

Araç Muayene İstasyonlarında Makina Mühendislerinin İstihdamının Gerekliği, Özelleştirmeye Keşfedilecek Bir Husus Değil, Zorunlu Bir Standarttır

22.12.2005

MMO, Ülke ve Kamu Kaynakları ile Kamu Çıkarlarının Bütününe ve Makina Mühendislerinin Tamamının İstihdamının Yanındadır. Araç Muayene İstasyonları/Hizmetinde Hukuksal Süreç Devam Etmektedir. Konu, Danıştay Yanı Sıra Anayasa Mahkemesi'ne Taşınmıştır. MMO, Tarafları Hukuka Saygılı Olmaya Davet Etmektedir.

Son zamanlarda yayınlanan bazı haberlerde, araç muayene istasyonlarının özelleştirilmesiyle 650-700, nihai olarak da 1.000 kadar makina mühendisinin istihdam edileceği; araç muayene hizmetinin yürütülmesinde makina mühendislerine istihdam alanı yaratılmasının ancak söz konusu hizmetin özelleştirilmesiyle mümkün olduğu, Odamızın özelleştirmeye karşı yürüttüğü hukuksal sürecin ise makina mühendislerinin istihdamına engel oluşturduğu yönünde bir izlenim yaratılmaktadır. Kamuoyuna bu yönde verilen bilgilere ilişkin görüşlerimiz ve gerçekler aşağıda kamuoyunun dikkatine sunulmaktadır.

Bilindiği üzere araç muayeneleri, araçların sahip olması gereken donanım ve aksamlarının işlevsel yeterliliğinin periyodik olarak kontrol edilmesini sağlayan, trafik ve insan güvenliğinin yanında trafikteki araçların taşıt tekniğine, ilgili mevzuata ve standartlara uygunluğunun denetlenebildiği, yarattıkları çevresel etkilerin kontrol edildiği tek araçtır. Bu nedenle, araç muayene hizmetinin kamu yararına yürütülmesi gereken bir kamu hizmeti olduğu yadsınamaz bir gerçekliktir.

Odamız bu gerçekten hareketle; ülkemizde araç muayenelerinin kapsamlı yapılmadığını, personel, araç-gereç ve yer sorunundan kaynaklı örgütlenmenin yetersiz olduğunu, muayene istasyonlarının teknik altyapı, teknik teçhizat, donanım ve personel açısından yetersiz bırakıldığını, hizmetin bir makina mühendisliği hizmeti olduğunu ve bu nedendir ki makina mühendislerince görülmesi gerektiğini; buna karşılık teknik personele, trafikteki araçlara ve bunların muayenelerine ilişkin mevzuat ve standartların hizmetin gereği gibi yürütülmesini sağlayıcı nitelikte olmadığını, toplumsal sorumluluğu ve bilinci gereği her türlü platformda dile getirmiştir. Odamızın konuya ilişkin tüm çabalarına karşılık; yıllar yılı bu hizmetten elde edilen gelir, yine bu hizmetin iyileştirilmesinde kullanılmayarak ve yukarıda belirtilen

olumsuzluklar giderilmeyerek, hizmetin özelleştirilmesine gerekçe hazırlanmaya çalışılmıştır.

Özelleştirme sürecinin başlatılmasıyla; Odamızca yıllardır dile getirilen hizmetin iyileştirilmesine ilişkin mevzuat ve standart düzenlemelerine gidilmiş, esasen bu düzenlemelerin getireceği iyileştirmelerin, ancak hizmetin özelleştirilmesiyle sağlanacağı gibi bir yanılgı, kamuoyu nezdinde yaratılmıştır. Hizmetin iyileştirilmesi için gerekli mevzuat ve standart düzenlemelerinin yapılabilmesi, hizmetin özelleştirilmesini gerektirmemesine karşın, söz konusu hizmete ilişkin özelleştirme yoluna gidilerek, özelleştirmenin getireceği sakıncalar görmezden gelinmiştir.

Odamızın yürüttüğü hukuksal süreçte; hizmetin özelleştirilmesinin getireceği sakıncalar ortaya konulmuş ve hizmetin hukuksal niteliği vurgulanmıştır. Hizmetin niteliği gereği, 4046 Sayılı Kanun kapsamında özelleştirilebilecek hizmetlerden olmadığı ve özelleştirmenin Kanun'un genel amacı olan "kamu yararı" ve özel amacı olan "ekonomide verimlilik artışı ve kamu giderlerinde azalma sağlama" amaçlarına uygun olmadığı; Anayasa'nın özelleştirmeyi düzenleyen maddesinde de, bu nitelikteki bir hizmetin özelleştirilecek hizmetler arasında gösterilmediği, Anayasa gereği bu nitelikte bir hizmetin kamu idaresi ve kamu görevlilerince yerine getirilmesinin gerektiği dile getirilmiştir.

Anayasa ve Yasaya uygun olmayan bu özelleştirmede,

- Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın kamuoyuna sunduğu gerekçelerin yerinde olmadığı,
- Yapılan özelleştirmenin kamu yararına olmamasının yanında, ekonomik açıdan da kamu zararına neden olacağı,
- Hizmetin kamu denetiminin ortadan kalkacağı,
- Araç muayenesi ile yol üzeri denetim ve tescil işlemlerinin

karayolları ve araçlara ilişkin bir bütünlük oluşturduğu, araç muayenesinin kamu elinden çıkarılmasıyla kamu hizmetlerinin yara alması yanı sıra bizzat kamu organizasyonunu tek ayaklı ve malul duruma düşüreceği,

- İdarenin yürüttüğü kamusal hizmetlerin özel sektöre denetlenmesinin yolunun açılacağı,
- Ülke ve toplum güvenliğine ilişkin verilerin yerli ve yabancı sermayenin bilgisine sunulacağı,
- Hizmetin özel sektörün inisiyatifine bırakılmasıyla, kamu hizmeti niteliğinden çıkarak ticari bir iş niteliğine bürüneceği ve ticari kâr elde etmenin kamu yararının önüne geçeceği,
- Hizmetin görülmesinin yargısal denetiminde, uygulanacak yargı türünün değişeceği,
- Otomotiv sektöründe bir tekelin yaratılacağı ve haksız rekabetin ortaya çıkacağı,
- Özelleştirme şartnamesinde AB standartlarında yer alan "tarafsızlık" kriterini sağlayıcı herhangi bir düzenlemenin bulunmadığı, ve benzeri gerekçeler yargı sürecinde Odamız tarafından ortaya konulmuştur.

Kamuoyunca dikkat edilmelidir ki, bugüne kadar araç muayene istasyonlarından elde edilen gelir, hizmete ilişkin yatırım ile hizmetin yaygınlaştırılması ve iyileştirilmesinde kullanılmamış, bu suretle özelleştirmeye gerekçe yaratılmaya çalışılmıştır. Basit mantık kuralları işletildiğinde bile; ilk 3 yılda % 30'u, takip eden 7 yılda % 40'ı, sonraki 10 yılda % 50'sinin devlete aktarılmasıyla büyük gelir sağlayacağı varsayılan bir hizmete ilişkin gelirin, 20 yıl boyunca % 100'ünün kamuya kalması durumunda kamu lehine daha büyük bir gelir olacağı açıktır. 20 yıllık ihale bedeli olan 613.5 milyon dolar olan hizmetin kamu eliyle yürütülmesiyle; ihale bedeli, yapılacak yatırım ve kamuya 20 yıl boyunca yapılacak aktarımların tamamı ile birlikte özel sektöre kalacak kâr da kamuya kalmış olacaktır. Araç muayene istasyonlarının modernizasyonu için gerekli olan 100 milyon dolarlık yatırımın (bu rakam anılan hizmetin 2003 yılı gelirine karşılık düşmektedir) kamu tarafından yapılması ve hizmetin belirlenen ücretler üzerinden kamu eliyle yürütülmesi durumunda yılda asgari 300 milyon dolar tutarında kamu lehine çok ciddi bir gelir söz konusu olacaktır. Ancak araç muayene istasyonlarının alt yapısının tamamlanması için gereken kaynağın ayrılmamasıyla söz konusu gelir çok daha fazlasıyla yerli ve yabancı sermayeye aktarılarak kamu zarara uğratılmakta, kamu kaynakları özel çıkarlara peşkeş çekilmektedir.

Bu gerçeklere karşın, yine de "Karayolları Genel Müdürlüğü bu hizmeti yürütemez" gerekçesi öne sürülüyorsa, hizmetin bir makina mühendisliği hizmeti olması ve bu nedenle makina mühendislerince görülmesi gerekliliğinden hareketle Odamız, Anayasa ve ilgili KHK uyarınca kamu kurumu niteliğinde bir meslek kuruluşu olarak ve gereken modernizasyonu yaparak bu hizmeti kamu idaresi olarak vermeye hazırdır ve taliptir.

Öte yandan, ihaleyi kazanan Konsorsiyumdaki firmalardan birinin otomotiv firması olması itibarıyla "haksız rekabete yol açılacağı"; bir diğerinin de yabancı bir kuruluş olması itibarıyla "Devletin görevlendirme ve yedekleme planlarında yer alan araçlar ile tüm araçlara ilişkin adli tatbikat bilgilerinin yerli ve yabancı sermayeye açılarak ülke ve toplum güvenliğinin tehdit altına sokulacağı" şeklindeki, özelleştirme sürecinin en başında ileri sürdüğümüz savlarımız doğrulanmaktadır.

Sonuç itibarıyla, Odamızın yürüttüğü hukuksal süreç; hizmetin iyileştirilmesine yönelik mevzuat ve standart düzenlemelerine karşı değil, Anayasa ve Yasa'ya uygun olmayan, birçok sakıncaları beraberinde getirecek olan özelleştirmeye karşıdır. Hizmetin görülmesinde makina mühendisi istihdam edilecek olması, hizmetin özelleştirilmesinin değil, zaten hizmetin iyileştirilmesine yönelik mevzuat ve standart düzenlemelerinin bir gereğidir. Hizmetin özelleştirilmesiyle, mevzuat ve ilgili standartlar gereği istihdamı zorunlu olan makina mühendislerinin seçimi, özel sektörün tercih ve inisiyatifine bırakılmış olacaktır.

Makina mühendisliği meslek alanını ilgilendirmesi nedeniyle, yıllardır bu hizmetin görülmesinde makina mühendisi istihdamının gerekliliğini dile getiren Odamızın, hizmetin özelleştirilmesinin getireceği sakıncaları göz önüne alarak yürütmekte olduğu hukuksal süreç sürerken, kamuoyunda makina mühendisi istihdam edilmesinin ancak özelleştirmeye mümkün olduğu yanılgısının yaratılması, yargı sürecini olumsuz etkileyecek yanlış bir bilgilendirmedir. Bu yanlış bilgilendirmenin, özelleştirmenin sakıncalarını kamuoyundan gizlemeye yönelik bir amaç taşıdığı da ortadadır. Konunun yukarıda açıklamaya çalıştığımız hususlar göz önünde bulundurularak değerlendirilmesini diler, tarafları ve kamuoyunu hukuka ve hukuksal süreçlere saygılı olmaya davet ederiz.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
Emin KORAMAZ

SANAYİLEŞME, KALKINMA VE HALK İÇİN BÜTÇE!

Ülkemizin zengin kaynaklarını ülke, kamu ve toplum lehine değerlendirecek orta ve uzun vadeli ulusal stratejiler benimsenmeli, bütçeler de bu çerçevede yatırım, sosyal devlet gereklilikleri ve toplumsal gereksinimler esas alınarak düzenlenmelidir. Yüksek gelir gruplarının lehine vergi afları son bulmalı; finansal işlemler ve faiz gelirleri üzerindeki vergiler artırılmalı; çalışanlar ve KOBİ'lerin vergi yükleri azaltılmalı; halkı bunaltan dolaylı vergiler düşürülmelidir.

**Basına ve Kamuoyuna
28.12.2005**

Ekonominin ve kaynakların toplumsal gereksinimlere göre dağılım ve kullanımını sağlayacak halk için bir bütçe mümkündür.

Dün TBMM'de kabul edilen yeni bütçenin temel bazı parametrelerine baktığımızda Türkiye'nin bir zorlu yıla daha gireceğini görüyoruz. 2006 yılı bütçesi, iç ve dış borçlar, dış ticaret açığı, faiz dışı fazla, yatırımlardaki azalma; eğitim ve sağlık gibi temel sosyal alanlarda yaşanan gerileme; vergi adaletsizliği ile gelir dağılımı/bölüşüm politikalarının ülke sanayisi ve çalışanlar aleyhine ve IMF ile Temmuz ayında yapılan anlaşmanın gereklerince biçimlendirilmiştir.

2006 yılı bütçesinde, faiz harcamaları 46 katrilyonluk payla toplam bütçe harcamalarının % 34'üne ulaşmaktadır. Toplam vergi gelirlerinin % 45.5'i faiz harcamalarına gitmektedir. Milli gelirin % 6.5'i faiz dışı fazla yaratmaya endekslenmiş bir bütçe söz konusudur. Faiz harcamaları, yatırım harcamalarının 7 katına ulaşmaktadır. Yatırımlara ayrılan pay % 6'lara gerilemiştir. Türkiye Cumhuriyet tarihinin yatırımlara en az pay ayrılan yıllarını yaşamaktadır. Özelleştirmelerin başlamasının ardından yatırımlardaki azalma % 75 gibi büyük bir orana ulaşmıştır.

Mevcut "büyüme" ise, ucuz döviz ve ithalata dayalı olup, istihdamı azaltan bir çizgidedir. Dışa bağımlılık temelinde şekillenen ithalat politikaları ve ithalata bağımlı ihracat, imalat sanayinde üretim artışını zayıflatmakta olup ekonomide küçülme (resesyon) tehlikesini gündeme getirebilecektir.

Kamu hizmeti talebi büyüyen bir ekonomi söz konusu iken, kamu iktisadi faaliyetleri ve kamu hizmetleri tasfiye edilmektedir. Sağlık ve eğitim ödeneklerinin milli gelir içindeki payı % 1.5 ve 4.0 gibi düşük oranlardadır. Vergilerle bunaltılan halk bir de % 70'i aşan dolaylı vergilerin yükünü taşımaktadır.

Türkiye'ye hakim olan ekonomik politika anlayışı, sürekli borç çevirmeye yönelmekte ve yatırım eksenli büyümeyi dışlamaktadır. Döviz-borç-faiz-bütçe açığı-istihdam azalmasının kemirdiği bir Türkiye yaratılmıştır. Sonuçta

bütçelerin finansman dengesi iyice bozulmakta, borç ve faizleri artıran bütçelerle bütçe açıklarının finansmanında borçlanma benimsenmektedir. Öte yandan sıcak para giriş-çıkışının artması büyümeyi ve ekonomik dengeleri olumsuz etkilemekte, ülkemizin elini kolunu bağlamakta ve dışa bağımlılığı artırmaktadır. Türkiye, sermaye birikimi ile ilgili olmayan sermaye hareketlerinin serbest bir alanı olmakta ve sermaye birikiminin sektörel dağılımında ciddi bozulmalar yaşamaktadır. Bu durum Türkiye'nin yatırım ve sanayileşme politikalarından vazgeçtiğini göstermektedir. Türkiye sermaye hareketlerini yönetmemekte, sermaye hareketleri ülkemizi kısılcına almaktadır.

Bütçenin kamunun ekonomideki ağırlığı anlamına gelmesine karşın kamunun üretim ve yatırımdan hızla çekilmesi düşündürücüdür. Borç faizi ve anapara ödemeleri ile serbest sermaye yatırımlarının yapılmayışının yarattığı boşluk doldurulamamış ve doğal olarak sabit sermaye yatırımlarına dayalı kalıcı bir büyüme sağlanamamıştır. Sonuçta her 5 kişiden 1'i işsiz kalmıştır; kayıt dışı ekonomi % 45 ile % 70'ler arasında tahmin edilmektedir.

Oysa ki, emekten, sanayileşmeden yana bir bütçe mümkündür. Böyle bir bütçe için IMF, DB, DTÖ vb. uluslararası finans kuruluşlarının dayattıkları "yapısal uyum ve istikrar programları" reddedilmelidir. Kamuyu küçülten özelleştirmeler durdurulmalı; devletin ekonomideki yönlendiriciliği artırılmalı; planlama, kalkınma, sanayileşme yönelimi benimsenmelidir.

Ülkemizin zengin kaynaklarını ülke, kamu ve toplum lehine değerlendirecek orta ve uzun vadeli ulusal stratejiler benimsenmeli, bütçeler de bu çerçevede yatırım, sosyal devlet gereklilikleri ve toplumsal gereksinimler esas alınarak düzenlenmelidir. Yüksek gelir gruplarının lehine vergi afları son bulmalı; finansal işlemler ve faiz gelirleri üzerindeki vergiler artırılmalı; çalışanlar ve KOBİ'lerin vergi yükleri azaltılmalı; halkı bunaltan dolaylı vergiler düşürülmelidir.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
Emin KORAMAZ**

BASINA VE KAMUOYUNA

30.12.2005

Anayasa Mahkemesi'nin Araç Muayene İstasyonlarının Özelleştirilmesiyle İlgili CHP'nin Başvurusuna Yönelik Verdiği Karar, Konuyla İlgili Hukuksal Süreci Sonlandırmamıştır.

Danıştay 13. Dairesi'nin Araç Muayene İstasyonlarının Devrine İlişkin Rekabet Kurulu Kararlarına Yönelik Olarak Verdiği Yürütmeyi Durdurma Kararı Geçerliliğini Korumakta, Anayasa Mahkemesi'nin Verdiği Kararla İlgisi Bulunmamaktadır.

Bilindiği gibi Araç Muayene İstasyonları/Hizmetinin özelleştirilmesi gündeme geldiğinden beri Odamız, özelleştirmeyi düzenleyen ilgili Yönetmelik'e ve ayrıca özelleştirme sürecinde yürütülen idari işlemlere karşı hukuksal bir süreç başlatmıştır. Bu süreçte özelleştirmenin Anayasa'ya aykırılığı Yönetmelik'e karşı açılan davada dile getirilmiş, Danıştay 8. Dairesi'nce bu iddiamız haklı bulunarak, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 35. maddesi Anayasa Mahkemesi'ne gönderilmiştir.

Bu süreçte Anayasal yerindelik incelemesinde olan 35. maddeye, 5398 sayılı Değişiklik Kanunu'yla bazı ibareler eklenerek maddenin Anayasa'ya aykırılık gerekçeleri kısmen giderilmeye çalışılmıştır. CHP ise; hizmetin özelleştirilmesinin dayanağı olan 2918 sayılı Kanun'a bazı ibareler ekleyen Değişiklik Kanunu'nun 20. maddesinin iptali istemiyle Anayasa Mahkemesi'ne başvurmuş, ve bu itirazı reddedilmiştir.

Yine Anayasa Mahkemesi Odamızca Danıştay 8. Dairesi'nde açılan dava kapsamında Anayasa Mahkemesi'ne gönderilen 2918 sayılı Kanun'un 35. maddesine ilişkin olarak söz konusu maddenin 5398 sayılı Kanun'la değiştirilmiş olduğu gerekçesiyle, karar verilmesine yer olmadığına karar vermiştir. Bu karar esasa ilişkin bir karar değildir. CHP'nin başvurusuna ilişkin verilen red kararı ise; 5398 sayılı Kanun'un 20. maddesine ilişkindir.

29-30.12.2005 tarihinde kamuoyuna duyurulan bazı haberlerde; araç muayene istasyonları/hizmetinin özelleştirilmesine onay verildiği, CHP tarafından yapılan başvuruya ilişkin bu red kararının Rekabet Kurulu'nun ihaleye izin kararlarının yürütülmesini durduran Danıştay 13. Dairesi'ndeki davayı doğrudan etkilediği, ÖİB'in ihaleye ilişkin alacağı yeni bir kararla özelleştirme önünde hiçbir engel kalmayacağı, özelleştirme sürecinde yürütülen işlemlere karşı Odamızca açılan davaları doğrudan etkileyeceği yönünde açıklamalar yer almaktadır.

Kamuoyuna duyurulan bu bilgiler eksik ve yanıltıcı olup, hukuksal gerçeklikleri karşılamamaktadır. Belirtmek

gerekir ki; söz konusu hizmetin özelleştirilmesine ilişkin olarak Odamızca açılan tüm davalarda, yalnızca Anayasaya aykırılık iddiasında bulunulmamıştır. Bu davalarda; özelleştirme sürecinde yürütülen her bir işleme özgü hukuksal aykırılıklar, özelleştirmenin kamu yararına aykırılığı, ihalenin rekabet ilkelerine aykırı sonuçlandığı vb. diğer iptal gerekçeleri ortaya konmuştur. İdari davalarda iptal kararı verilebilmesi, idari işlem ya da eylemlerin yalnızca Anayasaya aykırı olmasına bağlı değildir.

Anayasa Mahkemesi'nce verilen kararların, Rekabet Kurulu'nun özelleştirme ihalesine verdiği izin kararlarının yürütülmesini durduran Danıştay 13. Dairesi'nin kararıyla bir ilgisi olmayıp, söz konusu davayı hiçbir şekilde etkilemesi söz konusu değildir. Danıştay 8. Dairesi'nde görülmekte olan dava, ilgili Yönetmelik'e karşı; Danıştay 13. Dairesi'nde görülen olan dava ise özelleştirme sürecinde yürütülen işlemlerden biri olan Rekabet Kurulu Kararlarına karşı açılmış davalardır. Danıştay 13. Dairesi'nde görülmekte olan davada, özelleştirmenin dayanağı olan maddenin Anayasa'ya uygunluğu tartışma konusu edilmemiştir. Rekabet Kurulu Kararları'nın yürütülmesinin durdurulmasının gerekçesi, yine özelleştirmenin Anayasa'ya aykırılığı değildir. Danıştay 13. Dairesi'nin karar gerekçesi özetle; ortada hukuken geçerli iki ihalenin mevcut oluşu ve bu durumda ÖİB'in yeni bir karar alma gerekliliğidir. Bu gereklilikten hareketle ÖİB'in alacağı karar, yapılan ihalenin onayına ilişkin değil, bir ihalenin yapılıp-yapılmayacağına ilişkin olmalıdır.

Sonuç itibarıyla Anayasa Mahkemesi'nce verilen kararlar, söz konusu Anayasal incelemeden tamamen bağımsız bir davada, Danıştay 13. Dairesi'nce verilen Rekabet Kurulu Kararlarının Yürütülmesinin durdurulmasına ilişkin kararı etkilememekte, kamuoyunda yansıtıldığı gibi özelleştirme sürecinin devamına olanak tanımadığını kamuoyuna duyururuz.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
Emin KORAMAZ