

**TAKSİ ŞOFÖRLERİNİN ÇALIŞMA KOŞULLARI:
DENİZLİ VE İZMİR İLLERİ ÖRNEĞİ**

Fevzi Serhat VAROL

Ekim 2022

DENİZLİ

**TAKSİ ŞOFÖRLERİNİN ÇALIŞMA KOŞULLARI:
DENİZLİ VE İZMİR İLLERİ ÖRNEĞİ**

Pamukkale Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Yüksek Lisans Tezi

Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Ana Bilim Dalı

Tezli Yüksek Lisans Programı

Fevzi Serhat VAROL

Danışman: Prof. Dr. Oğuz KARADENİZ

Ekim 2022

DENİZLİ

Bu tezin tasarımı, hazırlanması, yürütülmesi, araştırmalarının yapılması ve bulgularının analizlerinde bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini; bu çalışmanın doğrudan birincil ürünü olmayan bulguların, verilerin ve materyallerin bilimsel etiğe uygun olarak kaynak gösterildiğini ve alıntı yapılan çalışmalara atıfta bulunulduğunu beyan ederim.

İmza

Fevzi Serhat VAROL

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın temelinde, değerli bilgilerini ve kıymetli zamanını büyük bir sabır ve hoşgörü çerçevesinde benim ile paylaşan; güler yüzünü ve samimiyetini hiç esirgemeyen; her anlamda yol gösterici ve destekleyici bir tavır içerisinde bulunan; rol model olarak benimsemekten de büyük keyif aldığım sevgili hocam Prof. Dr. Oğuz KARADENİZ'e teşekkürü bir borç biliyor ve şükranlarımı sunuyorum. Tez savunma jürisinde yer alan Prof. Dr. Hatice EROL'a yapıcı öneri ve fikirleri için; bir hocadan çok daha ötesi olan, tanımaktan onur duyduğum, güzel insan Prof. Dr. Kamil ORHAN'a da bugüne kadar olan samimiyeti ve destekleri için sonsuz teşekkür ediyorum. Çalışmanın her alanında desteğini asla eksik etmeyen; gelecek hayatında, sahip olduğu bakış açısı ile hepimizden farklı bir konumda olacağından şüphe etmediğim değerli dostum Arş. Gör. Erkan KIDAK'a ve ayrıca raset'e teşekkür ediyorum.

Aydem ve Gediz Perakende ailesinin bir emekçisi olarak başta; bilgi, tecrübe ve samimiyeti ile beni her anlamda yönlendiren ve destekleyen Aydem Bölge Müdürü Sevgi ÖZTÜRK'e ve onun nezdinde tüm Aydem ve Gediz Perakende bünyesinde emek üretimini her koşulda devam ettiren değerli arkadaşlarıma teşekkürü bir borç bilirim. Hayatın her alanında, tüm benliği ile sürekli olarak yanımda olmaya gayret gösteren ve var oluşu ile hayatıma renk katan Hicran DURAN'a tüm kalbimle teşekkür ediyorum.

Son olarak beni ben yapan; annem Sema VAROL, babam M. Ferhat VAROL ve ablam İ.Meriç VAROL'a maddi, manevi tüm destekleri ve yürekten inanışları için sonsuz teşekkür ederim.

Fevzi Serhat VAROL

Ekim 2022

ÖZET
TAKSİ ŞOFÖRLERİNİN ÇALIŞMA KOŞULLARI;
DENİZLİ VE İZMİR İLLERİ ÖRNEĞİ

VAROL, Fevzi Serhat
Yüksek Lisans Tezi
Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri ABD
Tez Yöneticisi: Prof. Dr. Oğuz KARADENİZ

Ekim 2022, vii+70 Sayfa

Taksi sektörü, dünyanın her yerinde faaliyet gösteren bir ulaşım hizmeti olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sistem çatısı altında birçok insan istihdam edilmekte ve kazanç elde etmektedir. Bu çalışma da ise Denizli ve İzmir’de taksi sektöründe çalışanlarla görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Çalışma kapsamında, nitel araştırma yöntemlerinden biri olan derinlemesine mülakat tekniği kullanılmış ve toplamda on sekiz kişi ile görüşme yapılmıştır. Bu görüşmeler doğrultusunda, taksi sistemi ve sistem içerisinde yer alan kişilerin çalışma koşulları ile birlikte sosyal güvenlik durumları sorgulanmıştır. Genel anlamda Türkiye, özel anlamda ise taksi taşımacılığı faaliyet alanına ilişkin resmi veriler de çalışma kapsamında ele alınarak değerlendirilmiştir.

Elde edilen bulgular ve sorunlar çerçevesinde literatür taraması kısmında da farklı alanların çalışmalarına değinilmiştir. Taksi şoförleri uzun çalışma saatlerine maruz kalmalarının yanı sıra elde ettikleri ücretin de asgari ücret düzeyinin altında kaldığı görülmektedir. Diğer yandan sosyal güvenlik durumları ile ilgili noktada ise elde edilen ücret karşısında yüksek prim ödeme düzeyleri sebebiyle ve emeklilik dönemlerindeki emekli ücretleri öngörüsünün tatmin etmemesinden dolayı tercihen sosyal güvenceden uzak bir yapıda yer aldıkları ortaya çıkmaktadır. Taksi sektörünün dinamik ve işe giriş çıkış oranlarının yüksek olduğu bir hizmet alanı olmasından da kaynaklı, kayıt dışı çalışma durumlarının varlığına da vurgu yapılmaktadır. Bu bağlamda taksi sektörüne ilişkin denetim yapısının da düzensiz ve yüzeysel olduğu gözlemlenmektedir. Sektörün dağınık yapısı, taksi üzerinden gelir elde eden kişiler için zor bir çalışma biçimi olduğunu göstermektedir. Platform ekonomi içerisinde yer alan uygulamalar ve teknolojik gelişmeler bilinçli ve aktif kullanım sağlanması halinde hem taksi şoförleri hem de müşteriler noktasında kalite ve refah düzeylerinin artırılacağına dair bulguların yer aldığı değerlendirmeler yapılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Taksi sektörü, taksi şoförlerinin çalışma koşulları, taksi şoförlerinin sosyal güvenlik hakkı

ABSTRACT
THE WORKING CONDITIONS OF TAXI DRIVERS;
EXAMPLE OF DENİZLİ AND İZMİR PROVINCES

VAROL, Fevzi Serhat

Master Thesis

Department of Labour Economics and Industrial Relations

Advisor of Thesis: Prof. Dr. Oğuz KARADENİZ

October 2022, vii+70 Pages

The taxi industry is a transportation service operating all over the world. Many people are employed and earning income under the roof of this system. In this study, interviews were conducted with those working in the taxi sector in Denizli and İzmir. Within the scope of the study, in-depth interview technique, which is one of the qualitative research methods, was used and a total of eighteen people were interviewed. In line with these interviews, the taxi system and the working conditions of the people in the system, as well as their social security status, were questioned. Official data on Turkey in general, and on the field of taxi transportation in particular, were also evaluated within the scope of the study.

Within the framework of the findings and problems, the studies of different fields are also mentioned in the literature review section. Taxi drivers are exposed to long working hours and their wages are below the minimum wage level. On the other hand, at the point regarding their social security status, it is revealed that they are preferably in a structure far from social security due to the high level of premium payment against the wages earned and because the prediction of retirement wages in the retirement periods is not satisfactory. The existence of unregistered employment is also emphasized, due to the fact that the taxi industry is a dynamic service area with high entry and exit rates. In this context, it is observed that the control structure regarding the taxi sector is also irregular and superficial. The scattered structure of the sector shows that it is a difficult way of working for those who earn income from taxis. Evaluations are made with the findings that the quality and welfare levels of both taxi drivers and customers will be increased if the applications and technological developments in the platform economy are used consciously and actively.

Key Words: Taxi industry, working Conditions of taxi drivers, social security rights of taxi drivers

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
ÖZET	ii
ABSTRACT.....	iii
İÇİNDEKİLER	iv
TABLOLAR DİZİNİ	vi
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	vii
KISALTMALAR DİZİNİ.....	viii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TAKSİ SEKTÖRÜNDE ÇALIŞMA İLİŞKİLERİ, İŞ VE SOSYAL GÜVENLİK HUKUKU AÇISINDAN TAKSİ ŞOFÖRLERİ

1.1. Taksi Sektörünün Tarihsel Gelişimi	3
1.2. Türkiye’de ve Dünyada Taksi Sektörüne İlişkin Literatür Taraması.....	5
1.3. Türkiye’de Ulaştırma Hizmetleri İçerisinde Taksi Sektörünün Önemi	13
1.4. Türkiye’de Taksi Sektöründe İstihdamın Yapısı	18
1.5. Türkiye’de Taksi Şoförlerinin İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku Karşısındaki Durumu	20

İKİNCİ BÖLÜM

TAKSİ ŞOFÖRLERİNİN ÇALIŞMA KOŞULLARI VE SOSYAL GÜVENLİĞE ERİŞİMİ YÖNÜYLE DENİZLİ VE İZMİR’DE BİR ARAŞTIRMA

2.1. Araştırmanın Metodolojik Çerçevesi	30
2.1.1. Araştırmanın Amacı	30
2.1.2. Araştırmanın Yöntemi.....	30
2.1.3. Araştırmanın Kapsamı, Analiz Birimi ve Sınırlılıkları	31
2.2. Araştırmanın Bulguları.....	34
2.2.1. Sosyo-Demografik Özellikler	34
2.2.2. Taksi Sektörüne İlişkin Genel Bilgiler.....	37

2.2.2.1. Taksi Sektörüne Giriş Koşulları ve Taksi İşletmeciliği	37
2.2.2.2. Taksi Şoförlerinin Mesleki Gereklilikleri	39
2.2.2.3. Taksi Üzerinden Elde Edilen Gelir ve Pay Sistemi	40
2.2.2.4. Taksi İşletmesinin Giderleri	43
2.2.2.5. Taksi Sayısının Fazlalığı	44
2.2.2.6. Platform Ekonomisi İçerisinde Taksi Sektörü	45
2.2.3. Taksi Şoförlerinin Çalışma Koşullarına Tespitler.....	48
2.2.3.1. Çalışma Süreleri	48
2.2.3.2. Gelir Düzeyleri.....	51
2.2.3.3. Sosyal Güvenlik Açısından Taksi Şoförleri.....	53
2.2.3.4. İş Sağlığı ve Güvenliği Açısından Taksi Şoförleri	54
2.2.3.5. Taksi Şoförlerinin Güncel Sorun ve Beklentileri.....	55
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	58
KAYNAKÇA	60
EKLER.....	65
ÖZGEÇMİŞ.....	69

TABLolar DİZİNİ

Tablo 1.	Sanayi ve Hizmet İstatistikleri; Çalışan ve Ücretli Çalışan Sayıları.....	14
Tablo 2.	Sanayi ve Hizmet İstatistikleri; Personel Maliyeti (TL).....	16
Tablo 3.	Sanayi ve Hizmet İstatistikleri; Ciro ve Faktör Maliyeti ile Katma Değer (TL).....	18
Tablo 4.	Görüşmecilerin Sosyo-Demografik Bilgileri.....	34
Tablo 5.	Görüşmecilerin Mesleki Deneyimleri.....	36

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1.	Ulaştırma ve Depolama Hizmetleri, Kara Taşımacılığı İle Yapılan Diğer Yolcu Taşımacılığı ve Taksi Taşımacılığı Faaliyet Alanlarındaki Personel Başına Ücretli Çalışan Maliyetinin Türkiye Geneline Oranlanması.....	16
-----------------	---	----

KISALTMALAR DİZİNİ

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
CBS	Coğrafi Bilgi Sistemleri
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü
MYK	Mesleki Yeterlilik Kurumu
SGK	Sosyal Güvenlik Kurumu Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu
SSGSSK	
TBK	Türk Borçlar Kanunu
TDK	Türk Dil Kurumu
TŞOF	Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurum
UKOME	Ulaşım Koordinasyon Merkezi

GİRİŞ

Şehir içi ulaşımda kritik bir role sahip olan taksi sektörü, çalışma ilişkilerinin aktörleri açısından da farklı bir görünüme sahiptir. Klasik endüstri ilişkileri yaklaşımına göre sistemin aktörleri işçi, işveren ve devlet iken hizmetler sektörü içerisinde geniş bir yer tutan müşteriler de taksi sektöründe aktör olarak rol almaktadır. Bu yönüyle taksi sektöründe geleneksel işçi-işveren ilişkilerinin dışında bir çalışma koşullarıyla karşılaşmaktadır.

Gündelik yaşamda sıklıkla kullanılan taksi sektörünün sahip olduğu dinamizm, bu sektörün işgücü piyasası açısından da analiz edilmesini gerekli kılmaktadır. Taksi şoförlerinin çalışma koşulları, iş ve sosyal güvenlik hukuku açısından karşı karşıya olduğu riskler, bu risklere karşı alınan veya herhangi bir nedenle alınamayan önlemler, taksi sektöründe emeğin parçalı yapısı bu analizi gerekli kılan başlıca etmenlerdir.

Taksi sektörü, ekonomik anlamda hem doğrudan hem de dolaylı bir biçimde birçok kişi açısından istihdam alanıdır. Sektörün ekonomik açıdan yarattığı katma değer, işgücü piyasası açısından birçok sonucu beraberinde getirmektedir.

Taksi sektörünün emekçisi olan şoförlerin karşı karşıya olduğu yoğun çalışma saatleri, sürekli olarak trafikte olmaları, bazı durumlarda dinlenme sürelerini dahi değerlendirememeleri, sosyal güvenceye sahip olamamaları, sağlık sorunlarına maruz kalmaları gibi durumlar oldukça önem arz etmektedir. Bu nedenlerden dolayı taksi şoförlerinin çalışma koşulları, alışkanlıkları, sağlığı, psikolojisi ve ekonomisi gibi alanlar, çeşitli disiplinlerden çalışmacılar için kaynak noktası olmaktadır.

Küreselleşme sürecinde emeği doğrudan etkileyen düşük ücretler ve güvencesiz işlerin artması, taksi sektörünü de etkilemektedir. Bu sektör içerisinde yer alan kişiler kayıt dışı çalışmayı dahi göze alabilmekte ya da bu şekilde çalışmaya mecbur bırakılmaktadır. Dolayısıyla taksi şoförleri, çalışma ilişkilerinin güvencesiz olmasından ve gayri resmi olmasından kaynaklı sorunlar yaşamaktadır.

Bu araştırma kapsamında taksi sektörü hedefinde gerçekleştirilen çalışmalar ait literatür taraması, sonrasında ise ana bağlam olarak taksi şoförlerinin çalışma koşulları ele alınmaktadır. Taksi şoförlerinin sunduğu ulaştırma hizmeti, ülkeler ve şehirler açısından benzerlikleri içinde barındırdığı gibi, çalışma koşulları bakımından farklılıkları da beraberinde getirmektedir. Özellikle teknolojik gelişmelere bağlı olarak istihdam ilişkilerinde yaşanan dönüşümler de taksi sektöründeki çalışma ilişkilerine yansımaktadır. Araştırma kapsamında taksi sektörünün geleneksel yapısının dışında internet teknolojisine bağlı olarak gelişen uygulamaların çalışma ilişkilerine yansımalarına da odaklanılmaktadır.

Çalışma kapsamında nitel araştırma yöntemlerinden biri olan derinlemesine mülakat tekniği kullanılmıştır ve yarı yapılandırılmış soru formu üzerinden katılımcılar ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu doğrultuda derinlemesine mülakat yöntemi, taksi şoförlerinin yaşamışlıklarına, isteklerine ve düşüncelerine ulaşmada kullanılabilecek en etkili yöntemlerden birisidir.

Araştırma Denizli ve İzmir illerinde gerçekleştirilmiştir. Bu araştırma kapsamında görüşmecilerden elde edilen bulgular değerlendirilmekte ve sorunların çözümüne yönelik politika önerileri geliştirilmektedir.

Araştırma iki bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde taksi sektöründe var olan çalışma ilişkileri ile birlikte Türkiye’de İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku bağlamında taksi şoförleri ele alınmaktadır. TÜİK Sanayi ve Hizmet İstatistikleri’nden genel olarak ulaştırma, özel olarak ise taksi ulaştırma sektöründeki, çalışan ve ücretli sayıları ciro, katma değer, personel maliyetleri hesaplanmış ve sektörün ekonomisi incelenmeye çalışılmıştır. Taksi sektörü bünyesinde gerçekleştirilen araştırmalara ait literatür taraması da bu bölüm içerisinde değerlendirilmiştir. Araştırmanın yapıldığı sırada dünyanın ve Türkiye’nin gündeminde yer alan Covid-19 salgını ve ekonomik kriz sürecinin taksi sektörüne etkisine de bu bölümde değinilmektedir.

İkinci ve son bölümde ise Denizli ve İzmir illerinde gerçekleştirilen araştırmanın bulguları oluşturmaktadır. Bu bölümde araştırmanın metodolojisinden bahsedildikten sonra araştırma kapsamında elde edilen bulgular yer almaktadır. Sonuç kısmında ise politika önerilerinde bulunmaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

TAKSİ SEKTÖRÜNDE ÇALIŞMA İLİŞKİLERİ, İŞ VE SOSYAL GÜVENLİK HUKUKU AÇISINDAN TAKSİ ŞOFÖRLERİ

Bu bölümde taksi sektörünün tarihsel gelişimi, Türkiye’de ulaştırma hizmetleri içerisinde taksi sektörünün önemi, genel yapısı, ekonomi içindeki rolü ve bu sektör içerisindeki istihdam ilişkileri üzerinde durulmakta olup ek olarak taksi sektörüne ilişkin literatür taramasına yer verilmiştir.

1.1. Taksi Sektörünün Tarihsel Gelişimi

Eski tarifi ile kullanıcıyı araba kiralama hizmeti olarak adlandırılan taksi, yüzyıllardır hizmet vermektedir. Taksi sözcüğü, Fransızca’da *taxie* kelimesine dayanmakta olup kelime zamanla Türkçe’ye de taksi şeklinde evrilmiştir.¹ Taksi olarak adlandırılan ilk araçlar, 1640 yılında Nicolas Sauvage isimli kişinin kiralık at arabası ve şoförünü piyasaya sürmesi ile birlikte Paris’te ortaya çıkmıştır. 1635 yılında Hackney Taşıma Yasası ile birlikte İngiltere’deki kiralık atlı arabaların kontrol edilmesine yönelik bir mevzuat yürürlüğe girmiştir. 1891 yılında ise bir aracın gittiği mesafeyi ve buna bağlı olarak doğru seyahat ücretini ortaya koyan taksimetre, Alman mucit Wilhelm Bruhn tarafından icat edilmiştir. 1897 yılına gelindiğinde ise içerisi taksimetre sistemine uygun olarak donatılan, dünyanın ilk özel taksisi, Daimler Victoria tarafından üretilmiştir ve bu taksi, dünyanın ilk motorlu taksi şirketini başlatan Friedrich Greiner’a teslim edilmiştir. Bu tarihten itibaren, bir yerden bir yere gitmek için kiralanan aracın adı “*taksi*” olarak anılmaya başlanmıştır (Bellis, 2019).

Türkiye’de taksi sektörü ilk olarak İstanbul’da ortaya çıkmıştır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde karayolu yapımı ve ulaştırma sektörünün geneli açısından İstanbul başat bir role sahip olmuştur. Sanayileşmede geç kalmış olan İmparatorluk sınırları içerisinde karayolu taşımacılığı da geç gelişmiştir. İkinci Meşrutiyet’in ardından otomobiller İstanbul sınırları içerisinde kalıcı hâle gelmeye başlamıştır. İkinci Meşrutiyet’in ilanından iki yıl sonra ise İstanbul’da taksiler ilk defa faaliyet göstermeye başlamıştır. İlk taksi işletmecisi ise Tütüncü Abdüsselam Efendi olmuştur. İlk taksiler herhangi bir mevzuat kapsamında değerlendirilmeksizin müşteri ile taksi şoförü arasındaki bireysel pazarlık çerçevesinde işlemiştir. Taksimetre kullanımı ise ilk olarak

¹ Türk Dil Kurumu Sözlükleri, <https://sozluk.gov.tr/> (29.11.2021).

erken cumhuriyet döneminde (1925) mümkün olmuştur (Ersöz, 2020: 163). Taksimetre kullanımı, sektörün ekonomi içindeki rolünün artmasını da beraberinde getirmiştir.

1930'lu yıllarda ulaştırma maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle İstanbul'daki müşteriler taksiyi paylaşımlı kullanmaya başlamıştır. Bu durum taksi-dolmuş olarak bilinen uygulamanın gelişmesini beraberinde getirmiştir. 1950'li yıllara gelindiğinde ise belediyeler taksi-dolmuş işletmeciliğini hukuki açıdan tanımaya başlamıştır. 1956 yılında şoförlere makbuz kesme zorunluluğu getirilmiş ve 1965 yılında taksiler ile dolmuşların birbirinden ayrılması öngörülmüştür. Taksimetrelerin taksinin içerisine alınması ve sarı-siyah boyanması gibi standartlar bu tarihlerde geliştirilmiştir. 1983 yılında ise taksimetre uygulaması zorunlu hâle getirilmiştir (Ersöz, 2020: 165).

Tüm bu tarihsel gelişim içerisinde taksi şoförlerinin çalışma koşulları da önemli bir yer tutmaya başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu ve erken Cumhuriyet döneminde taksi sahipleri şoförlük hizmetini de genel olarak kendileri yerine getirmiştir. Ücretli olarak şoförlük yapanların sayısı ise oldukça düşüktür. Zira Cumhuriyet ekonomisi sınıfsal mirasını da Osmanlı'dan devraldığından ücretli çalışma ilişkilerinin geliştiğini belirtmek yeterince olanaklı değildir. Az sayıdaki ücretli taksi şoförü de mevzuattaki yetersizlikler nedeniyle hukuki açıdan işçi statüsüne erişmekten uzak kalmıştır. 1936 yılında kabul edilen 3008 sayılı İş Kanunu, en az 10 ve üzeri işçi çalıştırmayı icap ettiren işyerlerini kapsamıştır (Makal, 1999: 393). Taksi işletmeleri ise ölçek itibarıyla bu koşulu sağlamaktan uzak bir yapı sergilediğinden, taksi şoförleri İş Kanunu kapsamının dışında kalmıştır. Bu durum taksi şoförlerinin iş ve sosyal güvenlik hukuku açısından kapsam dışı kalmasına yol açmıştır. Diğer taraftan taksi şoförleri genel olarak 1946 yılında kurulan İşçi Sigortaları Kurumu'nun sağladığı edimlerden de yararlanamamıştır.

Ücretli statüdeki taksi şoförleri hukuki açıdan Borçlar Kanunu'na tâbi olmuşlardır. Borçlar Kanunu'ndaki hizmet sözleşmesine göre işlem gören taksi şoförleri de başta iş sağlığı ve güvenliği olmak üzere birçok açıdan iş ve sosyal güvenlik hukukunun koruyucu şemsiyesinin dışında kalmıştır.

1.2. Türkiye’de ve Dünyada Taksi Sektörüne İlişkin Literatür Taraması

Taksi sektöründe çalışanların istihdam koşullarıyla ilgili araştırmalar oldukça sınırlıdır. Literatüre bakıldığı zaman, bu çalışma ile doğrudan bağlantılı olarak taksi şoförlerinin sosyal güvenlik hakkına erişimi konusunun yeterince ele alınmadığı görülmektedir. Taksi şoförlerinin sosyal koruma kapsamına dâhil edilebilmesi ve güvenceli işlerin yaygınlaştırılabilmesi adına gerek idari gerek akademik birimler tarafından araştırmaların gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Taksi sektörüyle ilgili araştırmalara bakıldığında işletme yönetimi perspektifinden çalışmaların ağırlıklı olduğu görülmektedir. Örneğin Aybar ve Kırcova (2017), çalışmalarında marka sadakati ile ticari taksi kullanıcıları arasındaki ilişkiyi değerlendirerek ticari taksi kullanıcılarının algısını analiz etmişlerdir. Taksi sahipleri veya şoförlerinin, kullanıcılara sundukları hizmet konusunda ne gibi değişiklikler yaptığını ve müşterinin isteği doğrultusunda mı gerçekleştirildiği araştırılmıştır. Çalışma kapsamında taksi şoförleri bir miktar da olsa müşterinin yani ticari taksi kullanıcısının zevk ve tercihlerine göre hareket ettiği sonucu çıkmıştır.

İlkaya (2017), yapmış olduğu çalışmada taksi şoförlerinin anksiyete düzeyleri ile sosyo-demografik değişkenlerin, kendisinden kaynaklı olarak kaza yapma oranına etkilerini araştırmıştır. Bu bağlamda taksi şoförlerinin anksiyete düzeyleri düşük çıksa da kaza durumları incelendiğin de yüksek anksiyete düzeyine sahip olan taksi şoförlerinin kendisinden kaynaklı kaza yapma oranının fazla olduğu saptanmıştır.

Dursun, Aytaç ve Sokullu Akıncı (2011)’nin yapmış olduğu çalışmanın amacı, taksi şoförlerinin yapmış oldukları işin doğası ve çalıştıkları çevre nedeni ile karşılaştıkları saldırgan davranışları analiz etmek ve gasp olaylarının kapsamını ve bu gasp olaylarının taksi şoförü üzerindeki iş doyumunu, stres, depresyon ve kaygı düzeyine etkilerini incelemektir. Çalışma bulgularına göre taksi şoförlerinin bu tür olaylara maruz kalması iş tatmin düzeylerini düşürmesinin yanı sıra depresyon, anksiyete ve stres düzeylerini de artırmıştır.

Eryılmaz (2008), taksi şoförlerinin çalışma yaşamı ve sosyo-demografik değişkenlerine bağlı olarak kaygı düzeyleri ile iş doyumunu düzeyleri arasında bir ilişkinin olup olmaması durumunu ele almıştır ve yapmış olduğu çalışma sonucuna göre taksi şoförlerinin kaygı düzeylerinin iş doyumunu üzerinde anlamlı olarak bir farklılık olmadığı ortaya çıkmıştır.

Bilir, Yardım, Alışık, Arpat, Atalay ve Aydoğan (2012)'ın hazırlamış olduğu çalışma da ticari taksilere getirilmiş olan sigara içme yasağının, taksi şoförleri üzerindeki tutum ve davranışlarına etkisi incelenmiştir. Sonuç bulgusu olarak ise, yasanın getirmiş olduğu sigara yasağının taksi şoförlerinin tutum ve davranışlarına tam olarak yansımadağı ileri sürülmüştür.

Ankara sınırları içerisindeki taksi şoförünün müşteri bulmak amacı doğrultusunda boşa gezmesi durumu ile ilgili olarak Kaya (1997), taksilerin daha verimli bir şekilde nasıl kullanılması gerektiğine ilişkin bir işletme modeli geliştirmeyi amaçlamıştır. Çalışma sonucunda ise örnek olarak bir işletme modeli geliştirilmiştir ve bu işletmenin işlerliği denenmiştir.

Ankara ilinde gerçekleştirilen bir başka çalışma da ise Ardoğan (1998), taksi şoförlerinin ilkyardım ve acil hizmetlerin önemi konusunda taksi şoförlerinin bilgi, tutum ve davranışlarının ölçülmesini amaçlamıştır. Sonuç olarak ise taksi şoförlerinin bu konular ışığındaki bilgi düzeylerinin orta seviyede olduğu ve bu konunun eğitim düzeyi ile ilişkilendirilmediğı ortaya çıkmıştır.

Munzuroğlu (2005), İstanbul'daki taksi şoförlerinin mevcut durumlarını, sorunlarını ve taksi işletmelerinin bu tür sorunlarına çözüm arayışı içeren bir çalışma yürütmüştür. Ticari taksi şoförlerinin daha verimli çalışmasına yönelik olarak, müşteri indirme-bindirme yerlerinin ve ticari taksilerin bekleme noktalarının Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) eşliğinde düzenlenmesini amaçlamıştır.

Ankara kapsamında taksi şoförlerinin diğeri ulaşım türlerine göre bağımsız olarak çalışmaları dolayısıyla trafikte yoğunluk oluşturduğunu belirten Çınar (2008), yapmış olduğu çalışmada teknolojik gelişmeler ışığında taksi işletmelerini incelemiştir. Bu bağlamda ise Munzuroğlu'nun yapmış olduğu çalışmada da kullanılan CBS'den faydalanarak, ticari taksi çağırma servisi modelini ortaya sürmüştür.

Başdar (2011)'in yapmış olduğu çalışma ise formel ekonomi içindeki var olan enformel nitelikleri önermesinden kaynaklanan bir çalışma olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışma, İstanbul'daki taksi sektörünün nasıl organize edildiğine ve sürdürüldüğüne ilişkin bir konuya sahiptir. Bu bağlamda korsan taksi konusu da ele alınmıştır. Formel ve enformel yapının, taksi sektörü içerisinde nasıl iç içe geçtiğini ortaya çıkarmak amacı ile yapılmış bir çalışmadır. Çalışma kapsamında diğeri ülkeler ve şehirler de karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır. Çalışmanın sonuç bulgularında ise taksi şoförlerinin kayıt dışı olarak

çalışması oldukça popüler bulunmaktadır ve kendi iletişim ağları ile birlikte müşterisini bularak çalışmaya devam etmektedirler. Bu bağlamda durak gibi bir yere de ihtiyaç duyulmamaktadır. Diğer yandan gayri resmi olarak çalışan bu kişilerin herhangi bir vergi ödemediğine de dikkat çekilmiştir. En önemli bulgu, kayıtlı olarak çalışan taksi şoförlerinin çalışma koşulları insanlık dışı olarak atfedilmiştir. Bu duruma ek olarak ise gayri resmi çalışan ile kayıtlı çalışanların da sigortasız olarak çalışmaktadır.

Ankara’da yer alan bazı semt duraklarında çalışan taksi şoförlerinin sağlıklı / riskli yaşam davranışları üzerine çalışma gerçekleştiren Keskin, Kütük, Özmen, Özyörük, Yazır ve Aslan (2012), taksi şoförlerinin beslenme, uyku, bedensel etkinlik, sigara içme, alkol kullanma, güneşten korunma, emniyet kemeri kullanmak gibi sağlıkla ilgili davranışlarının saptanmasını amaçlamışlardır. Bu tür çalışmaların sürekliliğine dikkat çekerek, kurumsal yapılanmaların da desteği ile birlikte taksi şoförlerinin bu konular üzerindeki farkındalığı artıracak eğitimlerin yapılmasını öngörmektedirler.

Afşar (2009), taksi şoförlerinin uzun çalışma süreleri ve sürüş esnasında pencere kenarına dirsek dayama alışkanlıkları ile ilgili dirsek düzeyinde ulnar tuzak nöropati varlığını, sağlık alanı kapsamı içerisinde detaylı olarak çalışmıştır. Bu çalışmanın sonuçlarına bağlı olarak taksi şoförlerinin bu gibi bir hastalıkla karşılaşması durumunda, hastalığın meslek hastalığıyla ilişkilendirilmesi mümkün olabilecektir. Bu durum hem sosyal güvenlik hukuku hem de iş sağlığı ve güvenliği hukuku açısından ayrıca ele alınmalıdır.

Erişkin düzeydeki taksi şoförü olan bireylerin diyabet risk faktörleri ve sağlıklı yaşam biçim davranışını ele alan Erdoğan (2016), sağlık alanına ilişkin olarak çalışma sonuçları ile taksi şoförlerinde tip 2 diyabet risk faktörlerinden değiştirilebilir faktörlerin oranının çok yüksek olduğunu saptamışlardır. Bu duruma ek olarak ise sağlıklı yaşam biçimi davranışlarının düşük olduğunu ve yarıdan fazlasının depresyon açısından riskli olduğunu belirlemiştir.

Taksi şoförlerinin mesleki risklere ilişkin bilgi düzeylerini ve korunma yöntemlerinin değerlendirilmesi amacı ile yapılmış olan çalışmada Barut (2018), taksi şoförlerinin yapmış oldukları iş doğrultusunda hastalıklar ile ilgili farkındalığının %45 ile %80 arasında olduğunu saptamıştır. Diğer yandan korunma yöntemleri konusunda, taksi şoförlerinin yeterli bilgiye sahip olmadıkları gözlemlenmiştir. Öneri kısmında, Keskin ve diğerlerinin (2012) yapmış olduğu çalışmaya paralel olarak ise taksi şoförleri için eğitim programları önerilmiştir ve benzeri çalışmaların sürekliliği vurgulanmıştır.

Kılıç (2019)'ın yapmış olduğu çalışmada, taksi şoförlerinin genel olarak uzun çalışma sürelerine ek olarak yoğun ve riskli trafik koşulları altında çalışma durumunu, tükenmişlik sendromu ile öfke ve saldırganlık arasındaki ilişkileriyle belirlemeyi amaçlamıştır. Bu duruma ek olarak ölçeklerden elde edilen sonuçların, demografik değişkenlere göre olan farklılığının belirlenmesi de çalışmanın diğer bir amacı olarak belirlenmiştir. Çalışma sonuçlarına göre demografik özelliklerin oldukça etken olduğu saptanmıştır. Diğer yandan taksi şoförleri için tükenmişlik ile öfke ve saldırganlık arasında pozitif yönde anlamlı ilişkilerin olduğu saptanmıştır.

Türkiye'nin üç büyük kenti olan İstanbul, Ankara ve İzmir'de taksi şoförlerine yönelik gasp amaçlı cinayetleri kapsayan çalışmada Yavuz, Aşirdizer, Cantürk, Şenel Eraslan ve Karadeniz (2010), taksi şoförleri cinayetlerinin meslekle alakalı olarak en yaygın cinayet oranına sahip olduğunu ve bu cinayetlerin de altında yatan nedenin gasp olduğunu ileri sürmüşlerdir. Bu bağlamda üç büyük kentteki taksi şoförlerinin cinayetlerine ilişkin bütün delilleri incelemişlerdir. Çalışmanın tarih aralıkları kapsamında toplam 201 taksi şoförü öldürülmüştür ve bu cinayetlerin 109'u gasp kaynaklı bir cinayet olarak kayıtlara geçmiştir. Öldürülen taksi şoförleri, Sosyal Güvenlik Hukuku bağlamında ele alındığı takdirde iş kazası olduğunu vurgulamak gerekmektedir. Öte yandan iş sağlığı ve güvenliği için de önemli bir araştırma alanı yaratmaktadır. Bu tür olayların ise 2002 yılından beri artma eğilimi içerisinde olduğunu vurgulamışlardır. Sonuç ve öneriler kısmında ise çalışmacılar, teknolojik güvenlik sistemlerinin taksi şoförleri için önemli bir durum olduğunu belirtmişlerdir ve bu tür cinayet olaylarının karşısında silahlanmanın önlenmesi gerektiğine dikkat çekmişlerdir.

Kent içi ulaşımda taksi, minibüs ve taksi-dolmuş sistemlerinde yaşanan mesleki dönüşümü ve bu dönüşümün çalışma ilişkilerine olan yansımalarını değerlendiren Ersöz (2020), İstanbul örneği ile birlikte ticari plaka değerlerinde yaşanan artışın taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda şoförlük mesleğini katmanlı bir hale getirdiğini belirtmiştir. Kent içi ulaşımın kurumsallaşma sürecinin aksine çalışma ilişkilerindeki enformel yapının bu süreçten etkilenmediğine ve ikili ilişkiler üzerinden ilerleyen istihdam ilişkilerinin şoförler açısından birçok noktada güvencesizliği bünyesinde barındırdığına ilişkin bulgulara ulaşmıştır.

Uluslararası düzeydeki akademik araştırmalarda, taksi şoförlerinin istihdam statüsü ve çalışma koşulları önemli bir araştırma nesnesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Abraham, Sundar ve Whitmore (2008) yapmış oldukları çalışma kapsamında Toronto taksi şoförlerinin çalışma koşulları ve bu koşulları etkileyen diğer etmenlerin yapısını ortaya çıkarmayı amaçlamışlardır. Çalışma doğrultusunda, taksi şoförlerinin sağlık problemleri, dinlenme ve tatil ihtiyaçları, işsizlik ve emeklilik maaşı beklentileri, iş sağlığı ve güvenliği uygulamaları, artan taksi sayısına yönelik şikâyetleri, ırkçı tacizlerden korunma talepleri ve sektöre yönelik olan taşkınlıkların giderilmesi gibi durumları göz önüne alınmıştır. Bu bağlamda şoförlerin çalışma koşulları hakkında bilgi toplamak ve şoför çıkarlarını temsil edecek şoför birliğinin oluşturulması, şoförler ile plaka sahipleri arasında ücretlere yönelik olarak toplu pazarlık yapılması, toplam taksi sayısını artırmadan diğer şoförlere aktarılmasının sağlanması ve şoförler tarafından ödenen cezalar ile taksi şoförü yardım fonu oluşturulması gibi sonuçlar ortaya çıkmıştır.

Taksi sektöründe son dönemdeki istihdam eğilimleri arasında, teknolojik gelişmelere bağlı olarak kendisini gösteren dijital platformlar önemli bir yer edinmektedir. Özellikle Amerika Birleşik Devletleri (ABD) merkezli olarak kurulan ulaşım platformları², dünyanın birçok ülkesinde faaliyet göstererek söz konusu ülkelerin taksi sektörlerinde ciddi etkiler yaratmıştır. Bu çokuluslu şirketler, ücretli istihdama bağlı olarak ortaya çıkan personel maliyetlerinin azaltılmasında önemli bir rol oynamaktadır. Taşımacılık gibi emek yoğun sektörlerde faaliyet gösteren dijital platformların en önemli fonksiyonlarından birisi personel maliyetlerinin azaltılması olarak ön plana çıkmaktadır (Kıdak, 2021).

² Dünya genelinde ulaştırma platformlarına örnek verilebilecek şirketler arasında UBER ve LYFT gibi şirketler önde gelmektedir.

Taksi ile yolcu taşımacılığı hizmetlerinin de önemli bir konuma sahip olduğu taşımacılık sektöründe, personel maliyetlerini azaltmaya yönelik arayışlar en yoğun şekilde 2008 krizi sonrasında kendisini göstermeye başlamıştır (Wang, 2015: 25-26). Wang'a göre taksi işletmelerinin teknolojik gelişmelere uyum sağlamak yerine geleneksel yöntemlerle taşımacılık hizmeti sunması, işletmenin sürdürülebilirliği açısından tehdit unsurunu içinde barındırmaktadır (2015: 36). Zira içinde bulunduğumuz dijitalizasyon süreci, inovatif yöntemlerin uygulanmasını zaruri kılmaktadır. Ancak bu sürecin işgücü piyasasına olumsuz etkide bulunma ihtimali göz önüne alındığında, sürdürülebilir kalkınma hedefleriyle uyumlu stratejilerin uygulamaya koyulması gerekmektedir³.

Dijital platformların Türkiye'de taksi sektöründeki istihdam ilişkilerine etkilerini irdelemek gerekirse çokuluslu şirketlerden ziyade yerel platformların ön plana çıktığı görülmektedir. Karadeniz (2021)'in gerçekleştirdiği bir araştırmaya göre, plaka ve taksi sahipleri ile birlikte platform sağlayıcılarının da komisyon geliri elde etmesinin sektörde emek arzı bulunan taksi şoförlerinin çalışma koşullarına olumsuz etkide bulunması muhtemeldir.

Platform tabanlı çalışanların istihdam statülerini belirlemeye yönelik düzenleme bulunmaması, onların sosyal güvenlik açısından statülerinin de belirsiz durumda kalmasına yol açmaktadır (Kessler, 2020: 263-264). Platforma kayıtlı küçük ölçekli işletmelerin çatısı altında belirsiz statülerde istihdamda yer alanlar sosyal güvenlik primleri ve vergi yükümlülüklerini yerine getirememekte, bu durumda onların sosyal koruma yoksunluğu yaşamalarına yol açmaktadır.

Taksi şoförlerinin çalışma ve sağlık koşullarını, yorgunluk durumları ve bu yorgunluk durumları ile trafikteki sürüşleri ile ilgili risk faktörlerini belirlemeyi amaçlayan Lim ve Chia (2015), Singapur'daki taksi şoförleri ile bir çalışma gerçekleştirmiştir. Bu çalışmaya göre taksi şoförlerinin büyük bir kısmı obez, hipertansiyon, şeker hastalığı ve yüksek kolesterol gibi hastalıklara sahip olduğu gözlemlenmiştir. Şoför yorgunluğuna ilişkin bulguları ise uyku kalitesinin düşük olması, şoförlerin ek bir yarı zamanlı işinin olması, günde üç veya daha fazla kafeinli içecek içmesi ve günde 10 saatten fazla taksi sürmesiyle ilgili olarak belirtilmiştir.

³ Birleşmiş Milletler'in benimsediği Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri için bkz. <https://www.kureselamaclar.org/> (17.09.2022).

Lia, Yu, Ma ve Zhang (2019)'ın yapmış olduğu çalışmada amaç, Çin taksi sektörü içerisindeki taksi şoförlerinin, yorgunluk ile ilgili kaza riskini tahmin eden bir model oluşturularak kaza durumlarının incelenmesidir. Çalışmaya göre taksi şoförlerinin trafikteki sürüş süresi, dinlenme oranı, araç kullanma deneyimi gibi faktörler yorulma durumunu etkileyen sorunlar arasında yer almaktadır. Bu bağlamda kaza yapma durumu olan yüksek riskli taksi şoförlerini belirleyerek bir kazaya karışma olasılığını düşürmeye yönelik sonuçlar ortaya çıkmıştır.

Elshatarat ve Bulger (2016)'in 130 taksi şoförünü kapsayan araştırmasının bulgularına göre, taksi şoförleri yoğun bir şekilde kardiyovasküler hastalık tehdidiyle karşı karşıya kalmaktadır. Söz konusu araştırmaya göre taksi şoförlerinin maruz kaldığı diğer temel risklerin başında ise hipertansiyon, diyabet ve obezite gelmektedir. Diğer yandan stres ve kaygıya bağlı olarak depresyon gibi psikolojik rahatsızlıklarla da karşı karşıya kalabilmektedir.

Taksi şoförlerinin sosyal güvenlik ve çalışma koşulları açısından yaşadığı tüm sorunların başında kayıtsızlık gelmektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde taksi şoförlerinin yaygın bir biçimde kayıt dışı çalışmasına bağlı olarak ücret, sosyal güvenlik ve çalışma koşulları açısından korunmasız durumda kaldığını öne süren Berrones-Senz (2018)'e göre taksi şoförlerinin düzenli ve kayıtlı istihdamının sağlanması gerekmektedir. Ancak Berrones-Senz'in taksi şoförlerinin karşı karşıya olduğu iş sağlığı ve güvenliği riskleri açısından yalnızca kişisel önlemleri içeren eğitimler önermesine katılmak mümkün değildir. Zira iş sağlığı ve güvenliği tedbirleri, bütünlüklü bir yapı kurulmasını ve diğer istihdam düzenlemeleriyle uyumlu bir yapı kurulmasını gerektirmektedir. Öte yandan taksi şoförlerinin sosyal koruma yoksunluğu içinde bulunması ve düzenli istihdama erişememesi, özellikle küresel ekonomik kriz dönemlerinde gider artışlarına ve gelir azalışlarına yol açmakta ve hane içi finansal dengelerini bozmaktadır. Bu durum taksi şoförlerinin ve ailelerinin gelecek kaygısı yaşama sorununu beraberinde getirmektedir (Wango vd., 2021vv: 392-393).

Kayıt dışı çalışma, 21'inci yüzyılın en önemli sosyal sorunu olan yoksulluğu tetikleyen bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapılan çalışmalar, özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde suç oranlarını da arttırıcı bir etkiye sahip olmaktadır. Söz konusu çalışmaya göre kayıt dışı çalışmanın en temel nedeni ise taksi şoförlerinin platform şirketleri aracılığıyla bağımsız statüde istihdam edilmesi olarak gösterilmektedir (Theerakosonphong ve Amornsiriphong, 2022).

Kayıt dışı çalışmanın taksi şoförleri üzerindeki en bariz sonuçlarından birisi de emeklilik tahayyülünün ortadan kalkmasıdır. Yapılan bir araştırmaya göre kayıt dışı olarak çalışan taksi şoförleri, sosyal güvenlik bilincine sahip olmasına rağmen bu hakka erişim imkânına sahip olamamaktadır (Miti vd., 2021: 40).

Sosyal güvenliğin edimlerine ulaşamayan taksi şoförleri veya diğer kayıt dışı çalışan gruplarının emeklilik ve sağlık başta olmak üzere sosyal risklere karşı korunması, sosyal güvenlik hakkına erişimin önündeki engellerin kaldırılması ve herkesin fiili olarak bu hakka erişebilmesinin sağlanmasıyla mümkün olacaktır.

Salanova, Estrada, Aifadopoulou ve Mitsakis (2011)'in yapmış olduğu araştırma içerisinde, taksi sorunu için geliştirilmiş farklı modellerin bir incelemesini sunmaktadır. Her model, piyasa organizasyonu, operasyonel organizasyon ve regülasyon konuları gibi farklı açılardan analiz edilmektedir. Bu çalışma kapsamında, iyi planlanmış, uygun maliyetli ve verimli bir şekilde işletilen ulaşım sistemi kurularak mevcut sistemlerin hareketliliğinin iyileştirilmesi amaçlanmaktadır.

Literatürde yer alan çalışmalar da göz önüne alındığı takdirde taksi şoförlerine yönelik birçok konu ele alınmıştır. Ancak taksi şoförleri, taksi sektöründe yer alarak sağlık ile ilgili sorunların varlığını, trafik kazası riskini, gasp olayı yaşama durumunu, uzun süren çalışma saatlerini, düşük ücretleri bildiği halde ve bunlara ek olarak, kayıt dışı çalışmayı da göze alarak bu sektör içerisinde çalışmaya devam etmektedir. Bu sebeple taksi sektörü kapsamı dâhilinde çalışan kişiler için çalışma koşulları oldukça kötü düzeylerde seyretmektedir.

1.3. Türkiye’de Ulaştırma Hizmetleri İçerisinde Taksi Sektörünün Önemi

Taksi, günlük hayat içerisinde ulaşımı kolaylaştırmak ve hızlandırmak üzere sıklıkla kullanılan ve bireylerin ulaşımı konusunda önemli bir konuma sahiptir. Taksi sektörünün çatısı altında birçok kişi istihdam edilmekte ve bu kişiler taksi üzerinden gelir elde etmektedir. Bu yönüyle taksi şoförleri, emek gücünü satmaktan başka çaresi olmayan sınıf olan işçi sınıfının parçası olarak görülmelidir⁴.

Taksi sektörü, dünya genelinde kabul görmüş ve sürekli olarak işleyen bir hizmet alanıdır. Taksinin tarihi de bir o kadar eskilere dayanan ulaşım hizmeti olarak karşımıza çıkmaktadır. Küreselleşme sürecinin önde gelen sektörlerinden olan ulaştırma sektörü içerisinde şehir içi taşımacılığı büyük öneme sahiptir (Kıdak, 2020: 118). Taksi sektörü de şehir içi taşımacılık hizmetleri içerisinde ekonomik ve sosyal açıdan oldukça büyük bir öneme sahiptir.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)’nin 2021 yılı için hazırladığı Sanayi ve Hizmet İstatistikleri incelendiğinde, ulaştırma sektörünün ve özel olarak yolcu taşımacılığı hizmetlerinin birçok ekonomik faaliyet koluna göre oldukça önemli bir yeri olduğu görülmektedir⁵. İlgili verilere göre 2021 yılında üretim değeri en yüksek 4 trilyon 889 milyar TL ile imalat sektöründe yer alırken, onu 1 trilyon 121 milyar TL ile ticaret sektörü takip etmektedir. Üçüncü sırada 835 milyar TL ile inşaat sektörü gelirken, Ulaştırma ve Depolama Hizmetlerinde üretim değeri 771 milyar TL düzeyindedir. Elektrik, gaz, buhar ve iklimlendirme üretimi ve dağıtımı gibi katma değer oranının yüksek olduğu bir sektör dahi Ulaştırma ve Depolama Hizmetlerinin ardından gelmektedir (666 milyar TL). Ulaştırma ve Depolama Hizmetleri, üretim değeri açısından katma değeri oldukça yüksek seviyede olan sektörlerle rekabet etmektedir.

TÜİK’in 2021 yılına ilişkin olarak hazırladığı Sanayi ve Hizmet İstatistikleri’ne göre Türkiye’de toplam 3 milyon 578 bin 877 aktif girişim bulunmaktadır. Bu girişimlerin 439 bin 486’sı Ulaştırma ve Depolama Hizmetlerinde faaliyet göstermektedir. Ekonomik faaliyet alanlarının belirlendiği Nace Rev.2 sınıflandırmasına göre “Taksi ile yolcu taşımacılığı (dolmuşlar hariç)” ile ilgili veriler 49.32.01 faaliyet kodunda yer almaktadır. 2021 yılı kapsamında elde edilen verilere ilişkin, TÜİK Sanayi

⁴ İşçi sınıfı kavramını tarif etmeye yönelik birçok yaklaşım bulunmaktadır. Bunların başında Marx’ın “üretim araçları mülkiyetine sahip olmayan sınıf” tanımı gelmektedir. Weber’in statü perspektifinden yaklaşımı ise ikinci ana eğilimi göstermektedir. Bu çalışma kapsamında ise işçi sınıfı, emek gücünü satmaktan başka çaresi olmayan kesim tanımı üzerinden ele alınmaktadır. Koç (2022). İşçi Sınıfı Kimlerden Oluşur? <https://www.yildirimkoc.com.tr/userfile/1644737113b.pdf>. (16.05.2022).

⁵ TÜİK Sanayi ve Hizmet İstatistikleri (2021)’ne erişmek için bkz. <https://data.tuik.gov.tr/> (19.07.2022).

ve Hizmet İstatistikleri'nde 49.32.01 alt kodu doğrudan yer almamakla birlikte, taksi ile yolcu taşımacılığına ilişkin dolaylı çıkarımlarda bulunmak üzere 493 kodunu kullanmak mümkündür⁶. Buna göre şehir içi ulaştırma hizmetlerinde 269 bin 548 aktif girişim bulunmaktadır. Bu girişimler kapsamında 573 bin 585 kişi çalışmakta olup bunların 313 bin 147'si ücretli çalışan statüsündedir. Ücretli çalışanlar “maaş, ücret, komisyon, ikramiye, parça başı ödeme veya aynı karşılıklar şeklinde yapılan ödemeleri alan, iş akdine sahip ve işveren için çalışan kişilerden” oluşmaktadır (TÜİK, 2021). Toplam çalışan sayısı ise “ücretli çalışanların yıllık ortalama sayısına iş sahibi ve ortaklarla, ücretsiz çalışan aile fertlerinin ve çırakların yıllık ortalama sayısının eklenmesi” yoluyla bulunmaktadır (TÜİK, 2021).

Tablo 1. Sanayi ve Hizmet İstatistikleri; Çalışan ve Ücretli Çalışan Sayıları

Yıl	Çalışan Sayısı				Ücretli Çalışan Sayısı			
	Türkiye	H. ⁷	49.3 ⁸	49.32 ⁹	Türkiye	H.	49.3	49.32
2009	10.106.588	933.136	351.235	67.203	7.851.757	523.507	* ¹⁰	*
2010	10.929.200	1.001.007	374.436	74.661	8.639.337	584.370	*	*
2011	12.078.434	1.104.056	405.312	84.048	9.752.048	674.563	*	*
2012	13.141.443	1.167.402	454.759	96.173	10.764.748	739.802	*	*
2013	13.889.265	1.193.304	471.511	97.100	11.474.452	776.060	*	*
2014	14.615.295	1.235.521	482.404	89.838	12.173.321	821.713	*	*
2015	15.222.587	1.273.559	492.929	93.231	12.749.148	857.152	*	*
2016	15.401.642	1.294.591	-	93.566	12.908.112	883.611	*	*
2017	16.013.635	1.337.595	520.568	98.596	13.428.313	909.254	259.134	27.875
2018	16.156.378	1.359.943	527.232	98.076	13.541.398	930.488	268.462	27.100
2019	15.656.571	1.383.523	544.647	108.752	12.989.551	950.290	284.024	36.393
2020	15.952.817	1.400.063	527.482	115.315	13.227.131	963.360	278.699	43.358

Kaynak: Araştırma çerçevesinde yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo.1’de yer alan Sanayi ve Hizmet İstatistikleri içerisinde 2009 ile 2020 yılları arasında Çalışan ve Ücretli Çalışan sayılarına ilişkin veriler ele alınmıştır. Bu veriler doğrultusunda ülke olarak tüm faaliyet alanları, Ulaştırma ve Depolama faaliyet alanı ve özel olarak ise Taksi Taşımacılığı faaliyet alanları artan bir düzlem

⁶ 493 koduyla yapılan sınıflandırmada kara taşımacılığı ile yapılan diğer yolcu taşımacılığındaki diğer alt sektörler de yer almaktadır. Sanayi ve Hizmet İstatistikleri üzerinden değerlendirmelerde bulunurken, yalnızca taksi sektörüne dair çıkarımlar yapılması mümkün olmamakla beraber, taksi ile yolcu taşımacılığının bir üst sektörü olarak kara taşımacılığı ile yapılan diğer yolcu taşımacılığına dair tespitlerde bulunmak amacıyla bu faaliyet kodunu kullanmak olanaklıdır.

⁷ H.: Ulaştırma ve Depolama Hizmetleri olarak ifade edilmektedir.

⁸ 49.3: - Kara Taşımacılığı İle Yapılan Diğer Yolcu Taşımacılığı olarak ifade edilmektedir.

⁹ 49.32: Taksi Taşımacılığı olarak ifade edilmektedir.

¹⁰ Tablo içerisinde (*) simgesi ile belirtilen alanlar, veri paylaşımının gizli olduğu alanları ifade etmektedir. Gizlenmiş sektör verileri, sektörüne ait üç veya ikili düzey sektör kodlarının toplamları ve Türkiye toplamlarında gösterilmiştir.

üzerinde şekillenmektedir. Çalışan sayısı, ana faaliyet alanındaki payın yüzde 7,6'sını oluşturmakta iken ücretli çalışan sayısı, ana faaliyet alanının yüzde 3,5'lik kısmında yer bulmaktadır. Çalışan sayısının ücretli çalışan sayısına ilişkin konumuna dikkat edildiğinde, ülke genelindeki çalışan sayısının yüzde 82,2'lik bir kısmı ücretli çalışan statüsünde yer almakta iken Ulaştırma ve Depolama faaliyet alanı içerisindeki durum yüzde 65 seviyesinde seyretmektedir. Aynı durum, Taksi Taşımacılığı faaliyet alanında yüzde 31,7'ye denk gelmektedir.

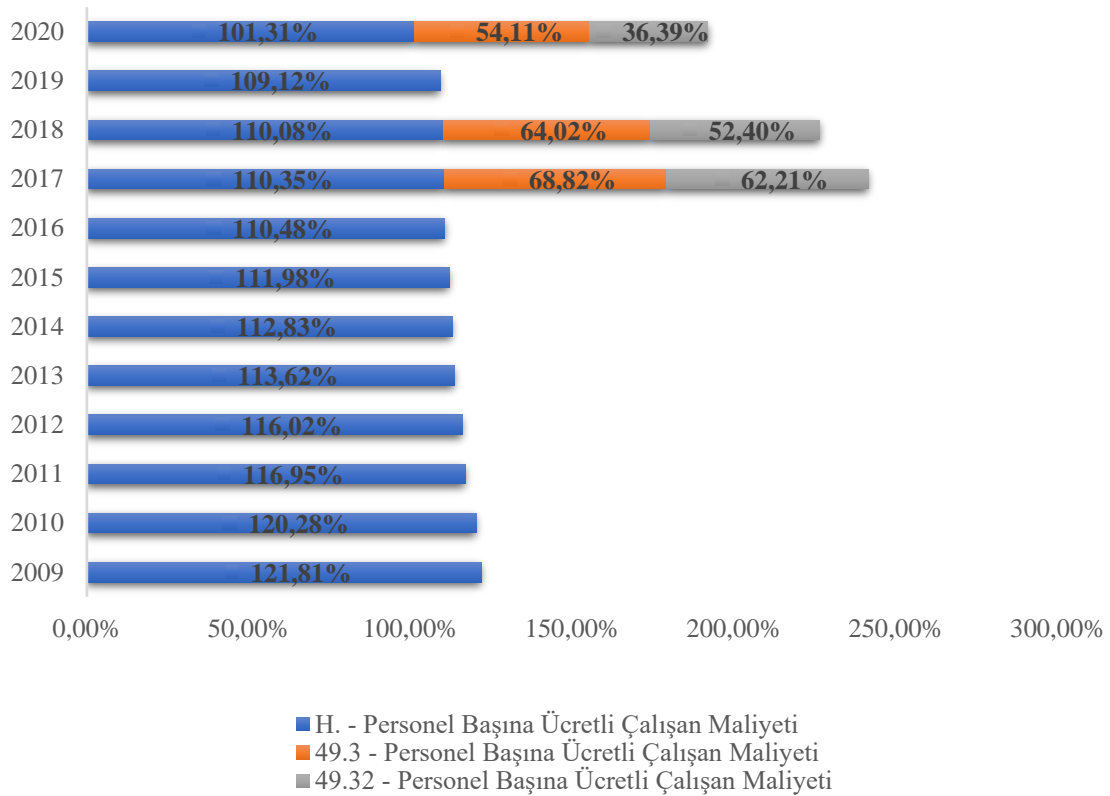
İlgili veriler doğrultusunda elde edilen durum, Taksi Taşımacılığı faaliyet kolunda yer alan kişilerin üçte ikisi iş sahibi ve ortaklar, ücretsiz çalışan aile fertleri ve çıraklardan oluştuğunu göstermektedir. Bu verilere ek olarak kayıt dışı çalışan kişilerin de varlığına vurgu yapmak gerekmektedir.

Personele yapılan toplam brüt ödemeler ve işveren sosyal güvenlik primlerinden oluşan personel maliyeti ise kara taşımacılığı ile yapılan diğer yolcu taşımacılığı hizmetleri 12 milyar 497 milyon 412 bin 804 TL'dir. Buradan kara taşımacılığı ile yapılan diğer yolcu taşımacılığı hizmetlerinde personel başına ücretli çalışan maliyetinin 39 bin 909 TL olduğu sonucuna varmak mümkündür. 2021 yılının için asgari ücretin işverene maliyetinin aylık 4 bin 203 TL 56 kuruş olduğu düşünüldüğünde, asgari ücretli bir çalışanın işverene yıllık maliyetinin 50 bin 443 TL olduğu görülmektedir.

Tablo 2. Sanayi ve Hizmet İstatistikleri; Personel Maliyeti (TL)

Yıl	Personel Maliyeti (TL)			
	Türkiye	H.	49.3	49.32
2009	131.178.038.414	10.653.472.192	*	*
2010	153.720.689.274	12.506.778.414	1.886.220.311	104.865.926
2011	186.539.192.371	15.090.839.531	2.447.634.393	194.690.225
2012	225.788.483.482	18.002.690.408	3.051.982.436	297.100.982
2013	266.981.445.512	20.515.989.989	3.516.256.498	346.769.309
2014	312.400.836.063	23.793.535.179	4.174.190.916	361.137.481
2015	364.278.675.695	27.425.290.478	4.766.696.310	473.977.746
2016	443.696.285.936	33.555.363.313	5.929.206.332	624.706.893
2017	502.121.670.135	37.518.014.639	6.668.952.949	648.459.554
2018	584.553.167.419	44.216.579.653	7.418.816.027	613.056.214
2019	696.793.791.728	55.624.136.955	*	*
2020	729.183.332.295	53.802.572.730	8.312.740.950	869.838.047

Kaynak: Araştırma çerçevesinde yazar tarafından oluşturulmuştur.



Şekil 1. Ulaştırma ve Depolama Hizmetleri, Kara Taşımacılığı İle Yapılan Diğer Yolcu Taşımacılığı ve Taksi Taşımacılığı Faaliyet Alanlarındaki Personel Başına Ücretli Çalışan Maliyetinin Türkiye Geneline Oranlanması

Kaynak: Araştırma çerçevesinde yazar tarafından oluşturulmuştur.

Personel başına ücretli çalışan maliyeti, personel maliyetinin ücretli çalışan sayısına bölünmesi ile hesaplanmıştır. Oranlaması ise alt sektör alanlarına ait personel başına ücretli çalışan maliyeti hesaplandıktan sonra Türkiye geneline bölünmesi ile ortaya çıkmaktadır.

Şekil.1’de görüldüğü üzere Türkiye genelinde yer alan personel maliyetleri, özel anlamda Kara Taşımacılığı ile Yapılan Diğer Yolcu Taşımacılığı ve Taksi Taşımacılığı faaliyet alanlarına ait personel maliyetlerinin oldukça üzerindedir. Ancak bu oranlama çalışmasına göre Ulaştırma ve Depolama Hizmetleri faaliyet alanındaki personel maliyetleri de Türkiye genelindeki personel maliyetlerinin yıllara göre dağılım çerçevesinde sürekli olarak üzerinde olduğunu göstermektedir.

Yıllara göre dağılımda ise Sanayi ve Hizmet İstatistikleri’nden elde edilen veriler doğrultusunda 2017 yılında asgari ücretli olarak çalışan bir kişinin işverene maliyeti 25

bin 62 TL iken, Taksi Taşımacılığı faaliyet alanındaki ücretli çalışan bir kişinin personel maliyeti 23 bin 263 TL'dir. Aynı konu 2018 yılı için değerlendirildiğinde; asgari ücretli olarak çalışan bir kişinin işverene maliyeti 28 bin 615 TL iken, Taksi Taşımacılığı faaliyet alanındaki ücretli çalışan bir kişinin personel maliyeti 22 bin 622 TL'dir. 2020 yılı ise elde edilen veriler arasında en çok farkın olduğu yıl olarak karşımıza çıkmakta olup 2020 yılı asgari ücretli olarak çalışan bir kişinin işverene maliyeti 41 bin 496 TL iken, Taksi Taşımacılığı faaliyet alanında ücretli olarak çalışan bir kişinin personel maliyeti ise 20 bin 61 TL'dir.

Buradan çıkarılacak en net sonuç, kara taşımacılığı ile yapılan diğer yolcu taşımacılığı hizmetlerinde personel maliyetinin asgari ücretin maliyetinin de altında kaldığıdır. Bu farkın arkasında, sektör içerisinde iş sözleşmesi yerine yaygın bir biçimde hasılat veya kira sözleşmesinin kullanılmasının yattığını öne sürmek mümkündür.

Tablo 3. Sanayi ve Hizmet İstatistikleri; Ciro ve Faktör Maliyeti ile Katma Değer (TL)

Yıl	Ciro (TL)			
	Türkiye	H.	49.3	49.32
2009	1.778.426.955.243	101.907.652.750	15.571.591.166	962.481.450
2010	2.112.659.543.883	120.731.098.001	*	*
2011	2.696.959.678.958	160.548.616.091	21.836.549.087	1.314.113.990
2012	3.085.709.571.460	187.105.549.847	27.060.480.644	1.714.999.885
2013	3.507.294.609.147	204.763.388.067	28.651.097.408	1.857.246.649
2014	4.050.287.669.093	239.327.744.174	31.441.512.174	1.744.050.126
2015	4.553.370.394.668	263.548.800.798	*	*
2016	4.993.452.936.812	276.345.377.814	*	*
2017	6.298.907.064.719	351.271.358.626	*	*
2018	7.824.109.454.569	451.100.769.941	*	*
2019	8.940.593.564.475	539.664.118.444	59.537.563.359	3.046.429.154
2020	10.576.319.403.500	551.085.033.326	54.752.647.583	3.168.246.743

Yıl	Faktör Maliyetiyle Katma Değer (TL)			
	Türkiye	H.	49.3	49.32
2009	269.766.906.507	21.626.892.072	2.586.259.695	345.966.287
2010	305.271.649.624	20.988.936.847	2.930.152.106	418.664.601
2011	379.338.787.958	24.465.430.849	4.416.650.425	519.990.933
2012	422.963.886.981	31.204.449.831	6.210.384.877	653.355.038
2013	509.316.824.371	35.924.389.578	6.241.121.264	726.895.945
2014	572.905.845.806	39.833.679.582	6.904.359.406	768.428.947
2015	689.387.927.786	53.894.216.798	8.437.552.827	909.807.596
2016	806.733.154.852	61.651.272.014	9.240.748.783	1.068.962.953
2017	971.226.711.351	67.866.378.954	10.033.203.457	1.185.748.672
2018	1.219.682.997.439	78.438.309.714	11.036.928.890	1.097.784.397
2019	1.385.896.818.136	99.042.872.347	13.292.411.548	1.278.364.795
2020	1.651.752.409.178	104.281.836.453	11.465.709.576	1.241.019.207

Kaynak: Araştırma çerçevesinde yazar tarafından oluşturulmuştur.

İşletme sübvansiyonları ve dolaylı vergilerdeki düzeltmelerden sonra, işletme faaliyetlerinden elde edilen gayri safi geliri ifade eden faktör maliyetiyle katma değere bakıldığında, Ulaştırma ve Depolama Hizmetleri'nde bu rakamın toplam 206 milyar 542 milyon 993 bin 779 TL olduğu görülmektedir. Kara taşımacılığı ile yapılan diğer yolcu taşımacılığı hizmetlerinde bu rakam 16 milyar 250 milyon 150 bin 805 TL olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ciro ve Faktör Maliyetiyle Katma Değer verilerine Taksi Taşımacılığı faaliyet alanı özelinde bakıldığında enflasyon oranını göz ardı ederek; 2009 – 2020 yılları arasındaki yıllık ortalama ciro, 1 trilyon 972 milyon 509 bin 714 TL, yıllık ortalama Faktör Maliyetiyle Katma Değer ise 851 milyon 249 bin 114 TL olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sanayi ve Hizmet İstatistikleri kapsamında elde edilen veriler doğrultusunda 49.32 – Taksi Taşımacılığı bünyesinde 2009 ve 2020 yılları arasında ortalama 67 bin 397 adet girişim bulunmaktadır. Bu girişimler kapsamında ortalama 33 bin 682 ücretli çalışan ve bu ücretli çalışanlara ait 453 milyon 460 bin 238 TL personel maliyeti bulunmaktadır. Kişi başına personel maliyeti ise 13 bin 463 TL olarak hesaplanmaktadır. Aynı yıllar içerisinde asgari ücretli olarak çalışan bir kişinin işverene maliyeti 20 bin 770 TL olarak karşımıza çıkmaktadır. İlgili dönem çerçevesinde ortalama çalışan sayısı ise 93 bin 47'dir. Taksi Taşımacılığı faaliyet alanının yaratmış olduğu ciro, 2009 ve 2020 yılları ortalamasına göre 1 trilyon 972 milyon 509 bin 714 TL, faktör maliyetiyle katma değer ortalaması ise 851 milyon 249 bin 114 TL'dir.

Bu rakamlar, ulaştırma sektörü ve özel olarak kara taşımacılığı ile yapılan diğer yolcu taşımacılığının ekonomi içindeki rolünü göstermesi açısından önem taşımaktadır. Ancak, bu sektör içerisinde ücretli çalışanların üretilen katma değerden yeterince pay alamadığı da açık bir şekilde görülmektedir.

1.4. Türkiye'de Taksi Sektöründe İstihdamın Yapısı

Bir ekonomide istihdam bağımlı/ücretli çalışanlar, kendi hesabına çalışanlar, işverenler ve ücretsiz aile işçilerinden oluşmaktadır. İşgücü piyasalarına ilişkin yapılacak değerlendirmelerde, ele alınan grubun ait olduğu hukuki statünün önceden belirlenmesi gerekmektedir.

TÜİK'in 2022 yılı Nisan ayına ilişkin İşgücü İstatistikleri'ne göre Türkiye'de 15 yaş üzeri nüfus 63 milyon 488 bin iken, işgücü 32 milyon 672 bin kişiden oluşmaktadır. İşgücüne katılım oranı yüzde 51,5 olarak karşımıza çıkmaktadır. Toplam istihdam ise 28 milyon 210 bin kişiden oluşmaktadır. Toplam istihdamın yaklaşık 21 milyonunu ücretliler, 1 milyon 335 binini işverenler, 4 milyon 921 binini kendi hesabına çalışanlar ve 2 milyondan fazlasını ücretsiz aile işçileri oluşturmaktadır (TÜİK, 2022)¹¹.

Taksi sektörü Türkiye'de geniş bir istihdam alanı yaratan sektörlerden birisidir. Eski dönemlerde taksi plakasını alıp taksi işleten nesil, yerini taksi plakalarını kiralayan ve araçlarda da işçi olarak başka bir kişiyi çalıştırmaya başlamıştır. Araç kiralama süreci içerisinde kiracı ya kendisi işletmekte ya da aracı çalıştırmak için biri gece diğeri gündüz olmak üzere iki kişi çalıştırmaktadır. Bazı zamanlarda da geçici çalışan olarak sürece dâhil olan başka bir şoför, aracın boş kalmasını engellemesinin yanı sıra ve diğerk çalışanların da dinlenme dönemlerine destek olmaktadır. Bu bağlamda bir taksi aracı üzerinden birçok kişi gelir elde etmeye devam etmektedir (Karadeniz, 2021).

Bu araştırma kapsamında ele alınan taksi şoförleri, istihdam içerisinde farklı statülerde yer alabilmektedir. Türkiye'deki taksi şoförlerinin bir kısmı kendi nam ve hesabına çalışırken, bir kısmı ücretsiz aile işçisi olarak çalışabilmektedir. Öte yandan büyük kısmı ücretli biçimde istihdam edilmektedir. Ücretli istihdam içerisinde yer alan taksi şoförlerinin sayıca tespit edilebilmesi ise teknik birtakım nedenlerle mümkün olmamaktadır. Bu zorluklardaki en önemli etken, Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK)'na tescil konusundaki idari sorunlardır.

Türkiye'de ticari taksi işletmeciliği illere göre farklılık gösterebilmektedir. Küçük ve orta ölçekli illerde taksiler ya sahipleri tarafından ya da çalışanları tarafından işletilmektedir. Plakalar nadiren kiraya verilmektedir. Özellikle İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük şehirlerde taksilerin bir kısmı plaka sahipleri tarafından kiralanmaktadır. Çalışma kültürü bağlamında taksi şoförlüğü geçmiş yıllarda nesilden nesile aktarılırken, yeni nesillerin örgün eğitim seviyelerinin artmasına bağlı olarak taksi sahiplerinde kiralama davranışının arttığı görülmektedir. Öte yandan Borçlar Kanunu çerçevesinde hizmet sözleşmesiyle işçi istihdamı, özellikle emeklilerin kayıt dışı biçimde çalıştırılması gibi uygulamalara da rastlanmaktadır (Karadeniz, 2021).

¹¹ TÜİK'in Nisan 2022 dönemine ilişkin işgücü istatistikleri için bkz: <https://data.tuik.gov.tr/> (11.06.2022).

Taksi şoförlerinin istihdam biçimi, onların hukuki açıdan bağlı olduğu mevzuatın saptanması açısından önem taşımaktadır. Zira hukuki statü, ilgili sözleşmenin tarafı olan kişilere sosyal güvenlik ve vergi yükümlülükleri getirmekte ve aynı zamanda bu statüden kaynaklı olarak sosyal güvenlik edimlerinden yararlanma konusunu gündeme getirmektedir.

Taksi şoförlerinin istihdam statüsü ne olursa olsun yerine getirmesi gereken yeterlilik koşulları bulunmaktadır. Bu koşula, Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK) tarafından belirtilen ulusal yeterliliklerde yer verilmektedir¹². Söz konusu ulusal yeterlilik, MYK'nin görevlendirmesi üzerine Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF) tarafından hazırlanmış ve ilgili kurumların değerlendirilmesinin ardından MYK Ulaştırma, Lojistik ve Haberleşme Sektör Komitesince incelenerek MYK Yönetim Kurulu kararıyla onaylanmıştır. Ulusal yeterlilik koşulu olarak iş sağlığı ve güvenliği, çevre, kalite, araç kontrolü ve yolcu ulaşımı sınavlarından başarılı olma şartı aranmaktadır. Mesleki Yeterlilik Belgelendirme Sınavı'na giriş için aranan şartların başında sürücü belgesine sahip olma koşulu gelmektedir. Öte yandan adayın yetkili makamlardan "Psikoteknik Test Raporu" alınması ve Türk Ceza Kanunu'nun "Cinsel saldırı" başlıklı 102., "Çocukların cinsel istismarı" başlıklı 103., "Reşit olmayanla cinsel ilişki" başlıklı 104., "Kişiyi hürriyetinden yoksun kılma" başlıklı 109., "Uyuşturucu veya uyarıcı madde imal ve ticareti" başlıklı 188., "Uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanılmasını kolaylaştırma" başlıklı 190., "Kullanmak için uyuşturucu veya uyarıcı madde satın almak, kabul etmek veya bulundurmak" başlıklı 191., "Fuhuş" başlıklı 227. ve 5326 sayılı Kabahatler Kanunu'nun "Sarhoşluk" başlıklı 35. maddelerindeki suçlardan affa uğramış olsa bile hüküm giymemiş olması gerekmektedir. Süreç sonunda alınan mesleki yeterlilik belgesinin geçerlilik süresi ise 5 yıldır.

1.5. Türkiye'de Taksi Şoförlerinin İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku Karşısındaki Durumu

İş ve sosyal güvenlik hukuku açısından sahip olunan statü, çalışma ilişkileri açısından belirleyici olmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde taksi şoförlerinin iş ve sosyal güvenlik hukuku karşısındaki durumu değerlendirilmektedir.

¹² MYK'nın taksi şoförleri için belirlediği kriterler Taksi Şoförü isimli ve 17UY0330-3 kodlu Ulusal Yeterlilik'te yer almaktadır. Bu yeterliliğe kaynaklık eden ulusal meslek standartları 13UMS0375-3 kodlu Taksi Şoförü (Seviye 3) ve 13UMS0377-3 kodlu Servis Aracı Şoförü (Seviye 3)'dür. MYK'nin kabul ettiği tüm ulusal yeterlilikler için bkz. <https://portal.myk.gov.tr/> (19.07.2022).

4857 sayılı İş Kanunu'nun 1'inci maddesinin ikinci fıkrasında, 4'üncü maddedeki istisnalar dışında kalan bütün işyerlerine, işverenler ile işveren vekillerine ve işçilerine, çalışma konularına bakılmaksızın bu Kanunun uygulanacağı belirtilmiştir. Aynı Kanun'un 4. Maddesi kapsamında, Kanun'un uygulanamayacağı bir takım iş ve iş ilişkileri tanımlanmıştır. Yasanın 4 üncü maddesinin birinci fıkrasının (1) bendinde, 507 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Kanunu'nun 2'nci maddesinin tarifine uygun üç kişinin çalıştığı işyerlerinde bu kanun hükümlerinin uygulanmayacağı düzenlenmiştir.

507 sayılı Kanun, 21.06.2005 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu'nun 76'ncı maddesi ile yürürlükten kaldırılmış ve maddenin ikinci cümlesi ile diğer yasaların 507 sayılı Kanun'a yaptıkları atıfların 5362 sayılı Kanun'a yapılmış sayılacağı açıklanmıştır. Bu sebeple 4857 sayılı Kanunu'nun 4'üncü maddesinde 507 sayılı Kanun'a yapılan atıf, 5362 sayılı Kanun'a yapılmış sayılmaktadır.

Yeni yasal düzenleme ile esnaf ve sanatkâr tanımı değiştirilmiştir. İlgili değişiklik içerisinde esnaf ve sanatkâr, ister gezici olsun ister sabit bir mekânda bulunsun, Esnaf ve Sanatkâr ile Tacir ve Sanayiciyi Belirleme Koordinasyon Kurulu'nca belirlenen esnaf ve sanatkâr meslek kollarına dâhil olmaktadır. Diğer yandan ekonomik faaliyetini, sermayesi ile birlikte bedenî çalışmasına dayandıran ve kazancı, tacir veya sanayici niteliğini kazandırmayacak miktarda olan; basit usulde vergilendirilenler ve işletme hesabı esasına göre deftere tabi olanlar ile vergiden muaf bulunan meslek ve sanat sahibi kimseler olarak belirtilmektedir. Yeni yasal düzenleme kapsamında, 507 sayılı Kanun'dan farklı olarak "geçimini sınırlı olarak kamyonculuk, otomobilcilik ve şoförlükle temin eden kimselerin" ibarelerine yer verilmemektedir.

Bu bağlamda esnaf ve tacir ayrımındaki ölçütler değişmiş olup kamyonculuk, otomobilcilik ve şoförlük yapanların da ekonomik sermayesi, kazancının tacir ve sanayici niteliğini aşmaması gibi etmenlere ek olarak vergilendirme gibi ölçütler çerçevesinde de değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Bu durum ise 507 sayılı Kanun döneminde esnaf sayılan taksi sahibi kimselerin bu yeni kıstaslar karşısında esnaf sayılmama ihtimalini ortaya çıkarmaktadır.

kazancı da düşük kişiler olarak tanımlamaktadır. Yargıtay ise ekonomik faaliyetlerini daha çok fiziki iş olarak değerlendirilen ve geliri düşük olan taksi sahiplerini esnaf olarak görmektedir (Karadeniz, 2021).

Taksi sektöründe çalışan kişilerin, 4857 sayılı İş Kanunu'na tabi olabilmesi için çalışılan takside eğer ticari taksi sahibi de çalışıyor ise buna ek olarak üç kişinin de çalışması gerekmekte ve toplam dört kişinin bir ticari taksi üzerinde çalışıyor olarak gözükmeye başlamıştır. Bu bağlamda da ticari taksi şoförleri, taksi sahibi ve en fazla iki şoför ile çalıştıkları için 4857 sayılı İş Kanunu'na tabi olamamaktadır. Durum böyle olunca da taksi şoförleri, iş sözleşmeleri sona ererken kıdem tazminatı, ihbar tazminatı, yıllık izin ücreti, fazla çalışma ücreti, ulusal bayram ve genel tatil günü çalışması ve hafta tatili gibi haklardan faydalanamamaktadır. Taksi şoförleri, varsa alacaklarını 4857 sayılı İş Kanunu hükümleri çerçevesinde değil, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'na göre takip edebilmektedir (Kılıç, 2016).

Taksi sahibi ve aracı kullanan taksi şoförü arasında iş ilişkisi mi yoksa hasılat kirası ilişkisi mi olduğu değerlendirilirken İş Kanunu'nun 8'inci Maddesi'nde yer alan iş sözleşmesinin asli unsurlarına bakılması gerektiği Yargıtay'ın yerleşik kararlarında belirtilmektedir. 4857 sayılı Kanunun 8'inci Maddesi'nde; "İş sözleşmesi, bir tarafın (işçi) bağımlı olarak iş görmeyi, diğer tarafın (işveren) da ücret ödemeyi üstlenmesinden oluşan sözleşmedir" demek suretiyle bağımlılık ve ücret ifadesi ile iş sözleşmesinin iki asli unsurunu belirtmektedir.

Taksi şoförlerinin büyük kısmı, hukuki açıdan Türk Borçlar Kanunu'nun 357 ile 376'ncı maddeleri arasında tanımlanan ürün kirası sözleşmesi kapsamında kiracı olarak çalışmaktadır. 818 sayılı Mülga Borçlar Kanunu'nda hasılat sözleşmesi olarak adlandırılan bu sözleşme, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 357'nci maddesinde "*Ürün kirası kiraya verenin, kiracıya, ürün veren bir şeyin veya hakkın kullanılmasını ve ürünlerin devşirilmesini bedel karşılığında bırakmayı üstlendiği sözleşme*" biçiminde tanımlanmaktadır (6098 sTBK, md.357). Bu sözleşme ilişkisine göre kiralayan aracı teslim etmek ve esaslı onarımları yerine getirmekle yükümlüdür (6098 sTBK, md.360-361). Kiracı ise kira bedelini ve yan giderleri ödeme, kiralanan aracı kullanma ve işletme ve aracın bakımını yaptırma borçlarına sahiptir (6098 sTBK, md.363-365). Sözleşmenin feshedilmesi veya sona ermesi durumunda ise kiracı olan taksi şoförünü İş Kanunu çerçevesinde koruyan bir hüküm bulunmamaktadır.

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 24.01.2018 karar tarihli 2015/3561 E. 2018/77 K. sayılı ilamında; işçinin, işyeri veya işletmede ekonomik riski taşımayacağı, bir hukuki ilişkide hukuki ve kişisel bağımlılık yoksa işçinin kar veya zarar riskini taşıması, bu hukuki ilişkinin iş sözleşmesi olmadığı yolunda tek başına yeterli bir kıstas olmasa da çok önemli bir kriter olduğu belirtilmektedir. Yine mahkeme kararında işverenin iş sözleşmesinde egemen olması, işçinin iş görme edimi nedeni ile ekonomik risk altına girmemesi gerektirdiği ifade edilmektedir. Bu bağlamda ekonomik riskin işverende olması, yapılan işin sonucu işçiyi etkilememesi, işveren zarar etmiş olsa bile işçinin çalışmasının ve iş görme ediminin karşılığı olan ücreti isteyebilmesi, işin kar ve zararının işveren üzerinde olması, işveren zarar etmiş olsa bile işçiye ücretini ödemesi anlamına geldiği ifade edilmektedir.

Bu noktada Yargıtay Hukuk Genel Kurulu kararında da ifade edildiği üzere, iş sözleşmelerinin kazanç ve ekonomik bağımlılık ilkesine değil, otorite ve bağımlılık ilkesine bağlı olduğu ve iş sözleşmelerini hasılat kiralarından ayıran en önemli farklardan birisini oluşturduğu dikkate alınmaktadır. İşçinin kar veya zarar riskini taşıması, bu ilişkinin iş sözleşmesi olmadığı yönünde çok önemli bir ölçüt olduğu kararda ayrıca belirtilmektedir.

Taksi şoförlerinin hukuki statüsü sözleşmelerin niteliğine göre farklılık gösterebilmektedir. Mülga Borçlar Kanunu'ndaki ismiyle hasılat sözleşmesi taksi sektöründe yaygın biçimde kullanılmaktadır, ancak bunun dışınca ücretli iş ilişkisinin de oldukça fazla kullanıldığı bilinmektedir. Bu ayrımı yapma konusunda da yargı kararlarını ele almak gerekmektedir. Yargıtay 9. Hukuk Dairesi'nin bir kararında ticari taksi şoförü ile taksi sahibi arasındaki ilişkinin iş ilişkisi mi yoksa hasılat kirası mı olduğu tartışılmıştır¹⁴. Kararda hasılat sözleşmesinin koşulu olarak araç üzerinde kira ilişkisinin kurulması ve kiralanan aracın işletme ruhsatıyla birlikte kiraya verilmesi gerektiği belirtilmiştir. Taraflar arasında ekonomik riski üzerinde bulunduran kişinin hasılat sözleşmesi açısından önemi vurgulanmıştır. Söz konusu davaya göre takside iki vardiya hâlinde iki şoför çalıştığı ve şoförlerin günlük olarak belirli bir hasılat bedelini araç sahibine ödediği tespit edilmiştir. Davacı olan şoförün, araç sahibinin talimatıyla hareket

¹⁴ Yargıtay 9. HD. 2016, 2016/14014 E. 2016/13596 K. <https://www.hukukmedeniyeti.org/karar/117114/yargitay-9-hukuk-dairesi-e-2016-14014-k-2016-13596/> (25.06.2022).

etmesi ve bağımlılık unsurunu taşıması nedeniyle işçi statüsünde sayılması gerektiğine hükmedilmiştir.

Taksi şoförlerinin işçi statüsünde sayılması için gerekli olan koşullar Yargıtay Kararları'nda farklı biçimlerde ifade edilmektedir¹⁵. Yargıtay'ın bir başka kararında “bağımlılık, zaman ve ücret” unsurlarına vurgu yapıldığı görülmektedir. Bu unsurların iş sözleşmesi açısından ayırt edici olduğu vurgulanmaktadır. İlgili Yargıtay kararında 9. Hukuk Dairesi'nin 19.06.2006 tarihli 2006/13004 Esas, 2006/17679 numaralı karara atıfta bulunmaktadır. Buna göre bağımlılık ve ücret unsurunu barındırmakla birlikte, vardiyalı biçimde zamanını araç sahibi için harcayan şoförün iş sözleşmesi çerçevesinde çalıştığı belirtilmektedir.

Hasılat sözleşmesinde taksi işletmesinin tamamen şoföre bırakılması gerektiği ifade edilmektedir. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu bir başka kararında taraflar arasındaki ilişkinin işçi işveren ilişkisi olarak değerlendirilebilmesi için doktrinde kabul gören ve Yargıtay uygulaması ile esas alınan ölçütleri ortaya koymuştur.¹⁶

Karara konu somut olayda, taksi sahibi ve taksi şoförü arasındaki uyumsuzluk bakımından taleplerin İş Kanunu kapsamı veya hasılat kira ilişkisi bakımından değerlendirme yapılırken, görünürdeki işlemlerin değil, fiili durumun önemli olduğu fiili(gerçek) durumun tespit edilerek sonuca gidilmesi gerektiği belirtilmiştir. Taraflar arasında hasılat kirasının varlığı bakımından, kira sözleşmesinin sözlü hatta zımni olarak yapılmasının dahi mümkün olması karşısında mutlaka yazılı kira sözleşmesi yapılmasının şart olmadığı belirtilmiştir. Diğer yandan yazılı kira sözleşmesi sunulmuş olsa bile, taraflar arasında iş görme, ücret ve bağımlılık unsurlarını içeren bir iş sözleşmesinin varlığının tespiti halinde gerçek fiili durumun iş sözleşmesi olduğunun kabul edileceği ifade edilmiştir.

İş (hizmet) sözleşmeleri, Türk Borçlar Kanunu ve İş Kanunu'nda benzer şekilde bir tarafın bağımlı olarak iş görmeyi diğer tarafın ise karşılığında ücret ödemeyi üstlendiği sözleşmeler olarak tanımlanmaktadır. Sözleşmenin kurucu unsurları, iş görme, ücret ve bağımlılık unsurlarından oluşmaktadır (Süzek, 2020).

¹⁵ Yargıtay 10. HD. 2013/14974 E. 2014/701 K. <https://unalgokturk.av.tr/ticari-taksided-sofor-olarak-calisan-kisinin-calismalarinin-tespitine-iliskin-karar/> (25.06.2022).

¹⁶ Yargıtay HGK. 2019, 2017/2684 E. 2019/361 K. <https://www.alitumbas.av.tr/taksi-soforunun-iscilik-alacaklari-istemi/> (26.06.2022).

İş sözleşmesinden doğan bağımlılık unsurunun bazı alt ölçütleri vardır. Bunlardan ilki ekonomik bağımlılıktır. Ekonomik bağımlılığın temelinde, işçinin işverenden sağladığı gelire bir nevi muhtaçlık durumu söz konusudur. Ekonomik bağımlılıkta çalışma unsurundan ziyade işçinin sosyal ve ekonomik durumuna dikkat çekilmekte, gelirin büyük ölçüde başkası tarafından sağlanması aranmaktadır. İş ilişkisinin kabulü açısından ise salt ekonomik bağımlılığın sağlanması yeterli görülmemektedir. Nitekim diğer iş görme sözleşmelerinde de ekonomik bağımlılık unsuru mevcuttur. Bağımlılık unsurunun bir diğer yönü ise teknik bağımlılıktır. İşverenin araç ve malzemeleri sağlaması, işin gerçekleştirilmesi için hangi araç ve malzemenin nasıl kullanılması gerektiğine dair bilgi ve emir verebilmesi teknik bağımlılığı ortaya koymaktadır. Ancak teknik bağımlılık, bağımlılık unsurunun katı bir yönü olmadığından bu ölçütün azalması ya da ortadan kalkması halinde bağımlılık unsurunun da ortadan kalkacağı sonucu çıkarılmamalıdır (Güzel, 1997). Nitekim işçinin, uzmanı olduğu bir işte işverenin yönlendirmesine ihtiyacı olmayabilecektir. Bağımlılık unsurunun üçüncü ölçütü ise kişisel/hukuki bağımlılıktır. Kişisel/hukuki bağımlılık, taraflar arasındaki hiyerarşik yapıya dikkat çekmektedir. Yargıtay, iş ilişkisinin kurulmuş olması için kişisel/ hukuki bağımlılığın varlığını zorunlu tutmaktadır.¹⁷ İşçinin, işverenin otoritesi altında iş görmesi aynı zamanda işyerinin düzeni ile ilgili talimatlara uyma yükümlülüğünün bulunması bu yönün bir sonucudur. Bağımlılık unsurunun bu ölçütü, taraflar arasında güçlü bir güven ilişkisi kurarken işverene de işçiyi koruma borcu yüklemektedir (Süzek, 2020).

Bağımlılık unsurunun bir diğer sonucu ise düzenleme ve talimatlara uyma borcudur. Kanun koyucu işverenin, işin görülmesi ve işçilerin işyerindeki davranışlarıyla ilgili genel düzenlemeler yapabileceğini ve işçilere özel talimat verebileceğini belirttikten sonra, işçilerin de bu uygulamalara dürüstlük kurallarının gerektirdiği ölçüde uymak zorunda oldukları esasını getirmiştir (TBK m.399).

Taksi şoförlerinin hukuki statüleri, onları yalnızca iş ilişkisi açısından değil, aynı zamanda sosyal güvenlik hukuku açısından da etkilemektedir. Taksi şoförleri, mevzuattaki sınırlılıklar nedeniyle sosyal güvenlik hakkına erişimde de birçok sorunla karşılaşmaktadır.

¹⁷ Yargıtay 9. HD. 2020, 2017/1092 E. 2020/6950 K. <https://www.calismatoplum.org/yargitay-karari/is-sozlesmesinin-ayirt-edici-unsuru-bagimlilik> (26.06.2022).

Türkiye’de yürürlükte bulunan 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu (SSGSSK), sigortalıları üç biçimde ele almaktadır. Kanunun 4’üncü maddesinin birinci fıkrasının a bendi kapsamındaki sigortalılar ücretlilerden, b bendi kapsamındaki sigortalılar kendi hesabına çalışanlardan ve c bendi kapsamındaki sigortalılar kamu görevlilerinden oluşmaktadır. Fiili olarak 4/1-a kapsamında sigortalı sayılması gereken taksi şoförleri, idari ve teknik sorunlar nedeniyle sigortanın sağladığı edimlerden yararlanamamaktadır.

Kanuna göre taksi sektöründe yer alan kişileri de kapsayan, bazı alanlarda kısmi süreli çalışanlara (taksi şoförleri, dolmuş şoförleri, sanatçılar) ilişkin de sigortalı olmalarını kolaylaştırmak amacıyla özel düzenlemeler yapılmıştır. Bir veya birden fazla işverence 10 günden az süreli kısmi süreli iş sözleşmesi ile çalıştırılan sanatçılar, düşünürler, yazarlar ve ticari taksi, dolmuş gibi şehir içi toplu taşıma araçlarında çalışan kişiler açısından farklı bir uygulama söz konusu olmaktadır. Bu şekilde çalışan kişiler, 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu’nun Ek 6’ncı maddesi gereğince, primleri kendileri tarafından ödenmek suretiyle sigortalı olabileceklerdir.

Bu kapsam doğrultusunda, 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu’ndaki gerekli şartları yerine getirmeleri halinde, sigortalının kendisine uzun vadeli sigorta kolları kapsamında yer alan yaşlılık ve malullük aylığı, sigortalının ölümü halinde ise yasal bakımdan belirlenmiş olan hak sahiplerine ölüm aylığı bağlanacaktır. Diğer yandan ise sigortalının kendisi ya da bakmakla yükümlü olduğu kişiler de genel sağlık sigortasının sağladığı yardımlardan yararlanabilecektir.

Ek-6 kapsamında sigortalı olan kişilerin, 2022 yılı için ödemeleri gereken aylık prim tutarı; prime esas günlük kazanç tutarının 29 katı üzerinden hesaplanmaktadır. Prime esas kazancın hesaplanacağı gün sayısı 2023 yılında 30 güne ulaştığında sabitlenecektir. Buna göre 2022 yılı için, asgari ücret üzerinden prime esas kazanç beyanında bulunan bir Ek-6 sigortalısının ödemesi gereken aylık prim tutarı Temmuz ayında asgari ücrete yapılan ek zam sonrasında: $6.471,00 \text{ TL} \times \%32,5 \times 29 \div 30 = 2.032,97 \text{ TL}$ ’dir. Bu kapsamdaki sigortalıların %3 oranındaki işsizlik sigortası primini de ödeyerek işsizlik sigortasına tabi olmayı talep etmeleri halinde ödemeleri gereken aylık prim tutarı $6.471,00 \text{ TL} \times \%35,5 \times 29 \div 30 = 2.220,63 \text{ TL}$ olmaktadır.

Kısmi süreli olarak çalışan şoförlerin sigorta ile ilgili düzenlemesinde uzun vadeli sigorta kollarının aksine kısa vadeli sigorta kolları bağlamında önemli eksiklikleri

bulunmaktadır. Şoförlerin çalışma şartları sebebi ile sürekli trafikte olmaları, trafik kazası riskini oldukça artırmaktadır. Bu bağlamda taksi şoförleri, kısa vadeli sigorta kolları kapsamına dâhil olmadıkları için, iş kazası ve meslek hastalıkları gibi risk durumları karşısında sosyal güvence kapsamının dışında tutulmaktadır. Kanun koyucunun bu hükmü ile taksi şoförlerini kısa vadeli sigorta kolları ile ilişkilendirilmemektedir. Olası durumlar karşısında taksi şoförü, geçici veya sürekli iş göremezlik ödeneği ve kısa vadeli sigorta kolları açısından sağlanacak diğer hakları da elde edememektedir. Bu durum Türkiye'nin taraf olduğu Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)'nün 102 sayılı Sosyal Güvenlik (Asgari Standartlar) Sözleşmesi ve Ulusal Sosyal Koruma Tabanları Oluşturulmasına Dair Tavsiye Kararı'nda benimsenen ilkelere aykırılık teşkil etmektedir. Özellikle küreselleşme ve ekonomik kriz sürecinde yoksulluğun önlenmesi açısından sosyal korumanın ve alt başlık olarak sosyal güvenliğin taşıdığı önemi vurgulamak gerekmektedir (Kapar, 2015: 187).

Dünya üzerinde 4 milyardan fazla insanın sosyal koruma kapsamının dışında olduğu görülmektedir. Türkiye'de taksi sektöründe emek gücünü arz edenlerin de sosyal koruma dışında kalmasına müsaade edilmemelidir. Zira ILO Genel Direktörü Guy Ryder'in da ifade ettiği gibi¹⁸ “*etkili ve kapsamlı sosyal korumanın yalnızca sosyal adalet ve insana yakışır insana yakışır işlerin değil, aynı zamanda sürdürülebilir ve dayanıklı bir gelecek oluşturmanın da temeli olduğunu bilmeliyiz.*”

Taksi sektörü içerisinde emekli olduktan sonra da taksi şoförü olarak çalışmaya başlayan kişiler de oldukça fazladır. Bu doğrultuda 10 günden az çalışan emekli taksi şoförlerinin sosyal güvenlik destek primi ödeme yükümlülüğü sorunu bulunmaktadır. Sosyal güvenlik destek primi, Sosyal Güvenlik Kurumu'nun tanımına göre “*belirli yaş, sigortalılık süresi ve prim ödeme gün sayısı şartını yerine getirip emeklilik ve yaşlılık aylığı bağlanan sigortalıların yaşlılık aylığı kesilmeden hizmet akdine tabi çalışmaları halinde işverenlerinden, kendi adına ve hesabına tabi çalışmaları halinde kendilerinden alınan primdir*” şeklinde ifade edilmektedir (SGK, 2022).

22.02.2013 tarih ve 2011/13 sayılı SGK Birleştirilmiş Tescil Genelgesi on günden az ya da fazla çalışmaları olup olmadığına bakılmaksızın taksi vb. toplu taşıma araçlarında çalışan emekli şoförler için işverenleri olan toplu taşıma aracı sahipleri

¹⁸ Ryder'in ilgili demeci ILO'nun haber metni için bkz. https://www.ilo.org/ankara/areas-of-work/covid-19/WCMS_818247/lang--tr/index.htm (04.06.2022).

tarafından sosyal güvenlik destek primi ödemesi uygulamasını netleştirmiştir (Gülcemal, 2013).

Sosyal güvenlik sisteminin başarılı olması, sosyal güvenlik kapsamının geniş olması ile doğru orantılıdır. Sosyal güvenlik sisteminin kapsamının geniş olması ise çalışma hayatına ilişkin koşullara uygun düzenlemelerin yapılması ile mümkün olmaktadır. Yüksek oranda kayıt dışı çalışan ticari taksi şoförlerinin kısmi olarak sigortalı olabilme uygulaması bulunmaktadır ve bu uygulama yaygınlaşması ile birlikte sektörel açıdan kayıt dışı istihdamı da önleyecektir niteliktedir. Yapılan düzenlemenin en büyük eksik tarafı ise yukarıda da bahsedildiği üzere taksi şoförü, istediği takdirde işsizlik sigortasına dahi katılabilirken, iş kazası ve meslek hastalıkları risklerine karşı korumasız bırakılmaktadır. İş Kanunu bakımından eksik yönü ise gözlemlenen çalışma biçimlerine rağmen ticari taksi sahibi ve bir şoförü, taksi üzerinden gelir elde etmek amacı ile çalışıyor iken İş Kanunu'na tabi olamamaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

TAKSİ ŞOFÖRLERİNİN ÇALIŞMA KOŞULLARI VE SOSYAL GÜVENLİĞE ERİŞİMİ YÖNÜYLE DENİZLİ VE İZMİR'DE BİR ARAŞTIRMA

Bu bölümde taksi şoförlerinin çalışma koşullarına ilişkin olarak Denizli ve İzmir'de gerçekleştirilen alan araştırması bulgularına yer verilmektedir. İlk olarak araştırmanın yöntemsel bölümüne değinilmekte, son kısımda da bulgular detaylı biçimde ele alınmaktadır.

2.1. Araştırmanın Metodolojik Çerçevesi

Araştırmanın veri toplama tekniklerine geçmeden önce çalışmanın amacı, yöntemi, kapsamı ve sınırlılıkları gibi konulara yer vermekte yarar bulunmaktadır.

2.1.1. Araştırmanın Amacı

Taksi sektörü içerisinde yer alan şoförlerin çalışma koşulları, sigortalılık durumları ve sağlık sorunları gibi birçok konu incelenmek üzere araştırmacılar için önemli bir kaynak olmaktadır. Taksi sektörüne yönelik birçok araştırma bulunmakla birlikte, taksi şoförlerinin çalışma koşulları ile iş ve sosyal güvenlik hukuku açısından durumlarının yeterince analiz edilmediği görülmektedir.

Bu çalışmayla taksi şoförlerinin çalışma koşullarının, iş ve sosyal güvenlik hukuku açısından değerlendirilmesi hedeflenmiştir. Bu çalışma ile birlikte de taksi sektörünün nasıl şekillendiği, taksi şoförlerinin çalışma koşulları ve sosyal güvenlik sistemine nasıl dâhil olduklarının araştırılması amaçlanmaktadır. Diğer yandan ise Türkiye'deki taksi sektörünün nasıl bir yol izlediği ve bu taksi sektörünün çatısı altında çalışarak, gelir elde eden insanların çalışma koşulları irdelenmektedir.

2.1.2. Araştırmanın Yöntemi

Çalışma kapsamında nitel araştırma yöntemlerinden biri olan derinlemesine mülakat tekniği kullanılmıştır ve yarı yapılandırılmış soru formu üzerinden görüşmeciler ile birer görüşme gerçekleştirilmiştir. Olgulara yüklenen anlamları yorumlamayı amaçlayan bu çalışmada nicel yöntemlerden ziyade niteliksel bir desenleme yöntemi tercih edilmiştir (Merriam, 2013: 13).

Bu çalışma kapsamında amaç, taksi şoförlerinin kendi yorumlarını dinleyerek, onların bu çalışma biçimine yönelik ifadelerindeki anlamları meydana çıkarmaktır. Bu doğrultuda derinlemesine mülakat yöntemi, taksi şoförlerinin yaşamışlıklarına, isteklerine ve bilinçaltındaki düşüncelerine ulaşmada kullanılabilecek en etkili yöntemlerden birisidir. Yapılan görüşmelerde, görüşmecilerin de izni doğrultusunda, daha gerçekçi ifadelerin yer alması amacı ile ses kaydı alınmıştır, görüşmecinin gerek gördüğü yerler ise kayıt dışı bırakılmıştır. Araştırma çerçevesinde Pamukkale Üniversitesi Bilimsel Araştırma Yayın ve Etik Kurulu'ndan rapor alınmış olup söz konusu belge EK-1'de yer almaktadır.

2.1.3. Araştırmanın Kapsamı, Analiz Birimi ve Sınırlılıkları

Çalışma alanı olarak, taksi kullanımının yoğun olduğu İzmir ve taksi sektörünün yeni yeni izlerini taşımaya başlayan Denizli kenti seçilmiştir. Bu bağlamda İzmir, Türkiye'nin en büyük üçüncü metropolü olarak karşımıza çıkmakta iken taksi sektörü açısından önemli bir yere sahiptir. Denizli kenti ise ilgili çalışma kapsamına eklenmiştir. Yaşanan küresel salgın sebebi ile çalışma kapsamı büyük ölçüde daraltılmıştır. Bu neden ile de şehir değişikliği pek de mümkün olamamıştır. TÜİK'in Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi'ne göre hesaplama yaptığı verilere bakıldığında Türkiye nüfusu 2021 yılında 84 milyon 680 bin 273 iken, İzmir nüfusu 4 milyon 425 bin 789, Denizli nüfusu ise 1 milyon 51 bin 56'dır. Türkiye'nin toplam nüfusunun yüzde 5,23'ü İzmir'de, yüzde 1,24'ü ise Denizli'de ikâmet etmektedir (TÜİK, 2021)¹⁹. Taksi sayılarında da kent nüfuslarının önemi bulunmaktadır. Örneğin, nüfusu TÜİK verilerine göre 16 milyona yaklaşan (15 milyon 840 bin 900) İstanbul'da taksi sayısı 2020 yılı verilerine göre 17 bin 395, Ankara'da 7 bin 701, İzmir'de 3 bin 613 ve Denizli'de ise 450'dir. Taksi kullanımının yoğun olduğu metropol kentlerde taksi başına ortalama bin – bin 300 kişi düşer iken bu sayı Denizli kentinde 2bin 500 civarlarında seyretmektedir.

İstanbul, sahip olduğu ekonomik ve sosyal koşullar gereği, taksi ihtiyacının en yoğun olduğu kent olarak ön plana çıkmaktadır. Son yıllarda taksi sayısının artırılması konusunda tartışmalar da bulunmaktadır. Ticari taksi ve diğer ulaşım hizmeti sağlayan araçlar için Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME)'nce belirlenmiş birtakım kurallar bulunmaktadır. Resmi Gazete 'de yayımlanan, Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği'nin UKOME için yapmış olduğu tanım, görev ve yetkileri aynı

¹⁹ TÜİK'in 2021 yılına ilişkin verileri için bkz. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Adrese-Dayali-Nufus-Kayit-Sistemi-Sonuclari-2021-45500> (05.03.2022).

yönetmeliğin 18. Maddesi gereğince şu şekildedir; “UKOME, büyükşehir içindeki kara, deniz, göl, nehir, kanal ve demiryolu üzerinde her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesini sağlamak üzere; ulaşım, trafik ve toplu taşıma konularında üst düzeyde yönlendirici karar alma, uygulama, uygulatma ve ilgili mevzuattaki usulüne göre gereken tesisleri kurma, kurdurma ve işletme hak ve yetkilerine haizdir. Bu bağlamda ise kara, deniz, göl, nehir, kanal ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; otobüs, taksi, dolmuş ve servis durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek, gerçek ve tüzel kişiler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü şahıslara işletilmesi için izin vermek, izin verilen otoparklar ile karayolu üzerindeki diğer park yerlerinde engelliler için işaretlerle belirlenmiş bölümler ayrılmasını sağlamakla görevli ve yetkilidir.” Yönetmeliğin devam eden kısmında ise ulaşım hizmetlerine ilişkin işlemler bölümünün 28. Maddesinin ikinci bendinde yer alan “Taksi, dolmuş, minibüs ve umum servis araçları ile toplu taşıma araçlarının tahsis süreleri, ticari plaka sayıları ile bu plakaların verilmesine ilişkin usul, esas ve devir ücretleri UKOME’ce tespit edilir” hükmü bulunmaktadır.

Denizli ve İzmir kentleri ise İstanbul ve Ankara’daki kadar taksi ihtiyacının ön planda olduğu şehirler değildir. Diğer taraftan taksi sektörünün diğer illere göre çok daha fazla geliştiği de bilinmektedir. Bu gelişim noktasında başta arz ve talep durumu önemli bir etkidir. Nitekim taksi sektörü, kullanım sağlandığı ortam, kullanım sağlayan kişi vb. noktalarda farklılıklara zemin hazırlamaktadır. Taksi sektörüne ilişkin düzenlemeler, genellikle yerel yönetimlerce hayata geçirilmektedir. Bu düzenlemeler de bölgesel anlamda taksilerin işleyiş şekli, araç sayısı ve müşteri ile şoförlerin gereksinimleri doğrultusunda farklılıklara sebebiyet vermektedir (Moore ve Balaker, 2006).

Çalışma alanının analiz birimi olarak toplamda taksi ile ilgili olarak 18 kişi ile görüşülmüştür. Bu görüşmelerin içerisinde taksi şoförleri hem taksi sahibi olup hem de şoförlük görevini üstlenen kişiler ve durak çalışanları kapsam içine alınmıştır. Bu analiz birimi seçilir iken rastgele olarak taksi duraklarına gidilip, görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Bu çalışmanın en büyük özelliği, resmi gibi gözükse ancak çok fazla kayıt dışı çalışmayı da içerisinde bulundurması ve çok fazla göz önünde olmasına rağmen bir şekilde görünmezliğini sürdürmesinden kaynaklanmaktadır. Bu durumları ortaya çıkarmak amacıyla, Denizli ve İzmir kentlerinde çalışan taksi şoförleri ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler genel olarak taksi şoförlerinin çalışmakta olduğu duraklarda gerçekleştirilmiştir. Yapılan görüşmeler ortalama olarak kırk dakika sürmüştür. Bu süre değişiklikleri, görüşmecilerin görüşme yapabilme şartları çerçevesinde şekillenmiştir.

Çalışma sınırlılıkları da bu noktada devreye girmektedir. Taksi şoförleri ile yapılan görüşmelerin tümü onların çalışma saatlerine denk gelmesinden dolayı, zaman yönünden sınırlılıklara yol açmıştır. Zira şoförlere ne zaman iş geleceğinin belli olmaması görüşmelerin seyrine etki etmiştir. Nitekim görüşme talep edilmesi durumunda, taksi şoförlerinin “*zamanım olsa yapalım ama her an iş gelebilir*” cevabını vermesi görüşmelerin zamansal açıdan sınırını oluşturmuştur. Yaşanan bir diğer sorun ise çalışmanın sosyal güvenlik boyutu ile ilgili olduğunu duyan taksi şoförlerinin görüşme yapmaktan çekinmesinden kaynaklanmaktadır. Çünkü taksi şoförleri “*beni mi araştırıyorlar*”, “*neden sosyal güvenlik ile ilgili acaba*” gibi sorular ile görüşme yapmaktan çekinmiştir. Görüşme talebi her taksi şoförüne aynı şekilde ifade edilmesine rağmen bazı taksi şoförleri ile bu sebeplerden dolayı görüşme gerçekleştirilememiştir. Bu duruma ek olarak bazı görüşmecilerin cevaplarının ise kısa, yüzeysel ve çelişkili olduğu gözlemlenmiştir. Ancak görüşmeye katılmayı kabul etmesinden dolayı görüşme devam etmiş ve görüşmecinin aceleci tavrı neticesinde ortalama görüşme süresinin altında görüşmeler de yapılmıştır.

2.2. Araştırmanın Bulguları

Araştırmanın bulgularına geçmeden önce, görüşmecilerin sosyo-demografik özelliklerine değinilmektedir.

2.2.1. Sosyo-Demografik Özellikler

Görüşmecilerin sosyo-demografik özellikleri Tablo 4’de yer almaktadır.

Tablo 4. Görüşmecilerin Sosyo-Demografik Bilgileri

Görüşmeci	Yaş	Medeni Durum	Eğitim Düzeyi	Çocuk Sayısı	Hane Durumu	Hanedeki Kişi Sayısı	Hanede Çalışan Kişi Sayısı
1	48	Evli	Lise	2	Kendisinin	5	1
2	35	Evli	Lise	2	Kira	4	1
3	54	Evli	Lise	1	Kendisinin	3	1
4	36	Bekâr	Yüksekokul	-	Babasının	4	1
5	45	Evli	İlkokul	4	Kendisinin	6	1
6	28	Bekâr	Üniversite	-	Babasının	3	2
7	32	Bekâr	Üniversite	-	Dedesinin	3	2
8	54	Evli	Ortaokul	2	Kendisinin	4	2
9	51	Evli	İlkokul	3	Kira	5	1
10	54	Evli	Üniversite	3	Kira	5	1
11	40	Evli	Lise	1	Babasının	3	2
12	41	Evli	Üniversite	2	Kira	4	2
13	37	Bekâr	Üniversite	1	Kira	1	1
14	45	Evli	Ortaokul	2	Kendisinin	4	1
15	48	Evli	Lise	2	Kira	4	1
16	62	Evli	Üniversite	1	Kira	2	1
17	32	Bekâr	Lise	-	Kira	3	1
18	40	Evli	Yüksekokul	1	Kendisinin	3	2

Kaynak: Araştırma çerçevesinde yazar tarafından oluşturulmuştur.

Görüşmecilerin tamamının erkek olması, Türkiye’nin toplumsal cinsiyet rejimiyle ilgili de fikir vermektedir. Trafikte, özellikle ulaştırma sektöründeki işlerin tamamına yakınında erkek egemen bir yapının bulunduğu gözlemlenmektedir. Yapılan araştırmalarda da şoförlüğün erkek mesleği olarak görüldüğü, buna karşılık kadınların şoförlük mesleğinden uzak kaldığı ifade edilmektedir (Kürkçü, 2021: 50).

Taksi şoförlerinin tüm ülkeler özelinde yer alan benzerliklerinden biri, genel anlamda erkek egemen bir meslek olmasıdır. Kadın taksi şoförü oranı yok denilecek kadar az olmasına bağlı olarak, araştırmalar kapsamında da örneklem içerisinde neredeyse hiç bulunamazlar (Chen vd., 2005).

Görüşmecilerin 8'i 30-40 yaş aralığında olup, bu kişilerden içerisinde 5 kişi yüksekokul veya üniversite mezunudur. Türkiye işgücü piyasasının yapısına bakıldığında eğitim-istihdam ilişkisinin yeterince verimli şekilde kurulamaması, işgücüne katılanların eksik istihdamına yol açabilmektedir. Yapılan araştırmadan da bu sonucu çıkarmak mümkündür. Üniversite eğitiminin maliyetine katlanan kişilerin işgücü piyasasında bu maliyetin karşılığını bulamaması, işgücü piyasasının dengesi açısından da olumsuz sonuçları beraberinde getirmektedir (Borjas, 2015: 269).

Diğer görüşmecilerden 5'i 40-50, 4'ü 50-60 yaş aralığında iken bir görüşmeci de 62 yaşındadır. Görüşmecilerden 5'i bekâr, diğerleri ise evli olduğunu belirtmişlerdir. Görüşmecilerin eğitim düzeyi incelendiği zaman; 2 ilkokul mezunu, 2 ortaokul mezunu, 6 lise mezunu, 2 yüksekokul mezunu ve 6 üniversite mezunu bulunmaktadır. Görüşmeciler içerisindeki çocuk sayıları ele alındığında ise 4 kişinin çocuğu bulunmamakta, 5 kişinin birer çocuğu, 6 kişinin ikişer çocuğu, 2 kişinin üçer çocuğu, bir kişinin ise dört çocuğu bulunmaktadır. Görüşmeciler arasından 6 kişi kendi evinde oturduğunu, 8 kişi kirada oturduğunu ve 4 kişi ise aile büyüklerine ait evde oturduğunu ve bu eve de kira ödemediğini belirtmiştir. Görüşmecilerin hanelerinde yalnızca 6'sının eşi veya aile büyüğü çalışmaktadır. Kalan 12 görüşmecinin hanesinde ise yalnızca kendileri gelir getirici bir işte çalışmaktadır. İlk 10 görüşmeci Denizli'de, 11-18 arasındaki görüşmeciler ise İzmir'de yer almaktadır.

Görüşmecilerin sosyal güvenlik kapsamına dahil olma durumları çerçevesinde, 7'si sosyal güvenlik kapsamı içerisinde yer almak amacıyla prim ödemelerini kendileri karşılamaktadır ancak 3'ü zor durumda kalmadığı dönemler içerisinde prim ödemeye gayret ettiklerini ifade etmişlerdir. Kalan 4 görüşmeci ise düzenli olarak prim ödemelerini gerçekleştirdiklerini beyan etmişlerdir. Prim ödeme düzenliliğini sağlayan görüşmecilerin 2'si 32, 1'i 36 diğeri ise 40 yaşındadır. Bu bağlamda gelecek hayat endişesi karşısında temkinli davranmaya gayret ettikleri bazı ifadelerinde de görülmektedir.

Görüşmecilerin mesleki deneyimleri de araştırmanın bulguları açısından önem taşımaktadır. Zira geçmişte yapılan iş, mevcut işte kalma durumu başta olmak üzere birçok karar üzerinde etkide bulunabilmektedir. Tablo 4’de, görüşme yapılan taksi şoförlerinin mesleki deneyimlerine ilişkin bilgilere yer verilmektedir.

Tablo 5. Görüşmecilerin Mesleki Deneyimleri

Görüşmeci	Taksi Sektörü Öncesinde Yapılan İş	Taksi Sektöründe Geçirilen Zaman
1	Toptancı	2006’dan İtibaren
2	Serbest Meslek	2007’den İtibaren
3	Kamu Personeli	2005’ten İtibaren
4	Muhasebe	2008’den İtibaren
5	Çiftçi	2001’den İtibaren
6	Öğrenci	2019’dan İtibaren
7	Seyyar Satıcı	2019’dan İtibaren
8	Şoför	2000’den İtibaren
9	Şoför	1998’den İtibaren
10	Kamu Personeli	2017’den İtibaren
11	Taksi	2001’den İtibaren
12	Esnaf	2020’den İtibaren
13	Büfe/Bakkal	2017’den İtibaren
14	Hırdavatçı	2010’dan İtibaren
15	Kamu Personeli	2012’den İtibaren
16	Sondaj	2020’den İtibaren
17	Klimacı	2010’dan İtibaren
18	Tekniker	2016’dan İtibaren

Kaynak: Araştırma çerçevesinde yazar tarafından oluşturulmuştur.

Görüşmeciler taksi sektörüne dâhil olmadan önce birçok farklı işte istihdama katılmışlardır. Bunun yanında Görüşmeci 15, kamu personeli olarak çalışmakta, taksi şoförlüğünü ise ek iş olarak yerine getirmektedir. Bu da Türkiye’de kamu da dâhil olmak üzere ücretlerin yeterliliğini sorgulamak açısından önemli bir veridir.

Görüşmeci – 2’nin taksi şoförlüğünden önce yaptığı işlere ilişkin ifadeleri ise şu şekildedir:

“Ekmek parası için her işi yaptım, yüz kızartıcı işler hariç. Tuvalet bile temizledim, pamuk şeker sattım, simit bile sattım yani. Her yaşın kendine göre olan yapabileceği her işi yaptım yani” (Görüşmeci – 2/Denizli).

2.2.2. Taksi Sektörüne İlişkin Genel Bilgiler

Herhangi bir sektördeki çalışma koşullarını kavrayabilmek için o sektörün genel nitelikleri hakkında bilgi sahibi olmak gerekmektedir. Bu araştırmada da öncelikle görüşmecilerin taksi işletmeciliği ve taksi sektörüne ilişkin genel görüşlerine yer verilmektedir. İlk olarak taksi sektörüne giriş koşulları ve taksi işletmeciliği hakkındaki görüşlere yer verilmektedir.

Taksi sektörüne ilişkin genel değerlendirmeler yapıldıktan sonra taksi şoförlüğü mesleğine ilişkin görüşler paylaşılmaktadır. Burada öncelikle taksi şoförlüğü için gerekli olan yetkinliklere kısaca değinilmektedir. Ardından ise taksi işletmeciliğinin gelir ve giderleri ile güncel sorunlara yer verilmektedir.

2.2.2.1. Taksi Sektörüne Giriş Koşulları ve Taksi İşletmeciliği

Görüşmelerin yapıldığı Denizli ve İzmir’de taksi sahibi olabilmek için öncelikle bir araç ve aracın ticari unvanını alabilmesi için ise ticari plaka gerekmektedir. Araç türleri için belirli özellikler dışında (dört veya beş kapılı, on yaş ve altında bir araç olması) herhangi bir sınırlama bulunmamaktadır. Bu seçim tamamen kişinin kendisine bırakılmaktadır. Ancak ticari plakaların fiyat düzeyleri şehirlere göre farklılık göstermektedir. Araç alım-satımı yapılan bir internet sitesindeki²⁰ verilere göre “Ticari Hat ve Ticari Plaka” kategorisi altında İzmir kentinde araç ve hizmet göstereceği durağı hazır olarak satılan plakaların ücretleri 3 buçuk milyon TL civarında seyretmekte iken, Denizli kentinde bu tutar 1 buçuk milyon TL düzeylerindedir. Türkiye’nin en büyük şehri olan İstanbul’a bakıldığında ise 5 buçuk – 6 milyon TL gibi fiyatların olduğu görülmektedir. Maddi döngünün çok fazla olduğu bu sektörün hiçbir zaman bitmeyeceği düşüncesi ve Türkiye ekonomisi ile bağlantılı olarak da bu tarz fiyatların giderek artacağı tahmin edilmektedir.

Ticari taksi plakası ve idari diğer işlemlerin tamamlanmasından sonra taksi sahibi olan kişi, trafiğe çıkmaya hazır hale gelmektedir. Bundan sonraki aşamada taksi sahibi olan kişi, istediği takdirde; aracı kendisi kullanabilmekte, aracı kiraya verebilmekte veya bir/iki şoför tutarak ikisi/üçü dönüşümlü olarak kullanabilmektedir. Araştırmanın bulgularına göre, en yaygın kullanılan yöntem dönüşümlü olarak taksi kullanımıdır. Kiralama sistemine ilişkin olarak görüşmecilerin ifadeleri şu şekildedir;

²⁰ İlgili konu özelinde bkz. <https://www.sahibinden.com/ticari-araclar-ticari-hat-ticari-plaka-taksi-plakasi> (01.07.2022).

“Kiraya verdiğinde işler şöyle dönüyor, iki yıllık kira olayı var. 24 ayda bir kontrat yeniliyorsun. Şu an ki şeylerde [kiralamalarda] de 30 bin civarında bir hava parası veriyorsun, 2 yıl için. Arabayı alıyorsun kaç liraysa onun üstüne 25-30 bin para. Şimdi işler biraz yükseldiği için kiralık araba bulmak zor. 100 binlik arabayı 300 bine satıyorlar. Çünkü kiralık araç yok. Onun için bir de üstüne 30 bin hava parası koyuyor, aylık da 5000 lira kirası var bunun her ay böyle ödüyorsun” (Görüşmeci – 14/İzmir).

Görüşmeci 14’ün hava parası olarak ifade ettiği ödeme, yasal bir ödeme olmasa da özellikle taksi sektörü gibi hizmetlerde yaygın bir biçimde karşımıza çıkmaktadır. Bu ödemenin yasal zemini bulunmasa da fiili olarak sektörde hizmet sunanlar bu bedeli ödemek durumunda kalmaktadır.

“Üst rütbelerden emekli olmuş abilerimiz, emekli ikramiyeleri ile taksi plakası satın alırlar. Fakat bu işi hiç bilmedikleri için arabayı sadece galeride görürler, bir daha görmezler. O galerinin patronu, bu arabayı emekli olmuş abinin adına kiraya verir 4500 liradan ama ne olduğu belirsiz adama 6000 liradan kiraya verir, sen de her ay 4500 liranı bilirsin ama arada 1500 lira o galeriye kalır” (Görüşmeci – 11/Denizli).

“5 sene oldu, yapacak iş bulamadık. Aldığımız tazminat 78 bin lira devletin verdiği. Onla da durak hissesi aldık, plaka kiraladık. Araba bizim, kendimiz çalışıyoruz da plakaya kira ödüyoruz” (Görüşmeci – 15/İzmir).

Kiralama sistemine ilişkin sorunların varlığı doğrultusunda görüşme yapılan taksi şoförleri, kiralık araç kullanımının doğru olmadığını dile getirmektedirler. Kiralık araç sisteminin resmi olarak hiçbir karşılığının bulunmadığını ve herhangi bir problem meydana geldiği takdirde taksi sahibinin muhatap alındığı belirtilmektedir. Bu sebeple aracının başında bir fiil çalışmayan kişilerin, taksi sektörünü olumsuz bir şekilde etkilediği ifade edilmektedir. Bu çalışma bağlamında yapılan görüşmeler doğrultusunda, dönüşümlü olarak kullanılan sistemin hâkim olduğu gözlemlenmiştir. Bu duruma ilişkin bilgiler ilerleyen bölümlerde ele alınmaktadır.

2.2.2.2. Taksi Şoförlerinin Mesleki Gereklilikleri

Taksi şoförü olarak, gelir elde etmek ve ulaşım hizmeti sağlamak için gerekli olan tek şart, kişinin B sınıfı ehliyete sahip olmasıdır. Bu durum ile ilgili olarak yazılı bir kural bulunmamaktadır. Elde edilen bilgilere göre taksi şoförü veya ticari taksi sahibinin, vergi mükellefi olmaları ve odalara kayıtlı olup bu odaların yıllık aidatlarını ödemesi gerekmektedir. Bu bağlamda da görüşme yapılan kişiler, taksi şoförü olmak isteyen kişilerin herhangi bir denetimden geçmediğini belirterek, taksi sektörü için olumsuz etkiler meydana getirdiğini ileri sürmektedir.

“Adam cezaevinden çıkıyor geliyor, direkt taksiciliğe başlıyor. Herhangi bir belgeymiş, prosedürmüş falan yok, ehliyet varsa tamam geç taksinin başına hemen. Ben seyyar satıcılık yaparken bile zabıta rahat bırakmıyordu, takside hiç öyle bi şey yok” (Görüşmeci – 7/Denizli).

“Taksi kullanabilmek için B ehliyeti yeterli, herhangi bir şeye ihtiyaç yok. Şimdi yeni yeni SRC’dir, Psiko-Teknik gibi şeyler çıkmaya başladı. İlk önce sabıka kaydına bakılmalı zaten birisini işe alıyorsan. Ama insanlar para derdine düşmüş, o olsun da gerisi ne olursa olsun” (Görüşmeci – 9/Denizli).

Taksi şoförlüğü genellikle herhangi bir özel nitelik gerektirmediği için birçok ülkede kolay ve yapılabilir bir iş olarak görülmektedir. Ek olarak birçok işsiz birey, bu durumu kendi ekonomik durumları karşısında geçici bir yol olarak da kullanmaktadır. Bu anlamda birçok taksi şoförü, daha iyi bir iş bulma ümidi ile taksi şoförlüğünü kısa vadeli bir iş olarak görmektedir. Ancak uzun çalışma saatleri, daha iyi bir alternatif aramak için zaman ayırmayı zorlaştırmaktadır. Bu nedenle birçok taksi şoförünün ilerleyen süreçte devam etmeyi düşünmediği bir işte çalışmaya devam etmektedirler. Daha iyi çalışma koşullarına sahip bir iş aramak için vakit ayıramamasına karşıt bir durum da bazı kişilerin taksi üzerinden elde ettikleri gelir seviyelerinin iyi durumda olmasından dolayı bu işi tercih sebeplerindedir (Gany vd., 2013).

Taksi sektöründe istihdamın yapısının ele alındığı ikinci bölümde taksi şoförlüğüne ilişkin ulusal yeterlilik ve bu yeterliliğin dayanağını oluşturan ulusal meslek standardına değinilmiştir. Görüşmeci 9'un ifadesinden de anlaşılacağı üzere, taksi şoförlerinin mesleki yeterlilik belgesi alma koşulları olarak ilgili sürücü belgesine ve psikoteknik yeterliliğe sahip olması gerekmektedir. Taksi şoförü adaylarının, bu mesleki standardı sağlamak için MYK'nin yetkilendirdiği Mesleki Yeterlilik Belgelendirme Kuruluşu'na başvurarak değerlendirme sınavına girmeleri gerekmektedir.

“Benim en çok şikâyet ettiğim konu; herkesin bu taksi direksiyonun başına geçmesi, adam kalpazan mı, gangster mi, tecavüzcü mü? Çünkü hiçbirimiz bunu bilemiyoruz, böyle bir inceleme vs. yok” (Görüşmeci – 11/Denizli).

Taksi şoförlerinin karşılaştığı en temel risklerin başında sağlık ve güvenlik tehdidi gelmektedir. Güvenlik açığı, görüşmeci 11'in ifadesinden açık bir biçimde anlaşılmaktadır.

2.2.2.3. Taksi Üzerinden Elde Edilen Gelir ve Pay Sistemi

Taksi işletmeciliği için gerekli olan plaka maliyeti ortalama olarak İzmir'de 3 buçuk-4 milyon, Denizli'de ise 1 buçuk-2 milyona kadar çıkmaktadır. Bu sektörün devamlılığını sağlayan en önemli özelliği ise gelir getirici bir sistem olmasıdır. Bu sistem içerisinde gelir elde etmeyi amaçlayan ve istihdam halinde olan birçok kişi bulunmaktadır. Taksi sistemi ile mal sahibi diye tabir edilen ticari araç veya plaka sahipleri, araç ve ticari plaka alım-satımı yapan yer sahipleri, taksi şoförü olarak çalışan kişiler gelir elde etmek için emek sarf etmektedir. Görüşme yapılan kişilerden alınan cevaplara göre araştırma sınırları içerisinde yer alan taksi şoförlerinin elde ettiği gelir, durağın veya aracın bulunduğu konuma, iş yoğunluğuna ve müşterinin gideceği mesafeye göre değişkenlik göstermektedir. Bu gelir ve gelirin pay edilmesi durumunda ise görüşmecilerden elde edilen veriler şu şekildedir;

“Fazlası mal sahibine kalır tabi ama genelde de üçte biri ya da dörtte biri gibi bir oran şoföre kalıyor, kabul geçer bir söz gibidir bu” (Görüşmeci – 7/Denizli).

“Kazandığın paranın üçte birini alırsın ama ben yarısını alırım hiç gözünün yaşına bakmam. Benim sosyal güvencem yok, ondan da almıyorum ben. Ondan almadığım için ben yarısını alır geçerim” (Görüşmeci – 3/Denizli).

Güvencesiz istihdam ve geleceğinden emin olma isteği, bazı durumlarda çalışanların fiili direnme pratiği geliştirmesine yol açabilmektedir. Görüşmeci 3'ün ifadelerinden de anlaşılacağı üzere çalışanlar, adaletsiz bölüşümün yarattığı olumsuz ekonomik ve sosyal etkilere karşı bireysel yöntemlerle mücadele pratiği geliştirmektedir. Bu noktada sosyal güvenlik açığının, illegal davranışlarda bulunma hâline zemin hazırladığı sonucunu çıkarmak mümkündür.

Uzun çalışma saatlerine rağmen, aylık kazançlar genellikle düşüktür. Çoğu durumda asgari ücretten bile düşük bir gelir seviyesi ile karşı karşıya kalmaktadırlar. İş ilişkisi güvensiz ve gayri resmi olduğunda, taksi şoförlerinin büyük çoğunluğunun kendileri ve aileleri için sağlık sigortası gibi bir durum söz konusu olamamaktadır. Taksi şoförleri düşük ücretler sebebiyle de sosyal güvenliğe katkıda bulunamazlar (Gany vd., 2013).

“Değişkeni çok, net bir şey söylemem. Ortalama bir taksi geceli gündüzlü çalışsa tek şoför olarak, kemiksiz 300 lira koyar cebine. Mal sahibine kalan para 2 şoför çalıştırsa 100'er liradan 200 kalır ona da” (Görüşmeci – 2/Denizli).

Görüşmecilerin yanıtları çerçevesinde değerlendirme yapmak gerekirse taksi sektöründe kazanç ve pay sistemi, birçok etkene göre değişkenlik göstermektedir. Bu durum sektörün aktörü olan çalışanların gelir güvencesinden yoksun kalmasıyla sonuçlanabilmektedir. Görüşmeci 1'in taksi sektörünün getirisini kumara benzetmesi de bu durumu açıklığa kavuşturmuştur.

“Bu iş bir kumar işi yani gün günü tutmaz. Bir bakarsın bugün 300 lira kazanırsın, yarın 500 lira kazanırsın, bir gün 1000 lira kazanırsın. Benim arabalarımda şoförler limitli çalışırlar. Günlük bana 200 lira veriyorsa 150 lira da kendine almak zorunda yani çünkü ev geçindiriyorlar çocuğu var. Yani ortalama 250 ile 400 lira arasında para kazanıyorlardır” (Görüşmeci – 1/Denizli).

Gelirin pay edilme durumu taksi sahibi ve şoför arasındaki, kişisel ilişkilere kalmıştır. Bazı taksi sahipleri gelirin üçte biri gibi bir oranı şoföre verir iken bazıları ise günlük limit koyarak, mesai bitiminde ne kadar gelir elde ettiğine bakmaksızın sabit bir pay almaktadır. Bu durum neticesinde de küreselleşen dünyanın yaratmış olduğu gelir dağılımındaki adaletsizlik, taksi sektörü içerisinde de kendisini göstermektedir.

İzmir’de ise gelirin paylaşılması Denizli kentinde yer alan taksi sektörüne göre farklılık göstermektedir. İzmir’de genellikle kilometre hesabıyla gelir paylaşımı yapıldığı tespit edilmiştir.

“Biz km başı araç sahibine para ödüyoruz. Mesela buradan bir müşteri aldım Karşıyaka’ya götürdüm. Diyelim ki 100 lira yazdı. Bu para araç sahibine kalıyor. Durağa geri dönerken yolda bir müşteri el etti. O müşteriden aldığım para benim cebime kalıyor. Sürekli olan bir durum değil ama elimiz boş döndüğümüzde oluyor. Çünkü insanlar kalabalık yerleri tercih ediyor ve o kalabalık yerlerde birçok taksi oluyor. Duraklar da dahil. Zaten durak var ise durak taksisinin alması gerekiyor. Yoksa hır güür çıkartıyorlar” (Görüşmeci – 16/İzmir).

“Bir ticari takside 3 şekilde çalışılır. Birincisi km hesabı. Gittiğim kilometrenin parasını verirsin. İkincisi yüzdeler hesabı örneğin 1000 lira topladın üçte biri senindir. Üçüncüsü ise limit hesabıdır. Örneğin bana 1000 lira vereceksin yakıt sana ait dediğinde 300 lira da yakıt tutsa adam koltuğa 1300 lira ekside oturuyor. Mesela İstanbul limit hesabı çalışıyor. Korkunç bir sistem. Bence İstanbul’daki şoförlerin asabi olmasının asıl nedeni bu limit hesabı çalışma durumu” (Görüşmeci – 17/İzmir).

Erkek egemen bir sektör olmasının yanı sıra dünya genelinde paylaşılan bir diğer özellik ise kat edilen mesafeye göre bir ücretlendirilme olmasıdır. Gelir seviyesini arttırmak için daha çok taşımacılık yapılmalı ve daha uzun mesafeler kat edilmelidir. Bu durum doğrudan, kişinin daha uzun saatler boyunca çalışmasıyla gerçekleşebilir ancak realist açıdan bakıldığında pek de mümkün ve sağlıklı olmayacaktır (Ledesma vd., 2008).

Taksi sektörü içerisindeki parçalı yapı, Görüşmeci 17’nin ifadelerinden açık bir biçimde gözlenmektedir. Görüşmeci, gelirin paylaşımı konusunda İstanbul’daki taksi sektörünü referans alarak karşılaştırmalar yapmaktadır.

Çalışma koşulları, zaman içinde geçici veya kalıcı olabilen farklı stres deneyimlerine yol açabilmektedir. Taksi şoförlerinin stres içerisinde bir çalışma yaşamı geçirmeleri sonucunda yüksek tansiyon, kalp rahatsızlıkları, kas – iskelet ağrısı ve felç gibi sağlık sorunları ile karşılaşmaları muhtemeldir (Gany vd., 2013).

2.2.2.4. Taksi İşletmesinin Giderleri

Gündelik hayat içerisinde sıkça kullanılan taksiler için masraflar oldukça önemli bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Yakıt, sürekli yol kat etmeleri sebebi ile en önemli gider kalemi olarak belirtilmektedir. Diğer yandan aracın sigortası, aracın kilometresine göre bakımı, akü değişimi, lastik değişimi gibi periyodik bakım giderleri oldukça fazladır ve bunlara ek olarak beklenmedik durumlar da meydana gelebilmektedir. Nitekim bu durum ile sürekli iç içe olan taksi sektörü için masraf ve giderler şu şekilde ifade edilmektedir;

“Kazancın yarısı komple masraflara gidiyor diyebilirim” (Görüşmeci – 4/Denizli).

“Kaza olursa bir farımız 20 bin lira. Aylık bakımımız 1000 lira. Ekstra çıkıyor 3000 lirayı buluyor. Giderler pahalı. LPG pahalı. Aküm 250 liraydı olmuş 800 lira. Lastiğim 300 liraydı 1250 lira olmuş” (Görüşmeci – 5/Denizli).

“Taksinin elde ettiği ciro 12000 lira falandır ama masrafları çıkarttığımız vakit elde kalan 3500 - 4000 lira gibi bir rakam kalıyor” (Görüşmeci – 8/Denizli).

“Şimdi az önce lastikçiden geldim, arabamın jantları 16inç, 1000 lira en ucuz lastiğin fiyatı. 4 tanesi 4000 lira. Giderler pahalı. Ustaya gidiyorsun bir yağ değiştirmeye 150 lira işçilik alıyor. E burada 150 liraya adam kaç saat çalışıyor. Bu işteki masraflar çok ağır. Ortalama da bir hesap yaparsan aylık bir yağ değiştiriyorsun 500 lira, e bunun amortismanı var araba bağlıyorsun 200 bin lira. E bu yıpranıyor, lastik keza öyle, akü öyle yani gider çok. Sanayiye bir bakıma girsen, bir balata değiştirmeye, 700 liraya baskı balatayı alıyoruz, 300 lira işçilik veriyoruz” (Görüşmeci – 15/İzmir).

Taksi şoförünün hem aracı hem kendisi yıpranmaktadır. Bu durumun maliyeti ise ortalama olarak yarı yarıya taksi sahibi ve şoförü arasında paylaşılmaktadır. Aracın yakıtı konusunda, aracı devreden kişi depoyu dolu olarak, diğer kişiye vermektedir. Ancak sürekli artış gösteren yakıt fiyatları da taksi sektörünü derinden etkilemektedir.

“Abi belimiz büküldü valla kaç aydır mahvolduk. Bundan ötesi olmaz diyoruz bundan daha kötüsü oluyo. Tüplü arabaya bile dayanamıyoruz. 300 liraya dolan depo olmuş 1000 lira.” (Görüşmeci – 13/İzmir).

Türkiye’deki otomotiv sektörünün geliştiği yönündeki söylem, parça fiyatlarından da anlaşılacağı üzere somut bir nitelik kazanmamaktadır. Zira taksi şoförlerinin ifade ettiği bakım masrafları, döviz kurlarındaki dalgalanmalarla yakından ilişkilidir. Türkiye’deki otomotiv sektörünün ithalat bazlı yapısı, bu sektördeki ana ve yedek parça giderlerine doğrudan etki etmekte, bu durum da taksi sektörüne doğrudan yansımaktadır.

2.2.2.5. Taksi Sayısının Fazlalığı

Taksi, dünya genelinde de sıkça kullanılan bir ulaşım aracı olmasından dolayı, sürekli göz önünde bulunmaktadır. Taksi sektörü, arz-talep dengesi ile piyasada var olan ve insanlara hizmet veren bir sistem olarak karşımıza çıkmaktadır. Denizli ve İzmir’de nüfusa oranla taksi sayısı değerlendirildiğinde İzmir için ortalama 1.200-1.300 kişi için bir taksi bulunur iken Denizli’de bu sayı 2.300-2.400 civarında seyretmektedir. İzmir kentinde yer alan görüşmeciler de taksi sayısının fazla olduğunu, Denizli kentinde yer alan görüşmeciler ise taksi sayısının yeterli olduğunu ancak belirli bir sistem dâhilinde olmadığını dile getirmişlerdir.

“Ankara’da İstanbul’da olduğu kadar olmasa da İzmir’in de her tarafı taksi abi. Trafiğe bir çıkıyorsun her yer sapsarı. İçine bak, çoğu boş geziyor” (Görüşmeci 12/İzmir).

“Ya Denizli’de taksi yeterli aslında ama neden yetersiz kalıyor biliyor musun? Bazı şeyler oturmadığı için. Bizim burada adamımız yok, program yok, uygulama yok. Durakta telefon çalıyor, açan adam yok. Yerel yönetim ya da kim ilgilenecek ise duraklara birer eleman versin, telefona baksın, taksileri yönlendirsın biz de boşa dolaşmayalım” (Görüşmeci – 8/Denizli).

“Mesela X bir yerden geliyorsun yol üstünde de taksi bekleyen bi müşteri var ama sen bilmiyorsun. Çiğneyip geçiyorsun, boşa kilometre. İrtibatlı olsak hem müşterinin aciliyeti giderilir hem bizim işimiz görülür. O yüzden kopukluk olduğu için taksi yetersiz geliyor” (Görüşmeci – 5/Denizli).

“İstanbul’da taksi sayısı yetersiz diye haberler çıkıyor televizyonlarda, doğrudur bilemem. Baktığımda Ankara’da da bu işi yapan arkadaşım var o da gereksiz bir taksi fazlalığı olduğunu söylüyor ama İzmir gibi sürekli hareketli bir yerde taksi sayısının yeterli olduğunu düşünüyorum” (Görüşmeci – 18/İzmir).

Bu durum neticesinde taksi sektörü de siyasetten haklı veya haksız olarak, oldukça fazla etkilenmektedir. Umum Otomobilciler ve Şoförler Esnaf Odası ile Esnaf ve Sanatkârlar Odalar Birliği'nin gerekliliği konusundaki görüşmecilerin ifadeleri şu şekildedir;

“Federasyon’un bize şu an hiçbir faydası yok. Türkiye Otomobilciler ve Şoförler Federasyonu var, bize hiçbir faydası yok. Ben 4 yıl orada görev yaptım, Denizli Büyükşehir Belediyesi’nin Ulaşım Daire Başkanlığı’na şunun gibi 2 tane kürsü koysalar, Şoförler Cemiyeti’nin yaptığı işin 10 katını yapar” (Görüşmeci – 11/Denizli).

“Oda var, aidatlarını düzenli olarak ister ama hiçbir şey yapmaz” (Görüşmeci – 6/Denizli).

“Bu ülkede hangi dernek hangi parti işliyor ki oda da işlesin. Bizim de oda var sözde, ama neyse. Çok bi beklentim yok onun için. Bu yollarda sadece sen ve aracına aldığın müşteriler var, başka bi destekmiş falan geç onları” (Görüşmeci – 17/İzmir).

2.2.2.6. Platform Ekonomisi İçerisinde Taksi Sektörü

Teknolojik gelişmeler, ekonomik ve sosyal yaşamda olduğu gibi çalışma yaşamında da birçok sonuca yol açmaktadır. İnternet teknolojisinin gelişmesiyle birlikte ortaya çıkan yeni çalışma ilişkileri de bu sonuçlara örnek teşkil etmektedir. Dijital platformlara dayalı çalışma ilişkileri, çalışma ilişkilerinin de sanal düzleme kaymasını ve geleneksel ilişkilerin terk edilmesini beraberinde getirmiştir.

Posta ve kurye hizmetlerinde geleneksel işçi-işveren ilişkisinin dışında bir iş ilişkisinin yaygınlaşması da teknolojinin çalışma yaşamına getirdiği yeniliklere verilebilecek en iyi örnekler arasındadır. Dijital platform sağlayıcıları aracılığıyla kuryeler, kendi hesabına çalışan statüsünde istihdam edilebilmektedir. Ancak yapılan bir araştırmada esnaf kurye modeliyle istihdamın kuryeleri güvencesiz istihdama yönelttiği öne sürülmektedir (Kıdak, 2021: 45).

Esnaflıkta kurye istihdamına benzer bir istihdam biçimi taksi sektöründe de kendisini göstermektedir. Yakın zamana kadar UBER işletmecilik biçiminde kendisini gösteren gelişmeler, teknolojinin taksi sektöründeki etkisini tüm açıklığıyla ortaya koymuştur. UBER Platformu'na bağlı olarak kendi hesabına çalışan şoförler, taksi sektöründe etkinlik göstermekteyken; taksi sektöründe haksız rekabete yol açtığı gerekçesiyle İstanbul 10. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 16 Ekim 2019 tarihli kararıyla platforma erişim yasaklanmıştır. 24 Aralık 2020 tarihinde ise erişim yasağı kaldırılmış, ancak bu çalışmanın yapıldığı sırada henüz faaliyete geçmemiştir.²¹ Görüşmecilerden biri UBER Platformu ilgili görüşlerini şu şekilde belirtmiştir:

“Ben UBER’e karşı değilim. Bence o işi yapmamız lazım. Bence çok daha güvenli. Paraya değmiyorsunuz, müşteriye değmiyorsunuz, iş sana geliyor. Çalıştığın kitle taksi müşterisine göre daha skalası yüksek. Ama inan bana UBER de taksiciye benzer bir iş yapıyor. Biz buraya UBER çağırdık yakın mesafe diye gelmedi. Ama havaalanına çağırdık geldi. UBER’de de mesafe seçimi taksiciler gibi var” (Görüşmeci – 17/İzmir).

Diğer taraftan farklı uygulamalar taksi sektöründe kullanılmaya devam etmektedir. Bunların başında BiTaksi, uygulaması gelmekte, diğer taraftan farklı kentlerde belediyelerin kontrolü altında uygulamalar hayata geçirilmektedir. İzmir’de EN Taksi ve İstanbul’da kullanılan iTaksi uygulamaları, bunlara verilebilecek örnekler arasındadır. Denizli kentinde ise henüz böyle bir uygulama bulunmamaktadır ancak bazı görüşmeciler, bu tarz teknolojik gelişmelerin sıkı takip edilmesi gerektiğini belirtmiştir.

“İnternet gibi bir nimet var günümüzde. Nasıl kullandığın, nasıl fayda sağladığın önemli. Ben imreniyorum açıkçası o uygulamalara. Boş dolaşmaktansa o uygulamada bekleyeyim, iş bana gelsin direkt gidip müşterinin talebini karşılayıp paramı alayım. Ne diye boşa benzin, zaman harcayayım şu sıcaklarda. Bu tarz durumları lehimize çevirebiliriz aslında ama tek başına olmuyor işte” (Görüşmeci – 6/Denizli).

²¹ İstanbul 10. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 16 Ekim 2019 tarihli kararı için bkz. <https://www.trthaber.com/haber/turkiye/istanbul-10-asliye-ticaret-mahkemesinden-uber-karari-436122.html> (01.06.2022).

Çok uluslu taksi şirketlerinin ortaya çıkması ile birlikte taksi hizmetleri ile müşteriler arasında iyileştirmelerin yaşandığı ancak taksi şoförlerinin çalışma koşulları, gelir düzeyleri ve çalışma saatleri açısından benzerliklerin devam ettiği görülmektedir (Wood vd., 2017).

Dijital platformlar bazı durumlarda taksi şoförleri ile müşteriler arasındaki ilişkiyi kolaylaştırırken, yapılan görüşmeler sonucunda olumsuz etkilerinin taksi şoförleri açısından daha fazla olduğu tespit edilmiştir. İzmir’de kullanılan entaksi uygulaması için olumlu yaklaşımı bulunan görüşmecilerden biri şu ifadeleri kullanmıştır:

“EN Taksi yoğun olmamakla birlikte kullanılıyor. Bizler için faydalı bir uygulama. Örneğin bir yere müşteri bıraktık. Dönüşte uygulama üzerinden taksi arayan birini müşteri olarak alma şansımız oluyor. Dönüş yolundaki kazancımızda bize kaldığı için bizler için yararlı” (Görüşmeci – 15/İzmir).

İzmir’de EN Taksi uygulamasını sıkça kullanan Görüşmeci – 13 ise şu şekilde ifade etmektedir:

“EN taksi sayesinde müşteri bulmak daha kolay oluyor. Bazı olumsuz yönleri de var. Örneğin müşteri bizi uygulamadan çağırıp sonra ilk gelen taksiye binip gidebiliyor. Buna karşı uygulama müşteriye ceza uyguluyor ama çok cüzi bi miktar o da. Ama buna nadiren rastlıyoruz. Genelde kullanımı çok rahat. Hem müşteri açısından hem de bizim açımızdan güvenli bi uygulama. Teknolojiyi daha fazla kullanmamız gerekiyor” (Görüşmeci – 13/İzmir).

Bitaksi uygulamasının sözleşme koşullarına bakıldığında, müşterinin yapacağı ilk iptalde uyarı, ikinci iptalden itibaren ise iptal başına 5 TL para cezası uygulanması öngörülmektedir. Diğer taraftan taksi şoförünün, 2 dakika içerisinde belirtilen konuma ulaşmaması durumunda müşterinin iptal hakkı saklı tutulmaktadır. Müşteri, çağrı yaptığı taksiyi beklemeden ve geçerli sebep göstermeksizin kullanmazsa bitaksi bu müşteriyi uygulamadan çıkarma hakkına sahiptir. Diğer yandan İzmir’de kullanılan entaksi uygulamasında bir yaptırım öngörülmemesi, bir görüşmeci tarafından şu şekilde eleştirilmektedir:

“İzmir’de EN Taksi uygulaması var. Fakat çok kullanılmıyor. Yapıldığı reklam kadar bir karşılığı yok. Tek taraflı bir uygulama. Her takside bu uygulama var. Zorunlu. Ben kullanmıyorum mesela. Örneğin uygulamadan taksi çağıran bir müşteriye gidiyorum. Gittim yerde müşteri yok. Bu çok büyük bir sıkıntı değil olmasın yolcu. Olabilir insanlık hali işi çıkabilir başka bir şey olmuş olabilir. Ama o yolcu beni bir daha çağırmasın. Onu engelleyebileyim. Böyle bir durum yok. Ama müşteri beni engelleyebiliyor. Diyelim ki benim işim çıktı. Ben gitmek zorundayım. Oraya gitmeden taksimetrem çalışmıyor. Uygulamanın pazarlama sürecine çalışıldığı kadar Ar-ge çalışması yapılmamış. Kimi taksiciler çok beğeniyor kullanıyor. Ama benim çalışma tarzıma uygun bir uygulama değil. Önden bir kaparo tarzı bir ön ödemenin uygulamayı kullanan müşteriden alınması gerekiyor. Temsili de olsa bir rakam vermeli müşteri” (Görüşmeci – 17/İzmir).

Sonuç olarak dijital platformlar taksi sektöründe birçok kolaylığı beraberinde getirmekle birlikte, hem müşteriler hem de hizmet sunucusu olan taksi şoförleri açısından eksikliklerin tamamlanması gerekmektedir.

2.2.3. Taksi Şoförlerinin Çalışma Koşullarına Tespitler

Çalışma koşulları açısından değerlendirme yapmak gerekirse, sektörde emek sarf edenlerin tüm koşullarını ortaya koymak icap etmektedir. Ancak bu araştırmanın sınırlılıkları gereği, taksi şoförlerinin çalışma koşulları açısından çalışma süreleri, gelir, sosyal güvenlik ve iş sağlığı-güvenliği alanlarındaki bulgular değerlendirilmektedir.

2.2.3.1. Çalışma Süreleri

Taksi sektöründe çalışan kişiler, oldukça zor bir çalışma yaşamı içerisinde hayatlarına devam etmektedir. Bu sektördeki işgücü haftanın yedi günü, yirmi dört saat hizmet verebilmektedir. Taksi şoförleri, aracına aldığı müşteri, müşterinin isteği, müşterinin gideceği yer ile ilgili olarak herhangi bir seçim yapma olanağına sahip olamamaktadır. Bu duruma ek olarak ne çalışma şartları ne de elde edeceği kazanç ile ilgili standart bir durum bulunmamaktadır. Çalışma koşulunu belirleyen en önemli faktör, ticari taksi aracının sahibi mi yoksa ücretli mi olduğudur. Nitekim araç sahibi olan ve araçlarını başka şoförlere teslim eden birçok ticari taksi sahibi bulunmaktadır.

Araştırmanın ilk bölümünde bahsedildiği gibi taksi sektöründe hasılat sözleşmesi üzerinden çalışma yaygındır. Bu bağlamda yapılan görüşmecilerin araç sahibi ya da duraklarla bir iş sözleşmesi bulunmadığını belirtmek gerekmektedir.

Yapılan görüşmeler kapsamında en çok görülen sistem, ticari taksi sahibi ve bir şoför ile birlikte, dönüşümlü olarak ticari taksinin kullanımınıdır. Bu sistemde sözleşme ilişkisi, taksi sahibi ve şoförün arasındaki anlaşmaya bağlı olarak kendisini devam ettirmektedir. Bu durum ile ilgili olarak görüşmecilerin ifadeleri ise şu şekildedir;

“En düşük 12 saat. Önceden 5-6 saat çalışırdık yeterdi şimdi 14-15 saat çalışıp aç kalıyoruz. Hem de yorgun çıkıyoruz” (Görüşmeci – 5/Denizli).

“Abi en az 12 ya da mal sahipleri öğlen aracı teslim ederler, öğlen alır taksici arabayı geceye kadar direksiyon sallar. Çok iyi parayı bulursa da 8-10 saate sonunda çeker gider. En az 12 saat yani” (Görüşmeci – 14/İzmir).

“Ben öğlen 1’de alıyorum arabayı, gece 11-12 gibi bırakıp evime gidiyorum” (Görüşmeci – 6/Denizli).

“Genel olarak gündüz mal sahibi, gece şoför alır aracı. Ben de öğlen 2, gece 2 çalışıyorum.” (Görüşmeci – 8/Denizli)

Taksi sektörü içerisinde ticari taksi sahibi olup, sadece kendisi çalışan kişiler de bulunmaktadır. Bu kişiler ise kendi istekleri doğrultusunda çalışma saatlerini belirleyerek ticari taksileri ile gelir elde etmektedir. Bu doğrultuda yer alan görüşmecilerin ifadeleri ise şu şekildedir;

“2 kişi kullanıyoruz taksiyi, bir gün biri diğer gün biri olarak 24/24 çalışıyoruz” (Görüşmeci – 10/Denizli).

“Sabah 8’de başlıyorum akşam 8 olunca bırakıp eve gidiyorum, benden sonra aracı devralan falan olmuyor” (Görüşmeci – 4/Denizli).

“Çalışma saatleriniz uzun 15 saat civarı. Ama her gün çalışan 15 saat çalışamaz. Mesela öndeki araçta çalışan arkadaşın yüzüne bak, ne kadar sağlıksız olduğunu kendin anla. Adam her gün 14 saat 15 saat çalışıyor. Manyak eder bu adamı, ama ne yapacak mecbur” (Görüşmeci – 13/İzmir).

Araç sahipleri, kendi araçlarıyla daha kısa sürelerde ve daha iyi vardiyalarda çalışma eğilimi göstermektedirler. Ayrıca araç başka bir şoför tarafından kullanıldığında da belirli bir miktar ücret almaktadırlar. Aracı, araç sahibinden farklı bir şoför kullanım sağlaması halinde araç sahibine ödenecek ücretin daha üstünde bir gelir elde etmek durumunda kaldığı için daha zor çalışma koşulları ile karşı karşıya kalmaktadırlar (Ledesma vd., 2008).

Yaklaşık olarak 13 sene taksi sektörü içerisinde yer alan ve kendi üzerine üç ticari taksisi, bir de durağı bulunan görüşmeci, taksi sektörü içerisindeki çalışma saatlerini ve koşullarını şu şekilde özetlemektedir;

“Genelde taksilerde sabahçı ve öğlenci grubu vardır. Sabahçı 4’te alır, öğlen 3-4 arası verir. Öğlenci de o ara alır ertesi sabah verir. Yani taksi 24 saat çalışması gereken bir şey olduğu için böyle gündüz 3’ü – 4’ü değişim saati olarak kullanırlar. Çalışma saatleri yoğun oluyor, mesai kavramı yok yani. Trafiktesiniz bir de onun yorgunluğu var, şartları ağır biraz. E genelde de 12 saati buluyor yani çalışma süresi” (Görüşmeci – 14/İzmir).

Bir başka görüşmeci de çalışma süresinin belirlenmesinde müşterilerin tutumunun etkili olduğunu ileri sürmektedir. Bazı müşterilerin pozitif yaklaşımının çalışma süresi açısından kendilerine olumlu yansıdığını belirten görüşmeci, bazı müşterilerin stresli veya üzgün tavırlarının kendi çalışma düzenlerini doğrudan etkilediğini ifade etmiştir:

“Mesela benim en yakın dostumun 4 Haziran’da düğünü vardı. Ben ona gitmeyi planlıyordum. Bir müşteri geldi, ne selam ne sabah. Bluetooth’dan Orhan Gencebay’ın Akşam Güneşi şarkısını açmamı istedi. Kaç saat çalışmışım zaten kafam atık ama ne yapayım abi? Mecbur açtık şarkıyı gezdik, dolaştık. Sonra da düğüne gittik beraber. Adamla arkadaş olduk, hâlâ da görüşürüz. Gariptir yani bu piyasa” (Görüşmeci – 11/Denizli).

Taksi sektörü içerisinde yer alan kişiler, ortalama olarak 12 saat gibi bir süre ile normal çalışma sürelerinin çok üzerinde emek sarf etmektedir. Bu çalışma süresi içerisinde, belki de hiç araçtan inmeden, sürekli olarak çalışmaktadırlar. Bu doğrultu da taksi şoförünün kişisel ihtiyaçlarını gidermesi, yemek arası, dinlenme süresi bulunmamaktadır. Bu durumları kendi iradesi ile sağlamak istediği takdirde de gelebilecek işlerden mahrum kalmayı göze almaktadır. Taksi şoförü bu anlamda zaman ile yarışarak, gelir elde etmektedir. Dinlenme gereksiniminde ise iş olmadığı zaman durakta veya araç içerisinde, iş olduğu zamanlar da ise araç içerisinde aktif dinlenme yapabilmektedir.

Yapılan işin sürekliliği sebebiyle dinlenme süreleri oldukça az olmasının yanı sıra müşteri talebine ait taşımacılık süre uzunluğuna göre de değişiklik göstermektedir. Genellikle bu dinlenme süreleri araçta değerlendirilir, çünkü taksi şoförlerinin dinlenmek, yemek ihtiyacı karşılamak ve kişisel hijyenlerine dikkat etmek için özel alanları bulunmamaktadır (Gany vd., 2013).

2.2.3.2. Gelir Düzeyleri

Çalışma süresinin fazla olması ile birlikte taksi şoförünün kazancı da oldukça önemli bir konu hâline gelmektedir. Her türlü riske ve olumsuz çalışma koşullarına rağmen taksi sektörü, birçok kişi açısından işgücü talebinin yoğunlaştığı bir sektör olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunun arkasında yatan en temel etken, emek gücünü satmaktan başka çaresi olmayan kesimin yaşamını devam ettirebilmek için duyduğu gelirdir.

Çalışma kapsamında görüşmeciler, genel olarak vardiyalı bir sistem içinde ticari taksi sahibi ile dönüşümlü olarak çalıştıklarını belirtmişlerdir. Bu sistem ile birlikte elde edilen kazancın bir bölümü ticari taksi sahibine, bir bölümü yakıta, bir bölümü gün içindeki kişisel ihtiyaçlara, bir bölümü - ödüyor ise - günlük sigorta primine gitmektedir. Geriye kalan pay ise taksi şoförünün hayatını idame ettirebilmesi için kalan nakit para olarak hesap edilmektedir. Elde edilen gelir, durak bölgesine ve iş yoğunluğuna göre önemli ölçüde değişiklik göstermektedir. Gelir sistemi, günlük olarak işlemektedir. Görüşmecilerin gelir ile ilgili ifadeleri ise şu şekildedir;

“Günlükleri ortalama 300 lira ama çalıştıkları muhit, durak vs. bunlar da çok büyük etken. Adam havaalanındaysa bu adamın günlüğü en az 700 lira. Ortalamaya vuracak olursak da 300-400 lira arasındadır tahminen”
(Görüşmeci – 7/Denizli).

“Günlük 400 liradan aşağı toplamaz bunlar. En kötü toplayan sabah çıkıp akşama kadar 400 lira toplar. E 24 saat çalışırsa da bu rakam biraz daha yükselir, 600-700 liraya çıkar. Yılbaşlarında 1000 lira toplarlar, bayramlarda keza öyle. Gün gün değişir ya” (Görüşmeci – 1/Denizli).

“Ben kamu personeliyim. Sadece hafta sonları çalışıyorum, normalde bırakmam gerekiyor. Ama iyi para kazanıyoruz. Sana şöyle söyleyeyim bir hafta sonu, sadece cumartesi-Pazar 1600 lirayı nakit olarak cebime koydum. Şimdi nasıl bırakılır bu iş?” (Görüşmeci – 15/İzmir).

Kamu personeli olarak çalışan Görüşmeci 15, aynı zamanda ek iş olarak taksi şoförlüğü yapmaktadır. Görüşmeci, taksi şoförlüğünden daha fazla gelir elde ettiğini öne sürmekte ve kamu görevinin emeklilik konusunda getirisinin bulunduğunu öne sürmektedir.

“Ortalama aylık 4000 lira gelir elde ediyorum, araç kendimin olmasına rağmen” (Görüşmeci – 11/Denizli).

“Aylık ortalama en az 5000 lira cirosu var taksinin ama ben günlük ortalama 150 lira alıyorum” (Görüşmeci – 3/Denizli).

“Kâr olarak aylık 3000 lira diyelim, 3000’de arkadaş alıyor” (Görüşmeci – 10/Denizli).

“Valla abi günlük 250’den az götürürsem hanım eve almaz beni. Şartlar bunu gerektiriyor çünkü” (Görüşmeci – 16/İzmir).

Bu duruma ek olarak bazı görüşmecilerin gözlemi ve vermiş olduğu örnek ile bazı görüşmecilerin ise kendi ifadesi ile taksi şoförünün gelirini nasıl maksimize etmeye çalıştığını açıklar niteliktedir;

“%90’ında da cebe indirme muhabbeti vardır bak, mesela buradan gittin Adliye’ye taksimetre açık, yolcuyu indirdin görevi tamamladın sonra döneceksin durağa o ara biri daha el etti, Forum’a kadar götürdün hop 60 lira cepte. Ondan kimsenin haberi yok hiç hesapta olmayan bir para. Onu her türlü yutar yani adam” (Görüşmeci – 9/Denizli).

“Sigortam yok, onun payını vermiyorlar ama ben alıyorum, çalışıyorum yani o parayı” (Görüşmeci – 6/Denizli).

*“Mal sahibinden ne kadar çok pay almaya çalışırsan o kadar iyi oluyor valla”
(Görüşmeci – 8/Denizli)*

Bu bağlamda taksi şoförleri de yaşanan koşullara bir savunma mekanizması oluşturduklarını ve taksi sahibine bildirmedikleri paralar ile gelirini arttırmaya çalıştıklarını ifade etmektedir. Sonuç olarak taksi şoförlerinin elde ettiği geliri, net olarak söylemek mümkün değildir. Birçok değişkenin varlığı, gelir düzeyinin de sabit kalmamasına sebebiyet vermektedir.

2.2.3.3. Sosyal Güvenlik Açısından Taksi Şoförleri

Çalışmanın ana konularından biri olan sosyal güvenlik, taksi sektöründe çalışan kişiler için de oldukça önemli bir yer edinmektedir. Görüşme yapılan kişiler arasında emekliler, ticari taksi sahipleri ve sadece taksi şoförlüğü yapanlar bulunmaktadır. Bu bağlamda emekli kişilerin herhangi bir sigorta prim ödemesi yapmadığı görülmektedir. Ticari taksi sahipleri ise 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nun 4/1-b maddesi üzerinden sigortalı olduklarını ifade etmektedir. Taksi şoförlüğü yapan kişiler sigortalılık durumlarını ticari taksi sahipleri tarafından değil, kendi rızası ile dışarıdan ödenerek yapıldığına dikkat çekmişlerdir. Bu nedenle ticari taksi sahibi ile taksi şoförü arasında şekil şartları yönünden hukuki bağlamda geçerli olan bir yazılı sözleşme bulunmamaktadır. Taksi şoförleri, ticari taksi sahibinin inisiyatifine kalmış bir çalışma hayatı sürdürmek durumuna mecbur bırakılmaktadır. Sigortalılık durumu ile ilgili olarak görüşmeye katılan kişilerin ifadeleri şu şekildedir;

“Mal sahibi gelirin üçte birini verir şoföre, üstüne de sigortasını yapmak zorundadır ama bu ticari taksi sektöründe sigorta falan yok. Ben burada şoför olarak çalışıyorum, hiçbir hakkım hukukum yok, istediği zaman çıkarıp yerime adam alabilir. Bunları bilerek burada çalışıyorum” (Görüşmeci – 6/Denizli).

*“Sigortam yok, burada da sigorta yapmıyorlar. Emekliliğime 1 sene kaldı. Kendim dışardan yatırıyordum, ama şu an sigorta ödeyecek durumum yok. Kazandığımız anca yetiyor. Aslında yetmiyor da işte ne yaparsın?”
(Görüşmeci – 16/İzmir).*

“Sigortam yok, kendim ödüyorum. Taksicilerde sana sigorta yapacağım diye bir olay olmaz. Türkiye'nin durumu zaten belli işsizlik zirvede, istiyorsan çalışma. Sigorta parasını maaşta yatırıyor sonra maaştan parayı geri alıyorlar öyle bir sistem var” (Görüşmeci – 3/Denizli).

“Primleri falan ödeyemiyoruz ki ne sigortası? Önceden bizim sosyal güvencemiz günlük kazancımızdı. Şimdi bizim sosyal güvencemiz 1500 lira. Şimdi 1500 lira ödemenin de anlamı yok, emekli olunca da 2500 lira emekli maaşı alacağım. 65 yaşı beklesem ihtiyarlık maaşı alsam 1500 lira alacağım yani anlamı yok. 1500 lira çok yüksek. O parayı ortaya koyması için it gibi çalışması lazım.” (Görüşmeci – 12/İzmir).

Sigorta prim ödemesi, ticari taksi sahipleri açısından bir külfet olarak görülmektedir. Sigorta sorununu tamamen taksi şoförünün omuzlarına yıkararak, taksi şoförünün kendi iradesi ile sigorta prim ödemesini yapması beklenmektedir. Sigorta prim ödemelerinin de fazla olduğuna dikkat çeken şoförler ise alacağı emekli maaşının düşüklüğü ile kıyaslayarak sigortasız ve kayıt dışı olarak çalışmayı göze almaktadır. Buradan sosyal güvenlik sisteminin merkezinde yer alan nimet-külfet dengesinin sigortalılar açısından sorgulandığı sonucunu çıkarmak mümkündür.

2.2.3.4. İş Sağlığı ve Güvenliği Açısından Taksi Şoförleri

Yapılan görüşmeler kapsamında şoförlerin küçük çaplı trafik kazaları olduğunu ancak fiziksel olarak bir hasar almadıkları belirtilmektedir. Ancak yoğun olarak araç içerisinde çalışmaktan dolayı birtakım sağlık şikâyetleri olduğunu ifade etmişlerdir. Taksi şoförlerinin sağlık şikâyetleri ile ilgili ifadeleri şu şekildedir;

“Bel ağrısı oluyor, cereyan da kalıyorsun camlar açık olunca omuzlarda ağrı oluyor” (Görüşmeci – 2/Denizli).

“Taksicilik kamburlaştırdı beni” (Görüşmeci – 4/Denizli).

“Sadece göbek yapıyorsun, devamlı bu arabanın üstünde kaldığın için göbek oluyor yani. Ha bir de gözler biraz yoruluyor, dikkatten dolayı (Görüşmeci – 9/Denizli).

“Psikolojik olarak bir sıkıntım var, insanlarla uğraşmak gerçekten çok zor ne yalan söyleyeyim” (Görüşmeci – 3/Denizli).

Görüşmecilerin ifadelerinden anlaşıldığı üzere iş sağlığı-güvenliği ve sosyal güvenlik konusunda sağlık, en önemli risk olarak karşımıza çıkmaktadır. Bir bütün olarak taksi şoförlerinin işyerinde saldırı kurbanı olma olasılığı da diğer meslek gruplarına oran ile daha yüksektir. Müşterilerle doğrudan temas etmeleri, potansiyel olarak tehlikeli kişileri araçlarına almaları, nakit para ile çalışmaları ve genellikle gece

saatlerinde, tehlikeli alanlarda yalnız çalışmalarını gibi işin çeşitli yönleri neticesinde sorun yaşama olasılıklarını arttıran nedenler içerisinde yer almaktadır (Ledesma vd., 2008; Gany vd., 2013).

Öte yandan iş kazası ve meslek hastalıkları konusundaki bilinç düzeyinin yeterince gelişmediği göze çarpmaktadır. Oysa sektörel olarak iş kazası riski her an kapıda durmaktadır. Görüşmecilerden hiçbiri iş kazası mağduru olmadığını ifade ederken, Görüşmeci 7'nin iş kazasına ilişkin şu ifadeleri dikkat çekmektedir:

“Hayat zaten pamuk ipliğinde abi. Yarına çıkacak mıyız belli değil... Kaza yapsak kim kapımızı çalacak sanki?” (Görüşmeci – 7/Denizli).

Görüşmecinin ifadesinden hem sosyal güvenlik sistemine hem de geleneksel dayanışma ağlarına olan güvenin azaldığı sonucunu çıkarmak mümkündür. Bu durumun, taksi şoförlerinin sosyal güvenlik sisteminin dışında kalmasına yol açan bireysel faktörler üzerinde etkili olduğu ileri sürülebilir.

2.2.3.5. Taksi Şoförlerinin Güncel Sorun ve Beklentileri

Taksi şoförlerinin güncel sorunları arasında en geniş yer tutan konu ekonomik kriz ve pandemi konusunda kendisini göstermektedir. Ekonomik krizin yarattığı maliyet artışları, sektördeki bölüşüm sorununu da olumsuz yönde etkilemektedir. Diğer taraftan pandemi döneminde alınan kapanma tedbirleri, sosyal yaşamı etkilediği gibi taksi sektöründe de daralmaya yol açmıştır.

Görüşmeciler, pandemi sürecinde ve ekonomik kriz baskısı altında sektörün büyük ölçüde değer kaybettiğini şu şekilde ifade etmişlerdir:

“Taksi sektörü pandemiden korkunç etkilendi. Ben çok pişmanım o dönemde taksi almadığıma. Pandemi de kaç ay iş yapmadı taksiler. Durum böyle olunca plaka fiyatları çok aşağıya indi. Bu durum nasıl olsa düzelecek deyip plaka satın alan kişiler şu an paralarını üçe katladılar” (Görüşmeci – 18/İzmir).

“İlk başlarda çok kötüydü herkes 50 lirayla 70 lirayla dükkânı kapatıyorduk çay sigara parasına, Yani ekmek parası çok şükür kazandık da o gözle bakıyorum Hiç kazanamayan da oldu şükür bizim o kadar olmadı. İlk 2 ay kötüydü sonra çok daha iyi oldu. Paketçi gibi olduk alkol, sigara bana şunu getir bunu getir oradan yırttık yani” (Görüşmeci – 6/Denizli).

“Pandemiden olumsuz anlamda çok etkilendik. İşlerimizde ciddi anlamda azalmalar oldu. Çoğu işletmenin kapalı olması eğitim öğretim sürecinin online olarak yapılması bazı yaş gruplarına gelen sokağa çıkma kısıtlaması büyük ölçüde bizleri olumsuz etkiledi” (Görüşmeci – 16/İzmir).

Görüşmecilerden bir kısmı pandemi sürecine yalnızca ekonomik açıdan değil sağlık riskleri bakımından da eğilmektedir. Bu noktada sağlık risklerine kendi güvenliğinin yanında yolcu güvenliği açısından da dikkat çektikleri görülmektedir:

“Pandemi bizi sadece eve kapatarak gelirimizi elimizden almadı. Bunun yanında çoğu insan sağlığını kaybetti. Biri benim taksiye binip benden bir hastalık kapsa vicdan azabından uyuyamam abi. Aynı şekilde ben de ondan kapıp evime götürebilirdim. Bunun muhakemesini kim yapacak? Siyasiler bizim kadar bu konuyu düşünmediler maalesef” (Görüşmeci – 4/Denizli).

Görüşmeci 4, bir yandan hastalık riskinin yarattığı gelir kaybına dikkat çekerken, diğer taraftan halk sağlığı riskine duyarlı bir tavır sergilemektedir. Öte yandan taksi şoförlerinin sorunları ve beklentileri yalnızca pandemi dönemiyle sınırlı değildir. Pandemi dönemindeki sorun alanları, var olan sorunların üzerine eklenmiştir. Taksi şoförlerinin güvenlik açığı konusundaki sorunları ve beklentileri de bu anlamda dikkat çeken konular arasında yer almaktadır.

“Bu iş çok komplike bir iş. Birden fazla şeye dikkat etmemiz gerekiyor. En son dün bir gasp olayı yaşandı. Taksiciyi gasp etmişler. 2 senedir duymuyorduk böyle bir şey. Bu iş öyle bir şey ki bizde oldu ya böyle bir şey bütün İzmir duyar. Dağılır. Kirlene kirlene dağılır. Gasp olaylarında taksiciyi koruyan hiçbir uygulama yok. Örneğin Osmanlı’da hizmetçi vakfi varmış. Bu tarz durumlarda kişilerin gidip zararını karşılayabileceği. Bizim ülkemizde taksici yolcudan korkuyor. Yolcu taksiciden korkuyor. Araçlarda kamera, ses kayıt sistemi vb. taksiciyi koruyan birçok sistemin olması gerekiyor. Benim gasp edilmekten daha çok korktuğum bir şey var. Yalnız kadın yolcu. Benim arabama özellikle gece vakti yalnız bir kadın bindiğinde tedirgin oluyorum. Çıksa bu taksici beni taciz etse dese asla kendimi aklayamam. Çünkü toplum bu anlamda çok hassas. Benim telefonum ses kayıtlarıyla dolu. Çok tedirgin olduğumda açıyorum hemen telefonumdan. Bizler bu anlamda bizlerle daha çok görüşülsün taleplerimiz alınsın yerine getirilsin istiyoruz” (Görüşmeci – 17/İzmir).

Gerçekten de taksi şoförlerinin güvenlik açığı görüşmecinin ifade ettiği biçimde önlenmelidir. Zira söz konusu kesim, gece-gündüz, pandemi ve sair şartları gözetmeksizin kamusal hizmeti yerine getirmektedir. Bu hizmetlerin karşılığında kamusal ve sosyal güvenliğin taksi şoförlerine eksiksiz biçimde sunulması büyük önem taşımaktadır.

Bu bağlamda taksi şoförlerine karşı saldırı ve tehdit riskini azaltmaya yönelik olarak taksi şoförlerine ilgili durumlar için eğitim ve taksi içerisinde acil yardım butonu kullanımı, konumlandırma ve takip sistemi içeren teknolojik cihazların yaygınlaştırılması, hırsızlığa karşı araç içi bariyerler, nakit para alış-verişine alternatif olarak elektronik ödeme sistemleri geliştirilmesi ve yasal değişiklikler yapılması önem arz etmektedir (Mayhew, 2000).

SONUÇ VE ÖNERİLER

Taksi sektörü oldukça talep gören ve gerek yerel gerekse küresel anlamda sıkça kullanılan ulaşım hizmeti olarak varlığını sürdürmektedir. Denizli ve İzmir’de faaliyet gösteren taksi sektörüne ilişkin temel sorun, ticari taksi sayısının fazla olmasına dayandırılmaktadır. Bu durum neticesinde taksi şoförleri, ticari taksi sahiplerinden istediklerini alamamaktadırlar. Çünkü taksi sektörü, gelir getirici bir konumda olması dolayısıyla bu bağlamda, sistem içerisinde çalışmak isteyen birçok kişi bulunmaktadır. Bu duruma ek olarak hem taksi şoförleri hem de ticari taksi sahiplerinin kendileri aralarında bir gelir dengesi oluşturdukları bilinmektedir. Dolayısıyla hem ticari taksi sahipleri, şoförlere düşük paylar vermeyi düşünmekte iken taksi şoförleri ise ticari taksi sahibi olan kişiden daha fazla pay elde etmenin yollarını aramaktadırlar. Bu nedenle gelirin bu sektör içerisinde de dengesiz ve adaletsiz dağıldığı görülmektedir.

Kent ulaşımı açısından taksiler, denetlemelerden ve işletme politikalarından uzak bir hâl alma eğilimi göstermektedir. Bu durum birtakım sorunları da beraberinde getirmektedir. Bağımsız olarak çalışmaları ve trafik içerisinde sürekli olarak dolaşmaları ulaşım açısından olumsuz etkilere yol açmaktadır. Değişen dünya düzeni ve artan teknolojik gelişmeler ile birlikte taksi sektörünün daha verimli ve güvenli olarak hizmet sağlayabilmesi açısından, denetiminin yapılması ve kontrol altına alınması gerekmektedir. Taksiler, yoğun kullanım gören saatler dışarısında boş kalmaktadır. Bu durum neticesinde ise boş gezen taksilerin artış gösteren maliyetleri ve ekonomik krizin getirdiği külfet, peyderpey müşterilere veya taksi emekçilerine yansıtılmaktadır. Bu tür durumların ortadan kaldırılması ve amacına uygun bir hizmet anlayışının geliştirilmesi gerekmektedir.

Çalışmanın temel noktalarını oluşturan taksi şoförlerinin çalışma süreleri, elde ettikleri gelir ve iş sağlığı ve güvenliği çerçevesinde yer alan sosyal güvenlik konusu, taksi şoförlerinin çekinceli bir tutum sergilediği bir alan olarak görülmektedir. Bunun en önemli nedeni mevcut sosyal güvenlik düzenlemelerinin yetersizliği konusunda karşımıza çıkmaktadır. Mevcut durum altında taksi şoförleri sosyal güvenlik sisteminin dışında kalmayı tercih etmektedir. Sigorta primlerinin yüksek olması ve sosyal güvenlik edimlerinin düşük olması bunun en temel nedenidir. Ticari taksi sahipleri açısından ise bu durum bir maliyet olarak görülmektedir ve sosyal güvenlik primlerini taksi şoförlerinin kendisinin ödemesi gerektiğini düşünmektedir. Dolayısıyla taksi şoförlerine yönelik olarak prim ödeme durumunun esnetilmesi veya emeklilik durumunda elde

edecekleri yaşlılık aylıkları konusunda iyileştirme yapılması gerekmektedir. Elbette yaşlılık aylığı konusunda spesifik olarak taksi şoförlerine yönelik düzenleme yapmak teknik açıdan olanaklı değildir. Ancak genel anlamda aylık bağlama oranlarının yükseltilmesi, prim ödeme kolaylıklarının sağlanması ve edimlerden yararlanma koşullarının hafifletilmesi sosyal güvenlik bilincini arttırıcı sonuçları beraberinde getirecektir.

Taksi şoförlerinin karşılaştığı risklerin temelinde iş ve sosyal güvenlik hukuku açısından yaşanan statü belirsizliğidir. Bu belirsizlikten kaynaklı olarak yaşanan sosyal güvence yoksunluğu, belirsizliğin giderilmesi yoluyla mümkün olacaktır. Belirsizliğin giderilmesi içinse esnaf ve sanatkâr işyerlerine ilişkin tanımların revize edilmesi gerekmektedir. Yüksek gelir grubunda yer alan taksi işletmelerinde ve kira/hasılat sözleşmesiyle çalışan şoförlerin doğrudan işçi statüsünde istihdamının sağlanması gerekmektedir. Daha düşük gelirli işletmelerde çalışan veya kendi hesabına çalışan taksi şoförlerinin ise prim teşvikleri gibi metotlarla sosyal güvenliğe entegre edilmesi yerinde olacaktır.

Dijital platformlara bağlı olarak taksi şoförlüğü yapanlar içinse yasal statünün tanımlanması zorunluluğu kendisini göstermektedir. Sektörde gelir paylaşımı konusundaki karmaşıklık, platformların komisyon oranlarıyla daha da derinleşmiş durumdadır. Bu karmaşıklıktan taksi şoförlerinin korunması amacıyla platform ekonomisinde faaliyet gösterilen hizmetlere ilişkin mevzuat değişikliği yapılması gerekmektedir. Platform tabanlı çalışanların iş mevzuatına dâhil edilmemesi, işgücü piyasasındaki tabakalaşmayı arttırmakta ve gelir dağılımı adaletini de bozucu etkilerde bulunmaktadır.

Taksi işletmecileri, şoförler ve sektördeki tüm paydaşların belirli aralıklarla bilgilendirilmesi gerekmektedir. Bu bilgilendirmenin içeriği yalnızca karayolları trafik kurallarıyla sınırlı olmamalıdır. Aynı zamanda iş ve sosyal güvenlik mevzuatının getirdiği borçlar ve haklar konusunda da farkındalık oluşturulması icap etmektedir. Eğitimlere ek olarak taksi sektöründe kayıtlı çalışmayı sağlamak amacıyla prim teşvikleri uygulamak, hem sosyal güvenlik hakkına erişim hem de SGK'nin finansal kaynaklarının arttırılması açısından pozitif etki yaratacaktır. Diğer taraftan yine kayıt dışı çalışmanın önlenmesi için denetimlerin sıkılaştırılması ve yaptırımların uygulanması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- Abraham, S., Sundar, A. & Whitmore, D. (2008). Toronto Taxi Drivers: Ambassadors Of The City. A Report On Working Conditions. Toronto: Ryerson University And University Of Toronto.
- Afşar İkbali, S. (2009). Taksi Şoförlerinde Dirsek Düzeyinde Ulnar Sinir Sistemi Çalışmaları, Uzmanlık Tezi, Başkent Üniversitesi, Tıp Fakültesi, Ankara.
- Ardoğan, O. (1998). İlk Yardım Ve Acil Hizmetlerin Önemi İle Ankara'daki Taksi Şoförlerinin İlk Yardım Konusunda Bilgi, Tutum ve Davranışları, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Aybar, E. Ve Kırcova, İ. (2017). B2b Pazarda Marka Sadakati: Ticari Taksilerde Bir Uygulama. Kırklareli Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 6 (4), 38-46.
- Barut, R. (2018). Taksi Şoförlerinin Mesleki Risklere Yönelik Bilgi Düzeyleri Ve Korunma Yöntemlerinin Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Başdar, S. (2011). Formel Ve Enformel Sektörde İstanbul Taksileri, Boğaziçi Üniversitesi, Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Bellis, M. (2019). Hailing: History Of The Taxi. <https://www.thoughtco.com/hailing-history-of-the-taxi-1992541> (27.12.2019).
- Berrones-Sanz, L. D. (2018). The Working Conditions Of Motorcycle Taxi Drivers İn Tláhuac, Mexico City. Journal Of Transport & Health, 8, 73-80.
- Bilir, N., Yardım, M. S., Alışık, M., Arpat, O., Atalay, Y. Ve Aydoğan, B. (2012). Ankara İlinde Bazı Taksi Şoförlerinin Taksilerde Sigara Yasağı Konusundaki Tutum Ve Davranışlarının Değerlendirilmesi, Türk Toraks (13), 141-145.
- Borjas, G. J. (2015). Çalışma Ekonomisi, (Çev: Ç. E. Şahin, K. Gökten Ve Ü. Akçay), Dora Yayınları, Bursa.
- Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği. <https://www.mevzuat.gov.tr/metin.aspx?mevzuatkod=7.5.10397&mevzuatiliski=0&sourcexmlsearch=b%c3%bcy%c3%bck%c5%9fehir%20belediyeleri> (25.12.2019).
- Chen, J. C., Chang, W. R., Chang, W., & Christiani, D. (2005). Occupational Factors Associated With Low Back Pain İn Urban Taxi Drivers. Occupational Medicine, 55, 535–540.
- Çınar, N.Ç. (2008). Ankara'daki Taksi İşletmeciliğinin İncelenmesi ve Coğrafi Bilgi Sistemleri Destekli Optimizasyonu, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Dursun, S., Aytaç, S. Ve Akıncı, F. S. (2011) İşe Bağlı Şiddet ve Stres: Taksi Şoförlerine Yönelik Bir Uygulama, Sosyal Siyaset Konferansları (61), 1-20.

- Elshatarat, R. A., & Burgel, B. J. (2016). Cardiovascular Risk Factors Of Taxi Drivers. *Journal Of Urban Health*, 93(3), 589-606.
- Erdoğan, G. (2016). Taksi Şoförlerinde Diyabet Risk Faktörlerinin ve Sağlıklı Yaşam Biçimi Davranışlarının Belirlenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ersöz, B. (2020). Kent İçi Ulaşımında Çalışma İlişkileri, Meslek ve Dönüşüm: İstanbul'da Taksi, Minibüs Ve Taksi-Dolmuş Örneği, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Eryılmaz, A. (2008). Taksi Şoförlüğü Yapan Kişilerin Yaşam Tarzları ve İş Yaşamı Hakkındaki Düşüncelerinin İş Doyumuyla İlişkisi, Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Gany, F. M., Gill, P. P., Ahmed, Z., Acharya, S., & Leng, J. (2013). Every Disease...Man Can Get Can Start In This Cab'': Focus Groups To Identify South Asian Taxi Drivers' Knowledge, Attitudes & Beliefs About Cardiovascular Disease And Its Risks. *Journal Of Immigrant Minority Health*, 15, 986–992.
- Gülcemal, E. (2013). 10 Günden Az Çalışan Emekli Taksi Şoförlerinin Sosyal Güvenlik Destek Primi Ödeme Yükümlülüğünde Yeni Uygulama. *Yaklaşım Dergisi*.
- Güzel, A. (1997). Fabrikadan İnternete İşçi Kavramı ve Özellikle Hizmet Sözleşmesinin Bağımlılık Unsuru Üzerine Bir Deneme, Kemal Oğuzman'a Armağan, Ankara.
- Hukuk Genel Kurulu 2015/3561 Esas. 2018/77 No'lu Kararı. <https://www.fullegal.com/karar-arama/yargitay-kararlari/yargitay-hukuk-genel-kurulu-20153561-esas-201-5612208> (22.06.2022).
- İlkaya, G. (2017). Taksicilerde Anksiyete Düzeyi İle Sosyodemografik Değişkinlerin Ve Kendisinden Kaynaklanan Kaza Oranlarının İncelenmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Haliç Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- İstanbul 10. Asliye Ticaret Mahkemesi, 16 Ekim 2019 Tarihli Kararı.
- Kapar, R. (2015), Uluslararası Çalışma Örgütü'nün Sosyal Koruma Tabanları Yaklaşımı, Karatahta İş Yazıları Dergisi, Türk Metal Sendikası Araştırma ve Eğitim Merkezi, Ankara.
- Karadeniz, O. (2021). The Status Of Taxi Plate Holders And Taxi Drivers İn Labour And Social Security Law Among Taxi Applications, Taxi Plate Holders, Intermediaries And Leaseholders: Who Is Employee? Who Is Employer?. XII. European Regional Congress Of The International Society For Labour And Social Security Law, 5-7 May 2021, Lisbon.
- Kaya, Z. A. (1997). Ticari Taksi İşletmeciliği ve Ankara Taksi İşletme Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Keskin, E. M., Kütük, F., Özmen, B. B., Özyörük, E., Yazır, Y. ve Aslan, D. (2012). Ankara'da Bazı Semt Duraklarında Çalışan Taksi Şoförlerinin Sağlıklı/Riskli Yaşam Davranışları. *Sürekli Tıp Eğitimi Dergisi*. 21 (4), 222-229.
- Kessler, F. (2020). Social Security İn The Platform Economy: The French Example–New Actors, New Regulations, Old Problems?. *Social Law 4.0*. Nomos Verlagsgesellschaft Mbh & Co. KG, 257-280.

- Kıdak, E. (2020) Küreselleşmenin Koridorlarında Yeni Enternasyonalizm: Taşımacılık Sektöründe Uluslararası Sendikacılık, Siyasal Kitabevi, Ankara.
- Kıdak, E. (2021), Kargo Taşımacılığında Kendi Hesabına Çalışma Aldatmacası: Esnaf Kurye Modeli, TÜMTİS Yayınları, İstanbul.
- Kılıç, C. (2016). Taksicilik Ek İş Değil. <http://www.milliyet.com.tr/yazarlar/cem-kilic/taksicilik-ek-is-degil-2260959> (22.12.2019).
- Kılıç, H. (2019). Taksi Şoförlerinde Tükenmişlik Sendromu İle Öfke ve Saldırganlık Arasındaki İlişkinin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Koç, Y. (2022). İşçi Sınıfı Kimlerden Oluşur? <https://www.yildirirkoc.com.tr/usrfile/1644737113b.pdf>. (16.05.2022).
- Kürkçü, A. (2021). Kent İçi Ulaşımında Kadın Emeği: Toplumsal Cinsiyet Rollerini Ekseninde Otobüs Şoförü Kadınlar, Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli.
- Ledesma, R. D., Poó, F. M., & Peralta, M. (2008). Condiciones De Trabajo Y Estado De Salud En Conductores De Servicio De Taxi. Revista Del Instituto De Investigaciones De La Facultad De Psicología, 13, 83–103.
- Li, M. K., Yu, J. J., Ma, L., Zhang, W. (2019). Modeling And Mitigating Fatigue-Related Accident Risk Of Taxi Drivers. Accident; Analysis And Prevention. ISSN: 1879-2057. Vol: 123, 79-87. [Http://doi.org/10.1016/j.aap.2018.11.001](http://doi.org/10.1016/j.aap.2018.11.001)
- Lim, S. M., Chia, S. E. (2015). The Prevalence Of Fatigue And Associated Health And Safety Risk Factors Among Taxi Drivers In Singapore. Singapore Medical Journal, 56(2), 92-97.
- Makal, A. (1999). Türkiye’de Tek Partili Dönemde Çalışma İlişkileri: 1920-1946, İmge Kitabevi, Ankara.
- Merriam, B. (2013), Nitel Araştırma: Desen ve Uygulama İçin Bir Rehber, (Çev: S. Turan), Nobel Yayınları, Ankara.
- Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK), 2022. <https://portal.myk.gov.tr/> (15.06.2022).
- Miti, J. J., Perkiö, M., Metteri, A., & Atkins, S. (2021). Pension Coverage Extension As Social Innovation İn Zambia: Informal Economy Workers’ Perceptions And Needs. International Social Security Review, 74(2), 29-53.
- Moore, A. T., & Balaker, T. (2006). Do Economist Reach A Conclusion On Taxi Deregulation. Econ Journal Watch, 3, 109–132.
- Munzuroğlu, Ü. (2005). İstanbul’daki Taksi İşletmeciliğinin İrdelenmesi ve CBS Destekli Düzenleme Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Salanova J.M., Estrada M., Aifadopoulou G. & Mitsakis E. (2011). A Review Of The Modeling Of Taxi Services. Procedia Social And Behavioral Sciences 20 (2011) 150–161.
- Sosyal Güvenlik Kurumu (2022). <http://www.sgk.gov.tr/>.

- Sosyal Güvenlik Kurumu Birleştirilmiş Tescil Genelgesi s. 2011/13. Tarih: 22.02.2013
- Süzek, S. (2020). İş Hukuku, Beta Yayınları, Yenilenmiş 19. Baskı, İstanbul.
- Theerakosonphong, K., & Amornsiriphong, S. (2022). The Interplay Of Labor And Capital Perspectives On Formalization Approaches: Motorcycle Taxi Drivers In Bangkok. *Heliyon*, 8(3), 1-8.
- Türk Dil Kurumu (TDK) Sözlükleri, <https://sozluk.gov.tr/> (29.11.2021).
- Türkiye İstatistik Kurumu (2021). Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları, <https://data.tuik.gov.tr/bulten/index?p=adrese-dayali-nufus-kayit-sistemi-sonuclari-2021-45500>.
- Türkiye İstatistik Kurumu (2022 Nisan). İşgücü İstatistikleri, <https://data.tuik.gov.tr/bulten/index?p=isgucu-istatistikleri-nisan-2022-45649>.
- Türkiye İstatistik Kurumu (2022). Sanayi Ve Hizmet İstatistikleri, <https://data.tuik.gov.tr/>
- Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) (2021). Dünya Sosyal Koruma Raporu 2020-22. https://www.ilo.org/ankara/areas-of-work/covid-19/wcms_818247/lang--tr/index.htm.
- Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), 102 sayılı Sosyal Güvenlik (Asgari Standartlar) Sözleşmesi ve Ulusal Sosyal Koruma Tabanları Oluşturulmasına Dair Tavsiye Kararı.
- Wang, A. (2015). The Economic Impact Of Transportation Network Companies On The Taxi Industry. *Scripps Senior Theses*. Paper 703.
- Wango, N. C., Massam, W. E., Limbumba, T. M., Msoka, C. T. & Kombe, W. (2021). Inclusion Of Informal Economic Actors In Voluntary Social Security Schemes: A Study Of Motorcycle Taxi Service (Boda-Boda) In Dar Es Salaam. *International Journal Of Development And Sustainability*, Volume: 10, Number: 10-12, 391-405.
- Wood, Z., Parry, G., Carruthers, J., & Rose, K. (2017). Assessing The Impact Of Digital Innovations In The London Transportation Network. Project Report.
- Yargıtay 10. Hukuk Dairesi, 2013, 2013/14974 Esas, 2014/701 No'lu Kararı. <https://unalgokturk.av.tr/ticari-takside-sofor-olarak-calisan-kisinin-calismalarinin-tespitine-iliskin-karar/> (25.06.2022).
- Yargıtay 9. Hukuk Dairesi 2020, 2017/1092 Esas, 2020/6950 No'lu Kararı. <https://www.calismatoplum.org/yargitay-karari/is-sozlesmesinin-ayirt-edici-unsuru-bagimlilik> (26.06.2022).
- Yargıtay 9. Hukuk Dairesi, 2006, 2006/13004 Esas, 2006/17679 No'lu Kararı. <https://www.calismatoplum.org/yargitay-karari/is-yasasinin-kapsaminin-belirlenmesi> (26.06.2022).
- Yargıtay 9. Hukuk Dairesi, 2008, 2008/3568 Esas, 2008/10904 No'lu Kararı. <https://www.calismatoplum.org/yargitay-karari/esnaf-niteliginde-bir-isveren-olup-olmamasinin-belirlenmesinin-gerekmesi> (21.06.2022).
- Yargıtay 9. Hukuk Dairesi, 2016, 2016/14014 Esas, 2016/13596 No'lu Kararı. <https://www.hukukmedeniyeti.org/karar/117114/yargitay-9-hukuk-dairesi-e-2016-14014-k-2016-13596/> (25.06.2022).

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 2019, 2017/2684 Esas, 2019/361 No'lu Kararı.
(<https://www.alitumbas.av.tr/taksi-soforunun-iscilik-alacaklari-istemi/>
(26.06.2022).

Yavuz, M. S., Aşırızder, M., Cantürk, N., Eraslan, Ş. B. Ve Karadeniz, Z. (2010). Robery
Related Homcides Of Taxi Drivers İn Three Big Cities Of Turkey Between 1996-
2006, Trakya Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi, 27 (1), 59-64.

4857 Sayılı İş Kanunu

507 Sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Kanunu

5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu

5326 Sayılı Kabahatler Kanunu

5362 Sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu

5510 Sayılı Sosyal Sigortalar Ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu

6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu

818 Sayılı Mülga Borçlar Kanunu

EKLER

EK.1: Pamukkale Üniversitesi Bilimsel Araştırma Yayın ve Etik Kurulu Raporu

Evrak Tarih ve Sayısı: 13.05.2022-E.205251



T.C.
PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ
Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu

Sayı : E-93803232-622.02-205251
Konu : Etik Kurul Kararı

13.05.2022

DAĞITIM YERLERİNE

10.241.177.45
İlgide kayıtlı başvurunuz 11/05/2022 tarih ve 10-20 toplantı/karar nolu etik kurul toplantısında
görülmüş olup, alınan karar ekte sunulmuştur.
16.11.2022

Gereği için bilgilerinize arz ederim.

Prof. Dr. Ertuğrul İŞLER
Kurul Başkanı

Ek: Karar (1sayfa)

Dağıtım:
Gereği:
Sosyal Bilimler Enstitüsüne

Bilgi:
Sayın Prof. Dr. Oğuz KARADENİZ

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Belge Doğrulama Kodu :BSM85UEUPJ Pin Kodu :54692
Adres:Pamukkale Üniversitesi Kimlikli Merkez Kampüsü
Telefon:0 (258) 0 Faks:0 (258) 0
e-Posta:info@pamukkale.edu.tr Elektronik Ağ:http://www.pau.edu.tr/
Kep Adresi: paurektorkluk@hs01.kep.tr

Belge Takip Adresi : <http://www.turkiye.gov.tr/pau-ebys>

Bilgi için: Ayşen TOSUN
Unvanı: Birim Evrak Sorumlusu



Tel No: 2582961803

Bu belge,güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Evrak Tarih ve Sayısı: 13.05.2022-E.205251

T.C.
PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL VE BEŞERİ BİLİMLER BİLİMSEL ARAŞTIRMA VE YAYIN ETİĞİ KURULU

SAYI: 68282350/2022/G10

Toplantı Tarihi : 11.05.2022
Toplantı Sayısı : 10
Toplantı Saati : 15:00

10.241.177.45

KARAR 20- Üniversitemiz Sosyal Bilimler Enstitüsü Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Anabilim Dalı Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi Fevzi Serhat VAROL' un, Prof. Dr. Oğuz KARADENİZ'in danışmanlığında hazırlamakta olduğu "**Taksi Şoförlerinin Çalışma Koşulları**" başlıklı tez çalışmasına yönelik başvuru formu ile usul ve etik açıdan verdiği beyan ve ekler tetkik edilmiş olup; proje sahibinin, başvurusunda yer alan bilgi, belge ve taahhünelere uygun bilimsel davranışlar sergileyeceği kanaati oluşmuştur. İş bu karar oy birliği ile alınmıştır.

ASLI GİBİDİR
11.05.2022

Prof. Dr. Ertuğrul İŞLER
Başkan

EK.2: Alan Araştırması Kapsamında Kullanılan Soru Formu

1. Demografik Veriler (Cinsiyet, Yaş, Medeni Durum, Eğitim Düzeyi, Çocuk Sayısı, Hanedeki Toplam Kişi Sayısı, Ev Durumu, Hane İçerisinde Toplam Çalışan Sayısı, vb.)
2. Daha önce hangi işlerde çalıştınız?
3. Ne süredir bu iş kapsamında çalışıyorsunuz?
4. Bu işi ne sıklık ile yapıyorsunuz? (Günlük, Çağrı Üzerine, vb.)
5. Sigortalı olarak mı çalışıyorsunuz?
6. Sigortanız yok ise sağlık sigortanızı nasıl karşılıyorsunuz?
7. Çalışma saatleriniz nedir?
8. Ne kadar ücret alıyorsunuz?
9. Hafta tatili, yıllık izin kullanabiliyor musunuz?
10. İşe bağlı olarak bir sağlık şikayetiniz var mı?
11. İş kazası geçirdiğiniz oldu mu?
12. Emeklilik durumunuz nedir ve buna bağlı olarak SGDP ödüyor musunuz?
13. Taksi size mi ait yoksa şoför olarak mı kullanıyorsunuz?
14. Takside kaç kişi çalışıyor?
15. Taksi kiralık mı?
16. Taksinin elde ettiği ciro ne kadar?
17. Taksi plakasının kirası ne kadar?
18. Taksi durağında kaç kişi çalışıyor?
19. Taksiden elde edilen tüm gelir nasıl pay ediliyor?
20. Araç ve plaka kime ait?
21. Masraflarınız ne kadar? (Benzin, Vergi, Bakım, vb.)
22. Sizce taksi geçmişte nasıldı, şimdi nasıl ve gelecekte nasıl olacak?
23. Pandemi sürecinde çalıştınız mı? Nasıl?
24. Pandemi süreci kapsamında sağlık sorunu vs. ile karşılaştığınız, işinize etki eden bir durum oldu mu?
25. Pandemi süreci içerisinde iş yoğunluğu ve kazanç durumunuz nasıldı?