kapsamında Milli Eğitim Bakanlığı denetiminde motorlu taşıt sürücüsü yetiştirmek, yetişmiş olanlara imtihan sonucu sertifika vermek ve trafik ile ilgili eğitim ve öğretime ilişkin hizmetleri sunmakla görevli kuruluşlardır. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 41/d maddesi uyarınca, ülkemiz sınırları içerisinde motorlu taşıt kullanabilmek için sürücü adaylarının sürücü kurslarında eğitim alması<sup>2</sup> ve eğitimden sonra düzenlenen sınavları başarı ile geçmesi gerekmektedir.

<sup>1</sup> Genel olarak "rekabet savunuculuğu" başlığı altında ele alınabilecek bu faaliyetlerin yürütülmesinde hiç şüphesiz Rekabet Kurumu'nun Kanun'un 4, 6 ve 7. maddeleri kapsamındaki görevlerinden farklı olarak bağlayıcı karar alabilme veya yaptırım uygulayabilme yetkileri bulunmamaktadır. Ayrıca farklı mal veya hizmet piyasalarının düzenlenmesinden veya denetlenmesinden birinci derecede sorumlu kuruluşların bulunduğu dikkate alındığında, Rekabet Kurumu'nun bu alandaki yetkisinin, idarenin bütünlüğü ve işbirliğine dayalı çalışma esasları çerçevesinde, görüş bildirmeden ibaret olduğu bir gerçektir. Bununla birlikte, rekabet savunuculuğu kapsamındaki çalışmaların, Kanun'un 4. ve 6. maddelerinde olduğu gibi bir ihlalin veya ihlal ihtimalinin ortaya çıkması ya da 7. maddesinde olduğu gibi bir yoğunlaşma işleminin söz konusu olması gibi görece "arızı" durumlarda müdahale imkanı vermek yerine mal veya hizmet piyasalarının serbest ve sağlıklı bir rekabet ortamı içinde teşekkülüne ve gelişmesine yönelik olarak her an önlem alma imkanı verdiği için ve ayrıca zamanlaması itibarıyla ihlalin zararları ortaya çıkmadan "ex-ante" bir müdahale niteliği taşıdığı için, rekabet politikası açısından önemli bir araç olduğu düşünülmektedir.

<sup>2</sup> İçişleri Bakanlığı tarafından hazırlanarak Meclis'e sevk edilen yeni Karayolları Trafik Kanunu Taslağı'nda, sürücü adaylarının ehliyet alabilmesi için gerekli olan şartlar arasında sürücü kursuna kaydolmakla eğitim alma şartı sayılmamıştır. Tasarının mevcut haliyle yasalaşması halinde, sürücü kurslarından eğitim alma, isteğe bağlı hale gelecektir.



Ülkemizde sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetleri sektörü, son rakamlara göre 2913 sürücü kursunun faaliyet gösterdiği ve yılda yaklaşık 1.400.000 kursiyerin eğitim aldığı bir hizmet sektörüdür. Ülke ekonomisinde önemli bir yere sahip olan sektörün, halihazırda yaklaşık 36.000 kişiye istihdam sağladığı ve sürücü kurslarının maddi varlıklarıyla birlikte yıllık yaklaşık 3,3 milyar TL tutarında bir ekonomik faaliyeti içerdiği tahmin edilmektedir<sup>3</sup>.

Diğer özel öğretim hizmetlerinden farklı olarak sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetlerinin alınmasının sürücü adayları için yasal bir zorunluluk olması nedeniyle, tüketicilerin bu hizmeti almama yönünde bir seçenekleri bulunmamaktadır. Dolayısıyla, sektördeki rekabet koşullarının tüketiciler açısından önemi büyüktür.

Sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetleri, doğrudan trafik güvenliği ile ilişkili bir hizmet olması nedeniyle ülkemiz açısından ayrıca önem taşımaktadır. Ülkemizde trafik kazaları nedeniyle son on yılda 45 bin kişinin hayatını kaybettiği ve bu kazalarda sürücü kusurlarının oranının %95'in üzerinde seyrettiği dikkate alındığında, sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetleri sektörünün kendisinden beklenen fonksiyonu eda edip etmediği yönünden de sorgulanması gerektiği düşünülmektedir. Hiç şüphesiz konunun bu boyutu, daha geniş çerçevede ele alınması gereken bir husus olup, mevcut sektör araştırmasının sınırlarını aşmaktadır. Ancak, bu çalışmanın da amacını oluşturan sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetleri sektöründe sağlıklı ve sürdürülebilir bir rekabet ortamının oluşturulmasının sürücü kurslarının hizmet kalitesini artıracığı için, trafik güvenliği amacına da hizmet edeceği düşünülmektedir.

Bugüne kadar, Rekabet Kurumu'na sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetleri pazarıyla ilgili 15 şikayet gelmiş, bunlara ilişkin olarak ilgili teknik daire bünyesinde inceleme, önaraştırma ve soruşturma yürütülmüştür. Kurum tarafından yürütülen bu incelemelere ve alınan kararlara rağmen, motorlu taşıt sürücü kurslarına yönelik şikayetlerin devam etmesi, sektörün bütüncül bir yaklaşımla ele alınarak detaylı bir şekilde incelenmesi ihtiyacını gündeme getirmiştir.

<sup>3</sup> Bkz. Ek-8.



Çalışma kapsamında, motorlu taşıt sürücü kursları sektöründe yaşanan kronik rekabet ihlallerinin nedenleri, bu ihlallerin sektörün yapısal sorunlarından kaynaklanıp kaynaklanmadığı, sektörün yapısal sorunları varsa bunların nasıl giderilebileceği, sektöre yönelik olarak bugüne kadar Rekabet Kurumu tarafından yürütülen çalışmaların yeterli olup olmadığı ve bu çalışmaların nasıl geliştirilebileceği gibi hususlar araştırılmıştır. Bu çerçevede, öncelikle sektörün yapısı ve düzenleyici mevzuat önemli olduğu için sektöre ilişkin genel bilgiler verilecektir. Sonrasında bu çalışmanın çatısını oluşturan tespitler bölümüne yer verilecek ve bu tespitlerden yola çıkılarak değerlendirmeler yapılacaktır.

### III. SEKTÖRE İLİŞKİN MEVZUAT VE SORUMLU KURULUŞLAR

#### III.1 İLGİLİ MEVZUAT

Sürücü belgesi almak isteyen kursiyerlere eğitim veren motorlu taşıt sürücü kursları, trafik güvenliğini ilgilendiren konularda faaliyet gösterdiklerinden 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda belirtilen hususlar çerçevesinde ve birer eğitim kurumu olmaları nedeniyle de 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu'na ve bu Kanun'a dayanılarak çıkarılan ikincil mevzuata tabi olarak faaliyet göstermektedirler. Motorlu taşıt sürücü kursları ile ilgili yasal mevzuat; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve bu Kanun'a dayanılarak çıkarılan Karayolları Trafik Yönetmeliği, 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu ve bu Kanun'a dayanılarak hazırlanan Özel Öğretim Kurumları Öğrenci Ücretleri Tespit ve Tahsil Yönetmeliği ile MEB Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliği ve Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Yönetmeliği'nden oluşmaktadır.

Motorlu taşıt sürücüleri kursları tarafından verilen hizmete ilişkin aşamalar, söz konusu düzenlemelerin ilgili hükümleri ışığında aşağıda sunulmaktadır:

#### III.1.1 Motorlu Taşıt Kullanmanın Şartları:

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 36 ve 41. maddeleri uyarınca Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde motorlu taşıt kullanabilmek için sürücü kurslarında eğitim alınması ve eğitimden sonra düzenlenen sınavların başarı ile geçilerek sürücü belgesi alınması zorunludur. Sürücü belgesi sınıfları ise şu şekilde düzenlenmiştir:



"Sürücü belgesi sınıfları:

Madde 38 – Sürücü belgeleri, kullanılacak araçların cinslerine ve gruplarına göre aşağıdaki sınıflara ayrılmıştır.

"A1" Sınıfı Sürücü Belgesi, motorlu bisiklet kullanacaklara,

"A2" Sınıfı Sürücü Belgesi, motosiklet kullanacaklara,

"B" Sınıfı Sürücü Belgesi, otomobil, minibüs veya kamyonet kullanacaklara,

"C" Sınıfı Sürücü Belgesi, kamyon kullanacaklara,

"D" Sınıfı Sürücü Belgesi, çekici kullanacaklara,

"E" Sınıfı Sürücü Belgesi, otobüs kullanacaklara,

"F" Sınıfı Sürücü Belgesi, lastik tekerlekli traktör kullanacaklara,

"G" Sınıfı Sürücü Belgesi, iş makinesi türünden motorlu araçları kullanacaklara,

"H" Sınıfı Sürücü Belgesi, özel tertibatlı olarak, imal, tadil veya teçhiz edilmiş motosiklet veya otomobil türünden araçları kullanacak hasta veya sakatlara,

"K" Sınıfı Sürücü Aday Belgesi, yönetmelikte belirtilen şartlar ve esaslara göre, sürmeyi öğrenmek isteyen sürücü adaylarına verilen sürücü belgeleridir.

### III.1.2 Sürücü Kursu Açma Koşulları

2918 sayılı Kanun'un 123. maddesi uyarınca motorlu taşıt sürücüsü yetiştirmek, sınav sonucu sertifika vermek ve trafik ile ilgili eğitim ve öğretimi yaptırmak üzere sürücü kursu açma hususunda yetkili organ Milli Eğitim Bakanlığı olarak belirlenmiştir. Sürücü kurslarının sürücü belgesi türlerine göre sınıflandırılması, hangi sınıf kursun kimler tarafından açılabileceği, öğretim ve eğitim konuları ile metodu, kurs süreleri, kurslar için eğitim ve öğretimde kullanılacak bina, araç, gereç ve teçhizatın nitelik ve niceliği, teminat miktarları, sertifika sınavlarının esas ve usulleri, sertifika aranmayacak sürücü belgesi sınıfları ve bunların sınavları İçişleri Bakanlığı'nın uygun görüşü üzerine Milli Eğitim Bakanlığı'nca çıkartılan yönetmelikle belirlenir.

Mezkûr kanun hükmüne göre belirtilen düzenlemelere uygunluğun denetimi mülki idare amirlerince görevlendirilen yetkililer yahut Milli Eğitim Bakanlığı yetkilileri tarafından gerçekleştirilmektedir. Söz konusu şartlara uymayan sürücü kursları





sahiplerine aşamalı olarak uyarı, para cezası ve geçici olarak kapatma; belge alınmadan açılan kurs sahiplerine ise hapis ve para cezası ve zabıta tarafından kapatma cezası öngörülmüştür.

Sürücü kursu açabilme hususunda 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu'nda da çeşitli hükümler tesis edilmiştir. Adı geçen Kanun'un 3.maddesinde kurum açma izni için Milli Eğitim Bakanlığı'na başvurulmasının zorunlu olduğu belirtilerek, bir özel öğretim kurumu olarak sürücü kursu açacak kurucu, kurucu temsilcileri ve kurum binalarında bulunması gereken nitelikler hüküm altına alınmıştır. 5580 sayılı Kanun'un 2. maddesinde, "motorlu taşıt sürücüsü yetiştirerek sınav sonucu sertifika veren ve trafikle ilgili eğitim-öğretim yaptıran özel öğretim kurumları" olarak tanımlanan motorlu taşıt sürücü kursları, Kanun'un 11. maddesine göre Milli Eğitim Bakanlığı'nın denetim ve gözetimi altında bu Kanun hükümlerine tabi olarak faaliyet göstermektedir.

Her derece ve türdeki özel öğretim kurumlarının açılış ve işleyişiyle ilgili usul ve esasları düzenlemek amacıyla 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu, 3797 sayılı Millî Eğitim Bakanlığının Teşkilât ve Görevleri Hakkında Kanun ile 1739 sayılı Millî Eğitim Temel Kanunu'na dayanılarak hazırlanan ve 8.3.2008 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren MEB Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliği'ne göre ise özel öğretim kurumlarına kurum açma izni valilikçe verilmektedir. Yönetmelikte kurum açma izni verilebilmesi için gerekli olan belge ve şartlar düzenlenmiş, şartların yerine getirildiğinin belirlenmesi hâlinde valilikçe kurum açma izni verileceği öngörülmüştür.

### III.1.3 Sürücü Kurslarının Tesis ve Binaları

Özel öğretim kurumlarının tesis ve binalarıyla bu tesis ve binalarda bulunması gereken araç gereçlerle ilgili standartları belirlemek amacıyla Özel Öğretim Kurumları Kanunu ile Millî Eğitim Bakanlığı'na Bağlı Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliğine dayanılarak yürürlüğe konan Özel Öğretim Kurumları Standartlar Yönergesi, 200 vd. maddelerinde sürücü kurslarının hizmet vereceği binaların niteliği, söz konusu binalarda bulunması gereken bölümler ve araç-gereçler, direksiyon eğitimi verilecek



pistlere ait nitelikler vb. hususları düzenlemektedir. Söz konusu düzenleme hükümleri Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yürütülmektedir.

Öte yandan Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği'nin 60 vd. maddeleri uyarınca sürücü adaylarına yönelik eğitim hizmeti sunulacak olan kurslarda kurs binalarına ek olarak "direksiyon eğitim alanı" bulunacağı ve söz konusu eğitim alanının; C,D,E sınıfı kursları için en az 100x100 metre, diğer sınıf kurslar için en az 50x100 metre ebadında olacağı öngörülmüştür. Ayrıca alanın karayolu yapısına uygun, ışıklandırılmış, işaretlenmiş, kavşak, döner kavşak, sistemi ile karayolu yapısındaki diğer şekillere uygun ve her türlü iklim şartlarında eğitim yapılmasına elverişli ve yeterli olması gerekmektedir. Bunla birlikte, direksiyon eğitim alanı kurs binası ile bir arada olabileceği gibi ayrı yerde de olabilmektedir. Kurs binasından ayrı yerde bulunan direksiyon eğitim alanlarında, özellikleri Bakanlıkça tespit edilen sosyal hizmet ve dinlenme tesisleri kurulması zorunludur.

Eğitimin verileceği binalarda trafik ve çevre bilgisi, ilkyardım ile motor ve araç tekniği eğitimine uygun araç ve gereçleri haiz derslikler bulunması gerekmektedir. Direksiyon eğitiminin verilmesinde kullanılacak araçlar bakımından öngörülen koşullar ise; A1-A2,F,G ve H sınıfı hariç olmak üzere, çift frenli, çift debriyajlı, tek direksiyon sistemi ile her türlü donanımı sağlam ve trafiğe hazır durumda bulundurulmasıdır. Ayrıca direksiyon eğitim ve öğretimi için, kurs veya kurucu adına kayıtlı bulunan araçlar ve kurs kontenjanı da dikkate alınarak kursiyer sayısı, öğretime başlama izni için tanzim edilen nihai rapora göre tespit edilmektedir.

Mezkur Yönetmeliğin 67. maddesine göre ise ders araç, gereç ve taşıtların yeterliliği bakımından genel hüküm, diğer kamu kurum ve kuruluşlarınca açılacak olan motorlu taşıt sürücüleri kurslarının kapasitesinin dikkate alınması suretiyle, yukarıda yer verilen ders araç-gereç ve taşıtların öngörülen sayı ve niteliklere uygunluğunun emniyet, karayolları ve milli eğitim müdürlüklerinin temsilcileri ile ilgili kuruluş temsilcisinden meydana gelen heyet tarafından yerinde yapılacak inceleme neticesi düzenlenecek raporla belirleneceği yönündedir.

Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yayımlanmış olan "Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarındaki Uygulamalar ile Sınav Kurulları ve Sınav Esasları" başlıklı dokümana



göre, kurslarda kontenjan tespiti; üçer derslik grubu (Trafik ve Çevre Bilgisi Dersliği, İlk Yardım Dersliği, Motor ve Araç Tekniği Dersliği) olarak ve en küçük derslik kontenjanı esas alınarak yapılmaktadır. Buna göre en küçük sınıfının kapasitesi 25 kişi olan bir kursun kontenjanı<sup>4</sup>, 75 kişi olarak kabul edilmektedir.

#### III.1.4 Kursların (Eğitimin) Sınıflandırılması, Süresi ve İşleyişi

Kursların sınıflandırılması, süresi ve işleyişine ilişkin hükümler 3.2.1987 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Motorlu Taşıtların Sürücü Kursu Yönetmeliği'nde düzenlenmiştir. Söz konusu düzenlemenin 5.maddesine göre kurslar, karayollarında seyreden araçların cins ve gruplarına göre aşağıda belirtilen sınıflara ayrılır:

"A1 sınıfı kursu", motorlu bisiklet kullanacaklar için,

"A2 sınıfı kursu", motosiklet kullanacaklar için,

"B sınıfı kursu", otomobil, minübüs ve kamyonet kullanacaklar için,

"C sınıfı kursu", kamyon kullanacaklar için,

"D sınıfı kursu", Çekici kullanacaklar için,

"E sınıfı kursu", otobüs kullanacaklar için,

"F sınıfı kursu", lastik tekerlekli traktör kullanacaklar için,

"G sınıfı kursu", iş makinesi türünden motorlu araç kullanacaklar için,

"H sınıfı kursu", hasta ve sakatların kullanabilecekleri şekilde özel tertibatlı

olarak imal, tadil ve techiz edilmiş motosiklet veya otomobil kullanacaklar için açılır.

İlgili Yönetmeliğin kurs sürelerini düzenleyen 6.maddesi ise şu şekildedir:

a) "A1" ve "A2" sınıfı kurslar: Trafik ve çevre bilgisi dersi 20, ilkyardım dersi 12, motor ve araç tekniği bilgisi dersi 5, direksiyon eğitimi dersi 10 saat,

b) "B" sınıfı kurs: Trafik ve çevre bilgisi dersi 35, ilkyardım dersi 12, motor ve araç tekniği bilgisi dersi 16, direksiyon eğitimi dersi 20 saat,

c)"C", "D" ve "E" sınıfı kurslar; Trafik ve çevre bilgisi dersi 35, ilkyardım dersi 12, motor ve araç tekniği bilgisi dersi 20, direksiyon eğitimi dersi 45 saat,

d) "F" sınıfı kurs: Trafik ve çevre bilgisi dersi 20, ilkyardım dersi 12, motor ve araç tekniği bilgisi dersi 10, direksiyon eğitimi dersi 10 saat,

e) "G" sınıfı kurs: Trafik ve çevre bilgisi dersi 20, ilkyardım dersi 12 saat,

<sup>4</sup> 8.03.2008 tarih ve 26810 sayılı Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliği'nin 4. maddesine göre "Kurum Kontenjanı", Kurumda aynı anda öğrenim görececek en fazla öğrenci/kursiyer sayısını ifade etmektedir.



f) "H" sınıfı kurs: Trafik ve çevre bilgisi dersi 35, ilkyardım dersi 12, direksiyon eğitimi dersi 16 saat olarak tespit edilir.

Yukarıda belirtilen direksiyon eğitimi derslerinin yarısı direksiyon eğitim alanında, yarısı da akan trafik içinde yapılır.

Direksiyon eğitimi sonunda kendini yeterli görmeyen kursiyerlerin talep etmesi ve ilan edilen kurs ücreti üzerinden ödeme yapması halinde, belirtilen direksiyon eğitimi ders saat sayısının en çok % 30'u kadar akan trafik içinde fazla direksiyon eğitimi verilir.

g) Direksiyon eğitimi derslerinin tamamı;

A1 sınıfı kursta; motorlu bisiklet,

A2 sınıfı kursta; motosiklet,

B sınıfı kursta; otomobil, minibüs veya kamyonet,

C sınıfı kursta; kamyon,

D sınıfı kursta; çekici,

E sınıfı kursta; otobüs,

F sınıfı kursta; lastik tekerlekli traktör,

H sınıfı kursta; hasta ve sakat için özel tertibatlı olarak imal, tadil ve teçhiz edilmiş motosiklet veya otomobil ile yapılacaktır.

h) İş makinesi kullanma sertifikası (operatörlük belgesi) için düzenlenen kursların süreleri, bu kursların açılış ve işleyişleri, 2918 sayılı Kanunun değişik 42 nci maddesi ile görev verilen Bakanlık ve kuruluşların görüşleri alınarak Bakanlıkça tespit edilir.

### III.1.5 Sınav Hakkı ve Kayıt Yenileme

Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Yönetmeliği'nin 20. maddesine göre kurs ücretini ödedikleri halde herhangi bir sebeple kaydı silinenler, müteakip kursa, bir defaya mahsus olmak üzere ücret ödemediği takdirde devam edebilmektedir.



Kursa devam edip de kurs sonunda sınava giremeyenlerle sınavlarda başarısız duruma düşenler, yeniden kursa devam etmeksizin ve kurs ücreti ödemediği aralıksız dört dönem sınavlara girebilirler. Ancak, adaylar isterlerse, sadece başarısız oldukları derslere ücret ödemek kaydıyla devam edebilecektir. Dört dönem sonunda da başarısız duruma düşenler, kayıt-kabul işlemlerini tamamlamak ve ücretlerini ödemek suretiyle kurslara yeniden kayıt yaptırabilecektir.

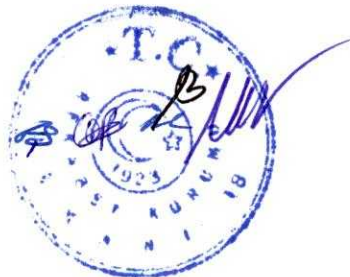
### III.1.6 Kurslarda Eğitim-Öğretim

Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Yönetmeliği'nin 23. maddesine göre Kurslarda eğitim-öğretim, teorik (Trafik ve Çevre Bilgisi, İlk Yardım, Motor ve Araç Tekniği) ve direksiyon eğitimi olarak yapılır. Teorik derslerin eğitimi tamamlandıktan sonra direksiyon eğitimine başlanır. Üniversite ve yüksekokullar ile lise ve dengi okullarda zorunlu trafik, ilkyardım ve motor derslerinden başarılı olduklarını belgeleyenler o ders veya derslerden eğitime tabi tutulmazlar; ancak sınavlara girerler.

Aynı maddede, dönemlerin eğitime başlaması ile grupların teşekkülünde uyulacak esasların Milli Eğitim Bakanlığı'nca tespit edileceği düzenlenmiştir. Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yayımlanmış olan "Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarındaki Uygulamalar ile Sınav Kurulları ve Sınav Esasları" başlıklı dokümanda ise, bir dönemde kurum kontenjanını geçmemek koşuluyla:

- a)Hafta içi, gündüz ve akşam olmak üzere 2 grup,
- b)Hafta sonu 1 grup

olmak üzere en çok 3 grup açılabileceği belirtilmiştir. Buna göre, bir kursun en küçük sınıf kapasitesi 25 kişi ise, araç, öğretim elemanı vb. gibi diğer koşulları da sağlayan bir kursun bir dönemde 225 kişiye kadar kayıt yapabileceği anlaşılmaktadır. Ancak Milli Eğitim Bakanlığı yetkilileri ve sektör temsilcileri ile yapılan görüşmelerde, sektördeki kursların çok sayıda öğrenci kaydetmesinin öğrenim ücretlerini maliyetlerin altına düşürdüğü gerekçesinden hareketle, dönem içerisinde bir kursun kaydedebileceği öğrenci sayısının sınırlandırılmasına yönelik bir mevzuat değişikliğinin gündemde olduğu öğrenilmiştir.



### III.1.7 Sınavlar

Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Yönetmeliği'nin 43. maddesine göre Kurs sonunda kursiyerlerin başarısını tespit etmek üzere sınav yapılır. Sınavlarda başarı gösterenlere motorlu taşıt sürücüsü sertifikası verilir. Trafik ve Çevre, İlk Yardım, Motor ve Araç Tekniği Derslerinin sınavları Bakanlıkça hazırlanan soru veya soru kitapçıklarıyla test usulü ile yapılır. Direksiyon eğitiminin sınavı, Direksiyon Sınavını Değerlendirme Formu'na göre yapılır. Sürücü kurslarında görevli idareci ve öğretmenler sınav kurullarında görevlendirilemez. Gerekli görüldüğünde sınavlar, Bakanlıkça belirlenecek esaslara göre merkezî sistemle de yapılabilir.

### III.1.8 Sürücü Kurslarında Çalıştırılacak Personel

Motorlu taşıt sürücü kurslarında çalıştırılacak personelin nitelikleri ve bu personele ödenecek ücretlere ilişkin usul ve esaslar 5580 sayılı Kanun ve Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Yönetmeliği'nde düzenlenmiştir. Adı geçen Yönetmeliğe göre kurslarda görevlendirilecek personel şunlardır:

- a)Kurs müdürü
- b)Kurs müdür yardımcısı (isteğe bağlı)
- c)Öğreticiler
- d)Teknisyen (isteğe bağlı)
- e)Direksiyon eğitimi alanı sorumlusu
- f)Diğer personel

### III.1.9 Özel Öğretim Kurumlarının Kursiyerlerden Tahsil Edecekleri Ücretler

Özel öğretim kurumlarının kursiyerlerden tahsil edecekleri ücretlere ilişkin esaslar 5580 sayılı Kanun'un 13. maddesinde belirlenmiştir. Buna göre, özel öğretim kurumları öğrenim ücreti ve diğer ücretleri, kurumlarca her yıl tespit edilerek Ocak ayından itibaren en geç Mayıs ayında ilân edilmek zorundadır. Ücretlerin hangi esaslara göre tespit, tayin, ilân ve tahsil edileceğinin yönetmelikle belirlenmesi öngörülmüştür.

Söz konusu husus 5580 sayılı Kanun'un yürürlüğe girmesinden önce 625 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu'na dayanılarak hazırlanan ve 4.6.1988 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Özel Öğretim Kurumları

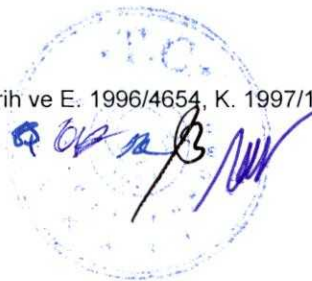


Öğrenci Ücretleri Tespit ve Tahsil Yönetmeliği ile düzenlenmekte idi. Ancak söz konusu Yönetmelik, 625 sayılı Kanun'un yerini alan 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu'na dayanılarak hazırlanan ve 11.2.2009 tarihli Özel Öğretim Kurumları Öğrenci Ücretleri Tespit ve Tahsil Yönetmeliği'nin yürürlüğe girmesi ile yürürlükten kaldırılmıştır. Halihazırda, özel öğretim kurumlarında öğrenci ve kursiyer ücretlerinin hangi esaslara göre tespit, ilan ve tahsil edileceğiyle ilgili usul ve esaslar 11.2.2009 tarihli Yönetmelik ile düzenlenmektedir.

1988 tarihli Yönetmelikte Özel Öğretim Kurumları öğrenci ücretlerinin, her yıl Mayıs ayında kurum tarafından tespit ve basın yoluyla ilân olunacağı ve kurumların ilân ettikleri ücretleri bir sonraki ilân tarihine kadar değiştiremeyeceği düzenlenmiş iken; 2009 tarihli yönetmeliğe göre ücret ilanlarının, süresi içinde doğrudan bağlı buldukları il veya ilçe millî eğitim müdürlüğüne verileceği ve Bakanlığın İLSİS programına işleyerek belirtilen süre sonuna kadar kurumda velilerin görebilecekleri bir yere asacağı, kurumların ise ilan ettikleri ücretleri bir sonraki ilan tarihine kadar artıramayacağı düzenlenmiş bulunmaktadır.

Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yayımlanan Özel Öğretim Kurumları Öğrenci ve Kursiyer Ücretleri Tespit ve Tahsil Yönetmeliği; "Kurumlar ilan ettikleri ücretleri bir sonraki ilan tarihine kadar artıramaz" hükmünü amirdir. 1988 tarihli mülga Yönetmeliğin ilgili maddesine göre ise kurumların ilân ettikleri ücretleri bir sonraki ilân tarihine kadar değiştiremeyeceği düzenlenmiştir. 1988 tarihli Yönetmelik döneminde ilan edilen ücretlerin altına inilip inilemeyeceğinin tam olarak anlaşılamadığı ileri sürülmektedir. Milli Eğitim Bakanlığı tarafından sürücü kurslarına gönderilen yazılarda (Ek-10) bu tutarın altına inilemeyeceği ifade edilmişse de konuya ilişkin bir Danıştay kararında<sup>5</sup> söz konusu ücretlerin tavan fiyat niteliğinde olduğu ve daha düşük bir tutarla kursiyer kaydı yapılabileceği hükme bağlanmıştır. Öte yandan, hâlihazırda yürürlükte olan hüküm ile işbu belirsizliğin giderildiği anlaşılmaktadır. Diğer bir ifadeyle yeni yönetmelikle birlikte özel öğretim kurumlarının ilan ettikleri ücretin altına inilemelerinin önü açılmıştır.

<sup>5</sup> Danıştay 9. Dairesi'nin 16.01.1997 tarih ve E. 1996/4654, K. 1997/177 sayılı Kararı.



## III.2 MOTORLU TAŞITLAR SÜRÜCÜ KURSLARINA İLİŞKİN YETKİLİ KURUM VE KURULUŞLAR

### III.2.1 Milli Eğitim Bakanlığı

5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu'na göre kurum açma izni için Milli Eğitim Bakanlığı'na başvurulmasının zorunlu olduğu hüküm altına alınmıştır. Aynı kanunun 11. maddesine göre sürücü kursları Milli Eğitim Bakanlığı'nın denetim ve gözetimi altında bu kanun hükümlerine tabi olarak faaliyet göstermektedir.

Öte yandan, Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 10. maddesi uyarınca Milli Eğitim Bakanlığının görev ve yetkileri şu şekilde belirlenmiştir.

a) Okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planı hazırlamak ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulamak.

b) Motorlu araç sürücülerinin yetiştirilmesi için 123 üncü madde gereğince sürücü kursları açmak, özel sürücü kursu açılmasına izin vermek, bunları her safhada denetlemek.

c) Resmi ve özel kurslarda eğitilenlerin sınavlarını yapmak, başarılı olanlara sertifika verilmesini sağlamak.

### III.2.2 Valilikler

MEB Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliğinde kurum açma izni verilebilmesi için gerekli olan belge ve şartlar düzenlenmiş, şartların yerine getirildiğinin belirlenmesi hâlinde valilikçe kurum açma izni verileceği öngörülmüştür. Dolayısıyla söz konusu şartların varlığının denetimi mülki idare amirlerince görevlendirilen yetkililer yahut Milli Eğitim Bakanlığı yetkilileri tarafından gerçekleştirilmektedir.

### III.2.3 Belediyeler

2918 sayılı Kanun'un ilgili hükümlerine göre adı geçen kanunda belirtilen şartlara uymayan sürücü kursları sahiplerine aşamalı olarak uyarı, para cezası ve geçici olarak kapatma; belge alınmadan açılan kurs sahiplerine ise hapis ve para cezası ve zabıta tarafından kapatma cezası öngörülmüştür. Dolayısıyla kapatma cezalarının icrasında belediyelere bağlı zabıta müdürlükleri görevli olmaktadır.





### III.2.4 Emniyet Müdürlükleri

Karayolları trafik Yönetmeliği uyarınca sürücü belgelerinin düzenlenmesi ve verilmesi hususunda İl Emniyet Müdürlükleri yetkilidir. Ayrıca adı geçen Yönetmeliğin 90 vd maddeleri uyarınca Yönetmelikte belirtilen şartların varlığı halinde trafik zabıtaları sürücü belgelerine el koyma yetkisini haizdir.

## IV. TÜRKİYE VE DÜNYADAKİ SÜRÜCÜ EĞİTİMİ SİSTEMLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI<sup>67</sup>

### IV.1 Sürücü Kursu Açacak Kişilerde Aranılan Eğitim Koşulları

Ülkemizde sürücü kursu açacak kişilerde herhangi bir eğitim koşulu aranmamaktadır. Bununla birlikte, Avrupa Birliği ülkelerinde sürücü kursu açacak kişilerin belirli eğitim kriterlerini karşılaması gerekmektedir. Örneğin, Almanya'da sürücü kursu açacak kişilerin sürücü öğretmenliği sertifikasına sahip olması, bir teknik alanda meslek sahibi olması, sürücü okulunda en az 2 yıl öğretmen olarak tecrübe sahibi olması, Hollanda'da makine mühendisi olması, Lüksemburg ve İsveç'te sürücü öğretmeni olması, Fransa'da ise 3 yıllık profesyonel tecrübe sahibi olması aranmaktadır.

### IV.2 Sürücü Eğitiminde Teorik ve Direksiyon Eğitimi Ders Saatleri

Ülkemizde sürücü adaylarının B sınıfı sürücü belgesi alabilmek için tamamlaması gereken teorik ders saati sayısı 63 saat olup, direksiyon ders saati sayısı ise 20 saattir. Avrupa Birliği ülkelerindeki uygulamada ise B sınıfı için teorik ders saati 5 ilâ 60 saat arasında, direksiyon ders saati ise 10 ilâ 35 saat arasında değişmektedir. Örneğin; Almanya'da sürücü kurslarında teorik ders saati 24 saat olup, direksiyon ders saati sayısı 10 ilâ 30 saat arasındadır. Çek Cumhuriyeti sürücü kurslarında teorik ders saati 55 saattir (bilgisayar başında zorunlu test süresi 20 saat), direksiyon ders saati 20 saati şehir içi yollarda, 15 saati ise kritik yollarda olmak üzere toplam 35

<sup>6</sup> Bu bölümün hazırlanmasında "Avrupa Birliği'nde (Almanya) Sürücü Eğitimi", Sürücü Kursları Federasyonu Genel Başkanı Musa AYAN, Sürücü Kursları Federasyonu Dergisi Ağustos 2008, Sayı 2, Sürücü Kursları Federasyonu Genel Başkanı Musa AYAN tarafından Kurumumuz'a gönderilen ve "Özel Sürücü Kursları Konfederasyon Başkanı Dursun ÖNAL tarafından Avusturya (Viyana), Çek Cumhuriyeti (Prag) ve İspanya'da Sürücü Kursları Hakkında Yapılan İnceleme Sonuçları ve Konu Hakkındaki Değerlendirmeleri" isimli çalışma ile ayrıca "AB Ülkelerinde Sürücü Eğitimi", Sürücü Kursları Derneği Genel Sekreteri Ali Osman TÜRKMEN, Sürücü Kursları Federasyonu Dergisi Ağustos 2008, Sayı 2'den yararlanılmıştır.

<sup>7</sup> Bu konuda detaylı bilgi için Bkz. Ek-5 "Yurt Dışında Sürücü Eğitimi Uygulaması ve Türkiye'deki Uygulama ile Karşılaştırılması"



saattir. Avusturya sürücü kurslarında teorik ders saati 60 saat (bilgisayar başında zorunlu test süresi 20 saat), direksiyon ders saati ise 8 ilâ 11 saati eğitim pistinde olmak üzere toplam 20 saattir. İspanya sürücü kurslarında ise teorik ders saati B sınıfı için 55 saat iken (bilgisayar başında zorunlu test süresi 20 saat) direksiyon ders saati 20 ilâ 25 saat arasında değişmektedir.

Ülkemiz mevzuatında her ne kadar teorik ders saati ve direksiyon ders saati bakımından Avrupa Birliği ülkelerinden önemli bir farklılık bulunmamakta ise de, uygulamada teorik derslere katılımın zorunlu tutulmayarak adayın inisiyatifine bırakıldığı ve direksiyon eğitiminin ise tam olarak verilmediği bilinen bir gerçektir.

### **IV.3 Sınav Yapıcılarda Aranılan Kriterler**

Ülkemizde Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü'nce yayımlanan "MTSK'nın Sınav Kurulları ve Sınav Esasları" uyarınca, Direksiyon Eğitimi Dersi Uygulama ve Değerlendirme Kurulu'nda görev alabilmek için görevlendirilecek kurul üyelerinin "yüksek okul mezunu olması" ve Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Sınav Sorumlusu Yetiştirme Kursu Programı'nı başarıyla tamamlayarak "Sınav Sorumlusu Yetki Belgesi"ni elde etmiş olmaları ve tercihen öğretmen olmalarının gerektiği hükme bağlanmıştır. Ayrıca, A1 – A2 sınıfı sertifika sınavı için en az A1 – A2 sınıfı; diğer sınıf sertifikaların sınavı için ise en az B sınıfı sürücü belgesi sahibi olmak şartlarına da yer verilmiştir.

Öte yandan, Avrupa ülkelerinde sınavlar, bir yıl süreyle 4'er saatlik eğitim görmüş ve bu eğitim sonunda yapılan sınavda başarılı olan üniversite mezunu profesyonel sınav yapıcılar tarafından her türlü yol şartları altında gerçekleştirilmektedir. Avrupa ülkelerinde sınav yapıcılara 150 saat trafik mevzuatı, 40 saat psikoloji, 20 saat karar verme ve değerlendirme, 20 saat trafik güvenliği bilgisi dersi verilmekte olup, bu kişiler 1.200 saat ise staj eğitimi almaktadırlar.

### **IV.4 Stajyer Sürücülük**

AB ülkelerinde sürücü ehliyeti almak isteyenlere öncelikle, 2 yıl süreli olan ve "provisional" adı verilen geçici ehliyet verilmektedir. Sürücü adaylarına, güvenilir sürücü olmaları için kitap, CD, video vs. verilmekte ve belirli coğrafi bölgelerde araç



sürmelerine izin verilmektedir. Ancak adayın yanında 21 yaşında ve 3 yılın üzerinde ehliyeti olan bir kişi bulunması şart koşulmaktadır. Bu doğrultuda, Fransa, Belçika, Almanya, Hollanda, Portekiz, Lüksemburg, İsveç ve İspanya gibi pek çok Avrupa ülkesinde 2 yıl süreli stajyer sürücülük uygulamasına geçilmesine karşın ülkemizde henüz bu yönde bir uygulama bulunmamaktadır.

#### IV.5 Direksiyon Sınavı

Ülkemizde uygulamada direksiyon sınavında sürüş süresi 5 ilâ 15 dakika ile sınırlı kalmakta olup, sürüşün sadece eğitim pisti ve akan trafik içerisinde gerçekleştirilmesi yeterli görülmektedir. Bununla birlikte, pek çok Avrupa ülkesinde direksiyon sınavında sürüş süresi 25 ilâ 55 dakika arasında değişmekte olup, istisnaları bulunmakla birlikte sürüşün akan trafik, yerleşim yeri yolları, şehir dışı yollar, otoyol ve hız yapılan yollarda gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Örneğin, Almanya'da ve Fransa'da direksiyon sınavında sürüş süresi 25 dakika iken, Hollanda'da 35 dakika, Norveç'te ise 55 dakika olup, adayın bu ülkelerde sürüşünü akan trafik, yerleşim yeri yolları, şehir dışı yollar, otoyol ve hız yapılan yollarda gerçekleştirmesi gerekmektedir.

#### IV.6 Sınavlardaki Başarı Oranı

Ülkemizde yazılı ve direksiyon sınavlarındaki başarı oranı yüksek seviyelerde bulunmasına karşın yurt dışında bu oranın önemli ölçüde düşük olduğu görülmektedir. Hatta AB ülkelerinde bu sınavlara ilk girişinde başarılı olanların sayısı %50'nin altında iken, New York'ta (*yetkili kuruluş olan New York State Department of Motor Vehicles'in web sayfasında da belirtildiği üzere*) çoğu yeni sürücü yeterince hazırlanamadıklarından dolayı, direksiyon testinde başarısız olmaktadır<sup>8</sup>.

### V. REKABET KURUMU TARAFINDAN BUGÜNE KADAR YAPILAN ÇALIŞMALAR

Motorlu taşıt sürücüleri kursu pazarına yönelik olarak bugüne kadar Rekabet Kurumu'na 15 adet başvuru yapılmıştır. Bu başvuruların 5 tanesi 4054 sayılı Kanun'un 42/2. maddesi uyarınca gerekçeli kararı yayımlanmadan reddedilmiştir. Başvuruların 2 tanesi ise ilk inceleme raporu hazırlanıp gerekçeli kararı yayımlanarak kapatılmıştır. Kuruma yapılan 4 adet başvuru önaraştırma süreci sonucunda kapatılmış, 3 adet başvuruda yer alan iddialar için ise soruşturma açılmıştır. Bu

<sup>8</sup> Kaynak: [www.nydmv.state.ny.us](http://www.nydmv.state.ny.us)



soruşturmalarından ikisi sonuçlanmışken biri halen devam etmektedir. Ayrıca Kurumumuzda halihazırda yürütülmekte olan bir önaraştırma bulunmaktadır. Yapılan ilk inceleme ve önaraştırmaların sonucunda 3 defa teşebbüslere; 3 defa da Milli Eğitim Bakanlığı'na görüş gönderilmiştir.

İlk inceleme sonucunda nihai kararın verildiği dosyaların ilkinde<sup>9</sup>, Sincan'daki sürücü kursları arasında ücret ve diğer koşullar bakımından beraberlik olmadığı; ancak şikayete konu eylemlerin esas olarak Sürücü Kursları Federasyonu çatısı altında gerçekleştiği tespiti yapılarak Federasyon'a bilgilendirici yazı (Ek-11) yazılmasına karar verilmiştir. Diğer ilk inceleme raporunu dayanak alan Kurul kararında<sup>10</sup> ise, Bursa ili Yıldırım İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü'nün ücret ilanında belirtilen miktardan az kesilen faturaların sertifika onayının yapılmaması yönündeki uygulamasının 4054 sayılı Kanun ile korunmaya çalışılan genel ekonomik yarar ile bağdaşmadığı yönündeki Kurum görüşünün (Ek-12) Kanun'un 27/g maddesi uyarınca Milli Eğitim Bakanlığı'na gönderilmesine karar verilmiştir.

Önaraştırma safhası sonucu kapatılan dosyaların ilkinde<sup>11</sup>, Milli Eğitim Bakanlığı'nın mevzuatı uyarınca sürücü kurslarının, ücretlerini bir önceki yılın mayıs ayında belirleyip ilan etmelerinin ve Milli Eğitim Bakanlığı ve sürücü kursları temsilcileri ile yapılan çalışmalar sonucu "ücret tespitine esas katsayı" belirlemek sureti ile sürücü kursu ücretlerinde uyulması gereken bir alt sınır tespit edilmesinin sürücü kursu eğitiminin taşıdığı önem sonucu kamu yararına uygun oldukları değerlendirilmiş ve bu çerçevede Kanun'un 27/g maddesi uyarınca düzeltici mahiyette bir görüş hazırlanmasına gerek olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Ancak Antalya<sup>12</sup> ve Konya<sup>13</sup> ilindeki sürücü kurslarına yönelik yürütülen önaraştırmalarda ise anılan ücret tespit yönteminin sektörde fiyat rekabetini engellediği ve fiyat beraberliklerini kolaylaştırdığından hareketle mevzuata ilişkin görüşlerin (Ek-13) Kanun'un 27/g maddesi uyarınca Milli Eğitim Bakanlığı'na gönderilmesine karar verilmiştir. Ayrıca bu kararlarda fiyat birlikteliğinin anılan mevzuat ve kamu otoritelerinin teşvik edici davranışlarından kaynaklanması nedeni ile teşebbüsler

<sup>9</sup> 3.8.2006 tarih ve 06-57/724-211 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

<sup>10</sup> 9.5.2007 tarih ve 07-39/421-167 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

<sup>11</sup> 6.7.1999 tarih ve 99-33/315-195 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

<sup>12</sup> 10.4.2001 tarih ve 01-18/151-40 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

<sup>13</sup> 3.3.2004 tarih ve 04-18/154-36 sayılı Rekabet Kurulu Kararı



hakkında soruşturma açılmasına gerek görülmemiş ancak Konya Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Birliği Derneği'ne ihlale ne şekilde son verileceğine dair Kanun'un 9/3. maddesi uyarınca yazı (Ek-14) gönderilmesi sonucuna ulaşılmıştır.

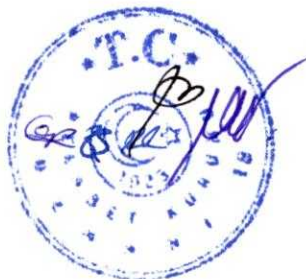
İlgili mevzuatta yapılan değişikliklerle ücret tespitine esas katsayı uygulamasının kalkması ve sürücü kurslarına ilan ettikleri ücretlerin altında fiyat uygulama imkanı verilmesinin ardından 2009 yılında Ankara ilindeki sürücü kursları hakkında yapılan önaraştırma<sup>14</sup> neticesinde ise, sektördeki rekabeti bozucu uygulamaların, hukuki altyapı ve denetim eksikliklerinden kaynaklandığı ifade edilerek 30 gün içinde bu uygulamalara son verilmesine ve aksi takdirde 4054 sayılı Kanun çerçevesinde işlem başlatılacağı yönünde Motorlu Taşıt Sürücü Kursları Birliği Derneği'nin Kanun'un 9/3. maddesi uyarınca bilgilendirilmesine karar verilmiştir (Ek-15).

Motorlu taşıt sürücü kurslarına yönelik olarak Kurumumuzda yürütülen soruşturmalardan ilki, Konya'da faaliyet gösteren sürücü kursu derneği ve 32 sürücü kursu hakkında yürütülmüş ve 26.7.2007 tarih ve 07-62/761-263 sayılı Rekabet Kurulu kararı ile nihayete ermiştir. Kurumumuzda yürütülen bir diğer soruşturma ise, Kurul'un 23.8.2007 tarih ve 07-68/838-309 sayılı kararı ile sonuca ulaşan, dernek ve 34 adet kurs hakkında yürütülen Kayseri sürücü kursları soruşturmasıdır. Her iki soruşturma sonucunda da, sürücü kurslarının aralarında aldıkları kararların Kanun'un 4/a maddesini ihlal ettiği kanaatine varılmış, ancak, konuya ilişkin Milli Eğitim Bakanlığı uygulamaları ve mahkeme kararlarının sürücü kurslarını ilan edilen fiyatların altına inilmemesi hususunda yönlendirdiği tespiti yapılarak, rekabet ihlalinin ortaya çıkmasında teşebbüslerin yanı sıra düzenleyici kurumun yaptığı düzenleme ve uygulamalardaki belirsizlikler ve yargı organlarının tereddüde yol açan kararlarının da etkili olduğu gerekçesi ile, mezkur dernek ve teşebbüslere ceza verilmesine yer olmadığına karar verilmiştir. Sivas il merkezinde faaliyet gösteren sürücü kurslarının aralarında anlaşma yaparak sürücü kursu fiyatlarını birlikte belirledikleri iddiası üzerine yapılan Önaraştırma sonucunda, 18.6.2009 tarih ve 09-29/606-M sayılı Karar alınarak bahse konu teşebbüsler hakkında soruşturma başlatılmış olup, soruşturma süreci halen devam etmektedir.

<sup>14</sup> 18.6.2009 tarih ve 09-29/605-145 sayılı Rekabet Kurulu Kararı



Kurumda sürücü kurslarına yönelik yapılan çalışmalar incelendiğinde üç hususun özellikle dikkat çekici olduğu görülmektedir. Bunlardan ilki, Kurumumuzda 1999 yılında yapılan çalışmada, Milli Eğitim Bakanlığı'nın sektör temsilcileri ile "ücret tespitine esas katsayı" belirlemesi ve bu sayının memur maaş katsayısı çarpımı sonucu bir kursiyerin ders saati bazında kursa maliyetinin tespit edilerek kursların uygun görecekleri kar miktarını da bu maliyete ekleyerek ücret ilan etmeleri ve ayrıca, Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü'nce valiliklere gönderilen genelge ile Bakanlığın teşebbüslerin maliyetlerinin ne kadar üstünde fiyatlama yapabileceklerini belirlemesi uygulamalarının sektörün taşıdığı önem gereği sürdürüldüğü ve 4054 sayılı Kanun'a aykırı görünen hükümlerin kamu yararı taşıdığı belirtilmiştir. Ancak 2001 ve 2004 yıllarında yapılan çalışmalarda, ilgili mevzuat hükümlerinin kamu yararı sağladığı yönündeki görüş terk edilerek anılan düzenlemelerin 4054 sayılı Kanun ile ulaşılmaya çalışılan ekonomik yarar ile bağdaşmadığına ve bu husustaki görüşlerin Milli Eğitim Bakanlığı'na gönderilmesine karar verilmiştir. Dikkat çeken bir diğer husus ise, Konya ilinde faaliyet gösteren sürücü kurslarının kurdukları dernek vasıtası ile sürücü kursu ücretlerini birlikte belirlediklerine ilişkin iddialar üzerine 2004 yılında yürütülen önaraştırma neticesinde, bu eylemlerin kamu otoritelerinin teşviki ile oluştuğu ve belirlenen fiyata bağlı kalınmadığı için Kanun'un 9/3. maddesi çerçevesinde kursların ve derneğin ikaz edilmelerine karar verilmiştir. Ancak, bundan 3 yıl sonra 2007 yılında aynı iddialara yönelik soruşturma başlatılmış ve sürücü kurslarının uygulamalarının kanunun 4. maddesini ihlal ettiği saptanmıştır. Buradan anlaşılacağı üzere kurslara gönderilen ikaz mahiyetli yazılar, fiyat tespiti uygulamalarını caydırma amacına hizmet etmemiş, kurslar bu yöndeki uygulamalarını sürdürmüşlerdir. Belirtilmesi gereken son husus ise, Kurum'da yürütülen iki soruşturma sonucunda da dernek ve sürücü kurslarının eylemlerinin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiğinin tespit edilmesine rağmen, uygulamalarda sektörün sağlıksız rekabet koşulları ve ilgili mevzuatın etkisi ve teşviki gerekçe gösterilerek fiyat tespiti yapan teşebbüsler ve derneklere ceza öngörülmemiş olmasıdır. Özellikle bu soruşturmalardan Konya Sürücü Kursları soruşturmasında, aynı teşebbüslerin soruşturmadan üç yıl önce rekabeti bozucu uygulamaları nedeniyle uyarılmış olması dikkat çekicidir.



## VI. SEKTÖRE YÖNELİK YAPILAN TESPİTLER

MTSK sektörü, son rakamlara göre 2913 sürücü kursunun faaliyet gösterdiği ve 2008-2009 eğitim öğretim yılında yaklaşık 1.400.000 kursiyerin eğitim aldığı bir hizmet sektörüdür. Ülke ekonomisinde önemli bir yere sahip olan sektörün, halihazırda yaklaşık 36.000 kişiye istihdam sağladığı ve sürücü kurslarının maddi varlıklarıyla birlikte yıllık yaklaşık 3,3 milyar TL tutarında bir ekonomik faaliyeti içerdiği tahmin edilmektedir<sup>15</sup>.

İnceleme konusu sektöre ilişkin olarak mevcut araştırma kapsamında yapılan tespitler aşağıda sunulmaktadır:

### VI.1 Sürücü Adaylarına Yönelik Özel Öğretim Hizmetleri Trafik Güvenliği Açısından Önem Arz Etmektedir

Karayolları Trafik Kanunu'nun 41. maddesi uyarınca, ülkemizde sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetlerinin alınması, sürücü belgesi almak isteyen sürücü adayları için yasal bir zorunluluktur. Kanun'da bu tür bir zorunluluğun öngörülmüş olmasının temel amacının, sürücü adaylarının trafik güvenliği konusunda belirli bir eğitimden geçirilerek bilinçlendirilmesi olduğu kuşkusuzdur. Nitekim aşağıdaki tablolardan da görüldüğü gibi ülkemizde her yıl meydana gelen trafik kazalarında önemli can ve mal kayıpları söz konusu olmakta ve bu kazalarda sürücü kusurlarının oranı %95'in üzerinde seyretmektedir. Bu açıdan, MTSK'nca verilen eğitimin niteliğinin belirli bir düzeyin üzerinde olması trafik güvenliği açısından hayati önem taşımaktadır.

<sup>15</sup> Bkz. Ek-8



**Tablo 1: Yıllara Göre Trafik Kazalarında Gerçekleşen Ölü ve Yaralı Sayısı:**

Yıl	Toplam taşıt	Kaza	Kazanın Toplam taşıta oranı (%)	Ölü		Yaralı	
				Sayı	Nüfusa oranı (%)	Sayı	Nüfusa oranı (%)
1990	3 750 678	115 295	3,1	6 317	0,011	87 668	0,156
1991	4 101 975	142 145	3,5	6 231	0,011	90 520	0,158
1992	4 584 717	171 741	3,7	6 214	0,011	94 820	0,162
1993	5 250 622	208 823	4,0	6 457	0,011	104 330	0,175
1994	5 606 712	233 803	4,2	5 942	0,01	104 717	0,173
1995	5 922 859	279 663	4,7	6 004	0,01	114 319	0,185
1996	6 305 707	344 643	5,5	5 428	0,009	104 599	0,166
1997	6 863 462	387 533	5,6	5 125	0,008	106 246	0,166
1998	7 371 541	458 661	6,2	6 083	0,009	125 793	0,193
1999	7 758 511	465 915	6,0	5 713	0,009	125 158	0,189
2000	8 320 449	500 664	6,0	5 510	0,008	136 751	0,203
2001	8 521 956	442 960	5,2	4 386	0,006	116 203	0,17
2002	8 655 170	439 777	5,1	4 093	0,006	116 412	0,168
2003	8 903 843	455 637	5,1	3 946	0,006	118 214	0,168
2004	10 236 357	537 352	5,2	4 427	0,006	136 437	0,192
2005	11 145 826	620 789	5,6	4 505	0,006	154 086	0,214
2006	12 227 393	728 755	6,0	4 633	0,006	169 080	0,232
2007	13 022 945	825 561	6,3	5 007	0,007	189 057	0,268

\*Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

**Tablo 2: Yıllara Göre Trafik Kazalarında İlgililerin Kusur Oranları**

K u s u r l a r											
Yıl	Toplam	Sürücü Kusuru	Toplam Kusura Oranı (%)	Yolcu Kusuru	Toplam Kusura Oranı (%)	Yaya Kusuru	Toplam Kusura Oranı (%)	Yol Kusuru	Toplam Kusura Oranı (%)	Araç Kusuru	Toplam kusura Oranı (%)
1995	382 480	356.707	93,26	507	0,13	16 559	4,33	5 759	1,51	2 948	0,77
1996	420 036	398.782	94,94	2288	0,54	16 702	3,98	572	0,14	1 692	0,4
1997	667 899	649.955	97,31	894	0,13	14 297	2,14	28	0	2 725	0,41
1998	551 211	528.921	95,96	1419	0,26	15 004	2,72	2 459	0,45	3 408	0,62
1999	562 104	539.563	95,99	1279	0,23	15 133	2,69	3 148	0,56	2 981	0,53
2000	600 298	576.668	96,06	1485	0,25	14 435	2,4	4 604	0,77	3 106	0,52
2001	565 682	546.233	96,56	1738	0,31	13 105	2,32	2 457	0,43	2 149	0,38
2002	538 346	521.227	96,82	1254	0,23	12 867	2,39	1 332	0,25	1 666	0,31
2003	568 364	551.467	97,03	882	0,16	13 208	2,32	1 255	0,22	1 552	0,27
2004	640 906	623.578	97,3	710	0,11	13 987	2,18	1 216	0,19	1 415	0,22
2005	730 623	711.572	97,39	769	0,11	14 882	2,04	1 603	0,22	1 797	0,25
2006	851 150	834.681	98,07	739	0,09	13 789	1,62	1 100	0,13	841	0,1
2007	922 004	903.860	98,03	795	0,09	15 086	1,64	994	0,11	1 269	0,14

\*Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

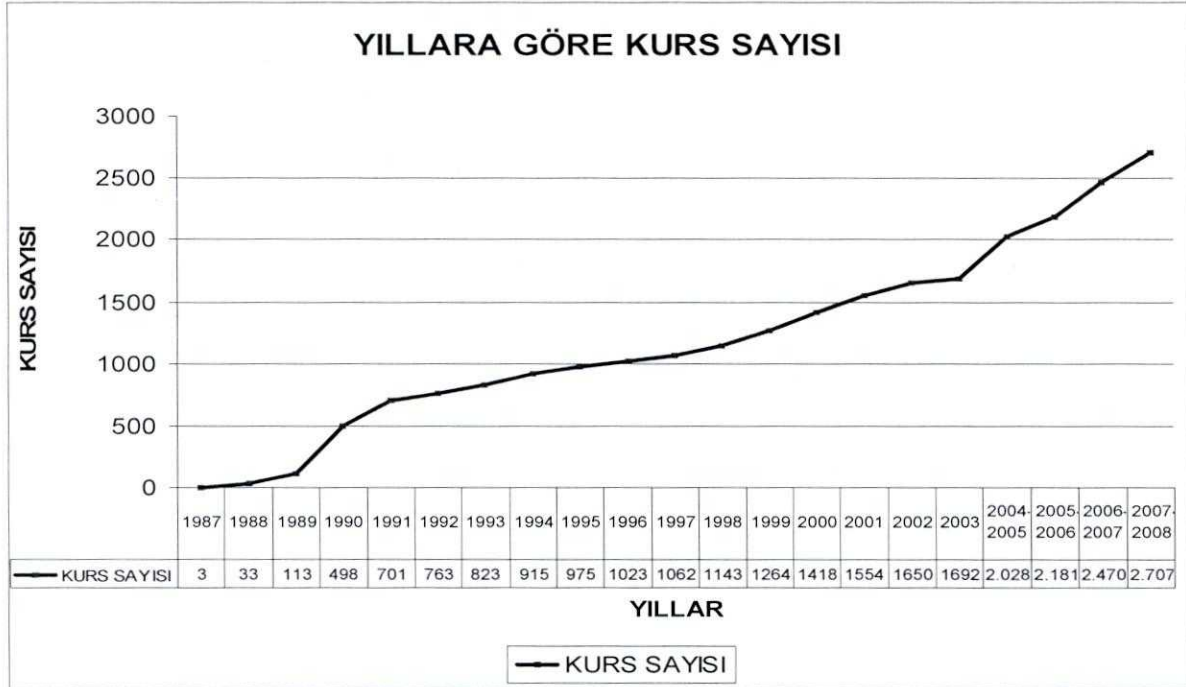




## VI.2 MTSK Sektörü Büyüyen Bir Sektördür

Sektörün büyümesi, kurs sayısındaki artış ve öğrenci sayısındaki artış ile gösterilebilir. Aşağıdaki grafikte 1987 yılından itibaren MTSK sayısının gelişimi yer almaktadır. Hızlı bir büyüme süreci yaşayan sektörün yıllık ortalama büyüme hızı %88,30 olarak gerçekleşmiştir. 2004-2008 arasını kapsayan dönemde ortalama yıllık büyüme hızı ise 10,13'tür.

Şekil 1: 1997-2007 Yılları Arasında MTSK Sayısındaki Değişim



\* Kaynak: [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr) ve T.C. Milli Eğitim Bakanlığı Milli Eğitim İstatistikleri Örgün Eğitim 2008-2009.

Kurs sayıları esas alınarak yapılan büyüme hızı hesaplamasına göre, 2007-2008 öğretim yılında sektörün bir önceki yıla göre büyüme oranı %9,6'dır. Aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere, 2008 yılında MTSK sektörü %9,6 büyürken Türkiye Gayri Safi Milli Hasılası %1,1 oranında büyümüş; eğitim sektörünün büyüme oranı ise %0,7'de kalmıştır. Bu verilere bakıldığında MTSK sektörünün eğitim sektörü genelinden ve de Türkiye büyümesinden hızlı bir büyüme süreci yaşadığı söylenebilir:



**Tablo 3: GSMH- Eğitim Sektörü ve MTSK Büyüme Oranları**

	2008 Yılı Büyüme Oranları (%)
<b>GSMH</b>	1,10
<b>EGİTİM SEKTÖRÜ</b>	0,70
<b>MTSK SAYISI</b>	9,60

\*Kaynak. [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr) ve T.C. Milli Eğitim Bakanlığı Milli Eğitim İstatistikleri Örgün Eğitim 2008-2009.

Aşağıdaki tabloda ise MTSK sektöründeki son dört öğretim yılında kurs, öğrenci ve öğretmen sayıları gösterilmektedir.

**Tablo 4: Yıllar İtibariyle Kurs- Öğrenci-Öğretmen Sayıları**

ÖĞRETİM YILI	KURS SAYISI	ARTIŞ ORANI		ÖĞRENCİ SAYISI	ARTIŞ ORANI		ÖĞRETMEN SAYISI	ARTIŞ ORANI	
		Bir Önceki yıla Göre	Baz Yıla Göre <sup>16</sup>		Bir Önceki yıla Göre	Baz Yıla Göre*		Bir Önceki yıla Göre	Baz Yıla Göre
2004-2005	2.028			970.615			12.210		
2005-2006	2.181	<b>7,54%</b>	7,54%	1.001.606	<b>3,19%</b>	3,19%	14.378	17,76%	<b>17,76%</b>
2006-2007	2.470	<b>13,25%</b>	21,79%	1.232.129	<b>23,02%</b>	26,94%	15.976	11,11%	<b>30,84%</b>
2007-2008	2.707	<b>9,60%</b>	33,48%	1.405.320	<b>14,06%</b>	44,79%	16.716	4,63%	<b>36,90%</b>

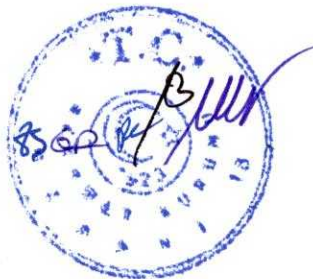
\*Kaynak. [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr) ve T.C. Milli Eğitim Bakanlığı Milli Eğitim İstatistikleri Örgün Eğitim 2005-2006, 2006-2007, 2007-2008 ve 2008-2009

Yukarıdaki tablodan, MTSK sektöründeki kurs sayısına göre ifade edilen ve yüksek olarak nitelenen büyüme oranının büyük oranda talep artışı ile bağlantılı olduğu ortaya çıkmaktadır.

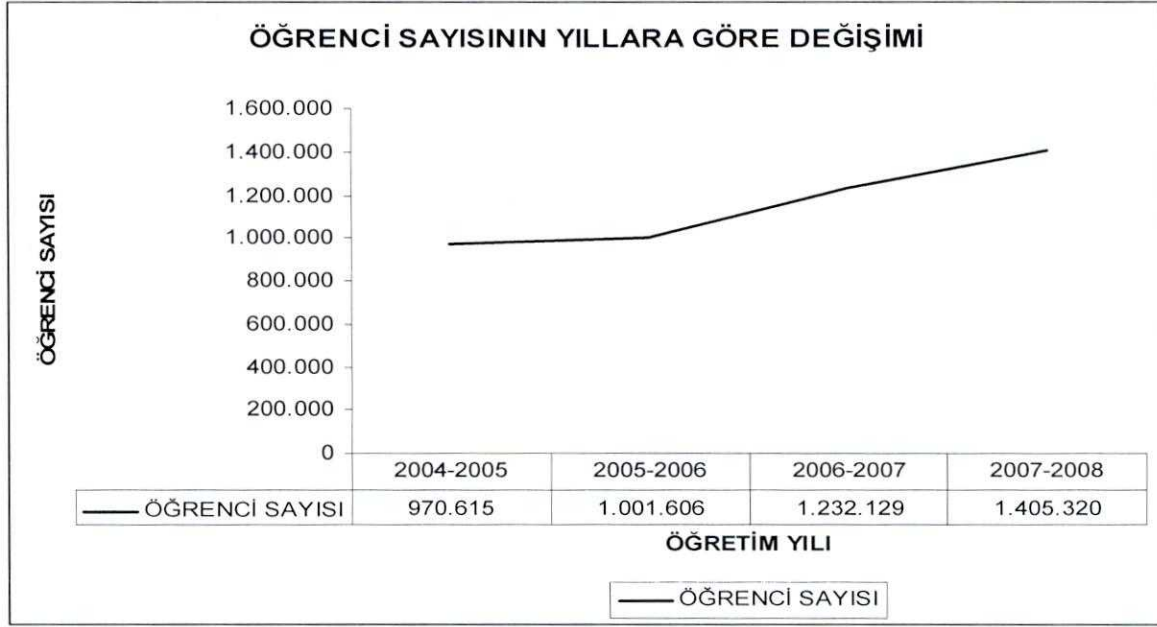
### VI.3 Sektöre Yönelik Talep Artış Eğilimindedir

Aşağıdaki tabloda sektördeki öğrenci sayısının değişimi gösterilmiştir:

<sup>16</sup> Baz yıl 2004-2005 öğretim dönemidir.



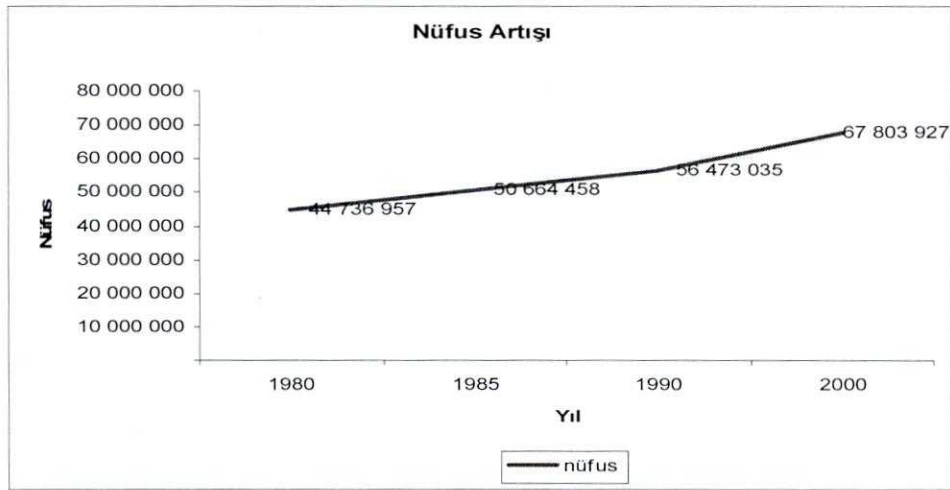
Şekil 2: Kursiyer Sayısının Yıllara Göre Değişimi



\*Kaynak: T.C. Milli Eğitim Bakanlığı Milli Eğitim İstatistikleri Örgün Eğitim 2005-2006,2006-2007,2007-2008 ve 2008-2009

Anılan dönemde öğrenci sayısının yıllık ortalama büyüme hızı %13 olarak gerçekleşmiştir. Dolayısıyla, talebin yılda ortalama %13 oranında büyüdüğü söylenebilir. Aşağıdaki tabloda ise Türkiye’de yıllar itibariyle nüfusun değişimi gösterilmektedir:

Şekil 3: Yıllar İtibariyle Nüfus Artışı



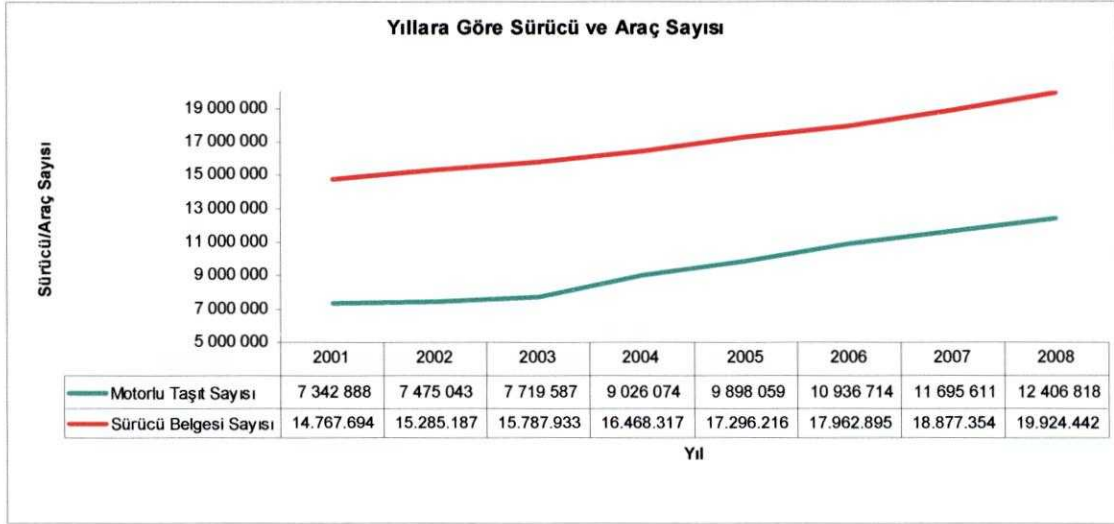
\*Kaynak:www.tuik.gov.tr

Ülkemizdeki araç ve sürücü sayısındaki artışa bağlı olarak önümüzdeki dönemde de MTSK sektörüne yönelik talebin artışı sürdürüleceği düşünülmektedir.



Aşağıdaki grafikte, 2001 yılından bugüne Türkiye'de araç ve sürücü belgesi sayısındaki artış görülmektedir:

#### Şekil 4: Yıllara Göre Motorlu Taşıtlar ve Sürücü Belgesi Sayısındaki Artış



\*Kaynak: www.tuik.gov.tr ve www.trafik.gov.tr

#### VI.4 Özel Öğretim Kuruluşları İçinde MTSK'nın Payı %20'dir

Aşağıdaki tabloda Özel Öğretim Kurumlarının dağılımı görülmektedir. Tablodan da anlaşıldığı üzere Özel Dershaneler ve MTSK, özel öğretim kurumları içerisinde en büyük paya sahiptir.

**Tablo 5 : Özel Öğretim Kurumlarının Dağılımı (15.01.2010)**

Kurum	Sayı	Oran
Anaokulu	1.161	8,34%
Özel Eğitim Okulu	145	1,04%
Özel İlköğretim	736	5,29%
Özel Lise	671	4,82%
Özel Akşam Lisesi	60	0,43%
Özel Muhtelif Kurslar( Meslek Edindirme Kursları)	1.898	13,64%
Özel Dershane	4.190	30,11%
Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursu	2.913	20,93%
Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezleri	1.649	11,85%
Özel Etüd Merkezleri	493	3,54%
<b>TOPLAM</b>	<b>13.916</b>	<b>100,00%</b>

\*Kaynak: [http://ookgm.meb.gov.tr/istatistik/genel\\_liste.mht](http://ookgm.meb.gov.tr/istatistik/genel_liste.mht)

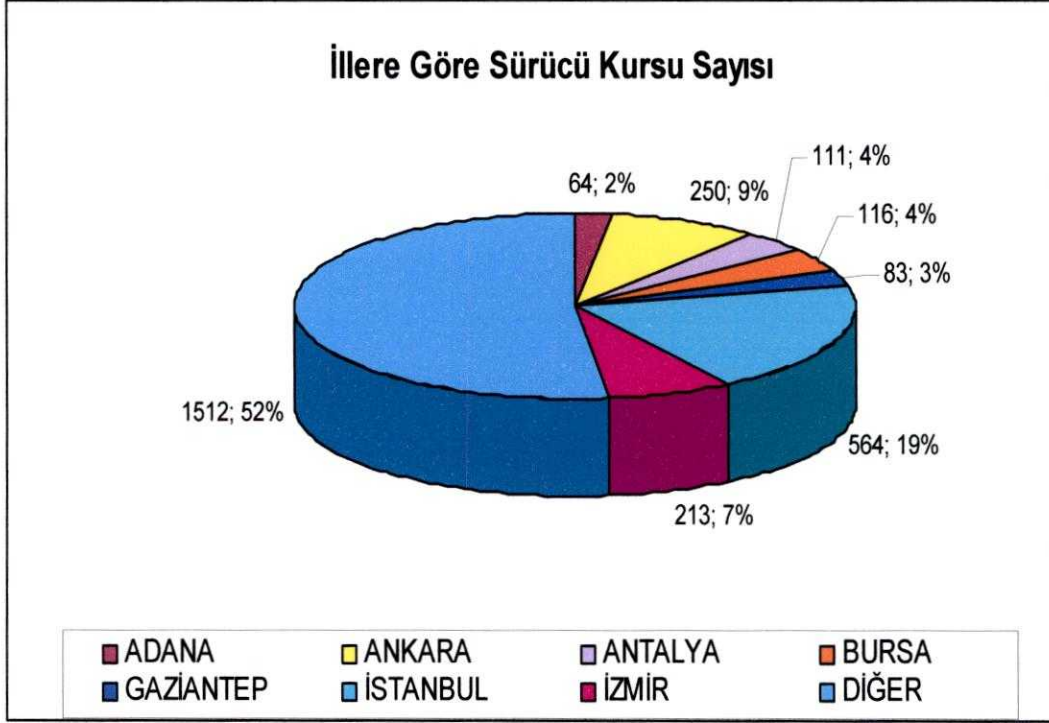
#### VI.5 MTSK Büyük Şehirlerde Yoğunlaşmaktadır

Aşağıdaki tabloda da görüldüğü üzere, Türkiye genelindeki 2913 motorlu taşıtlar sürücü kursundan 564 tanesi İstanbul, 250 tanesi Ankara, 213 tanesi İzmir'de faaliyet göstermektedir. Üç büyük ildeki sürücü kurslarının sayısı toplam kursların %35'ini, bu



illere Antalya ve Bursa katıldığında ise 5 ildeki kurs sayısı toplam sürücü kurslarının %43'ünü temsil etmektedir.

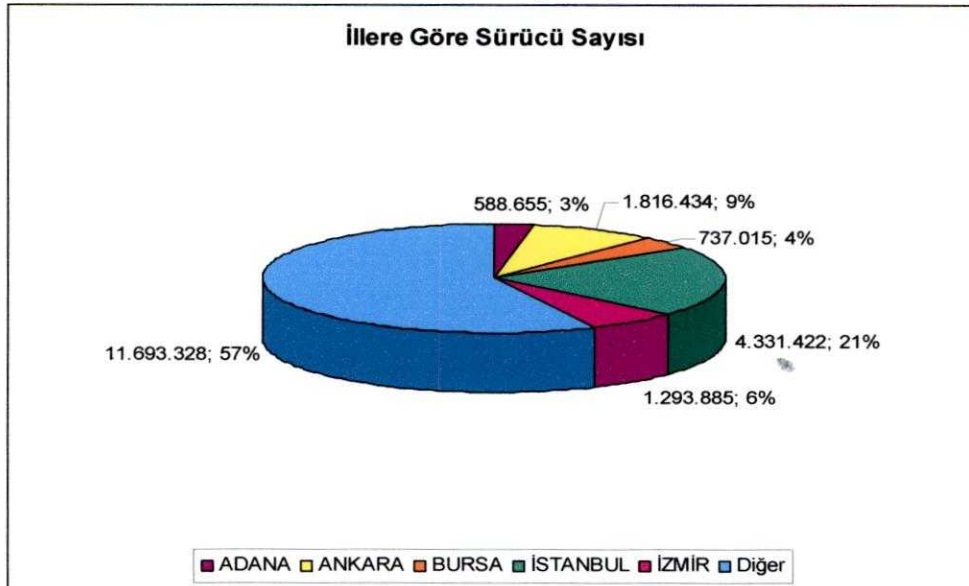
**Şekil 5: İllere Göre MTSK Sayıları (15.01.2010)**



\* Kaynak: <http://ookgm.meb.gov.tr/istatistik/mtsk.xls>

Sürücü sayılarını illere dağılımı ise aşağıda görülmektedir. Burada da yine üç büyük şehrin en çok sürücü sayısına sahip olduğu görülmektedir. Toplam sürücülerin %36,37'si İstanbul, Ankara ve İzmir'de bulunmaktadır.

**Şekil 6: Sürücü Sayılarının İllere Göre Dağılımı(2008 Sonu İtibari ile)**



\*Kaynak: <http://www.trafik.gov.tr/>



## VI.6 MTSK Hizmetini Talep Eden Genellikle Genç Nüfustur

Her ne kadar 18 yaşını geçmiş her yaştan birey sektörün potansiyel müşterisi olsa da söz konusu hizmet, genellikle ehliyet almak için gereken 18 yaş şartı yerine geldikten sonraki birkaç yıllık süre içerisinde talep edilmektedir. Aşağıdaki 2006-2007 öğretim yılı için düzenlenen tablo da bu hususu yansıtmaktadır. Sektöre talebin %92'sini 15-44 yaş arası bireyler oluşturmaktadır.

**Şekil 7: Kursiyerlerin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı**

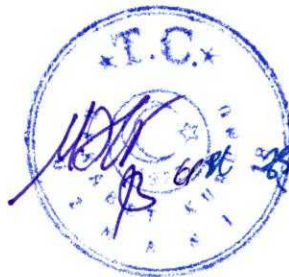


\*Kaynak: www.tuik.gov.tr

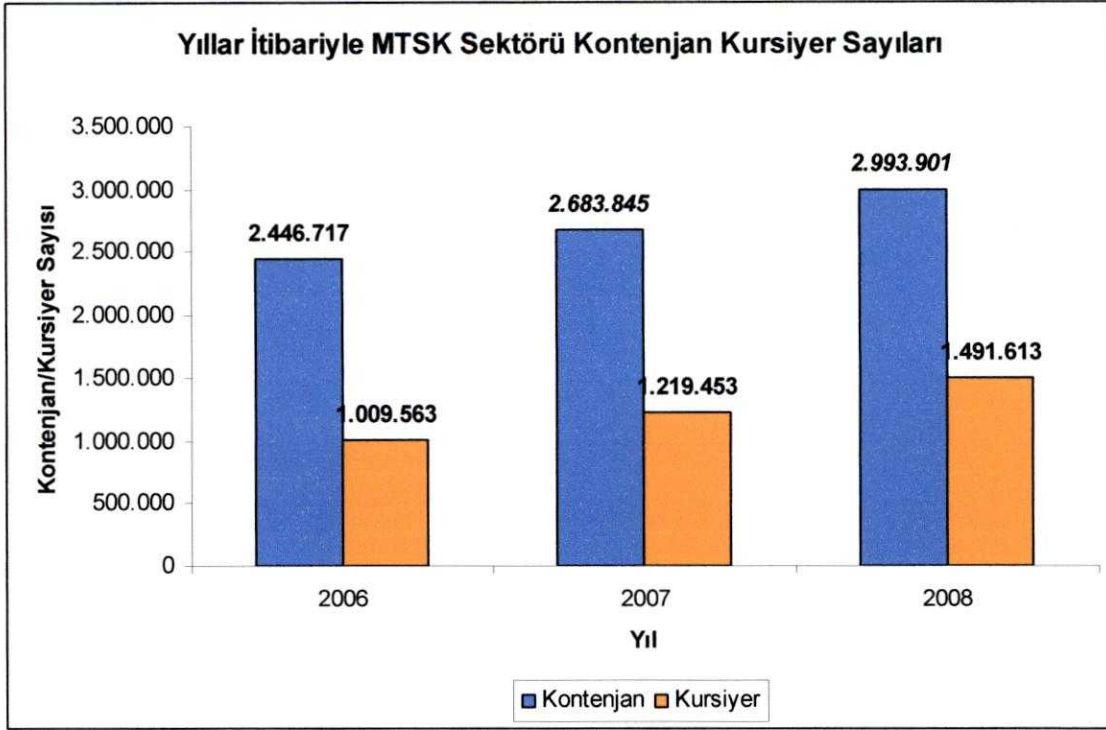
TÜİK verileri uyarınca, Türkiye nüfusunun %35'i 0-19 yaş arası bireylerden oluşmaktadır. Ayrıca nüfus artış hızı da 2000 yılından bu yana %0,13 ile %0,11 arasında gerçekleşmiştir. Dolayısıyla hem içinde bulunduğumuz dönem hem de gelecek dönemlerde sektörün önemli bir müşteri potansiyeli bulunduğu söylenebilir.

## VI.7 Sektörde Arz Fazlası Vardır

İl Millî Eğitim Müdürlüklerinden gelen veriler incelendiğinde sektörde mevcut kontenjanın, hizmet alan öğrenci sayısının çok daha üstünde olduğu anlaşılmaktadır.



### Şekil 8: Yıllar İtibariyle Sektördeki Kontenjan- Kursiyer Sayıları



\*Kaynak: İl Milli Eğitim Müdürlüklerinden Gelen Belgeler.

Yukarıdaki grafiğe dayanarak hazırlanan son üç yıl itibariyle MTSK sektöründeki toplam doluluk oranları aşağıda gösterilmiştir. Buradan da anlaşıldığı üzere, sektör, ortalama %45 doluluk oranı ile çalışmakta dolayısıyla kursların kontenjanlarının %55'inin boş olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca tabloya bakıldığında sektördeki arz fazlasının da yıllar itibariyle arttığı görülmektedir.

**Tablo 6 : Yıllara göre Doluluk Oranı**

Yıllar	Doluluk Oranı
2006	41,26%
2007	45,44%
2008	49,82%

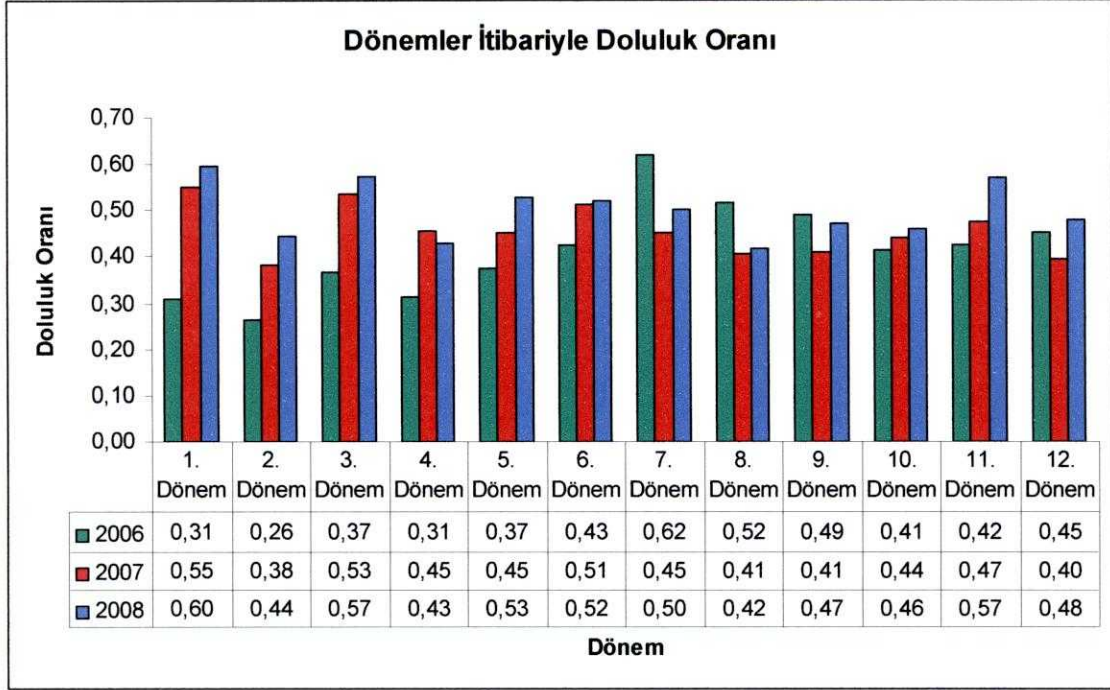
\*Kaynak: İl Milli Eğitim Müdürlüklerinden Gelen Belgeler.

### VI.8 Talep Dönemlere Göre Dalgalanma Göstermekle Birlikte Ciddi Bir Mevsimsellik Gözlenmemektedir.

Aşağıdaki tabloda kayıt dönemleri itibariyle MTSK sektöründeki toplam doluluk oranları yer almaktadır. Temel olarak kurslarda 12 dönem açılmakla birlikte ek talepler sonrasında yeni dönemler ilave olabilmektedir.



**Şekil 9: Dönemler itibariyle MTSK Doluluk Oranları (%)**



\*Kaynak: İl Milli Eğitim Müdürlüklerinden Gelen Belgeler

Yukarıdaki tabloda, özellikle 2007 ve 2008 yıllarına ilişkin grafikler dikkate alındığında, sürücü kurslarının doluluk oranlarının %40 ila %60 arasında dalgalı bir seyir izlediği ve kursların doluluk oranlarının şubat, nisan, ağustos, eylül ve aralık aylarında diğer aylara kıyasla nispeten daha düşük seyrettiği dikkati çekmektedir. Kursların doluluk oranlarındaki bu dalgalanmada, ehliyet yazılı sınav tarihleri başta olmak üzere okulların kayıt tarihlerinin ve sömestr döneminin etkili olduğu düşünülmektedir. Ehliyet sınavlarının şubat, nisan, temmuz, ağustos, ekim ve aralık aylarında yapıldığı dikkate alındığında şubat, nisan, ağustos ve aralık aylarında bir sonraki yazılı sınavın uzak olmasının talepteki azalmada etkili olduğu anlaşılmaktadır. Ekim ayında sınav olmasına karşın eylül ayında talebin düşmesinde ise, özellikle okulların kayıt döneminin bu aya denk gelmesinin etkili olduğu düşünülmektedir.

## **VI.9 Sektörde Önemli Bir Giriş Engeli Bulunmamaktadır**

### **VI.9.1 Sektörde Yasal Giriş Engeli Bulunmamaktadır**

Sürücü kursu açabilmek ve öğretime başlayabilmek için mevzuat kısmında detaylı olarak belirtilen izin prosedürleri vardır. Ancak bu süreçte ağır şartlar ileri sürülmemekte sadece bu hizmetin yerine getirilebilmesi için gerekli bina, araç gereç





ve eğitim pisti şartlarının sağlanması istenmektedir. Sürücü kursu açacak kişilerde de sadece ağır suçlardan hüküm giymemiş olma ve de ahlaken kötü bir şöhrete sahip olmama koşulları aranmaktadır. 625 Sayılı Mülga Özel Öğretim Kurumları Kanunu'nun 4. Maddesinde "Özel öğretim kurumu açacak gerçek ve tüzel kişiler, açacağı özel öğretim kurumunun en az bir yıllık her türlü masrafını karşılayacak miktarda teminat göstermek zorundadır" ifadesi ile öngörülmüş olan teminat yükümlülüğü 5580 Sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu'nda öngörülmemiştir. Dolayısıyla MTSK açmak için herhangi bir teminat yükümlülüğü bulunmamaktadır. Bu açıklamalar neticesinde sektöre girişte yasal bir engelin olmadığını söylemek mümkündür.

#### **VI.9.2 Sektörde İktisadi Giriş Engeli Bulunmamaktadır**

Ekonomik giriş engelleri; ölçek ekonomisi, marka bağımlılığı, know-how, şebeke etkileri, öğrenme eğrisi ve hammadde bağımlılığı olarak sıralanabilir. Yüksek üretim kapasitesi sayesinde birim yatırım ve üretim maliyetinin düşürülmesi, ölçek ekonomisinin temelini oluşturmaktadır. Bu durum genellikle yüksek sabit sermaye yatırımı gerektiren sektörlerde oluşmaktadır. Ölçek ekonomilerinin mevcut olduğu bir sektöre girmek niyetinde olan yeni bir işletmenin, küçük bir ölçekle üretime girmesinin getireceği önemli maliyet dezavantajlarını veya büyük ölçekle girmek için gereken önemli sermaye maliyetini göz önüne alması gerekecektir. Ancak sürücü kursları sektöründe çok yüksek bir sabit sermaye yatırımı gerekmemektedir, dolayısıyla kurslar küçük ölçeklerde dahi olsalar karlı bir şekilde faaliyet gösterebileceklerdir. Marka bağımlılığı sektöre yeni girecek rakiplerin mevcut firmalardan müşteri kazanmasını zorlaştıracığından bir giriş engeli yaratmaktadır. Ancak böyle bağımlılık sürücü kursları için söz konusu değildir. Zira sürücü kursu sadece bir kez talep edilen bir hizmettir ve tüketicide bağımlılık yaratması söz konusu olmamaktadır. Sektörde know-how'ın önemli bir faktör olması veya kullanıcı sayısı arttıkça belli bir ürünün ya da hizmetin belli bir kullanıcı gözünde daha değerli hale gelmesi anlamına gelen şebeke etkileri, veya bir işi öğrendikçe maliyet eğrisinin aşağı kayması demek olan öğrenme eğrisi ya da belirli hammadde kaynaklarına bağımlılık hallerinin olması sektöre girişleri zorlaştıracaktır. Ancak MTSK sektörü böyle niteliklere sahip değildir.



### VI.9.3 Sektördeki Arz Fazlası Davranışsal Bir Giriş Engeli Yaratabilir

Sektörde mevcut firmalar, piyasaya yeni girişlerin olması halinde fiyatlarını düşürecekleri yönünde inandırıcı tehditler yaratarak girişleri engelleme imkanına sahiptir. Örneğin; mevcut firmaların atıl kapasitesinin olması halinde potansiyel rakipler; piyasaya girmeleriyle birlikte, mevcut rakiplerin fiyatlarını düşüreceklerini ve kendilerinin bununla rekabet edemeyeceklerini düşünerek piyasaya girmekten vazgeçebilirler. Sektörde az önce belirtildiği üzere kontenjanların tamamının doldurulmaması yeni girişleri caydıracak bir unsur olabilir.

### VI.10 Sektörde Çıkış Engeli Bulunmamaktadır

Sektör batık maliyetli faaliyet gösteren bir sektör değildir. Kullanılan bina ve eğitim araçları (bunların bazıları kiralanabilmektedir) nakde çevrilebilecek aktiflerdir. Bunun dışında sektörde ciddi bir çıkış engelinin bulunmadığı düşünülmektedir. Dolayısıyla kar edemeyen bir işletme rekabet etmek yerine sektörü terk etme yolunu seçebilecektir.

### VI.11 Başabaş Noktası

İlgili mevzuat kısmında da değinildiği üzere, halihazırda 75 kişilik kurum kontenjanına sahip bir kurs, mevzuattaki diğer koşulları da karşılaması halinde, bir dönem (bir ay) içerisinde en fazla 225 kursiyer kaydı yapabilmektedir. Bu çerçevede, Standartlar Yönergesi'nde yer alan hükümler ışığında, ayda 225 kursiyer kaydı yapan bir kurs için maliyet çalışması yapılmıştır<sup>17</sup>. Bu çalışma esas alınarak yapılan başa baş noktası hesaplamasında<sup>18</sup>, sadece yakıt gideri değişken olarak alınmıştır. Diğer tüm giderler sabit kabul edilmiştir. Hesaplama sonucunda farklı direksiyon eğitim saatleri, farklı yakıt tipleri ve 300 TL ile 500 TL kurs ücretine göre hesaplanan başa baş noktaları aşağıda sunulmuştur:

<sup>17</sup> Bu maliyet hesaplamasındaki varsayımlar şu şekildedir:

- Sınıflar 25 kişilik ve 3 adettir (ilkyardım, motor, trafik)
- Kurum kontenjanı 25\*3=75 kişidir.
- Bir kursiyere direksiyon eğitimi verilirken ortalama 30 km yol yapılmaktadır (kurstan yola çıkarak tekrar kursa dönüş mesafesi dahil)
- Kursta 5 öğretmen, 1 müdür, 1 de diğer personel olmak üzere 7 adet personel çalışmaktadır.
- Personel maaşları asgari ücret üzerinden ödenmektedir.
- Kurs, eğitim alanını aylık 300 TL ye kiralamaktadır.
- Kira Bedeli Aylık 2.000TL.
- Diğer maliyetler (elektrik, su, tel vb.) toplam maliyetin %10'u olarak kabul edilmiştir.

<sup>18</sup> Başabaş Noktası (Miktar)= Sabit Giderler/(Birim satış fiyatı-Birim Değişken Maliyet) formülü esas alınmıştır.



**Tablo 7: Başabaş Noktaları (Ayda 225 Öğrenci Kaydı- 300 TL Kurs Ücreti)**

	Ücret= 300TL		
	20 SAAT DERS	10 SAAT DERS	5 SAAT DERS
<b>BENZİN</b>	1.298 öğrenci	619 öğrenci	460 öğrenci
<b>DİZEL</b>	750 öğrenci	501 öğrenci	417 öğrenci
<b>LPG</b>	727 öğrenci	495 öğrenci	415 öğrenci

Kaynak: İl Milli Eğitim Müdürlüklerinden Gelen Belgeler ve mevzuata göre yapılan standart maliyet çalışması

**Tablo 8: Başabaş Noktaları (Ayda 225 Öğrenci Kaydı – 500 TL Kurs Ücreti)**

	Ücret= 500TL		
	20 SAAT DERS	10 SAAT DERS	5 SAAT DERS
<b>BENZİN</b>	483 öğrenci	316 öğrenci	258 öğrenci
<b>DİZEL</b>	358 öğrenci	274 öğrenci	240 öğrenci
<b>LPG</b>	351 öğrenci	271 öğrenci	239 öğrenci

\*Kaynak: İl Milli Eğitim Müdürlüklerinden Gelen Belgeler ve mevzuata göre yapılan standart maliyet çalışması

Önümüzdeki dönemde kursların bir dönem içerisinde kaydedebileceği öğrenci sayısının sınırlandırılması durumunda ortaya çıkacak başa baş noktasına ilişkin olarak ise aşağıda bir ay içerisinde en fazla 75 kişi kaydedebilen bir kurs için farklı direksiyon eğitim saatleri, farklı yakıt tipleri ve 300 TL ile 500 TL kurs ücretine göre hesaplanan başa baş noktaları şu şekilde hesaplanmıştır:

**Tablo 9: Başabaş Noktaları (Ayda 75 Öğrenci- 300 TL Kurs Ücreti)**

	Ücret= 300TL		
	20 SAAT DERS	10 SAAT DERS	5 SAAT DERS
<b>BENZİN</b>	1.023 öğrenci	541 öğrenci	428 öğrenci
<b>DİZEL</b>	632 öğrenci	457 öğrenci	398 öğrenci
<b>LPG</b>	618 öğrenci	453 öğrenci	396 öğrenci

\*Kaynak: İl Milli Eğitim Müdürlüklerinden Gelen Belgeler ve mevzuata göre yapılan standart maliyet çalışması

**Tablo 10: Başabaş Noktaları (Ayda 75 Öğrenci- 500 TL Kurs Ücreti)**

	Ücret = 500TL		
	20 SAAT DERS	10 SAAT DERS	5 SAAT DERS
<b>BENZİN</b>	381 öğrenci	276 öğrenci	240 öğrenci
<b>DİZEL</b>	302 öğrenci	250 öğrenci	229 öğrenci
<b>LPG</b>	298 öğrenci	248 öğrenci	228 öğrenci

\*Kaynak: İl Milli Eğitim Müdürlüklerinden Gelen Belgeler ve mevzuata göre yapılan standart maliyet çalışması

Hesaplanan başa baş noktası kadar öğrenci kaydedildiğinde sürücü kursu tüm sabit giderlerini karşılamakta ve bu noktadan sonra kara geçilmektedir. Görüldüğü



üzere aylık 75 kişilik kursiyer kaydı yapabilen bir kurs ile 225 kursiyer kaydı yapabilen bir kursun başa baş noktaları arasında ciddi bir farklılık bulunmamaktadır<sup>19</sup>.

Öte yandan uygulamada, yakıt maliyetlerini azaltmak isteyen kursların zorunlu olan 20 saat direksiyon eğitimi vermekten kaçındıkları bilinmektedir. 225 kursiyer kaydı varsayımı altında yapılan maliyet hesaplamasından elde edilen sonuçlar ışığında farklı yakıt tipleri kullanan bir MTSK'nın vereceği direksiyon saatlerine göre birim maliyetlerinin nasıl değiştiği gösterilmektedir.

**Tablo 11: Verilen Direksiyon Saatine Göre Birim Maliyetlerin Değişimi (TL)**

	20 Saat	10 Saat	5 Saat	2 saat
<b>BENZİN</b>	238,4578	138,67	88,76976	63,82176
<b>DİZEL</b>	168,2338	103,55	71,21376	55,04376
<b>LPG</b>	163,7458	101,31	70,09176	54,48276

\*Kaynak: İl Millî Eğitim Müdürlüklerinden Gelen Belgeler ve mevzuata göre yapılan standart maliyet çalışması

## VI.12 Sektörün Maliyetleri İçindeki En Büyük Payı Personel ve Yakıt Giderleri Almaktadır

Yapılan standart maliyet hesabına göre oluşturulan maliyet tablosuna aşağıda yer verilmektedir. Üç yakıt tipinde de personel ve yakıt maliyetlerinin tüm maliyetlerin yaklaşık %85'ine ulaştığı tespit edilmiştir.

**Tablo 12: MTSK Maliyet Kalemleri**

Benzin			Dizel			LPG		
Maliyet Kalemi	Tutar	Oran	Maliyet Kalemi	Tutar	Oran	Maliyet Kalemi	Tutar	Oran
Kira	2.000	3,73%	Kira	2.000	5,28%	Kira	2.000	5,43%
Personel	5.651	10,53%	Personel	5.651	14,93%	Personel	5.651	15,34%
Yakıt	40.824	76,09%	Yakıt	26.460	69,90%	Yakıt	25.542	69,33%
Pist	300	0,56%	Pist	300	0,79%	Pist	300	0,81%
Diğer	4.878	9,09%	Diğer	3.441	9,09%	Diğer	3.349	9,09%
<b>Toplam</b>	<b>53.653</b>	<b>100,00%</b>	<b>Toplam</b>	<b>37.853</b>	<b>100,00%</b>	<b>Toplam</b>	<b>36.843</b>	<b>100,00%</b>

\*Kaynak: İl Millî Eğitim Müdürlüklerinden Gelen Belgeler ve mevzuata göre yapılan standart maliyet çalışması

<sup>19</sup> Farklı kapasiteli kurslar için küçük de olsa başa baş noktalarının değişmesinin nedeni, bu analizde kira ve personel dışındaki elektrik, su kırtasiye gibi giderlerin tüm giderlerin %10'u olarak kabul edilmesidir.



### VI.13. MTSK Hizmeti Bir Kere Satın Alınmaktadır

Ehliyet almak isteyen bireyler ilgili mevzuat gereği bu kurslara kaydolmakta ve ehliyet aldıkta sonra bir daha bu hizmeti talep etmemektedirler. Daha açık ifadesi ile bu hizmet insan ömründe sadece bir kez talep edilmekte ve bundan ötürü MTSK'nın hedef müşteri kitlesini, henüz ehliyet almamış olan bireyler oluşturmaktadır. Dolayısıyla hizmet alan her tüketici sektörün talep potansiyelinde bir kayıp anlamına gelmektedir. Ancak olumsuz sayılabilecek bu hususa rağmen, sektörün en büyük avantajı az önce değinilen nüfus yapısıdır. Hizmetin tek seferlik talebi sebebiyle de sektörde müşteri bağımlılığı yaratacak çabalara pek fazla rastlanmamaktadır<sup>20</sup>.

### VI.14 Sektörde Hizmet Farklılaştırması Yoktur

MTSK'ca verilen hizmetin nitelikleri Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliğince belirlenmektedir. Her ehliyet grubu için hangi derslerin kaç saat verilmesi gerektiği bellidir. Bu anlamda satın alınan hizmet homojen bir nitelik arz etmektedir. Ancak, öğreticilerin nitelikleri eğitim hizmetinin tüketici gözünde farklılaştıran önemli bir unsur olabilecektir. Fakat, bu hizmet eğitim alma amacından çok sınava giriş için zorunlu olması sebebi ile talep edilmektedir ve çoğunlukla derslerin veya öğreticilerin nitelikleri MTSK seçerken belirleyici kriterler olmamaktadır. Bu halde de eğitimde bir farklılaşmaya gitmek kurslar açısından anlamsız hale gelmektedir.

### VI.15 Sektörde Fiyat Rekabeti, Kalite Rekabetinin Önüne Geçmektedir

Sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmeti ülkemizde sürücü eğitimi almaktan ziyade "sınava giriş hakkı kazanmak" için talep edilen bir hizmet niteliğindedir. Diğer özel öğretim hizmetlerinde, fiyatla birlikte kalite de tüketicilerin tercihlerinde belirleyici bir unsurken, sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetlerinde, kursiyerler görece daha kaliteli hizmet sunan ve devam zorunluluğu isteyen kurslar yerine daha ucuz fakat devamsızlığa göz yuman kursları tercih etmekte ve çoğunlukla kursiyerler derslere dahi devam etmemektedirler. Bu şartlar altında, *eğitim ve hizmet kalitesi* tüketici tercihleri açısından önemini yitirirken, *fiyat*, karar aşamasında belirleyici bir değişken halini almaktadır.

<sup>20</sup> Daha önce belirli bir sınıfın sürücü belgesini almış kişiler, daha sonra diğer bir sınıf ehliyet belgesini almak istediklerinde belirli bir fiyat farkı ödeyerek sürücü kurslarına yazılıp ehliyet yükseltmesi ya da dönüşümü yapabilmektedirler. Ancak bu tür yeniden gelişlerin oranı toplam içerisinde küçük bir yer tuttuğu için sektörde hizmet alımının bir kerelik olma vasfını çok fazla etkilemediği düşünülmüştür.



## VII. DEĞERLENDİRME

Bu bölümde öncelikle bir önceki bölümde yapılan tespitler ışığında, sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetleri pazarındaki rekabet ihlallerinin nedenlerine ilişkin değerlendirmeler sunulacak, ardından da sektördeki rekabet ihlallerinin önlenmesine yönelik görüşler tartışılacaktır.

### VII.1 SEKTÖRDEKİ REKABET İHLALLERİNİN NEDENLERİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRME

Sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetleri pazarında ortaya çıkan rekabet ihlallerinin büyük çoğunluğu, 4054 sayılı Kanun'un 4/1(a) maddesinde düzenlenen "mal veya hizmetlerin alım ya da satım fiyatının, fiyatı oluşturan maliyet, kâr gibi unsurlar ile her türlü alım yahut satım şartlarının tespit edilmesi" niteliğindedir. Sürücü kursu ücretlerinin belirlenmesine yönelik bu ihlaller, ya bir dernek veya federasyon çatısı altında bir araya gelen sürücü kurslarının aralarında yaptıkları "anlaşmalar" şeklinde ya da bu dernek veya federasyonların karar organlarında alınan "teşebbüs birliği kararları" şeklinde ortaya çıkmaktadır.

Sektördeki rekabet ihlallerinin nedenlerine ilişkin olarak sektör temsilcileri ile yapılan görüşmelerde (Ek- 2) ifade edilen ortak husus, teşebbüsler arasında yapılan fiyat anlaşmalarının, sektörde maliyet altı fiyatlamalar yoluyla ortaya çıkan sağlıklı rekabet ortamının bir sonucu olduğu ve bu anlaşmaların mevcut pazar koşulları altında faaliyetlerini sürdüremez hale gelen teşebbüslerin başvurduğu son çare olduğudur. Gerçekten de, raporun sektöre ilişkin tespitler kısmında da belirtildiği üzere motorlu taşıt sürücü kursları sektörü, ciddi düzeyde arz fazlasının bulunduğu bir sektördür. Diğer taraftan raporun VI.10 numaralı başlığı altında da değinildiği üzere, sektörde mevzuata uygun olarak 20 saat direksiyon eğitimini eksiksiz veren ve her bir kursiyerden 500 TL ücret alan bir kursun başa baş noktasına ulaşabilmesi için yılda en az 380 kursiyer kaydı yapması gerekmektedir. Diğer değişkenler sabitken kurs ücretinin 300 TL olduğunun kabul edilmesi halinde ise bu rakam 1300 kursiyere kadar çıkmaktadır. Oysaki Milli Eğitim Bakanlığı'nın rakamlarına göre Türkiye'de 2007-2008 öğretim yılında kurs başına düşen öğrenci sayısı, sadece 519'dur.

**Tablo 13: Yıllara Göre Kurs Başına Düşen Ortalama Öğrenci Sayısı**

Öğretim Yılı	Kurs Başına Düşen Öğrenci Sayısı
2004-2005	478,607
2005-2006	459,242
2006-2007	498,838
2007-2008	519,143

\*Kaynak: T.C. Milli Eğitim Bakanlığı



Sektördeki arz fazlasının yarattığı bu koşullar altında, sağlıklı bir rekabetin hakim olduğu piyasada ayakta kalabilmek ve en fazla kursiyeri kendine çekebilmek isteyen bir teşebbüsün, hizmet kalitesini de belirli bir düzeyde tutmak kaydıyla değişken maliyetlerini kurtarabilecek noktaya kadar fiyatlarını düşürmesi beklenecektir. Ancak MTSK sektöründe bu süreç daha farklı seyretmektedir. Şöyle ki, tüketici tercihlerinde hizmet kalitesinin etkili olmadığını bilen ve tüketici talebindeki yüksek fiyat esnekliğinin farkında olan teşebbüsler, sundukları eğitimden ve özellikle de maliyetlerde en önemli kalem olan direksiyon eğitiminden kesinti yaparak fiyatlarını düşürme yoluna gitmektedirler. Salt fiyat rekabetine odaklı bu süreç, sürücü kurslarının değişken maliyetlerini de karşılayamadığı noktaya kadar devam etmekte ve bu noktada sağlıksız rekabetten bunalmış olan teşebbüsler, çoğunlukla bir dernek çatısı altında bir araya gelerek fiyatları belirli bir düzeyde tutabilmek için anlaşma yapmaktadır. Bu noktaya kadar sağlıksız rekabet ortamının bir sonucu olarak ortaya çıkan teşebbüsler arasındaki anlaşmalar, başarılı bir şekilde sürdürülebildiği takdirde, fiyatları normalde olması gerekenin çok daha üzerine çıkarabilmekte ve özellikle az sayıda sürücü kursunun bulunduğu yerleşim yerlerinde kurslar arasındaki sağlıksız rekabet ortamının yerini, fiyatın birlikte belirlendiği hatta gelirlerin bir havuzda toplanıp kurslar arasında paylaştırıldığı kurumsallaşmış bir kartel almaktadır.

Sektördeki rekabet ihlallerinin ortaya çıkışına ilişkin yukarıda sunulan senaryo, bu ihlallerin önlenmesi için alınması gereken tedbirler açısından da ipuçları sunmaktadır. Bu çerçevede; sektördeki rekabet ihlallerinin önlenmesine yönelik olarak önerilen tedbirler, aşağıda tartışılacaktır.

## **VII.2 BİR ÇÖZÜM ARACI OLARAK FİYAT VE ARZ REGÜLASYONUNA İLİŞKİN DEĞERLENDİRME**

Motorlu taşıtlar sürücü kursları (MTSK) sektöründe yukarıda analizi yapılan sorunlara ilişkin olarak, özellikle sektör temsilcilerinden gelen başlıca çözüm önerisi (Ek-8, 9), sektöre yönelik iktisadi regülasyonlar yapılması yönündedir. İktisadi regülasyon başlığı altında ise en fazla talepte bulunulan husus, ilgili sektördeki fiyat ve arz koşullarının düzenlenmesidir. Bu çerçevede, sektör temsilcilerinin fiyat ve arz regülasyonuna ilişkin önerileri şu somut başlıklar altında toplanmaktadır:

- Milli Eğitim Bakanlığı ve sektör temsilcilerinin katılımıyla bir fiyat tespit komisyonunun kurulması ve sektörde uygulanacak fiyatların bu komisyon tarafından belirlenmesi,



- Nüfusa orantılı olarak bir yerleşim yerinde açılacak maksimum sürücü kursu sayısının tespit edilmesi ve bu sayıya ulaşana kadar yeni sürücü kursunun açılmaması,
- Sürücü kurslarının açılmasına ilişkin standartların artırılması ve kurslara bilgisayarlı eğitim gibi niteliksel kriterler getirilmesi,
- Bir dönem içerisinde sürücü kurslarının, kontenjanlarının üstünde kayıt yapmasının engellenmesi.

Sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetleri pazarında fiyat ve arz regülasyonunun uygun bir çözüm olup olmadığı aşağıda değerlendirilecektir:

Bilindiği üzere fiyatlandırma, rekabet, pazara giriş ya da pazardan çıkma koşulları, ücret, faiz oranı, kamusal veya özel kuruluşlara teşvik temini gibi doğrudan piyasalara yönelik müdahaleleri hedef alan düzenlemeler iktisadi regülasyon olarak tanımlanmaktadır. İktisadi regülasyonda teşebbüslerin kararlarının büyük çoğunluğu regüle edilmekle birlikte, hedef alınan başlıca ekonomik parametreler fiyat, üretim miktarı ve piyasadaki oyuncu sayısıdır. İkincil düzeyde düzenlenen parametreler ise ürün kalitesi ve yatırım olmaktadır.

İktisadi regülasyon ile piyasada rekabet koşullarının sağlıklı şekilde işlemlenmesini ya da monopol niteliğindeki piyasalarda teşebbüsün rekabetçi piyasalardakine benzer davranışlar göstermesini sağlamak ve böylelikle piyasa etkinliği yaratmak amaçlanmaktadır.<sup>21</sup> Bu sebeple regülasyon, esas itibarıyla, diğer sektörlerde temel girdiler temin eden ve bu itibarla üretim sürecinin geneline etki eden elektrik, doğalgaz, akaryakıt, taşımacılık, telekomünikasyon gibi sektörlerde uygulanmaktadır. Sayılan endüstrilerde düzenlemeler yapılmasının önemli gerekçelerinden biri, başta Avrupa ülkeleri ve Türkiye olmak üzere pek çok ülkede kamu hizmetlerinin yakın zamana kadar doğal tekeller eliyle sağlanıyor olmasıdır. 1980'lerden itibaren bu ülkelerde başlayan özelleştirme çalışmaları neticesinde, bu kez devlet tekelinin yerini doğal tekellerin alması sorunu gündeme gelmiştir. Zira altyapı sektörlerinde batık ve sabit maliyetlerin yüksek olması sebebiyle sektörde faaliyet gösteren aktörlerin az sayıda, çoğunlukla da monopol nitelikte olduğu görülmüştür. Belirtilen durum, ekonomik hayatın geneli açısından hayati önem arz eden bu sektörlerde faaliyet gösteren firmaların tekeli davranma, özellikle de aşırı fiyatlandırma eğilimini gündeme getirmiştir. Nihayetinde, alt yapı sektörleri ve mali piyasalar bakımından piyasa

<sup>21</sup> ARDIYOK,Ş., *Doğal Tekeller ve Düzenleyici Kurumlar, Türkiye için Düzenleyici Kurum Modeli*, Rekabet Kurumu Lisansüstü Tez Serisi, 2002, s.8





aksaklıkları ortaya çıkmış ve tüketici aleyhine sonuçlar doğuran bu aksaklıklara ilişkin devlet eliyle müdahalelerde bulunulması, diğer bir ifade ile regülasyon ihtiyacı söz konusu olmuştur.

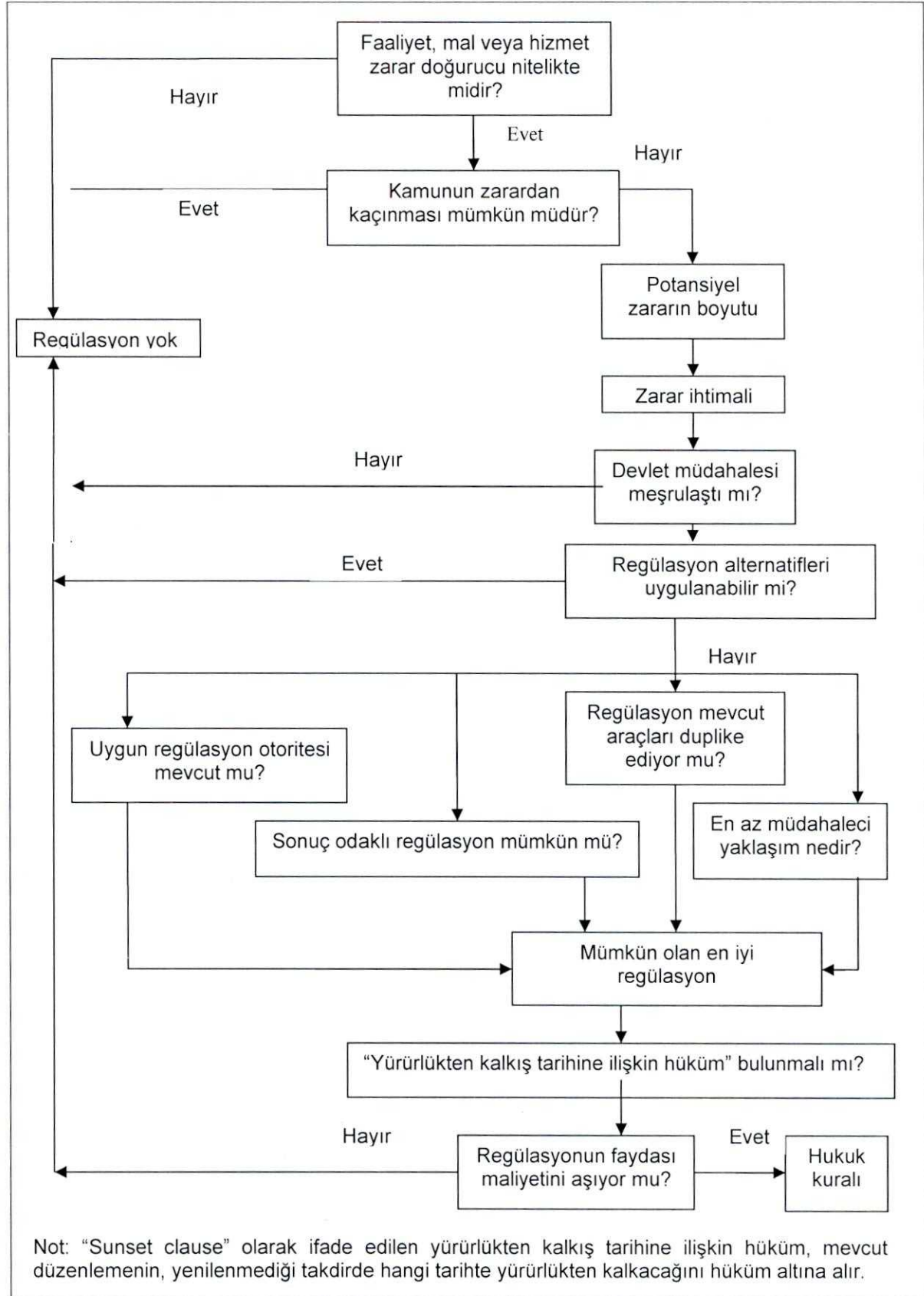
Yukarıda detaylı olarak analizine yer verilen MTSK sektörü, regülasyonun dünya genelindeki ve Türkiye'deki uygulamalarının aksine, geçmişte ya da halihazırda doğal tekel niteliği gösteren bir sektör değildir. Benzer şekilde, regülasyonun yaygın olarak uygulandığı alt yapı sektörlerinden farklı olarak, herhangi bir iktisadi faaliyetin yürütülmesinde hayati önem taşıyan, diğer bir ifade ile piyasalara kilit girdiler temin eden bir mal veya hizmetin üretilmesi de bu sektör bakımından söz konusu olmamaktadır.

Teşebbüslerin iktisadi kararlarını etkileyen ekonomik parametrelerin büyük çoğunluğunun düzenlemeye tabi tutulması sonucu, fiyatlama politikası başta olmak üzere, yapılan düzenlemeler uzun vadede önemli rekabetçi endişeler doğurmaktadır. Öyle ki gelişmelere kıyasla "hantal" kalan idari düzenlemeler, mevcut aktörleri koruyucu ve yeni aktörlerin piyasaya girişlerini engelleyici veya faaliyetlerini zorlaştırıcı etkiler doğurabilmektedir. Ayrıca piyasadaki teşebbüslere avantaj sağlayan bu düzenlemeler çoğu durumda tüketicilerin aleyhine sonuç doğurabilmektedir.<sup>22</sup> Bununla birlikte, regüle edilen pazarlarda ortaya çıkan sorunlar bunlarla sınırlı değildir. Regülasyon tekeli piyasalar bakımından fayda sağlamakla birlikte, bu piyasalara ve teşebbüslere belirli maliyetler de getirmektedir. Dolayısıyla, regülasyonlar sonucu ortaya çıkan iyileştirme ile bu düzenlemelerin ekonomiye getirdiği külfetin karşılaştırılması ve düzenleme kararının buna göre verilmesi gerekmektedir. MTSK sektörü bakımından muhtemel bir regülasyon uygulaması ile elde edilecek fayda ve uygulamanın teşebbüsler ve ekonominin geneli bakımından yaratacağı maliyetin karşılaştırılmasında, GUASCH ve SPILLER tarafından oluşturulan analiz yönteminden yararlanılmasında fayda görülmektedir.

<sup>22</sup> "Düzenleme Tuzağı" (*Regulatory Capture*) olarak ifade edilen bu teoriye göre, düzenleyici kurum ile düzenlenen sektör arasındaki ilişki sağlıklı ve objektif şekilde düzenlenemezse, sektöre özgü düzenleyici kurumların karar organlarının teşebbüslerin etkisi altında kalması sorunu gündeme gelmektedir. Zira sektöre özgü düzenleyici kurumlar, rekabet otoritelerine nazaran düzenledikleri sektör ve bu sektörde faaliyet gösteren firmalarla daha yakın ilişki içerisinde olmaktadır. Ayrıca OECD tarafından yapılan çalışmalarda, yalnızca tek bir sektör ile ilgilenen ve bu sektördeki firmalar ile devamlı olarak aynı türden bilgiler paylaşan düzenleyici kurumların zamanla bu firmalar ile aynı bakış açısını uygulamaya başladıkları bulgusuna ulaşılmıştır. Bununla birlikte, özellikle ABD bakımından düzenleme tuzağının bir başka boyutu olarak düzenleyici kurumların bütçelerinin kongre tarafından onaylanması sebebiyle sözü geçen kurumların kongre üyelerinin de etkisinde kalabileceği ileri sürülmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. OECD Committee on Competition Law and Policy, *Relationship Between Regulators and Competition Authorities*, Paris 1999, s.28.



**Tablo 14: Regülasyonlarda Fayda-Maliyet Analizi**

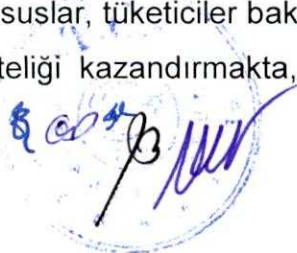


\*Kaynak: GUASCH J.L. & SPILLER, P. Managing the Regulatory Process: Design, Concepts, Issues and the Latin America and the Caribbean Story, World Bank Publications, 1999, Washington DC, s.26



Tabloda belirtilen yöntem ışığında, MTSK sektöründe regülasyon uygulamasının yerindeliği aşağıda değerlendirilmiştir.

- Bu sisteme göre ilk adım, sektörde üretilen mal veya hizmetin ya da faaliyetin zarar doğurucu nitelikte olup olmadığıdır. Sektöre ilişkin temel unsurlar belirtilirken, sürücü kursları içerisinde önemli sayıda teşebbüs tarafından verilen eğitimin hukuki düzenlemelere uygun olmadığı ve bu itibarla düşük kalitede verilen sürücü eğitiminin niteliksiz sürücü adayları yetiştirilmesine, bu durumun ise sınav sistemindeki aksaklıklar neticesinde ehil olmayan sürücü adaylarının dahi sürücü ehliyeti almasıyla sonuçlandığına dikkat çekilmiştir. Sürücü eğitimi ve sınavındaki etkinsizlik, motorlu taşıtların kullanımı hususunda yeterli bilgi ve beceriye sahip olmayan bireylerin trafiğe çıkmasına yol açmakta, böylelikle kamu güvenliği ciddi bir tehditle karşı karşıya kalmaktadır. Nitekim önemli can ve mal kayıplarıyla neticelenen trafik kazalarında sürücülerin ehil olmaması unsurunun önemli oranda etkili olduğu açıktır. Dolayısıyla ilgili sektörde sunulmakta olan hizmet, toplumun geneli açısından zarar doğurucu niteliktedir.
- İkinci adımdaki değerlendirme, hizmet sonucu ortaya çıkan zarardan kaçınmanın mümkün olup olmadığıdır. Bu noktada zarardan kaçınmayı sağlayabilecek çözümlerin neler olabileceği sorusu gündeme gelmektedir. Öncelikle belirtilmesi gereken husus, sürücü kursları tarafından verilen eğitim hizmetinin neticesi, hukuken motorlu taşıt kullanımına imkân sağlayacak sürücü ehliyetlerinin teminidir. Dolayısıyla bu sektörde verilen hizmet, karayolu ulaşımını doğrudan etkilemektedir. Karayolu ulaşımının şehir içindeki alternatifi metro taşımacılığı, şehirlerarasındaki alternatifi ise havayolu veya demiryolu taşımacılığı olabilecektir. Ancak gerek şehir içinde gerekse şehirlerarası ulaşım bakımından belirtilen alternatiflerin karayolu taşımacılığı ile ulaşım hizmeti verilen bütün noktalar arasında ulaşım olanak sağlamıyor olması, pek çok güzergâh bakımından karayolunun en rasyonel ulaşım yöntemi olmasına yol açmaktadır. Bununla birlikte karayolu ulaşımı, bireylerin günlük yaşamlarının önemli bir bölümünde almakta oldukları bir hizmet niteliğindedir. İşaret edilen hususlar, tüketiciler bakımından karayolu ulaşımına adeta zorunlu bir hizmet niteliği kazandırmakta, bu sebeple MTSK eğitim



hizmetinin ortaya çıkardığı zararlardan kaçınma imkânı mümkün gözükmemektedir.

- Tablo 1 ve Tablo 2'de yer verilen istatistikler, hizmet sunumu sonucu oluşacak potansiyel zararın büyüklüğü ve bu zararın gerçekleşme olasılığına ilişkin aşamaları yanıtlar niteliktedir. Nitekim tablolarda görüldüğü üzere trafik kazalarında sürücünün kusuru %93–98 arasında değişmekte ve her yıl nüfusun ortalama %0,008'i trafik kazalarında hayatını kaybetmektedir.
- Her ne kadar bu aşamaya kadar ki değerlendirmelere göre MTSK sektörüne devlet eli ile müdahale meşrulaşmış görünmekte ise de, bir sonraki adımda regülasyonun alternatiflerin bulunup bulunmadığının ve fiyat yahut arz miktarı bakımından sektöre yapılabilecek herhangi bir müdahalenin muhtemel olumsuz sonuçlarının değerlendirilmesi gerekmektedir.

Sektörün regülasyon sistemi bakımından önem arz eden başlıca unsurları şunlardır:

1. Pazardaki oyuncu sayısının fazlalığı,
2. Batık maliyetlerin ya da önemli tutarlarda sabit maliyetlerin söz konusu olmaması,
3. Mevcut hukuki düzenlemeler faaliyetlerin yürütülmesine ilişkin yükümlülükler öngörmekle birlikte, uygulamada bu yükümlülüklerin herhangi bir giriş veya çıkış engeli yaratmaması,
4. Hizmet fiyatları ilgili mevzuat gereği ilan edilmesine rağmen uygulamada fiyatların ilan edilen tutarın dahi altında gerçekleşmesi,
5. Pazardaki oyuncu sayısının fazla olması ve pazara giriş engellerinin yokluğu sebebiyle devamlı olarak yeni girişlerin söz konusu olması, bu sebeple önemli düzeyde fiyat rekabeti gerçekleşmesi,
6. Fiyat rekabetinin yoğunluğu ve bir yandan mevcut rakiplerin bir yandan da potansiyel rakiplerin yarattığı baskı sonucu teşebbüslerin maliyetlerini düşürme eğilimi göstermesi,
7. Ancak maliyetlerde gerçekleştirilen düşüşün, hukuki düzenlemeler ile öngörülen yükümlülüklerden kaçınılması suretiyle, diğer bir ifadeyle hukuka aykırı olarak gerçekleştirilmesi,
8. Hukuki yükümlülüklerden kaçınılması sebebiyle üretilen hizmetin kalitesinin düşük olması ve bu itibarla kamu güvenliğinin tesisinden doğan kamu



yararını tehdit edici sonuçların ortaya çıkması, bu itibarla hizmetin negatif bir dışsallık yaratıyor olması.

Görüldüğü üzere MTSK sektörü bakımından dile getirilen, hukuki yükümlülüklerle aykırı faaliyette bulunmak suretiyle eğitim hizmeti fiyatlarının maliyet altında belirlenmesi sorunu, sektörde eşit koşullarda rekabet edilemediğine işaret etmektedir. Zira ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerden bir bölümü mevzuat hükümlerinden doğan yükümlülüklerle uygun davranarak belirli maliyet kalemlerine katlanırken, teşebbüslerden bazıları ise söz konusu maliyetleri ekarte ederek fiyatları normal koşullarda oluşması beklenen rekabetçi seviyenin altına çekmekte, böylelikle piyasadaki aktörler bakımından faaliyet koşullarında belirgin bir eşitsizlik ortaya çıkmaktadır. Bu noktada yanıt verilmesi gereken soru, MTSK sektöründeki mevcut rekabet eşitsizliğinin bu sektörde regülasyon uygulamasını gerektirip gerektirmediği hususudur.

MTSK sektörüne ilişkin yer verilen tespitler ışığında, söz konusu sektörde çok sayıda teşebbüsün faaliyet gösterdiğinin ve özellikle fiyat unsuru bakımından piyasanın rekabetçi bir yapı arz ettiğinin ifade edilmesi mümkündür. Regülasyon yöntemi bakımından temel prensip, rekabetçi pazarlarda düzenleme stratejisinden, özellikle fiyat regülasyonundan kaçınmaktır. Aynı zamanda bu tür pazarlarda güvenlik ve sair standartların dışında diğer parametrelere, örneğin ürün kalitesine ilişkin dahi standartların belirlenmesi istenmemektedir. Öte yandan, fiyat regülasyonu bakımından firmalar ile tüketicilerin aynı anda memnun edecek seviyede bir fiyatın belirlenmesi oldukça güçtür. Fiyatın yüksek seviyede belirlenmesi tüketici yararını olumsuz etkilerken, düşük seviyede belirlenmesi ise üretici firmanın teknoloji gibi mal ve hizmet kalitesini artırıcı yatırımlar yapma motivasyonunu düşürücü etki doğuracaktır. Bu noktada hem firmanın maliyet kalemleri hem de özellikle yüksek düzeyde gerçekleşen sabit maliyetlerin kullanıcılara dağıtımı hususunda regülasyon otoritelerinin sektöre ve teşebbüslere ilişkin tam bilgiye sahip olması gerekir. Ancak uygulamada, düzenleyicilerin maliyet verileri ve sektöre ilişkin ideal düzeyde bilgi sahibi olması güçlük arz etmektedir. Bilgi asimetrisi ve eksik bilginin olduğu durumlarda ise fiyat regülasyonu yapılması, regülasyondan beklenen faydaların tam olarak gerçekleşmesini engelleyeceği gibi, regülasyon maliyetinin faydanın üzerinde oluşmasına yol açabilecektir.



Yapılan regülasyonun yerinde olmadığı durumlarda dar anlamda sektör üzerinde, geniş anlamda ise ekonominin genelinde oluşacak ilave maliyetler ise şu şekilde özetlenebilir:<sup>23</sup>

1. Teşebbüslerin kaynakların etkin dağılımı konusundaki motivasyonu azalır.
2. Sektördeki oyuncular ve tüketicilerin yanında devletin de katlanması gereken maliyet artar.
3. Regülasyona tabi sektörlerde teşebbüsler AR-GE ve teknolojik yatırımlara daha az önem verme eğilimi gösterirler.

Yukarıda işaret edilen hususlar ışığında, rekabet politikaları ile regülasyon faaliyetleri arasındaki ilişkinin kimi hallerde “çelişki” şeklinde ortaya çıkabileceği görülmektedir.<sup>24</sup> Zira regülasyonlar, söz konusu düzenlemeler mevcut olmasa idi rekabet ihlali niteliği taşıyacak faaliyet ya da koşulları destekleyebilmekte ve hatta gerekli kılabilir. Örneğin, regülasyonların fiyat koordinasyonuna imkan tanınması, reklam faaliyetleri veya diğer rekabet araçlarının kullanımını engellemesi veya coğrafi pazar paylaşımını öngörmesi mümkündür. Aynı şekilde rekabeti teşvik görünümünde olmakla birlikte genellikle anti rekabetçi şekilde yorumlanan maliyet altı satışların yasaklanması ve düzenleyici hedeflere ulaşılabilmesi için rekabeti gereğinden fazla sınırlayan geniş kapsamlı regülasyonlar, dikkat çekilen çelişkinin diğer örneklerini oluşturmaktadır. Belirtilen regülasyonlar değiştirildiğinde ya da kaldırıldığında ise, söz konusu regülasyonlardan etkilenen firmaların davranış şekillerini ve beklentilerini değiştirmesi gerekmektedir.

Devletin ekonomiye yerinde olmayan müdahalelerde bulunduğu dönemlerde rekabetin kısıtlanması sebebiyle fiyatların yükseldiği ve bu itibarla 1970’lerden sonra başta ABD olmak üzere pek çok alanda deregülasyon trendinin yaygınlaştığı görülmektedir. Deregülasyon sürecinde gereksiz düzenlemelerin kaldırılması ile çeşitli ülkelerde gerçekleşen fiyat düşüşleri Tablo 15’te sunulmaktadır.

<sup>23</sup> OECD Raporu 1998, dipnot 7, s.9

<sup>24</sup> OECD Country Studies, Turkey: The Role of Competition Policy in Regulatory Reform, 2002, s.6

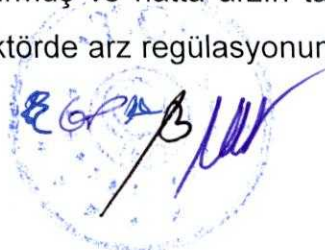


**Tablo 15: İktisadi Regülasyonlarda Gerçekleştirilen Reformlar Sonucu Oluşan Fiyat Değişiklikleri**

SEKTÖR	ÜLKE	REEL FİYAT DÜŞÜŞÜ (%)
Karayolu Taşımacılığı	Almanya	30
	Meksika	25
	Fransa	20
	ABD	19
Havayolu Taşımacılığı	İngiltere	33
	ABD	33
	İspanya	30
	Avustralya	20
Elektrik	Norveç	18-26
	İngiltere	9-15
	Japonya	5
Finansal Hizmetler	İngiltere	70
	ABD	30-62
Telekomünikasyon	Finlandiya	66
	İngiltere	63
	Japonya	41
	Meksika	21

\*Kaynak: GUASCH J.L. & SPILLER, P. Managing the Regulatory Process: Design, Concepts, Issues and the Latin America and the Caribbean Story, World Bank Publishings, 1999, Washington DC, s.21

Benzer şekilde sektörde sunulan arz miktarının kısıtlanması amacıyla yasal giriş engellerinin oluşturulması durumunda, bu müdahalenin beklenilen aksine teşebbüsler ve nihai noktada tüketiciler bakımından olumsuz sonuçlar doğurduğu uygulamaya örneklerine rastlamak mümkündür. Nitekim 1990'ların başlarında Montevideo, Uruguay'da taksi hizmetleri pazarında yüksek oranda bir lisans ücreti (60.000 dolar) getirilmek suretiyle giriş engeli öngörülmüş ve bu suretle faaliyet gösteren teşebbüs sayısı sınırlandırılmak istenmiştir. Söz konusu lisansın nominal değeri aynı tarihlerde New York'ta uygulanan lisans bedelinden (125.000 dolar) düşük olmasına karşın, Uruguay'daki kişi başına düşen milli gelirin nispeten düşük olması, lisansın piyasa değerinin New York eyaletindeki lisans değerinin dört katı olması sonucunu doğurmuştur. Söz konusu regülasyon taksi hizmetleri pazarında taksi bulunurluğu oranını düşürmüş ve hatta arzın talebi karşılayamayacak düzeye inmesine yol açmıştır. İlgili sektörde arz regülasyonunun tüketiciler bakımından sonucu



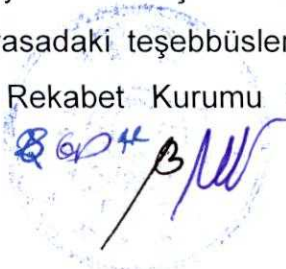
yüksek hizmet bedelleri olurken, teşebbüsler bakımından ise lisans bedelinin karşılanmasındaki zorluk ve taksi olarak kullanılabilen araçların malikleri tarafından kaynak sarfiyatına yol açan bir kiralama arayışı olarak ortaya çıkmıştır.

Bu çerçevede, sürücü kurslarının bir dönemde kaydedebileceği öğrenci sayısının sınırlandırılmasına yönelik olarak Milli Eğitim Bakanlığı nezdinde yürütülen çalışmalar, arzın kısılmasına yol açacağı için fiyatların yükselmesine neden olacaktır. Ayrıca sektördeki mevcut yapısal sorunlara çözüm getirmek yerine pazardaki teşebbüsleri koruyarak mevcut sorunların ötelenmesine yol açan bu uygulamanın, teşebbüslerin mevcut kapasitelerini kullanmalarını engellemek suretiyle kaynak israfına yol açacağı düşünülmektedir. Dolayısıyla, Kurumumuz tarafından Milli Eğitim Bakanlığı'na gönderilecek bir yazıyla yürütülmekte olan çalışmanın sakıncaları konusunda Bakanlığın bilgilendirilmesinin yerinde olacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca Milli Eğitim Bakanlığı'nca motorlu taşıt sürücü kursları sektörüne yönelik olarak yapılacak düzenlemelerde, Rekabet Kurumu'nun da görüşü alınarak işbirliği çerçevesinde hareket edilmesinin sektördeki rekabetin tesisi açısından faydalı olduğu düşünülmektedir.

Yukarıda yer verilen gerekçelerle MTSK sektörü bakımından başta fiyat ve arzın regüle edilmesi olmak üzere regülasyon yönteminin etkin bir araç olmadığı görülmektedir. Dolayısıyla MTSK sektöründe sağlıklı bir rekabet ortamının temini ve aynı zamanda kamu güvenliğinden doğan kamu yararının tesisi için regülasyon yerine uygulanabilecek çözüm olasılıklarının incelenmesi gerekmektedir.

### **VII.3 MTSK SEKTÖRÜNDEKİ REKABET İHLALLERİNİN ÖNLENMESİNE YÖNELİK REKABETÇİ ÇÖZÜM ÖNERİLERİ**

Sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetleri pazarındaki rekabet ihlallerinin önlenmesi ve sektörde sağlıklı bir piyasa mekanizmasının tesisi için sektördeki rekabet ihlallerine yol açan sorunların bir bütün olarak ele alınarak uygun tedbirlerin bir arada uygulanması gerektiği düşünülmektedir. Bu tedbirlerden bir kısmı, sektördeki sağlıksız rekabet ortamının önlenmesine yönelik olarak Milli Eğitim Bakanlığı ve diğer düzenleyici kuruluşlar tarafından yapılması gereken çalışmalardan, bir kısmı ise piyasadaki teşebbüslerin bilinçlendirilmesi ve rekabet ihlallerinden caydırılması için Rekabet Kurumu tarafından yapılması gereken

A circular blue stamp is visible, partially overlapping the text. Inside the stamp, there is a handwritten signature in blue ink. The signature appears to be 'B. M. W.' or similar. The stamp itself is mostly illegible but seems to be an official seal.



çalışmalardan oluşmaktadır. Bu çerçevede, sektördeki rekabet ihlallerinin önlenmesine yönelik olarak alınabilecek tedbirlerin şu şekilde sıralanması mümkündür:

### **VII.3.1 Sürücü Kurslarının Hizmet Kalitesinden Ödün Vererek Fiyatı Düşürmelerinin Önlenmesi**

Yukarıda belirtildiği üzere, MTSK sektöründeki rekabet ihlallerinin kaynağını sektördeki sağlıksız rekabet ortamı oluşturmaktadır. Sektörde sağlıksız rekabet ortamına yol ačan temel neden ise, sürücü kurslarının maliyetlerini düşürmek için eğitimden ödün vermeleri ve normalde 20 saat vermeleri gereken direksiyon eğitimini 5-10 saate indirerek rakiplerine karşı haksız maliyet avantajı elde etmeleridir. Sektörde bu tür uygulamaların önüne geçilmesi için ilk akla gelen önlem, Milli Eğitim Bakanlığı'nın sürücü kurslarına yönelik denetimlerini artırmasıdır. Ancak mevcut koşullar ve imkanlar altında, kısa vadede Bakanlığın sektördeki denetimlerinin daha etkin hale geleceğini beklemenin gerçekçi bir beklenti olmayacağı düşünölmektedir. Zira, MTSK'nın denetiminden sorumlu olan Milli Eğitim İl Müdürlükleri'ne bağlı ilköğretim müfettişleri, MTSK ile birlikte il genelindeki tüm özel öğretim kurumlarının denetiminden sorumlu olduğu gibi, ilköğretim okullarının denetiminden de sorumludurlar. Sadece Ankara'da 250 adet sürücü kursunun bulunduğu, bu sürücü kurslarının sadece mesai saatlerinde değil akşam ve hafta sonu da eğitim verdiği, ayrıca genellikle direksiyon eğitim pistlerinin sürücü kurslarından uzak bir mesafede ve mesken mahal dışında bulunduğu dikkate alındığında, mevcut imkanlarla bu kursların etkin bir denetiminin yapılamayacağı düşünölmektedir. Dolayısıyla, sürücü kurslarının direksiyon eğitiminde kısıtlamaya gitmelerini engelleyecek başkaca çözümlerin gündeme alınması gerekmektedir. Bu noktada, direksiyon eğitimi veren araçlara Avrupa'da bazı ölkelerde uygulandığı gibi eğitim tespit cihazlarının takılarak kursiyerlerin direksiyon eğitimi için öngörölmüş olan ders saatini tamamlayıp tamamlamadıklarının kontrol edilmesinin bir çözümlenebileceği düşünölmektedir. Bu konuda alınabilecek bir diğer önlem ise, Milli Eğitim Bakanlığı veya valilikler tarafından çok sayıda sürücü kursunun bir arada eğitim verebileceği merkezi eğitim pistleri oluşturulması ve bu bölgelerde gerekli toplu denetimlerin gerçekleştirilmesidir.



### VII.3.2 Ehliyet Sınavlarının Seçiciliğinin Artırılması Suretiyle Tüketici Tercihlerinde Fiyatın Yanında Kalitenin de Etkili Kılınması

Yukarıda da belirtildiği üzere, MTSK sektöründe sağlıksız bir rekabet ortamına yol açan faktörlerin başında, tüketici talebinin yapısı nedeniyle sektörde hizmet rekabetinin oluşmaması gelmektedir. Böylece, MTSK sektöründe faaliyet gösteren teşebbüsler, hizmet kalitesini düşürüp fiyatı kırmak suretiyle haksız bir maliyet avantajı elde etmekte ve sektördeki diğer kursların da aynı yolu takip etmesiyle birlikte, sonu piyasadaki rekabete bütünüyle son veren bir kartel anlaşmasıyla biten bir sürece girilmekte ve aynı zamanda bu süreçte sürücü adaylarına verilen eğitimde kesinti yapıldığı için trafik güvenliği açısından MTSK'dan beklenen faydalar da sağlanamamaktadır.

Piyasadaki talep, ehil düzeyde motorlu araç kullanımına imkân sağlayacak bir sürücü eğitimi yönünde gerçekleşecek olursa, arz da zorunlu olarak bu koşulları sağlayacak nitelikte olacaktır. Zira piyasadaki oyuncu sayısının fazlalığı ve sunulan hizmetin homojen yapısı sebebiyle tüketicinin beklenen koşulları karşılayan teşebbüsü bu koşulları karşılayamayan teşebbüse tercih etme imkânı bulunmaktadır. Ancak bu noktada sorun, talebin yüksek kalitede eğitim yönünde gerçekleşmemesidir. Sektöre ilişkin yapılan analizler neticesinde, sürücü eğitimi hizmetinden yararlanmak isteyen tüketicilerin firma tercihini belirleyen temel etkenin, hizmetin fiyatı olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu durumda, kamu güvenliğini tehdit edecek kadar düşük kalitede sürücü eğitimi verilmekte iken, tüketicilerin düşük eğitim kalitesine razı olup tercihini düşük fiyat talep eden teşebbüslerden yana kullanmasının temelinde yatan nedenlerin araştırılması gereği doğmaktadır.

Daha önce belirtildiği üzere sürücü eğitimleri, mevzuat gereği sürücü ehliyeti alınabilmesinin ön koşulu olarak belirlenmiştir. Belirtilen mevzuat hükümlerine göre sürücü adayı, teorik ve pratik olmak üzere iki ana başlık altında eğitim almakta ve yine teorik ve direksiyon olmak üzere iki sınava tabi tutulmaktadır. Her iki sınavda da başarılı olan aday, sürücü ehliyeti almaya hak kazanmaktadır. Düşük kalitede verilen eğitime rağmen sürücü adaylarının belirtilen sınavlarda başarı gösteriyor olması, diğer bir ifade ile hukuki yükümlülüklerine uygun olarak motorlu taşıt kullanmaya ehil sürücü adayı yetiştiren sürücü kursları ile eğitime ilişkin maliyetlerden kaçınarak düşük seviyede eğitim veren sürücü kurslarına kayıtlı adayların sürücü ehliyeti



sınavlarında aynı geçerli sonucu alabilmeleri, mevcut sınav sistemine ilişkin önemli bir çelişkiye işaret etmektedir. Bu itibarla sektördeki sorunun temeli, sürücü eğitiminin temel hedefi olan sürücü ehliyeti sınavlarının, kamu güvenliğinin tesisine uygun sürücü adaylarının belirlenmesi konusunda yetersiz kalmasına dayanmaktadır.

Görüldüğü üzere sınav sisteminde yapılacak iyileştirme, sektördeki aksaklıkların giderilmesinde hayati önem arz etmektedir. Öyle ki gerek teorik sınav, gerekse de direksiyon sınavının trafik kurallarına uygun şekilde motorlu taşıt kullanabilecek düzeydeki adayları belirleyecek şekilde yapılması halinde, tüketicilerin talebi, söz konusu sınavları geçmelerini sağlayacak düzeydeki eğitim hizmetine yönelecektir. Talepteki bu değişim, arzın da aynı yönde değişmesini sağlayacak ve piyasa kendi dinamikleri ile sektörel sorunları çözecek noktaya erişmiş olacaktır. Zira hizmet sağlayıcıları, talebe uygun eğitim hizmetini verebilmek için ilgili mevzuatta düzenlenen yükümlülüklerini yerine getirmek zorunda kalacak, böylelikle maliyet kalemlerinde kesintiye gidemeyecektir. Nihayetinde bir yandan fiyat olağan maliyet seviyesinin üzerinde ancak piyasa dinamikleri ile belirlenmiş olacak; bir yandan ise kamu yararı hedefine ulaşılması sağlanacaktır.

İşaret edilen değerlendirmelerden hareketle, MTSK sektöründeki aksaklıkların önemli bir kısmının, sektöre ilişkin ekonomik parametrelerde herhangi bir regülasyon yapılmaksızın, sınav sisteminin etkin hale getirilmesi durumunda kendiliğinden ortadan kalkabileceği görülmektedir.

### **VII.3.3 Milli Eğitim Bakanlığı'nın Denetimlerinin Etkinleştirilmesi**

Yukarıda belirtildiği üzere, özellikle büyük şehirlerde sürücü kurslarının sayı olarak fazla olması, bu kuruluşlarının eğitim programının mesai saatleri dışına (akşam ve hafta sonu) yayılması, İl Milli Eğitim Müdürlüğü bünyesindeki ilköğretim müfettişlerinin sürücü kurslarının yanında ilköğretim okulları, özel dershaneler ve diğer özel öğretim kuruluşlarının denetiminden sorumlu olması gibi nedenler dikkate alındığında, mevcut imkanlar dahilinde Milli Eğitim Bakanlığı'nın sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetleri pazarında etkin bir denetim yürütebildiğini söylemek mümkün değildir. Ancak orta ve uzun vadede, Milli Eğitim Bakanlığı'nın sektörde etkin bir denetim yürütmesinin ve mevzuata aykırı hareket eden teşebbüslere yönelik caydırıcı yaptırımlar uygulamasının sektördeki sağlıklı rekabet ortamına yol açan



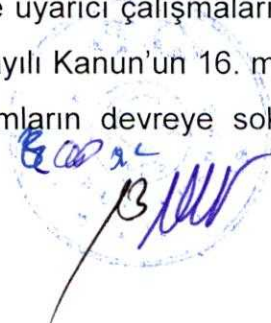
uygulamaların önüne geçilmesi açısından önemli olduğu düşünülmektedir. Bu bağlamda, Milli Eğitim Bakanlığı'nın daha caydırıcı bir tarzda etkin bir denetim yürütülebilmesi noktasında sektördeki sivil toplum kuruluşları ile işbirliği içerisinde hareket etmesinin faydalı olabileceği düşünülmektedir.

#### **VII.3.4 Rekabet Kurumu'nun Sektöre Yönelik Uygulamalarında Tutarlılığın ve Caydırıcılığın Artırılması**

Raporun V. Bölümünde de dikkat çekildiği üzere, sektördeki rekabeti bozucu nitelikteki uygulamalara ve düzenlemelere ilişkin olarak Rekabet Kurumu tarafından üç kez teşebbüslere, üç kez de Milli Eğitim Bakanlığı'na görüş gönderilmiştir. Ancak buna rağmen, sektördeki rekabet ihlalleri devam etmiş ve hatta, daha önce bir önaraştırma yürütülmüş ve 4054 sayılı Kanun'un 9/3. maddesi çerçevesinde görüş yazısı gönderilmiş olan Konya ilindeki sürücü kursları ihlal teşkil eden eylemlerine devam etmişler ve bu görüşten üç yıl sonra bu ildeki sürücü kurslarına yönelik olarak soruşturma açılmıştır. Ne var ki, yapılan soruşturma sonucunda, ihlal tespiti yapılmasına rağmen teşebbüslere herhangi bir idari para cezası verilmemiştir. Sektöre yönelik olarak yürütülen bir diğer soruşturma olan Kayseri sürücü kursları soruşturmasında da benzer şekilde açık bir ihlal tespit edilmişken, Milli Eğitim Bakanlığı uygulamaları ve mahkeme kararlarının sürücü kurslarını ilan edilen fiyatların altına inilmemesi hususunda yönlendirdiği tespiti yapılarak, rekabet ihlalinin ortaya çıkmasında teşebbüslerin yanı sıra düzenleyici kurumun yaptığı düzenleme ve uygulamalardaki belirsizlikler ve yargı organlarının tereddüde yol açan kararlarının da etkili olduğu gerekçesi ile herhangi bir idari para cezası uygulanmamıştır.

Öncelikle, sektöre ilişkin olarak yürütülen iki soruşturma sonucunda ihlal tespiti yapılmışken idari para cezasının verilmediği bir ortamda, sektördeki teşebbüslerin rekabet ihlallerinden kaçınmasını beklemenin iyimser bir beklentiden öteye geçemeyeceği düşünülmektedir. Nitekim Kayseri'de yürütülen soruşturmadan iki yıl dahi geçmeden Kayseri'ye komşu bir il olan Sivas'ta sürücü kurslarının rekabeti bozucu anlaşma yaptıkları iddiası ile yeni bir soruşturma açılmış olması da bu durumu desteklemektedir.

Bu çerçevede, önümüzdeki dönemde Rekabet Kurumu'nun sektöre yönelik olarak bir yandan bilgilendirici ve uyarıcı çalışmalarını yürütürken bir yandan da ihlal tespiti yapılması halinde 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinde düzenlenen cezaların artırılması gibi caydırıcı yaptırımların devreye sokulması yönünde genel prensip



belirlemesinin, Kurumun sektöre yönelik olarak yürüttüğü rekabet savunuculuğu faaliyetlerinin etkinliğini artıracakı kuşkusuzdur.

Diğer taraftan, sektördeki rekabet ihlallerinin büyük çoğunluğunun sürücü kursu dernekleri çatısı altında gerçekleştirildiği dikkate alınarak, Türkiye genelindeki sürücü kursu derneklerini temsilen Özel Sürücü Kursları Konfederasyonu'nun ve Özel Sürücü Kursları Federasyonu'nun mevcut sektör araştırmasının sonuçlarına ilişkin olarak bilgilendirilmesinin ve önümüzdeki dönemde sektörde rekabet ihlallerinin tespit edilmesi halinde 4054 sayılı Kanun'da Rekabet Kurumu'na verilen yetkilerin daha caydırıcı bir biçimde uygulanacağı yönünde uyarılmasının faydalı olacağı düşünülmektedir.



## VIII. SONUÇ

Yukarıda sunulan tespit ve değerlendirmeler ışığında;

- 1) Sürücü adaylarına yönelik özel öğretim hizmetleri pazarındaki rekabet ihlallerinde sektördeki arz fazlasının ve sağlıksız piyasa koşullarının etkili olduğu,
- 2) Sektördeki sorunların piyasa mekanizması dışında fiyat veya arz regülasyonu yoluyla giderilmesinin, fiyatların tüketiciler aleyhine yükselmesine yol açacağı ve pazardaki yapısal sorunların ötelenmesine hizmet edeceği için rekabet politikası ve genel ekonomik yarar açısından tercih edilebilecek bir yöntem olmadığı,
- 3) Milli Eğitim Bakanlığı'nca motorlu taşıt sürücü kursları sektörüne yönelik olarak yapılacak düzenlemelerde, Rekabet Kurumu'nun da görüşü alınarak işbirliği çerçevesinde hareket edilmesinin sektördeki rekabetin tesisi açısından faydalı olacağı,
- 4) Sektördeki rekabet ihlallerinin önlenmesine yönelik olarak;
  - a. Ehliyet sınavlarının özellikle uygulamalı kısmının daha seçici hale getirilerek sektörde fiyat rekabetinin yanında hizmet rekabetinin de önünün açılmasının gerekli olduğu,
  - b. Sürücü kurslarının, kursiyerlere vermek zorunda oldukları direksiyon eğitiminden kesinti yapmak suretiyle fiyatları haksız şekilde düşürmelerinin önlenmesi için, direksiyon eğitimi veren araçlara **ders saati tespit cihazı** takılarak eğitimin takibinin yapılmasının veya Milli Eğitim Bakanlığı tarafından çok sayıda kursun aynı anda eğitim vermesine imkân verecek merkezi pistlerin oluşturularak bu pistlerde eğitimin denetiminin yapılmasının uygun olabileceği,
  - c. Milli Eğitim Bakanlığı'nın denetimlerinin etkinliğinin ve caydırıcılığının artırılmasının önemli olduğu,
  - d. 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 16. maddesinde düzenlenen yaptırımların Rekabet Kurulu tarafından daha caydırıcı şekilde uygulanmasının faydalı olacağı.



5) Mevcut sektör araştirmasında ulaşılan sonuçlara ilişkin olarak Milli Eğitim Bakanlığı'na, zel Sürücü Kursları Konfederasyonu'na ve zel Sürücü Kursları Federasyonu'na yazı yazılarak bağlı derneklerin yukarıda belirtilen görüşlerimiz hakkında Kurumumuzun [www.rekabet.gov.tr](http://www.rekabet.gov.tr) internet adresinden bilgi edinmelerinin sağlanmasının uygun olacağı, kanaat ve sonucuna ulaşılmıştır.

Bilgi ve gereği için arz olunur.

Ankara, 19.02.2010



**Mehmet YANIK**  
Rekabet Başuzmanı

**Bekir KOCABAŞ**  
Rekabet Uzmanı

**Sinan BOZKUŞ**  
Rekabet Uzmanı  
(İzinli)

**Burcu CAN**  
Rekabet Uzman Yrd.

**Gülçin DERE**  
Rekabet Uzman Yrd.

**Zeynep ŞENGÖREN**  
Rekabet Uzman Yrd.

## EK DİZİNİ

19.02.2010 tarih ve İİ-10-MY sayılı Sektör Araştırması Raporu Ek Dizini'dir:

Sıra No	Konusu	Tarihi	Sayısı	Sayfa Sayısı
1	Rekabet Kurulu Kararı	18.06.2009	09-29/605-M	2
2	Sektör temsilcileri ve Milli Eğitim Bakanlığı yetkilileri ile yapılan görüşmeye ilişkin tutanak	7.7.2009		6
3	Kurumumuzca 81 İl Valiliği'ne, Özel Sürücü Kursları Konfederasyonu ve Federasyonu'na gönderilen yazılar	12.8.2009	3343-3423	83
4	76 İl Valiliği'nden Gelen Cevap Yazıları Esas Alınarak Hazırlanan Tablo			38
5	Yurt Dışında Sürücü Eğitimi Uygulaması ve Türkiye'deki Uygulama ile Karşılaştırılması			5
6	Kurumumuzca Milli Eğitim Bakanlığı'na, Federasyon'a ve Konfederasyon'a Gönderilen Yazılar			3
7	Milli Eğitim Bakanlığı'ndan Gelen Görüş Yazısı			1
8	Özel Sürücü Kursları Federasyonu'ndan Gelen Görüş Yazısı			3
9	Özel Sürücü Kursları Konfederasyonu'ndan Gelen Görüş Yazısı			3
10	Milli Eğitim Bakanlığı Tarafından Sürücü Kurslarına Gönderilen Yazı			1
11	Kurumumuzca Federasyon'a Gönderilen Yazı			2
12	9.5.2007 Tarih Ve 07-39/421-167 Rekabet Kurulu Kararı Uyarınca Gönderilen Görüş Yazısı	22.5.2007	1748	2
13	10.4.2001 Tarih Ve 01-18/151-40 Sayılı, 3.3.2004 Tarih Ve 04-18/154-36 Sayılı Rekabet Kurulu Kararları Uyarınca Gönderilen Görüş Yazısı	15.08.2001 17.3.2004	1893 959	5
14	Kurumumuzca Konya Motorlu Taşıtlı Sürücü Kursu Birliği Derneği'ne Gönderilen Görüş Yazısı	17.3.2004	957	2
15	18.6.2009 Tarih ve 09-29/605-145 Sayılı Rekabet Kurulu Kararı Uyarınca Gönderilen Görüş Yazısı	24.6.2009	2588	2
<b>TOPLAM</b>				<b>158</b>

İşbu Ek Dizini 15 sıra numarası altında 158 (yüzealtmışsekiz) parçadan oluşmaktadır.