

# Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği'nde Yap - Boz

## Okul servis araçları hizmet Yönetmeliği'nde yapılan değişiklikler teknik standartları dışlamaktadır

Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği'nde yapılan değişiklikler, bilimsel-teknik gerekliliklerin çok gerisinde ve ilgili diğer yönetmeliklerdeki standartları dışladığı için Odamızca hukuki girişimde bulunulacaktır.

"Trafik kazası" görünümündeki cinayetlere yol açılmaması için Yönetmelik hemen değiştirilerek araç yaşı üst sınırı 10 olmalı, rehber personel ve sürücüler teknik eğitimden geçirilmeli ve psikoteknik yeterliliğe haiz olmaları sağlanmalıdır.

### 'Doğru'ya 12'nci Değişiklikte de Ulaşılamadı

21 Mayıs 1992'de Resmi Gazete'de yayımlanan Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği'nde bugüne dek 12 kez değişiklik yapılmış ve bu "hizmet" bir yap-boza dönüştürülmüştür. Yönetmelik son halini 17 Eylül 2009'da almıştır. Bu tarihte yapılan değişikliklerle; servis araçlarının en fazla 12 olabilen yaşı 20'ye yükseltilmiş, rehber personel yaşındaki alt sınır 22'den 20'ye, eğitim düzeyi de lise mezunundan ilkokul mezununa düşürülmüştür.

Yine 17 Eylül 2009 tarihinde yapılan değişikliklerle taşıtların yaşı, emniyet kemeri bulundurma zorunluluğu, rehber personel bulundurma zorunluluğu, yetkili mercilerce belirlenen okul servis ücretlerine uyma zorunluluğu, zorunlu hallerde servis ücretinin iadesi, Yönetmelik'e aykırı davranışlarda şikayet müessesesi gibi hükümlerin taşınmalı eğitim açısından yürürlük tarihi 1 Ocak

2010'dan, 1 Temmuz 2010 tarihine ertelenmiştir.

### Yönetmelik İlgili Diğer Yönetmeliklerdeki Standartlardan Yoksun

Bilindiği gibi teknolojideki gelişmeler yolcu taşımada kullanılan taşıtlara da yansımakta ve her geçen gün sürüş, fren, viraj güvenliği daha iyi, daha konforlu, daha az yakıt tüketen araçlar üretilmektedir. Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği'nde yapılan değişiklikler bu açıdan oldukça sorunlu ve yanıltıcıdır.

Konuyla ilgili diğer yönetmelikler incelendiğinde okul servisi olarak kullanılacak bir aracın trafik güvenliği ve yolcu emniyeti açısından taşınması gereken özellikler belirlenmiştir. Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği, "Okul servis aracı; Araçların İmal Tadil ve Montajı (AİTM) hakkındaki yönetmelik hükümlerine uygun olmalıdır" hükmünü içermektedir.

Gönderme yapılan AİTM Yönetmeliği'nde, okul servis araçlarında her koltuk için Motorlu Araçların Emniyet Kemerleri ve Bağlama Sistemleri ile İlgili Tip Onayı Yönetmeliği 77/541/AT veya ECE-R16 sayılı Regülasyona uygun en az iki noktalı otomatik emniyet kemeri bulundurulması zorunlu tutulmuştur. Zira eski araçlarda emniyet kemeri uygulaması için uygun koltuk ve gövde bağlantıları bulunmamakta; birçok araçta yasak savma mantığı ile yapılmış



**Ali Ekber ÇAKAR**  
MMO Yönetim Kurulu Sekreteri

bağlantılar ve uygun olmayan emniyet kemeri kullanılmaktadır.

AİTM Yönetmeliği'nde ayrıca "Okul servis araçlarında aracın kararlılık, devrilme ve dayanımı gibi özellikleriyle ilgili olarak 2001/85/AT Yönetmeliği'nde belirtilen hususları sağlamalıdır" denilmektedir. Ancak 20 yaş üst sınırındaki araçlar, "Kararlılık, Devrilme ve Dayanım Deneyleri"ne teknik anlamda uygunluk sağlayabilecek durumda değildir. AB standartlarına gönderme yapan AİTM Yönetmeliği'nde belirtilen bu şartları 20 yaş üst sınırındaki araçların sağlayamayacağı açıktır.

Büyükşehir Belediyesi Yönetmelikleri ile şehir içi yolcu taşımacılığında kullanılan minibüs ve otobüsler için dahi 5 ve 15 gibi yaş şartları getirilirken okul servisleri için 20 yaş uygulamasına geçilmesi teknik açıdan çok geri bir adım anlamına gelmektedir.

Öyle ki, çocuklarımızı taşıma izni

verilebilecek 20 yaşa kadarki eski servis araçlarının çoğunun frenlerinde ABS (Anti-Blokaj Sistemi) bulunmamaktadır. Oysa ABS'nin trafik güvenliği açısından yararlarının ne olduğu bilinmektedir ve bu nedenle 2004 Temmuz ayından itibaren ithal veya imal edilen okul servislerinin de dahil olduğu M2 sınıfı minibüs ve M3 sınıfı midibüs/otobüs araçlarında zorunlu tutulmuştur. Bugün AB mevzuatlarında ABS'den sonra ESP'nin (Elektronik Stabilite Programı) zorunlu olması tartışılmakta ve insan taşımacılığında yönelim ESP'li araçlara doğru kaymaktadır. Aynı biçimde direksiyon sisteminde de benzer teknolojik yenilikler ile yüksek sürüş, viraj güvenliği ve konforu araçlarda aranırken ülkemizde teknik olarak daha geri ve güvenlik donanımları zayıf olan araçlara okul servisi izninin verilmesi çok geri bir adımdır.

Kıscası AİTM Yönetmeliği'ne gönderme yapan Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği söz konusu gereklilikleri içermeyerek kendi içinde açık bir çelişkiye düşmektedir.

## Yaşlı Araçlar Trafik Güvenliği ve Haksız Rekabet Sorunu Yaratıyor

2008 yılı itibarıyla trafiğe kayıtlı minibüslerin yüzde 44'ü (164 bin 330 adet) 12 yaş, yüzde 32'si (120 bin 705 adet) ise 15 yaş üzerindedir ki okul servis araçları bu minibüslerin içinde yer almaktadır. Yaşlı araçların 0-12 yaş arası taşıtlara oranla teknik dezavantajları oldukça fazladır. Yaşlı araçların motor, vites kutusu, diferansiyel gibi güç üreten ve aktaran elemanları ile şasi, frenleri direksiyon sistemi, elektrik sistemi gibi aksamlarının ve yolcu bölmelerine ait döşemeler, koltuklar ile ısıtma-soğutma sistemleri, çok daha eski teknolojilere ve standartlara göre üretilmiş, malzeme yorulmasından dolayı yıpranmış, etkinlik ve verimleri azalmıştır.

Ayrıca eski araçlar yetkili servislere gitmemekte, uygun yedek parça kullanmamakta (bununla ilgili bir kontrol bulunmamaktadır) ve 10 yıldan sonra orijinal yedek parçaların tedarik zorunluluğunun ortadan kalkması gibi güvenlik dezavantajları oluşturmaktadır. Diğer yandan bu değişiklik ile kullanılmaz

durumda olan birçok kamyonet veya van bazı araç, uygunsuz ve denetimsiz şekilde koltuklandırılıp piyasaya geri gelecek, standartlara uygun araçlar ile haksız bir rekabet ortamı oluşacaktır.

## Araç Rehber Personelinde Niteliksizlik Teşvik Ediliyor

Son yapılan değişiklikte okul servis araçlarında görevlendirilecek rehber personelin eğitiminin, üstlenilen sorumluluk düzeyine uygun olması gereğinin aksine, lise mezunluğundan ilköğretim mezuniyetine doğru bir gerileme söz konusudur. Okul öncesi ve ilköğretim dönemindeki çocuklarımızın vasıfsız ve eğitimsiz ve dolayısıyla gerçekte "rehber" olamayacak bir düzeye indirilmesi çok yanlış bir uygulama olacaktır.

## Sürücülerin Teknik ve Bilimsel Eğitim Yönü Sorunlu

Diğer yandan araç sürücülerinin teknik ve bilimsel eğitim sorunları da önem taşımaktadır. Farklı yıllarda okul servis aracı sürücülerine yönelik yapılan psikoteknik araştırmalarda "sürücülerin beşte birinin Trafik Agresyon Testi'ne göre kesinlikle servis şoförlüğü yapamayacağı; üçte ikisinin kural ihlali yapma potansiyelinin yüksek olduğu ve rehabilitasyona tabi tutulması gerektiği; üçte birinin arkadaki çocukları kontrol edemediği; üçte ikisinin ise tehlikeli biçimde araç kullandığı" tespit edilmiştir.

2007 yılı trafik ceza istatistiklerine göre de 29 bin 310 okul servis aracı sürücüsü hakkında cezai işlem uygulanmıştır. Bu rakam hem cezai işlem uygulanan diğer araçlar arasında hem de tüm servis araçları arasında ciddi bir oran oluşturmaktadır.

Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre 2008 yılında (okul servis araçları olarak da kullanılan) minibüslerin (toplam sayısı 383 bin 548 adettir) karıştığı kaza sayısı 42 bin 729 ile otomobil ve kamyonetlerden sonra üçüncü sırada gelmektedir.

## Araç Yakıt Teknolojisi ile Hava Kirliliği Sorunları İççe

Araçların yaşı ile araç-yakıt teknolojisi, araçların yakıt tüketimi ve dolayısıyla emisyonu belirleyen iki önemli faktördür.

Bu noktada yaşlı araçların çevre kirliliğine katkısı büyüktür. Araçlar yaşlandıkça daha fazla yakıt tüketir ve egzozdan daha fazla partikül madde ve diğer kirleticileri soluduğumuz havaya atarlar. Araçların 20 yıl önceki standartlarda olacağı düşünülürse, bu araçların yaratacağı sera gazı salınımı ve kirlilik, yeni araçlardan yüzde 80 daha fazla olacaktır.

## Sonuç ve Öneriler

Toplu taşımacılığın çok zayıf olduğu Türkiye'de gerek özelleştirme politikaları gerekse her şeye "ticari kâr" gözüyle bakılması bir servis araçları sorunu yaratmıştır. 20 yaşındaki araçlar için hurda indirimi uygulaması dahi gündemdeyken çocuklarımıza hurdaya ayrılması gereken araçlarla taşınmalarını reva gören bu düzenlemeler derhal geri çekilmelidir. Okulların açıldığı şu günlerde yönetmelik derhal iptal edilmeli, yukarıda belirttiğimiz bilimsel-teknik gerekliliklerle birlikte 10 yaş üstü araçlara sigorta yapılmadığı da gözletilerek, yeni bir yönetmelik ile araçlara 10 yaş üst sınırı getirilmeli, rehberler ve sürücülerde aranacak özellikler geliştirilmeli ve temel eğitim koşulu getirilmelidir.

Okul servis araçlarının sahip olması gereken özellikler üretim aşamasında dikkate alınmalı, TSE tarafından okul servis aracı standardı belirlenerek tek tip hale getirilmelidir.

Servis aracı şartlarını sağlayan araçlara İl Trafik Komisyonları tarafından izin verilmelidir.

Ülke çapında yapılacak bir araştırma ile gerek duyulan okul servis aracı sayısı 23 yılda bir belirlenmeli, tahditli plaka uygulaması yaygınlaştırılmalıdır.

Yukarıda belirtilen şartların yerine getirilmesi koşuluyla tüm okul servis araçlarını denetlemeye hazır olduğumuzu belirtir, yetkili kurumları bir kez daha önemle uyarırız.

Çocuklarımızın taşınmasında emniyeti tehlikeye düşüreceği açık olan söz konusu yönetmelik değişikliklerinin iptaline ilişkin Oda olarak gerekli hukuki girişimlerde bulunacağımızı kamuoyuna duyururuz. ■