

KAMUNUN CAN VE MAL GÜVENLİĞİNİN KORUNMASI BİRİNCİL HEDEFİMİZDİR

LPG Otogaz Dergisi'nin Oda Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar ile yaptığı, LPG/CNG dönüşüm sektöründeki gelişmelere dair bütünlüklü değerlendirmelerin yer aldığı söyleşi aşağıdadır:

Soru: Neredeyse sektörün kurulduğu günden beri bu sektörün içinde olan bu sektöre büyük emek vermiş bir isimsiniz. LPG dönüşüm sektörünün öyküsünü sizden dinleyip okuyucularımızla paylaşmak isteriz.

Yanıt: Ülkemizde araçların can ve mal güvenliği açısından denetimi, 13.10.1983 tarihinde kabul edilen 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile düzenlenmiştir. Yasanın 5. maddesinde araçların tescil işlemlerini yapma ve denetleme görevi Emniyet Genel Müdürlüğü'ne; tescilli araçların fenni muayenelerini yapmak görevi de 7. madde ile Karayolları Genel Müdürlüğü'ne verilmiştir. Yasanın 32. maddesinde, araçlardaki her türlü tadilatın Emniyet Genel Müdürlüğü'nce trafik tesciline işlenmesi zorunlu tutulmuştur. Aynı yasanın 29. maddesinde araçların yapım ve tadilatlarına ilişkin esasların belirlenmesi ve bununla ilgili yönetmeliklerin çıkarılmasında Sanayi ve Ticaret Bakanlığı yetkili kılınmıştır.

Araçların LPG/CNG'ye dönüştürülmesi işlemi, araç üzerinde yapılan bir tadilatıdır. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından çıkarılan ve 29.06.1995 tarih ve 22328 sayılı Resmi Gazete'de de yayımlanan "Araçların İmal, Tadil ve Montajı (AİTM) Hakkında Yönetmeliğin 119. Maddesine Bir Alt Bent Eklenmesine Dair Yönetmelik"le ülkemizde araçların LPG'ye dönüşümü yasal olarak başlamıştır.

Konuya ilişkin, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ile yapmış olduğumuz görüşmeler sonucu, LPG sektörünün denetim altına alınması amacıyla, LPG araç dönüşümü yapan firmalara "İmalat Yeterlilik Belgesi" verilmesi ile mühendisler için "Mühendis Yetki Belgesi" verilmesine ilişkin 05.03.1998 tarihinde imzalanan bir protokolle Odamıza yetki verilmişti.

Makina mühendisliği hizmetleri kapsamında yer alan "LPG Dönüşüm Projelerinin" üretilmesi ve uygulanması ile araçların yakıt sisteminde LPG dönüşüm tadilatının yapılmasının ülkemizde yasal hale gelmesi ile birlikte Odamızca bu konuda yürütülmekte olan çalışmalar ivme kazanmıştır. Bu süreçte sektörde çalışan mühendisler



eğitime tabi tutularak belgelendirilmiş ve LPG araç dönüşümü yapan firmaların kayıtları Odamızca tutulmaya başlanmıştır. Konunun taraflarıyla sürekli toplantılar yapılarak gerekli denetim mekanizması oluşturulmuş, LPG'ye dönüşen araçların son kontrollerinin Odamız tarafından eğitilmiş personellerce yapılması sağlanmıştır. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ile Odamız arasında yapılan işbirliği protokolünün yürürlükte olduğu 05.03.1998-27.12.1999 döneminde; dönüşümü yapılan her araç tek tek Odamız tarafından kontrol edilerek Montaj Tespit Raporu Oda teknik elemanlarınca düzenlenmiştir. Bu dönemde LPG araç dönüşümü yapan firma sayısı 21 ayda 30'lardan 454'e çıkmıştır.

Ancak 27.12.1999 tarihinde protokol Bakanlıkça tek yanlı olarak feshedilmiş ve bunun sonucunda sektörün denetim ve kontrolü, sektörde faaliyet gösteren ve giderek denetimsiz kalan firmaların inisiyatifine bırakılmıştır. Bu uygulama sonucu ülkeye kaçak LPG KİT'i ve malzeme girişi ile standartlar dışı yerli üretim artmış, yasal olmayan LPG araç dönüşümleri başlamış, haksız rekabet koşulları yaratılmış, yetkili mühendis istihdamı azalmış; sektörde disiplinsizlik ve denetimsizlik had safhaya ulaşmıştır.

Yine bu süreçte oluşturulan haksız rekabet ortamının bir sonucu olarak LPG araç dönüşümü yapan yetkili firma sayısı Odamız kayıtlarına göre 2004 yılı sonu itibarıyla 454 iken 231'e düşmüştür. Aslında daha sonra konuşacağımız LPG/CNG dönüşümlerinde denetim ve denetimin izle-

nebilirliğinin kesintiye uğramasındaki ilk deprem bu dönemde yaşanmış, gerek tüketici gerekse sektör açısından uygulamalar güvencesiz bir hal almıştır.

Kamu adına ve kamu yararına kaliteli, sağlıklı, konforlu, güvenli ve ekonomik ürün ve hizmet üretiminin gerçekleştirilmesi ile bu süreçte kamunun can ve mal güvenliğinin korunmasını birincil hedef olarak belirleyen Makina Mühendisleri Odası Anayasa'nın 135. maddesine dayanan 6235 sayılı TMMOB Kanunu uyarınca 1954 yılından bugüne faaliyetlerini kesintisiz olarak yürütmektedir. Odamız bir yandan hizmet alanının düzenlenmesi konusunda faaliyetler yürütürken öncelikli olarak bu alanda hizmet üreten teknik personelin yetki ve yeterlilikleri için çalışmalarına hız vermiş ve bu sürece paralel olarak sektörde çalışmak üzere 7105 makina mühendisini yetkilendirmiştir. Yetkilendirmenin alt yapısı "TMMOB Makina Mühendisleri Odası Serbest Müşavirlik Mühendislik Büroları Tescil ve Mesleki Denetim Yönetmeliği" ile "MMO Uzmanlık ve Belgelendirme Yönetmeliği" ve buna bağlı yönetmeliklerin 2001-2002 yıllarında Resmi Gazete'de yayımlanması ile son şeklini almıştır.

Yayımlanan Oda yönetmelikleri ile; kamu adına ve kamu yararına kaliteli, sağlıklı, konforlu, güvenli ve ekonomik ürün ve hizmet üretiminin gerçekleştirilmesi ile bu süreçte kamunun can ve mal güvenliğinin korunması birincil hedef olarak tanımlanmıştır. Bu anlayış makina mühendisliği hizmetlerinin üretilmesinde ve denetlenmesinde görev yapacak, ulusal ve uluslararası bilimsel çalışmaları ve yeni gelişmeleri takip eden, mesleki etik kurallara uygun olarak çalışan Oda üyesi makina mühendislerinin gerekliliğini zorunlu kılmış ve mesleki yeterliliklerinin belgelendirilmesi ve mesleki denetimin gerçekleştirilmesi sağlanmıştır.

2000-2004/5 yılları arasının kamusal denetim ve sektör açısından kayıp yıllar olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Ancak gerek sektörün memnuniyetsizliği gerekse merdiven altı dönüşümlere bağlı olarak yaşanan kazalar medya aracılığıyla kamuoyunun dikkatini çekmiş, zaten yönetmelikte anılan Makina Mühendisleri Odası, dönemin Sanayi ve Ticaret Bakanı Ali ÇOŞKUN'un direktifi ile göreve çağırılmıştır. Makina Mühendisleri Odası, LPG Dönüşümü yapılan araçlara yönelik 11 Nisan 2005 tarihinde yeniden başlatılan denetimler neticesinde merkezileştirilen uygulamalar ile sektördeki disiplinsizlik ve denetimsizliğin üstüne gitmiş, Sektöründe desteğini ve

teknik katkılarını alarak LPG/CNG dönüşümlerindeki yeniden rehabilitasyon dönemini başlatmıştır.

Denetimlerde; yetkili firmalarca dönüştürülen her araç tek tek MMO'nun uzman mühendislerince kontrol edilmekte ve Montaj Tespit Raporu Odamız tarafından gerekli kontroller yapıldıktan sonra onaylanmaktadır. Bu uygulamayla dönüşümlerin yetkili mühendisler gözetiminde gerçekleşip gerçekleşmediği, mühendisin herhangi bir mesleki cezasının bulunup bulunmadığı, yetkili mühendisin firmada halen istihdam edilip edilmediği, dönüşümün ve dönüşümde kullanılan malzemelerin ilgili standartlara uygunluğu ve yetkilendirilen firmalarca kullanılıp kullanılmadığı Odamız tarafından denetlenmektedir.

Yıllar içerisinde Araçların İmal Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelik (AİTM) içerisinde değişiklikler yapılsa da, Makina Mühendisleri Odası gerek kamuoyunda gerekse ilgili kurumlar nezdinde Denetleyen Kuruluş olarak birincil aktör olmaya devam etmiştir. 1995-1998 yılları arasında 300 bin olan araç sayısı bugün itibarı ile 3,5 milyonun üzerine çıkarak ülkemiz ekonomisinde ciddi bir değer yaratmıştır.

Ancak T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından 19.12.2011 tarih ve B.11.0.K.UG.0.00.17.00.03/225-09-20195 sayılı ile yayımlanan 2011/KUGM-17/Araç Muayene (araç muayene istasyonları konulu) Genelgesi üzerine 01.01.2012 tarihinden sonra Araç Muayene İstasyonları tarafından yapılan kontrollerde, LPG/CNG yakıt tadilatı yapılmış araçların vize/periodyk muayene işlemleri sırasında Gaz Sızdırmazlık Raporu istenmesi uygulamasına son verilmiştir. Araç muayenelerinde Gaz Sızdırmazlık Raporu artık "hafif kusur" olarak değerlendirilerek araçların karayolunda dolaşımına izin verilmektedir. İşte tam da bu noktada ülkemizde başarılı bir şekilde devam eden LPG/CNG uygulamaları ikinci büyük darbeyi almıştır. Gerek tüketiciler gerekse sektör açısından ikinci kez kayıp yıllar başlamıştır.

Soru: 2013 yılına geldiğimizde ilgili bakanlığın yaptığı yönetmelik değişikliği ile LPG'li araçlarda aranan sızdırmazlık raporunun olmaması ağır kusur sayılmaktan çıkarılıp, hafif kusur kapsamına alındı. Bu durumu nasıl değerlendiriyorsunuz, bu yönetmelik değişikliği sektörün geleceğini nasıl etkiler?

Yanıt: Aslında ortada bir yönetmelik değişikliği yok. Araçların İmal Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelik halen yürürlükte olmasına rağmen T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün 19.12.2011 tarihinde yayımladığı, araç muayene istasyonları konulu, 2011/KUGM-17/Araç Muayene Genelgesi var. Bu genelge uyarınca 01.01.2012 tarihinden sonra Araç Muayene İstasyonları, LPG/CNG yakıt tadilatı yapılmış araçların vize/periodik muayene işlemleri sırasında Gaz Sızdırmazlık Raporu istenmesi uygulamasına son vermiştir. Böylece Gaz Sızdırmazlık Raporu olmayan araçlar "hafif kusur"lu kabul edilmeye başlanmıştır.

Bunun anlamı, karayolunda her gün seyreden ve kamu- can-mal güvenliğini doğrudan ilgilendiren ticari araçlar için yılda bir kez, hususi araçlar için iki yılda bir yapılması zorunlu olan sızdırmazlık kontrollerinin yapılmamasıdır. Benzer şekilde Odamızca izlenebilirliği sağlanan bu araçların zaman içerisinde yapacağı tadilatların da takip edilememesine yol açmasıdır. Bunu biz söylemiyoruz, rakamlar söylüyor. Bakınız çok net rakam veriyorum.

Kayıp eğilimi, 2013 yılı Ekim ayı sonu itibarı ile 2011 yılının aynı dönemi karşılaştırıldığında sızdırmazlık kontrolü kayıp oranı Odamız kayıtları açısından yüzde 86'dır. 2012-2013 kıyaslamasında ise yüzde 56 azalma görülmektedir. Bu ne demek, gayet basit, bu araçlar karayolunda Hafif Kusurlu araç sayılarak her gün seyretmektedir. Peki, süreç içerisinde araçlarda oluşan tadilat ihtiyaçları kim tarafından karşılanmaktadır. Bunun cevabını sektörün saygın bileşenleri tarafından verilebilecektir. Yani bu iş merdiven altı kayıtsız firmaların çağ dışı atölyelerinin inisiyatifine terk edilmiştir. Ne yazık ki vatandaşlarımızın büyük bir kısmı bu ayırımın farkında değildir. Zira onların bilgilendirilmesine yönelik Odamız birimlerince broşür vb. araçlarla yapılan bilgilendirme süreçleri de doğrudan iletişimin olamadığı bu süreçte kesintiye uğramıştır.

Mevcut durumda oluşan denetimsizlik ve kayıt dışılığı sektör, tüketici, esnaf ve mevzuat kapsamında yetkilendirilen idare açısından şöyle özetleyebiliriz:

Önümüzdeki döneme ilişkin;

Sektör açısından

- 1- Aynı firmanın birden fazla Temsilcilik adı altında TSE standartlarına uygun olmayan dönüşüm merkezleri açacağı,

- 2- Yetkili firmaların alt birimleri şeklinde çalışan kaçak dönüşüm firmaların (atölyelerin-tamirhanelerin) yaygınlaşacağı,
- 3- Yasal firmanın alt taşeron firması olduğu iddiası ile bu firmaların (atölyelerin-tamirhanelerin) legalleşeceği,
- 4- Böylelikle sektörün kaçak dönüşüm firmalarının yer aldığı, disiplinsiz bir ortama dönüşeceği,
- 5- Standart dışı malzeme kullanımının artacağı,
- 6- Tank ve Regülatör imalatlarında aynı seri numaralarını kullanmak ve taklit etmek suretiyle yapılacak sahtecilik, merdiven altı imalatlar yada kayıt dışı ithalat yoluyla haksız rekabet ortamında dürüst firmaların zarara yada iflasa sürükleneyeceği,
- 7- Odamız tarafından sicilleri tutulamayan kişilerin mühendis(!) sıfatıyla birden fazla yerde çalıştırılacağı ve yasal olmayan dönüşümlerin altına hayali mühendis isimleri adına sahte imzaların atılacağı,
- 8- Güvenli olmayan araçlara LPG/CNG arzının zamanla azalacağı ve LPG/CNG satan kuruluşların çok ciddi anlamda kayba uğrayacağı, öngörülmektedir.

Tüketici ve Esnaf açısından

1. Bilinçli Tüketici açısından; LPG/CNG'li araç tercih sebebi olmaktan çıkaracağı ve bu araçların karayolu için güvensiz (yürüyen bomba) duruma düşeceği,
2. Bilinçsiz Tüketici açısından; Çeşitli kaygılarla en ucuz ve hızlı montaj uygulamaları tercih edileceği, şuan karayolunda 3.500.000 civarında olan kayıtlı araç sayısı hızla artarak süreç içerisinde kayıtsız araca dönüşeceği,
3. Günlük kullanımı doğrudan içinde olan ve her gün yüzlerce insan taşıyan ticari araçların hızla güvensiz araçlara dönüşeceği, binlerce Taksi/Şoför esnafının kontak kapatmak zorunda kalacağı, öngörülmektedir.

İdare Açısından

- 1- Kamusal denetimin saç ayaklarından olan Periyodik Kontrol ve kontrollerde aranacak belgelere ilişkin yaklaşım farklılıkları Anayasanın 123. maddesi ile hüküm altına alınan "idarenin bütünlüğü" esasına aykırı olacağı,
- 2- Yetkili firma ve Yetkili mühendisler tarafından yapılan tadilatların kontrol edilememesi nedeniyle (Tadilat Montaj Tespit Raporu) imzacı ya da sahte mühendislerin artacağı,
- 3- TSE tarafından düzenlenen TSE Hizmet Yeri Yeterlilik Belgelerinin takibinin yapılamayacağı ve süreç içe-

risinde dönüşüm firmalarının özellikle 2005 yılından bugüne TSE 12664-1'e göre edindiği "İşyeri Standart uygunluğu ve kalitesi, gerekli ekipman ve nitelikli personel istihdamı" zamanla kayıtsız tamirhane-atölye durumuna dönüşeceği, öngörülmektedir.



Soru: Her ne kadar uygulamada ki bazı aksaklıklar yüzünden şikayetler olsa da MMO'nun denetimlerinin LPG dönüşüm sektörünün sağlıklı büyüebilmesi açısından son derece yararlı ve gerekli olduğu konusunda sektörün geneli hem fikir. Önümüzdeki dönemde kontrol noktalarınızın ve hizmet kalitenizin artırılması adına bu sektöre ne gibi yatırımlar yapmayı planlıyorsunuz?

Odamız aslında daha bu sürecin başından itibaren gelirden gider algısına kapılmadan hizmet kalitesini artırmayı hedeflemiş ve süreçte çok ciddi yatırımlar yapmıştır. Öncelikle de en büyük yatırımı bu alanda çalışan personele yapmıştır. Makina Mühendisleri Odası 75 il ve 24 ilçede sabit, 154 ayrı noktada da gezici olmak üzere ülke genelinde toplam 253 noktada 307'si mühendis olmak üzere toplam 508 çalışanıyla montaj ve sızdırmazlık kontrollerini gerçekleştirmektedir.

Merkezi yerlerde Oda mekânları dışında LPG/CNG Kontrol noktaları oluşturulmuş, diğer bölgelerde ise seyyar kontrol birimleri görevlendirilmiştir. Zaman içerisinde randevu yöntemi ile kayıt alma işlemleri başlatılmış, araç bilgi izlenebilirliği konusunda da Bilgi İşletim Sistemi ne büyük yatırımlar yapmıştır.

Bazı alanlarda hükümetlerce 20-30 yıl süreyle yetkilendirilen kuruluşlarca büyük alt yapı harcamalarına girilebildiği, aksi durumlarda ise belirsizlik ortamında kuruluşlarca geçici çözümler üretildiği açıktır. Devlet desteğinin bu yapılarca yatırım hizmet kalitesinde belirleyici bir parametre olduğu herkesçe bilinmektedir. Bizim durumumuz ise bu tür örneklerden bağımsızdır, belirsizlik hakimdir, hiçbir destek-teşvik olmadan bütün çalışma ve yatırımlarımız kendi kaynaklarımızla gerçekleştirdik. Belirsizlik vurgusu bizim yaşadığımız deneyim açısından önemlidir. Örneğin bizim açımızdan LPG/CNG uygulamalarına dair yayımlanan bir genelge ile iki bakanlık arasındaki yaklaşım farkının bize yansımaları kontrollerde % 86 küçülme olmuştur. Uyguladığımız ücret 2005'te 20 TL, bugün halen 25 TL'dir. Altyapı yatırımları sadece "gelir-gider denge-

siyle" açıklanabilecek bir olgu da değildir, burada en belirgin parametre "süreklilik"tir.

Bu objektif durumu bir ticari işletme mantığı ile değil bir gerçeğin altını çizmek için belirtiyorum. Ne yazık ki ilk uygulamalardan bugüne kadar "süreklilik" unsuru maalesef LPG/CNG'li araçların denetim sürecinde tam olarak sağlanmadı. Ancak Makina Mühendisleri Odası, koşullar ne olursa olsun, vatandaşımızın hak ettiği en yüksek hizmet kalitesini, denetim güvenilirliği ve fiziksel mekanlarda yapılacak iyileştirmelerle sağlamayı hep bir görev olarak bilmıştır.



Soru: MMO, LPG gibi kimi sektörlerde kamu yararına görevler ülsense dahi neticede bir meslek örgütü. Objektif bir gözle bakarsanız ve pratikte yaşananları da göz önünde bulundurursanız LPG dönüşüm servislerinde makine mühendisi çalıştırma zorunluluğu sizce gerçekten elzem mi? Bu konuda yaşanan aksaklıklar varsa düzeltilmesine yönelik çözüm girişimleriniz ya da çözüm önerileriniz nelerdir?

Yanıt: Öncelikle meslek örgütü tarifini açık yapmak lazım. Odamızca yapılan her iş Anayasa'nın 135. maddesine dayanan 6235 sayılı TMMOB Kanununun verdiği yetki ve görev kapsamında yapılmaktadır. Aksi durumda Oda'nın bu alanlara girmesi, yetkilendirilmesi vb. mümkün değildir.

2001 yılında "TMMOB Makina Mühendisleri Odası Serbest Müşavirlik Mühendislik Büroları Tescil ve Mesleki Denetim Yönetmeliği" ile "MMO Uzmanlık ve Belgelendirme Yönetmeliği" kapsamında "Araçların LPG'ye Dönüşümü İçin Mühendis Yetkilendirme Yönetmeliği"ni yayımlarken dönüşüm istasyonlarının teknik sorumlusunun Makina Mühendisi olması gerekliliğini gerekçelendirmiştik.

Öncelikle LPG/CNG dönüşümü denilen faaliyet, Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımız tarafından yayımlanmış bulunan AİTM yönetmeliğinde tanımlanan II tadilattan birisidir. Yapılan iş, araç yakıt sistemi üzerinde tadilat olup motor çalışma ve işletme ekonomisi üzerinden asgari motor bilgisi gerektiren, ölçme ve değerlendirmeyi içine alan bir formasyon bütünüdür. Kaldı ki LPG/CNG Dönüşümü sadece montaj değil tasarım ve projelendirmeyi

de içine alan bir süreç olarak tariflenmektedir. Özetle bir araç için atılan Yetkili Mühendis İmzası, dönüşümün güvenliğinin teminatıdır. Ancak her şeyde olduğu yapılan hizmetin/dönüşümün kalitesi düştükçe nitelikli personel ihtiyacı da düşmekte, artan haksız rekabete bağlı olarak yapılan işler merdiven altına itilmektedir. Reel olarak bu işi prosedüre uygun yapanla yapmayan arasındaki ölçme ve değerlendirmeye bağlı kontrol kriterleri de ortadan kalkınca, bu işler “herkesin” yaptığı/yapabildiği işlere dönüşmektedir. Oysa tüketici bu tartışmanın doğrudan tarafı değil. LPG'nin piyasaya arzını yapan firmalar da değil. O zaman kim tartışmanın tarafı üniversiteler mi, yoksa haksız rekabet koşullarında piyasanın gelir-gider baskısıyla karşı karşıya kalan dönüşüm firmaları mı? Biz süreci böyle okuyoruz.

Tartışmanın tarafı olan arkadaşlarımız 10 yılda 10 kat artan LPG'li araç sayısındaki değişimin tüketici nezdinde yaşanan güven ortamına bağlı olduğunu unutmamak durumundadır. Sektör açısından yukarıda kısaca ifade etmeye çalıştığımız iki dönemin izlerinin halen silinmemiş olduğu da unutulmamalıdır.

Yetkili Mühendislerin firmalarda çalışma hayatına ilişkin aksaklıklar var mıdır? Evet vardır. Çözüm üretme konusunda yine sektör bileşenleri ile birlikte ortak tedbirler alınmakta, haksız rekabete ve merdiven altı uygulamalara ilişkin refleksler, önlemler geliştirilmektedir. Hayatın her alanında olduğu gibi attığı imzanın yükümlülüklerini yerine getirmeyen üyelerimiz öncelikli hedefimiz olup onlar için Oda kurullarımızı çalıştırmaktayız. Bunun dışında meslek etik ve ahlakına aykırı hareket eden üyelerimize ilişkin yaptırımlarımız bulunmaktadır. Aynı şekilde Odamızdan yetkilendirilen ve Serbest Mühendislik Müşavirlik Büro Tescil Belgesi bulunan dönüşüm atölyeleri mutlaka denetlenmekte, yönetmeliğe aykırı uygulamalarda belge iptaline gidilmektedir. Yine firmaların yaptığı aylık dönüşüm sayılarına bakılarak kapasite tayini yapılmakta, dolayısı ile evrak satışının önüne geçilmeye çalışılmakta idi. Neden geçmiş zaman kipi kullandık, bunu da açıklayayım; artık bu dönüşümler için sızdırmazlık kontrolü yapılmayan bu araçların (tescil görmüş) tadilatları kontrol edilememekte, dolayısı ile bu alanın denetimi neredeyse ortadan kalkmaktadır. Araç bir nedenden dolayı tekrar bize gelmişse denetlenebilmektedir.



Soru: Sektörde, LPG dönüşüm servislerinde çalışan makine mühendislerinin SGK primlerine yönelik bazı eleştiriler geliyiyor. Montaj servisinde çalışan makine mühendisi emekli dahi olsa SGK primlerinin Oda tarafından belirlenen brüt ücret tarafından ödenmesi gerektiğine yönelik eleştiriler var. Bu durumun ne makina mühendisine ne de montaj servislerine yararlı olmadığı hatta bu yüzden bir çok makina mühendisinin işsiz kaldığı belirtiliyor. Konuya ilişkin görüşünüz nedir?

Yanıt: Bilindiği üzere Odamız TMMOB tarafından her yıl belirlenen ve SGK tarafından kontrol edilen Mühendis Asgari Ücreti yayınlamaktadır. Prim miktarına ilişkin uygulama ise SGK tarafından yürürlükteki mevzuata uygun olarak denetlenmektedir. Destekleme primi miktarı ile ilgili esaslar ise yürürlükteki mevzuata göre belirlenmektedir. Odamızın bu konuda bir tasarrufu bulunmamaktadır. Odamızca belirlenen mühendis asgari ücreti çalışan ya da emekli için diye iki ayrılmamakta, aylık asgari hizmet bedeli olarak tariflenmektedir.



Soru: Orta ve uzun dönemde LPG dönüşüm sektörünün geleceğini nasıl değerlendiriyorsunuz? MMO'nun sektör kurulduğundan bu güne çok büyük ve yok sayılamayacak bilgi birikimi ve deneyimi oluştu. Bu deneyimi sektöre aktarmaya yönelik önümüzdeki dönemde ne gibi çalışmalarınız olacak?

Yanıt: LPG/ CNG araç dönüşümlerinin kamu ve can güvenliği açısından çok önemli olduğunu bilen Odamızın önümüzdeki döneme ilişkin ilk tercihi; bu süreçte “Denetleyen Kuruluş” olarak yer almaktır. Denetimin önündeki engellerin kaldırılması kadar iyileştirici olan her türlü faaliyette sektör bileşenleri ile birlikte yer almayı kendimize görev addediyoruz.

Önümüzdeki dönemin açılımları arasında özellikle dönüşüm atölyelerinde çalışan teknik ve ara teknik elemanların eğitimi ve vasıflandırılması süreci var. Bu süreçte özellikle dönüşüm kalitesi ve güvenliğini doğrudan etkileyen personel niteliğinin artırılması önemli olacak.

Yine bu sürece kadar üretmiş olduğumuz yayınlarımızın gelişen teknolojik gelişmeleri de içine alacak şekilde yenilenmesi çalışmaları devam etmekte olup ayrıca tüketiciye yönelik broşür, kamu spotu vb. çalışmalara ağırlıklı olarak yer vereceğiz.