

UBER, HUKUKİ SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

(Uber, Legal Problems And Solution Proposals)

Dr. Servet YETİM¹

ÖZ

“Ofis ihtiyacı olmadan kendi işinin patronu ol, istediğin zaman güvenli sürüş yap, sen müşteriyi değil müşteri seni bulsun, iyi para kazan” sloganı ile özetlenebilecek olan, bilim ve teknoloji çağının en son gözde keşfi ve dahi yatırımı “Uber”, bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de hizmet vermeye başlamış olup, ilk olarak “UberBLACK” ve “UberBOAT” uygulama çeşidi ile İstanbul, Bodrum ve Çeşme’de faaliyetine başlamıştır. Bu uygulama, klasik taksiciliğin çok kısa zamanda hibrit taksiciliğe evrilmesini zorunlu hale getireceği gibi, hukuki altyapı açısından ülkemizi de hazırlıksız bir şekilde yakalamıştır. Uygulamanın yaygınlaştırıldığı ülkeler, başta dünyanın gelişmiş ülkeleri olmak üzere, bu duruma ani tepkiler vererek orantısız yasaklar ve yaklaşımlar ortaya koymuşlardır. Bu gelişmelerin, öncelikle ticari hayatı etkileyeceği, kişisel verilerin korunmasında bir kısım sorunların yaşanacağı, taksicilik ve yolcu taşımacılığı konusunda yetki verilmesi, izinlerin düzenlenmesi, standartların belirlenmesi, harç ve vergi tahsili hususunda yetki sahibi olan otoritelerin faaliyet alanlarına müdahale edeceği, mevcut yasalar kapsamında sınırları belirlenen araç işleteni ile taksi sürücülerinin hukuki ve cezai sorumlulukları konusunda karmaşanın meydana geleceği, bu sorunların çözümü için uluslararası yargılama yetkisinin devreye girmesi gerektiği tartışmasız bir gerçektir. Bu ani gelişmeler karşısında makul, mantıklı ve katma değerli çözüm ise; ilgili teknolojik gelişmeler iyi bir şekilde izlenip analiz edilerek, ilgili şirketlerle işbirliği içinde zaman kaybetmeksizin, mevzuat altyapısı da hazırlanarak, uygulamalar ihtiyaçlara göre uyumlaştırılıp dönüştürülmeli, kullanılmalı ve hayatı kolaylaştıracak bir yaklaşım tarzı sergilenmelidir.

Anahtar Kelimeler : Akıllı Cihaz, İnternet, Kişisel Veri, Uber, Hibrit Taksi, Sürücü, Yolcu, Koordinasyon

1 Elazığ Hâkimi, servetyetim@gmail.com



ABSTRACT

“Uber”, which is the latest favorite invention and genius investment of the science and technology age and can be summarized as with slogan of “No need to office Be your boss, do safe drive whenever you want, don’t find out the customer the customer find you, make good money”, has been started to give service in our country as well as at the world and it has been started to give service primarily with “UberBLACK” and “UberBOAT” named range of application in İstanbul, Bodrum and Çeşme. This application, will force classical taxi service to evaluate hybrid taxi service at short notice and also our country came upon to this application in terms of legal substructure. The countries, which the application became widespread, notably development countries of the world, by giving immediate response to this situation, have imposed disproportionate bans and approached . These developments will primarily effect to commercial life, some problems will be confronted on protected personnel data, giving authorization on the taxi services and passenger transportation matter, regulating permissions, determining the standards, the authorities, who carries authorities with collection on charges and tax, will interfere on area of activity, chaos will arise from the subject of legal and punitive responsibilities of the taxi drivers and vehicle operator bordered under the content of available laws, it is an indisputable truth that international jurisdiction cut-in the matter in order to solve these problems. In front of these sudden developments, the reasonable, logical and value added solution is; by following in good way and analyzing related technological developments, without losing time at the cooperation, preparing regulation substructure, applications should be harmonized, used and exhibited style that facilitate the life in terms of the needs.

Keywords: Smart Device, Internet, Personnel Data, Uber, Hybrid Taxi, Driver, Passenger, Coordination

GİRİŞ

21. yüzyılda “internete erişim” evrensel bir hak olarak tanınmış, bu hizmet su ve elektrikten sonra insanlara ulaştırılan en yaygın uygulama olma yolunda ilerlemektedir. Hatta gelişmiş ülkelerde telefon hizmetinin dahi önüne geçmiş durumdadır. İnternet artık çağımız modern toplumunun temel ihtiyaçlarından birisi haline gelmiştir.

Bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de faaliyet gösteren Google, Twitter, Facbook gibi firmaların faaliyetlerinin vergi denetimi altına alınması, reklam gelirlerinin paylaşımı, soruşturmalarda delil paylaşım stratejileri ve vatandaşların kişisel verilerinin güvenliği açısından ülkemizde

temsilcilik açmaları gerektiği hususu tartışılırken ekonomik değer taşıyan ve ticari hayatı etkileyecek başkaca büyük bir sorun ortaya çıkmıştır. O da akıllı cihazlarla entegre çalışan ve ülke ekonomisini yukarıda sayılan uygulamalardan çok daha fazla etkileyecek olan hibrit taksi taşımacılığı² hizmetidir. Bu hizmeti veren firmaların başında da Uber şirketi gelmektedir.

Facebook, içerik üretmemesine rağmen dünyanın en büyük sosyal medya kuruluşu, Alibaba, stokta mal bulundurmaması ve kendisine ait hiçbir mağazası olmamasına rağmen dünyanın en büyük marketi, Airbnb, mülkü olmamasına rağmen dünyanın en büyük konaklama şirketi, Uber ise kendisine ait hiçbir ticari taksisi olmamasına rağmen dünyanın ticari hacmi en büyük hibrit ticari taksi taşımacılık şirketidir.

Teknolojideki her gelişmede olduğu gibi Uber uygulaması da insanlığın hizmetine sayısız yenilik ve kolaylığı sunarken diğer taraftan da ekonomik, sosyolojik ve hukuki anlamda birçok problemi beraberinde getirmiştir. Uber uygulamalarının getirdiği bu problemler, 2015 yılı dünyasının, teknolojik yenilikler konusundan, en çok tartışılan konuları arasında yer almakta olup, bu konu önümüzdeki birkaç yıl içerisinde de tartışılmaya devam edilecektir. Dünya üzerindeki ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de bu uygulama eş zamanlı olarak kullanıcıların hizmetine sunulmuş olup, özellikle yasal mevzuat açısından çözüme kavuşturulması gereken birçok konu, problem yumağı halinde ortaya çıkmıştır. Kısa zaman içerisinde bu sorunlara çözüm üretilmesi, ülkemizin de teknolojiden azami derecede istifade edebilmesi için önem arz etmektedir.

I. UBER NEDİR?

Uber, yaklaşık olarak 170-180 senedir insanlık hayatında olan araçların internet üzerinden geliştirilen bir yazılımla insanların seyahat hürriyetlerini daha konforlu kullanabilmeleri, hem zamandan hem paradan tasarruf edebilmeleri, seyahat etmek istedikleri; kişileri, araçları, sürücülere seçebilmeleri fiyat ve performans açısından taşıma hizmeti almadan önce kanaat sahibi olabilmeleri, bu hizmetten istifade ettikten sonrada aldıkları hizmetleri değerlendirip derecelendirebilmelerine imkânını veren, henüz tek bir kelimeyle ifadesi mümkün olmayan ve zamanla kendisine birçok hizmet alanı oluşturabilen; uygulama, akıllı cihaz, internet, ulaşım aracı, sürücü ve yolcu altısından oluşan çağımızın fenomen yolcu taşıma sisteminin adıdır. Bu uygulama üzerinden günümüz itibariyle 60 ülkede ve

2 Klasik taksi taşımacılığının, internet ve akıllı cihaz uygulamaları ile birleştirilerek, taksi sürücüsü/müşteri arasında koordinasyonunun sağlanması, müşterinin de verilen hizmette aktif şüje konumuna geçmesi, alacağı hizmetin niteliklerini belirleyebilme ve sonuçlarını değerlendirebilme hakkının olduğu, taşımacılığın uluslararası boyut kazandığı yeni nesil taksi taşımacılığını "*Hibrit Taksi Taşımacılığı*" olarak tanımlamak mümkündür.



330 şehirde hizmet verilmektedir.³

Dünya’da bu konuda geliştirilen yazılımların öncüsü olması, piyasa şartlarını değerlendirerek kısa zamanda birçok ülkede yaygınlaştırma başarısı, başkaca fikirlerin gelişmesine liderlik etmesi, çok kısa zamanda ticari hacmini büyütmesi ve son zamanlarda teknolojinin sunduğu hizmetler içerisinde tartışmanın odağına oturmuş olmasından dolayı, her ne kadar Uber benzeri başkaca yazılımlar olsa da, bu uygulamaların genel adı literatürde Uber Uygulamaları olarak anılmaya başlanmıştır. Bu makalede de konu başlığı “Uber, Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri” olarak seçilmiştir. Şirket merkezi silikon vadisi olarak da bilinen ABD’nin Kaliforniya Eyaleti, San Francisco şehrinde yer almaktadır.

İlk aşamada sadece yolcu taşıma hizmetlerinde aracılık faaliyeti gösteren Uber, insanlar tarafından çok kısa zamanda kabul görünce değişik markalarda ve değişik ihtiyaçları karşılayacak şekilde hizmet ağını genişletmiştir. Bunların başında ulaşım, kargo ve lojistik gelmektedir. Bu hizmetlerden ulaşım çeşitlerini; “Uber”, “UberTAXİ”, “UberX”, “UberXL”, “UberBLACK”, “UberSUV”, “UberLUX”, “UberPOOL/UberCOMMUTE”, “UberBOAT”, lojistik çeşitlerini ise; “UberRUSH”, “UberFRESH” ve “UberEATS”⁴ olarak saymak mümkündür. Uber uygulamalarıyla birlikte istenilen hizmetin türüne göre çözüm üretilmiştir. Ayrıca bu yazılım/uygulama yeni isteklere göre de çözüm üretebilecek ve seri hareket kabiliyeti olan bir esnekliğe sahiptir.

Şirketin vermiş olduğu hizmet çeşitliliği gün geçtikçe artmakta olup daha çok bu çalışmada, bu şirketin yolcu taşımacılığı hizmeti vermesiyle yaşanabilecek hukuki sorunlar tartışma konusu yapılacaktır. Bu sebeple de daha çok Uber’in bu hizmeti üzerinde durulacaktır.

Bu şirketle birlikte çalışarak hizmet vermek isteyen taksi sürücülerinin ve hizmet almak isteyen müşterilerin/yolcuların, sahip olmaları gereken bir kısım asgari standartlar bulunmaktadır. Her şeyden önce her iki tarafında Uber uygulamasını akıllı cihazlarına yüklemeleri, 18 yaşını,

³ <https://www.uber.com/tr/cities>

⁴ Uber vermiş olduğu hizmetlerin müşterilerinin ihtiyaçlarına ve ekonomik durumlarına göre çeşitlendirerek alternatif hizmetler sunmaktadır. Bu hizmetler araçların ekonomik olması, lüks sınıftan olması, büyük/küçük, SUV/binek araç olması vb. durumlara göre değişmektedir. UberPOOL birden fazla kişinin ortak seyahat etmeyi kabul etmeleri ile aynı aracı kullanmaları, UberBOAT ise bu hizmetin denizde kullanılan çeşidini ifade etmektedir. UberFRESH, UberRUSH, UberEATS ise lojistik konusunda hizmet veren uygulamalardır. Bu lojistik destekler özellikle nüfus yoğunluğunun çok fazla olduğu ABD gibi ülkelerde uygulanmaktadır. (DOUGH, “What’s the difference between UberX, XL, UberPlus, and Black Car?”, <http://www.ridesharingdriver.com/whats-the-difference-between-uberx-xl-uberplus-and-black-car>, (20.09.2015)/, TEPPER Fitz, “Uber’s New Update Gives Food Delivery As Much Attention As Transportation”, <http://techcrunch.com/2015/08/17/ubers-new-update-gives-food-delivery-as-much-attention-as-transportation/#.emyci0:2KzG>, (20.09.2015))

ya da ülkelerindeki fiil ehliyetini kullanabilme yaşını, doldurmaları, sistemin sağlıklı bir şekilde çalışabilmesi için de yazılımın gerektirdiği asgari bilgileri şirket sözleşmesi kapsamında rızaları ile şirketle paylaşmaları gerekmektedir.⁵ Bu bilgiler şirketin merkezinde toplanmakta, daha sonra ise sistemde analiz edilerek, bu sektörde hizmet vermek isteyen şoförlerle hizmet almak isteyen müşterilerin bilgileri karşılaştırılarak tek tek toplanan bu bilgiler değerli veri haline getirilerek geri dönüşümle birlikte kullanıcıların hizmetine sunulmaktadır.

Bu uygulamayı kullanan araç sürücüsü şirketle yapmış olduğu anlaşma gereğince sözleşmedeki asgari şartları sağlayarak, çalışacağı çalışma saatlerine esnek bir şekilde belirleyerek, akıllı cihazlar üzerinden gelen yolcu/müşteri taleplerini kendi akıllı cihazından takip etmek suretiyle, aynı zamanda bu cihazı bir GPS aracı olarak kullanarak, müşterilerle buluşmakta, gelen talepte müşterinin nereye gitmek istediğini daha önceden takip edebilmekte, tahmini varış saatini ve alabileceği ücreti sistem üzerinde görebilmektedir. Bu sistemde sürücü ile müşteri arasında elden/nakit herhangi bir para alışverişine gerek kalmaksızın sürücü ve müşterinin daha önceden şirkete, uygulama yazılım üzerinden, bildirdikleri hesapları arasında, verilen hizmetin karşılığı olan, para transferi gerçekleşmektedir.

Müşteriler ise yine akıllı cihazlarından seyahat etmek istedikleri aracın marka ve modelini seçerek, aracın özelliklerini, tahmini varış saatini, ödeyeceği ücreti, sürücünün resmini, ismini, yaşını, cinsiyetini, kendisine hizmet verebilecek en yakın araçları vb. temel irtibat bilgilerini görmek suretiyle seyahat edeceği kişi ve araca yönelik tercih hakkını serbest iradesiyle kullanabilmektedir. Yapılan yolculuk sırasında hem sürücü hem de müşteri güzergâh takibi yapabilmekte, müşteri ister ise araç şoförünün kullandığı GPS cihazındaki harita bilgisinin kendi diline çevrilerek kendisine gösterilmesini talep edebilmekte⁶ olduğundan bu hizmeti kullananların ya da turistlerin kendilerini yabancı hissetmeleri önlediği gibi, verilen hizmeti kontrol ve takip etme imkânları da sağlanmaktadır.

Hizmet gerçekleştikten sonra da sürücü ve müşteri birbirlerini değerlendirmek suretiyle, iletişim, koordinasyon, aracın temizliği, tarafların tutum ve davranışları, nezaket kurallarına uyma, trafik kurallarına uyma vb. hususlarda puan verebilmektedirler. Verilen bu puanlar sürücüler ve müşteriler için veri tabanında değerlendirmeye tabi tutulmakta, bu değerlendirmeler daha sonra uygulama üzerinden paylaşılarak şeffaflık ve kalite açısından otokontrol sağlanmaktadır. Yapılan bu değerlendirmeler

5 <https://www.uber.com/legal/usa/terms>

6 SAWERS Paul, "Uber taps Duolingo to let riders request English-speaking drivers, kicking off in Colombia" <http://venturebeat.com/2015/09/09/uber-taps-duolingo-to-let-riders-request-english-speaking-drivers-kicking-off-in-colombia/>, (20.09.2015)



sonucu ortalaması şirket tarafından belirlenen standardın altına düşen sürücü ve müşteriler otomatik olarak sistem dışına atılmakta olup müşteri memnuniyetinin en üst seviyede tutulması için otokontrol sağlanmış olmaktadır.

Bu hizmetin kullanılması sırasında sürprizlere yer olmadan, müşteri, davet ettiği aracın ne kadar zamanda kendisine ulaşacağını, seyahat etmek istediği yere ne kadar sürede ulaşacağını, ödeyeceği ücreti, birlikte seyahat edeceği sürücünün ya da yolcuların profilini daha önceden görebilmekte, daha rahat, huzurlu ve güvenli yolculuk yapabilmektedir. Hatta taraflardan birisi arzu ederlerse, anlık olarak alınan hizmete verilerini, sürücü ve müşteriye ait bilgiler, bu hizmetin alınması sırasında otomatik olarak tarafların daha önceden belirledikleri başka birisine yönlendirmek suretiyle seyahat edilen tarafların bilgileri eş zamanlı olarak güvenlik açısından paylaşılabilir. Bu şekilde alınan bir hizmette taraflar arasında ayrıca bir pazarlık yapılmasına, güzergâh tarifine gerek kalmadığı gibi bu hizmetin alınması sırasında uygulama üzerinden taraflar asgari şartlarda birbirlerine ait bilgilere sahip olduklarından birbirlerine ismen hitap etmeleri dahi mümkün olabilmektedir.

Verilen bu hizmetin karşılığı olan ücretin %20'si Uber şirketi hesabına aktarılmakta, geriye kalan %80'i ise sürücünün hesabına yatırılmaktadır. Uber, iş yoğunluğuna göre dinamik fiyat sunabilmektedir. Bu durumun da avantajı, dezavantajı bulunmakta olup önemli gün ve gecelerde, yağmurlu havalarda ve taksi ihtiyacının fazla olduğu zaman dilimlerinde ücret artabilmektedir.

Uber; İstanbul, Bodrum ve Çeşme'de 2014 yılından beri kullanılmaya başlanmıştır. İstanbul'da boğaz turu atmak isteyenler için ise UberBOAT, dünyada ilk defa İstanbul'da denenilen bir sistem, hizmete sunulmuştur.⁷

Dünya üzerinde Uber ve benzeri firmaların ticari gelişimlerine bakıldığından çok kısa bir zaman içerisinde büyüdükleri görülmekte olup, bu şirket mobil uygulama vasıtası ile bugün 330 şehirde, 60 ülkede kullanılmaktadır. 50 milyon dolar ile Uber bu alanda hizmet veren ve faaliyet gösteren en büyük elektronik taşımacılık şirketi konumuna gelmiştir. Onu takip eden firmalar ise; 15 milyon dolarla Dıdı Kuaidi, 3 milyon dolarla Yıdo Yongche, 2,6 Milyon dolarla LFYT, 2,5 milyon dolarla Olacaps ve 1,5 Milyon dolarla da Grabtaxi' dir.⁸ Ülkemizde hibrit taksicilik uygulaması ile ilgili bir kısım girişimler gerçekleştirilmiş olup bu uygulamalar daha

7 BİLGİCİ Yenal, "İstanbul'un yeni kurdu: Uber", <http://www.hurriyet.com.tr/kelebek/hayat/29761079.asp>, (22.09.2015)

8 CHEN Liyan, "Uber Wants To Conquer The World, But These Companies Are Fighting Back (Map)", <http://www.forbes.com/sites/liyanchen/2015/09/09/uber-wants-to-conquer-the-world-but-these-companies-are-fighting-back-map/>, (09.09.2015)

çok şehir bazında/bölgesel hizmet vermeyi amaçlamaktadır. Bu uygulamanın ticari büyüklüğü konusunda da henüz sağlıklı bir veri bulunmamaktadır.⁹

Kısaca Uber; “Ofis ihtiyacı olmadan kendi işinin patronu ol, istediğin zaman sürüş yap, iyi para kazan” şeklinde tarif edilebilecek çağımızın dahi yatırımının adıdır.

II. UBER HİZMET SÖZLEŞMESİ VE KİŞİSEL VERİLER

Uber gizlilik sözleşmesini vermiş olduğu bütün hizmetleri kapsayacak şekilde kaleme almıştır. Bunların başında ulaşım, teslimat ve çağrılı hizmetler gelmektedir. Bu şartlar kullanılan uygulama ve hizmetleri tercih eden kişiler için geçerlidir.

Hizmet alma sırasında şirket tarafından toplanan başlıca bilgiler uygulamayı kullanan kişinin; adı soyadı, e-posta adresi, telefon numarası, posta adresi, resmi, ödeme yöntemi, talep edilen öğeler (teslimat hizmetleri için), teslimat notları ve kişilerin iletmeyi seçtiği diğer bilgiler ile birlikte kullanılan akıllı cihazın tam konumu ve IP adresidir. Kullanıcı Uber kurulumu sırasında cihazındaki adres defterine ulaşılmasına izin verirse sosyal etkileşimi kolaylaştırmak için derlemenin yapıldığı zamanda açıklanan diğer maksatlarla adres defterindeki isimlere ve irtibat bilgilerine şirket ulaşabilecek ve bunları saklayabilecektir. Bu bilgiler kişi bilgileri olarak ifade edilmektedir.¹⁰

Talep edilen hizmet tipi, hizmetin sunulduğu tarih ve saat, istenen fiyat, seyahat edilen mesafe gibi uygulama hizmetleri kullanıldığında ilgili işlem ayrıntıları ve diğer ilgili işlem ayrıntılarını ifade eden bilgiler ise işlem bilgilerini oluşturmaktadır. Uygulamanın kullanıldığı cihazın modeli, işletim sistemi ve sürümü, dosya adları ve sürümleri, tercih edilen dil, benzersiz cihaz kimliği tanımlayıcı, reklam tanımlayıcılar, cihazın seri numarası, cihaz hareket bilgileri ve mobil ağ bilgileri dâhil olmak üzere şirketin topladığı bilgiler de cihaz bilgileridir.¹¹

Kullanıcılar/müşteriler ile sürücüler arasındaki iletişimdeki çağrı veya SMS mesajının tarihi, saati, içeriği, tarafların telefon numaraları da dâhil olmak üzere çağrı verileri yine şirket tarafından tutulan bilgiler arasında yer almaktadır. Uygulamaların kullanılmasında: etkileşime girilen cihazın IP adresi, erişim tarihleri ve saatleri, uygulama özellikleri veya görüntülenen sayfalar, uygulama çarpışmaları ve diğer sistem faaliyetleri, tarama tipi ve uygulama hizmeti ile etkileşime geçmeden önce kullanılmakta

⁹ <https://bitaksi.com>, (20.09.2015)

¹⁰ <https://www.uber.com/legal/privacy/users/tr>, (20.09.2015)

¹¹ <https://www.uber.com/legal/privacy/users/tr>, (20.09.2015)



olan üçüncü taraf sitesi veya hizmeti gibi servis sağlayıcı kayıtlarını da şirket toplanmaktadır.¹²

Android cihazlar, uygulama kullanıcısı ilk defa kullanmadan önce Uber uygulamasının istediği izinler hakkında müşteri ya da sürücüye bildirimde bulunacak ve bu kişilerin uygulamayı kullanıyor olmaları rızalarını teşkil edecektir.

Uber hesabı ile bir ödeme tedarikçisi (örn. Google Wallet) veya sosyal medya hizmeti (örn. Facebook) arasında bağlantı kurulması durumunda uygulama kullanıcısı hesabını bunlar üzerinden oluşturmayı veya giriş yapmayı tercih ederse ya da Uber Uygulama Arayüzlerini kullanan farklı bir uygulama veya internet sitesi ile hesap ilişkilendirirse, söz konusu siteden veya uygulamadan şirket kullanıcının veya bağlantılarının bilgilerini şirket alabilecektir.¹³

III. UBER HİZMET SÖZLEŞMESİ VE TAZMİNAT SORUMLULUĞU

Kullanıcı herhangi bir hizmeti iptal ettiğinde bu iptal sebebiyle üçüncü partinin uğrayacağı zararı karşılamak üzere hizmet talebinde bulunan iptal cezasıyla cezalandırılır. Uber, üçüncü partilere ödenecek olan bahşiş ya da memnuniyet belirtisini içeren ödemeleri kapsamamaktadır. Bu ödemeler bireysel olarak hizmet alanı şahsına bağlıdır. Ayrıca Uber kullanarak hizmet alanlar meydana gelen zararların tamiri, gerekli temizlik vb. hususlarda da, ödeme yapmayıp hizmet alan kişiler bu zararlardan sorumlu olacaktır. Şayet üçüncü parti hizmet veren, meydana gelen zararları usulüne uygun bir şekilde Uber'e ihbar ederse hizmet alanın hesabından para çekilmek suretiyle makul olan ödemeler Uber tarafından üçüncü partiye yapılacaktır. Uber üçüncü partiler tarafından verilecek hizmetlerde sadece aracı bir kurum olup, verilen hizmetin kalitesi, verilen hizmetlerdeki aksamalar, ürünlerdeki sorunlar vb. konularda kesinlikle herhangi bir sorumluluk kabul etmemektedir.¹⁴

IV. UBER TARAFINDAN TUTULAN KİŞİSEL VERİLERİN PAYLAŞIMI VE ŞİRKET TARAFINDAN KULLANILMASI

Şirket tarafından tutulan kişisel veriler, hizmet alanlarla şirket arasındaki etkileşim sırasında kullanılmaktadır. Hizmetlerde usulsüzlüğü ve suiistimali önlemek, yazılım açığı sorunlarını ve işletim ile ilgili problemleri belirlemek, veri analizi yapmak, test ve araştırma yapmak, kullanım ve faaliyet eğilimlerini takip ve analiz etmek amacıyla, hizmet alan ve sürücü arasında tahmini varış zamanları gibi konularda veya hizmet alan ve

¹² <https://www.uber.com/legal/privacy/users/tr>, (20.09.2015)

¹³ <https://www.uber.com/legal/privacy/users/tr>, (20.09.2015)

¹⁴ <https://www.uber.com/legal/privacy/users/tr>, (20.09.2015)

hizmet alanın irtibat kişisi arasında hizmet alanın rızası ile yönlendirmeler, davetler, ücreti bölüşme veya tahmini varış saati paylaşımı gibi birtakım özelliklerin kullanımıyla bağlantılı olarak iletişim gönderisi yapmak veya iletişimi kolaylaştırmak amacıyla, şirketle sözleşme kapsamında şirketin anlaşmalı olduğu firma reklamlarının yönlendirilmesi amacıyla şirket; veri koruma yasalarının daha az koruyucu olabileceği diğer ülkelere aktarabilecek, orada işleme koyabilecek veya saklayabilecektir.¹⁵

Yine müşteri ile sürücüler arasındaki irtibat sırasında talep edilen hizmetlerin sunulabilmesi için sürücülerle müşterinin ismini, fotoğrafını, sürücülerin verdiği ortalama kullanıcı puanını, bindirme ve/veya indirme yeri ve konumlarını sürücülerle paylaşmaktadır.¹⁶ UberPOOL gibi bir ulaşım paylaşımı hizmetini kullanılması sırasında diğer ulaşım kullanıcılarıyla birlikte seyahat etmek isteyen kişilerin birbirleri ile haberleşmelerine yarayan bilgilerini, tahmini varış saatini, ücrete ait bilgileri, Uber'in ya da başkalarının haklarını, mülkiyetini veya güvenliğini korumak maksadıyla kolluk birimi yetkilileriyle, kamu kurumlarıyla veya diğer üçüncü taraflarla paylaşabilmektedir.

Uber, ABD, Avrupa Birliği üyesi ülkeler ile İsviçre'deki veri öznelerinin kişisel verilerinin işleme alınmasıyla bağlantılı olarak A.B.D Ticaret Bakanlığı tarafından ortaya konulduğu şekilde ABD-AB ve ABD-İsviçre Güvenli Liman çerçevelerine bağlı kalacağını kabul etmiştir.¹⁷ Bunun anlamı ise bu ülkeler açısından üst seviye veri koruma sağlanabilecek iken maalesef ülkemiz açısından şirket bu şekilde bir uygulamayı kabul etmemiştir.

Bazı durumlarda yasaların gerektirdiği şekilde veya yasaların izin verdiği ölçüde meşru ticari maksatlarla kullanıcılar hakkında birtakım bilgileri şirket elinde tutabilecektir. Örneğin, kişi hesabında bakiye kredi veya borç bulunuyorsa veya usulsüzlük yaptığı anlaşılırsa ya da şirket yükümlülükleri ihlal edildiğine şirket kanaat getirir ise müşteri bilgileri silinmeden önce sorunun çözümü için bu bilgileri şirket kullanabilecektir. Uber, yürürlükteki yasalar uyarınca sakladığı kişisel verilere erişim, bunların düzeltilmesi ve/veya silinmesi konusunda şahsın taleplerine uyacaktır. Buna ek olarak, müşterilerin cihazlarındaki kesin konum bilgilerinin uygulama tarafından toplanmasının devre dışı bırakılması durumunda dahi, ne bir sürücünün cihazından müşteriye ait seyahat konumu bilgilerini toplama kabiliyetini ne de IP adresinizden yaklaşık konum çıkarma kabiliyetini sınırlamayacaktır.¹⁸ Kullanıcı önce izin verdikten sonra dev-

15 <https://www.uber.com/legal/privacy/users/tr>, (20.09.2015)

16 <https://www.uber.com/legal/privacy/users/tr>, (20.09.2015)

17 <https://www.uber.com/legal/privacy/users/tr>, (20.09.2015)

18 <https://www.uber.com/legal/privacy/users/tr>, (20.09.2015)



re dışı bıraksa bile şirket kullanıcının konum bilgilerine ulaşmaya devam edecektir.

Mobil işletim sisteminin kullandığı müşteriye ait cihazdan aldığı irtibat bilgilerinin toplanması ve senkronize edilmesi hususunda şirket izin isteyebilir. Eğer bu bilgilerin toplanmasına başlangıçta kullanıcı izin verirse iPhone İşletim Sistemi (IOS) kullanıcıları daha sonra mobil cihazındaki irtibat kişileri ayarlarını değiştirmek suretiyle bunu devre dışı bırakabilecekken Android İşletim Sistemi kullanıcıları, bu işletim sistemi desteklemediğinden, kullanıcı böyle bir ayarlamayı yapamayacaktır.¹⁹

V. CarPOOL/RideSHARE/UberPOOL Nedir?

Araç sayısının çok fazla olduğu ülkelerde trafik yoğunluğunu azaltmak amacı ile getirilen çözümlerden birisi de aynı istikamette yolculuk yapan kişilerin araçları ortak bir şekilde kullanılmasını teşvik eden yolcu taşımacılığı sistemidir. Bu sistem carpooling/ridesharing olarak ifade edilmektedir. Bu sistemde genellikle otobanlarda bölünmüş paralı yollar bulunmaktadır. Bu bölünmüş yollarda tek başına seyahat eden kişiler bölünmüş yol ücreti ödemek zorundayken, bir araçta birden fazla kişinin olması durumunda bölünmüş yolu kullanan kişiler ayrıca ücret ödemek zorunda değildirler. Trafiğin yoğun olduğu saatlerde bölünmüş yolun kullanılması durumunda insanlar çok daha kısa zamanda gitmek istedikleri yerlere ulaşacaklar, zamandan ve yakıttan tasarruf etmiş olacaklardır.

Uber uygulaması olmadan önce bu sistemi sadece birbirini tanıyan insanlar ortak bir şekilde kullanma imkânına sahipken bu yazılım aynı istikamette seyahat eden kişilerin birbirleri ile irtibata geçmelerini, araçlarını ve ücretlerini paylaşmalarını sağlamış olup²⁰ bu paylaşım ile birlikte bu sistemi kullanan kişiler aynı zamanda seyahat giderlerini azaltma imkânına sahip olabilmişlerdir. Bu sistem özellikle ABD’de uygulanan bir sistem olup, Uber, LYFT vb. yazılımlar vasıtasıyla hem trafiğin rahatlaması için iyi bir çözüm olup hem de daha uygun fiyatla ve güvenli bir şekilde seyahat etme imkânı sunmaktadır. Kullanıcılar, uygulamaya seyahat rotalarını daha önceden girmekte, kişilerin bilgileri uygulama üzerinden takip edilerek uygun kişi ya da uygun kişilerle irtibata geçilmektedir.

Aynı istikamete giden yolcular bireysel olarak kendi araçları ile her bir araçta tek kişinin seyahat etmesi yerine 2,3 ya da daha fazla kişinin aynı aracı kullanması durumunda trafiğe çıkan araç sayısı hızlı bir şekilde azalacak, bu durumda da tüketilen yakıt miktarının azalmasına bağlı olarak da üretilen karbondioksit gazı salınımı gibi araçların havaya saldığı zararlı gazlarda azalma meydana gelecek ve çevre daha az kirlenecek-

19 <https://www.uber.com/legal/privacy/users/tr>, (20.09.2015)

20 UberPOOL olarak anılmaktadır.

tir.²¹ Uber, araç paylaşımında güvenli bir ortam sağlamıştır. Ülkemizde, özellikle büyük şehirlerde, şehir trafiğinin azaltılması için zaman zaman tek/çift plaka uygulamasının hayata geçirilmesi gündeme getirilmektedir. Tek/çift plaka uygulaması yerine UberPOOLING uygulaması çok daha makul ve mantıklı bir çözümdür.

VI. DÜNYA ÜZERİNDE UBER'İN MARUZ KALDIĞI YAPTIRIMLAR

Dünya üzerinde kısa zamanda büyüyen yazılım ve uygulama şirketi olan Uber, aynı zamanda bir çok hukuki sorunla birlikte mücadele etmek zorunda kalmıştır. Amerika'nın uluslararası taşıma şirketi sayılan Uber, birçok ülkede protesto edilmiş, hukuki anlamda taksi şoförleri, taksi şirketleri ve hükümetler; rekabet kurallarına aykırılık, vergi ödememe, sürücü lisansı şartındaki esneklik, deneyim şartının aranmaması, suç kaydının kontrol edilmemesi, yolcular için risk oluşturması, sigortanın olmaması, ülkelerin taşımacılıkla ilgili yasalarına aykırılık gibi hususlardan dolayı hep tartışmanın odağında olmuştur.

Uber hangi ülkede uygulanmaya konmuş ise o ülkelerin tamamında, başta yerel yasaları ihlal ettiği için tartışma konusu yapılmıştır. Ülkeler açısından Uber şirketiyle mücadele etmek çok da kolay olmamaktadır. Çünkü bu şirket pazar payını genişletmek için agresif bir tavır sergilemekte, uzlaşmaya yanaşmamakta, hizmetlerini internet üzerinden vermekte olduğundan genellikle de ülkelerde henüz temsilcilikleri bulunmadığından mağdur olanlar her hangi bir muhatap bulamamaktadırlar.²²

Brüksel'de; Uber üzerinden hizmet veren ve taksi lisansı olmayan Uber sürücüleri 10.000 Euro para cezasıyla cezalandırılmış, Brezilya'da 29 Nisan 2015'te Taksi Sürücüleri Birliğinin isteği üzerine mahkemece Uber yasaklamış, ayrıca Apple, Google, Microsoft ve şirketlerine de bu yazılımı yüklemeleri yasaklamış, birkaç hafta sonra ise bu yasak kaldırmıştır. Çin'de ise 2014 yılı Aralık ayında başlamak üzere bir kısım şehirlerinde Uber eğitim organizasyonlarına baskınlar düzenlenmiştir, Hırvatistan'ın başkentinde 2015 yılında başlayan uygulama, siyasi bir partiyle birlikte taksicilik hizmeti veren büyük şirketlerin karşı gelmesiyle, Uber'in yakıt parasını vermediği, araç giderlerine katılmadığı, yolcu sigortasını sürücünün sağlık ve emeklilik sigortasını sağlanmadığından bahisle eleştirilmiş, Danimarka'da ise Kopenhag'da başlayan Uber hizmeti, 2014 yılı Kasım ayında, Ulusal Taşımacılık Otoritesi'nin yapmış olduğu şikâyet neticesi

21 HUET Ellen, "The Case For Carpooling: Inside Lyft And Uber's Quest To Squeeze More People In The Backseat", <http://www.forbes.com/sites/ellenhuett/2015/08/18/inside-lyfts-and-ubers-carpooling-quest-uberpool-lyft-line/>, (20.09.2015)

22 ESTES Adam Clark, "Uber Faces Down Legal Trouble Pretty Much Everywhere", https://en.wikipedia.org/wiki/Legal_status_of_Uber%27s_service, (21.09.2015)



illegal bir uygulama olarak kabul edilmiştir.²³

Ülkeler arasında en büyük protesto ise Fransa'daki taksi sürücülere tarafından Uber'e karşı gösterilerdir. Fransa'da da aynı şekilde şirketin vergi ödememesi, kapsamlı sigortasının olmaması, nitelikli sürücü ehliyetinin bulunmaması sebepleriyle 12 Aralık 2014'de Fransız mahkemesi halka açık yerlerde Uber'in reklam yapmasını yasaklamış, 1 Haziran 2015'de de "Thévenoud Law" hükümleri gereğince Uber POP servisini yasaklanmış, Uber'in Fransa temsilcisi 2015 yılı Haziran ayında gözaltına alınmıştır. Yüze yakın sürücü ise para cezasına çarptırılmıştır.²⁴

13 Ağustos 2013'de Berlin'de güvenlik gerekçesi ile, 18 Mart 2015'de ülke genelinde Uber ve UberPop uygulamalarının akıllı cihazlarda kullanılmasını Frankfurt Bölge Mahkemesi yasaklamıştır. Almanya'daki bu yasaklama karşısında Uber, yasalara uygun bir yazılım geliştirmiştir. Yine Hong Kong ve İtalya'da da rekabet kurallarına uyulmadığından dolayı uygulama 2015 yılında yasaklanmıştır. Hollanda'da 8 Aralık 2014'de Amsterdam'da, daha sonra da Rotterdam'da yasaklanmış, 2015 yılı Haziran ayında Yeni Zelanda'da Uber'in Yer Taşıma Yasası'nı ihlal ettiğinden bahisle sürücüler para cezasına mahkûm edilmiş, yine 9 Aralık 2014'de İspanya'da hâkim kararıyla Uber faaliyetleri durdurulmuş, Madrid'de rekabet kurallarını ihlal ettiği için Taksiciler Derneği UBER'i protesto etmişlerdir. İngiltere'de Londra Belediye Başkanı ise adli makamlardan bir görüş alınmadıkça Uber'i yasaklamanın doğru olmayacağını, taksimetre yerine mobil cihazlarda bulunan yazılımlar vasıtasıyla mesafe, ücret ve zamanı hesaplamasının mümkün olabileceğini, bu durumun hukuki bir sorun olduğunu beyan etmiştir.²⁵

VII. DÜNYA ÜZERİNDE UBER İLE İLGİLİ YAPILAN YASAL DÜZENLEMELER

Uber'in dünya üzerinde yaygınlaşmasıyla ilgili her ne kadar birçok sorun yaşansa da şirketin yaygınlaştırma çalışmalarındaki agresif tutum ve davranışı karşılığında, bir kısım ülkelerdeki yasal düzenlemeler²⁶ ya da yasaklama talebinin reddi ile, UBER ödülünü almaya başlamıştır.

Uber uygulamalarına yasal düzenlemeleriyle ilk geçit veren ülke Filipinler olmuştur. Filipinler'deki Taşıma ve Haberleşme Departmanı, taşıma servislerinin modernize edilmesi amacıyla teknolojik yeniliklerin

23 ESTES Adam Clark

24 ESTES Adam Clark

25 "Legal status of Uber's service", https://en.wikipedia.org/wiki/Legal_status_of_Uber%27s_service, (20.09.2015)

26 DEAMICIS Arnel, "Uber's Drive Toward World Domination, One Regulatory Green Light at a Time", <http://recode.net/2015/08/18/ubers-drive-toward-world-domination-one-regulatory-green-light-at-a-time/>, (20.09.2015)

desteklenmesi kararı almış, Uber'in bazı servislerinin kendi ülkelerinde hayata geçirilmesine izin vermiştir. Bu düzenleme kapsamında aynı zamanda bir kısım standartlar getirerek hizmet verecek araçlarda GPS cihazı ve navigasyon cihazının bulunması şart getirilmiş, araçların özellikleri belirtilmiş, yedi yaş ve daha altı olan araçlara izin verilmiştir. Aynı zamanda sürücülerin uygunluk belgesi almaları şartı getirilmiştir. Bu hizmeti verecek olan araçlar taşıma şirketlerine üye olacak ve aynı zamanda Kara Taşımacılığı Birliği'nin kurallarına uyacaklardır.²⁷²⁸

Uber uygulamasına karşı en büyük direncin gösterildiği Fransa Devleti tarafından getirilen yasaklamalar karşısında Uber firması, Fransa'nın Avrupa Birliği anlaşmalarını ihlal ettiğinden bahisle bu durumun Avrupa Birliği'nce gözlemlenmesini talep etmiştir. Fransa Devleti ise yaşanan olaylar ve taksi sürücülerinin istekleri konusunda 5 Ağustos 2015'de Avrupa Komisyonu'nu bilgilendirmiştir. Avrupa Komisyonu, Fransa, aynı konumda olan, Almanya ve İspanya'ya on haftalık süre vererek görüşlerini ve savunmalarını bildirmelerini istemiştir. Avrupa Komisyonu'nun beklentisi ise, üye devletlerinin adaletli davranmayı garanti etmeleri, alacakları kararlarda orantılılık ilkesine riayet etmeleri ve Uber şirketine karşı ayrımcılığa gidilmemesi konularında odaklanmaktadır.²⁹

Uber'in dünyada en hızlı büyüdüğü Mexico City, yine Uber lehine aldığı kararla bu kararı alan dünyanın en büyük şehri olma unvanını kazanmıştır. Bu şehirde 500.000 müşteri, 10.000 civarında da Uber uygulamalarını kullanan sürücü bulunmakta olup şehirde toplam 140.000 kayıtlı taksi mevcuttur. Mexico City'deki düzenlemede Uber'in uyması gereken bir kısım asgari standartlar belirlenmiştir. Bunların başında bu hizmette kullanılacak aracın değeri olup aracın değeri en az 200,000 peso (\$12,674) olmalıdır. Her bir yıl için ise araç başına işletme ücreti olarak 1,599 peso ücret ödenmelidir. Bu düzenleme Latin Amerika'da yapılan ilk yasal düzenlemedir.³⁰

Latin Amerika'da diğer bir gelişme de Brezilya'da yaşanmıştır. 28 Nisan 2015 tarihinde Sao Paulo'daki Eyalet Mahkemesi Uber uygulamasının durdurulmasına karar vermişse de daha sonra Uber'in yasaklanma-

27 "Dotc Creates New Category To Usher In App-Based Puvs," <http://dotc.gov.ph/index.php/2014-09-02-05-01-41/2014-09-03-06-43-32/125-dotc-creates-new-category-to-usher-in-app-based-puvs>, (20.09.2015)

28 ALBA Davey, "The Philippines Just Made Uber Legal Everywhere", <http://www.wired.com/2015/05/uber-philippines/>, (20.09.2015)

29 SHEFTALOVICH Zoya, "Uber Picks Up Speed", <http://www.politico.eu/article/uber-complaint-european-governments-anti-uber-laws-ride-sharing/>, (20.09.2015)

30 HALDEVANG Max De, "Mexico City unveils first regulation on Uber in Latin America", <http://www.reuters.com/article/2015/07/16/us-mexico-uber-idUSKCN0PP2SU20150716>, (20.09.2015)



sıyla ilgili bir talebi değerlendiren hâkim bu talebi reddetmiştir.³¹

Uber lehine diğer bir gelişme ise Kanada'da yaşanmıştır. An Ontario Yüksek Mahkemesi Toronto şehrinden gelen Uber'in yasaklanmasıyla ilgili talebi ret etmiştir. Ret gerekçesinde ise yasaklama talebinde bulunanların Uber'in yasaları ihlal ettiğine ve uygulamalarının illegal olduğuna dair herhangi bir ispatın ileri sürülemediği belirtilmiştir.³²

Her ne kadar Uber'i memnun edecek bir gelişme olmasa da diğer bir yasal düzenleme de ABD'nin Kaliforniya Eyaletinde gerçekleşmiştir. 17 Eylül 2014 tarihinde California Belediye Başkanı tarafından onaylanan 2293 numaralı yasa 1 Temmuz 2015 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiş olup, bu yasaya göre; internet üzerinden yolcu taşınması koordinasyonu ile hizmeti veren şirketlerin özel bir sorumluluk sigortası yaptırmaları gerektiği, bunun; yolcuları ve şoförleri kapsayacağı, asgari sigorta bedelinin 50.000 Dolar'dan 100.000 Dolar'a kadar olacağı, bu sigorta bedelinin her bir kişi için ölüm ve yaralamayı kapsayacağı, maddi hasarlı kazalar için 30.000 Dolar asgari sigorta yapılması gerektiği, bu sektörde hizmet verenlerin ceza yasalarını ihlal etmeleri durumunda başkaca yaptırımlara da tabi tutulabilecekleri hususu düzenlenmiştir.³³

VIII. UBER'İN AVANTAJLARI

Uber uygulaması taksi taşımacılığı hizmetinde yeni bir çığır açarak, ulaşımda internetin azami derecede kullanılmasını sağlamıştır. Bu uygulama taksi sürücülerini ve müşterileri için birçok yenilik getirmiştir. Şüphesiz ki bu yeniliklerin başında teknolojinin azami derecede kullanılması vardır. Kullanılan bu teknoloji vasıtasıyla sürücülerle müşteriler arasında online iletişim ve etkileşim sağlanmış, müşteri için; müşterinin güvenliği, konforunun artırılması, ekonomik anlamda bir kısım kaygıların ortadan kaldırılması, taksi taşımacılığı hizmetlerinde, sadece şehir, ülke genelinde değil, aynı zamanda dünya üzerinde standartların sağlanması için genel şartlar oluşturulmuştur. Yolcu taşımacılığı hizmetinde, bu hizmetin organizasyonu, düzenlenmesi, kontrolü ve denetlenmesi konularında yetki belediyelere verilmiş olup, bu konudaki mevzuat düzenlemeleri değerlendirildiğinde genel anlamda ülke çapında ortak bir düzenlemeden söz edilememektedir. Her bir belediye başkanlığı kendi standartlarını kendi-

31 OSTERMAN Cynthia, "Brazil judge lifts injunction suspending Uber ride-share service", <http://www.reuters.com/article/2015/05/04/us-brazil-uber-idUSKBN0NP24220150504>, (20.09.2015)

32 HUI Ann, "Judge rejects Toronto's case against Uber", <http://www.theglobeandmail.com/news/toronto/toronto-request-to-shut-down-uber-dismissed-in-court/article25273958/>, (20.09.2015)

33 BROOKS Jon, "California Bill Would Enable Uber, Lyft Drivers to Finally Get Insurance" http://ww2.kqed.org/news/09/02/2014/UberLyft_California_insurance/, (20.09.2015)

leri belirlemektedir. Uber ise geliştirdiği yazılım vasıtasıyla sürücü ve yolcu açısından uyulması gereken asgari standartları belirlemiştir. Ülkelerin durumlarına göre bu standartlardan zaman zaman sapmalar olacak olsa da temel standartların başında gelen güvenlik, müşteri memnuniyeti, bu hizmeti verenlerin oto kontrolü açısından temel standartlar sağlanmıştır.

Uber, her zaman için yeniliklere açık, servisler üzerine analizler yapılarak ya da ortaya çıkacak ihtiyaç durumuna göre kendini uyarlayabilecek bir hareket alanında hizmet veren esnek bir yapıya sahiptir. Çok kısa bir süre önce Latin Amerika ülkelerinde hayata geçirilen uygulamaya göre Uber üzerinden hizmet alan ve yabancı dili İngilizce olan müşteri, araç şoförünün ekranındaki dilin kendi diline çevrilmesini, ya da araç isteminde bulunma sırasında bunu ilgiliye bildirme imkânını verilmiştir.³⁴ Bu yenilik diğer diller için de kısa zamanda hayata geçirilebilecek bir uygulamadır.

Uber uygulamasında aracın ve şoförünün kişiselleştirilmesi imkânı olacaktır. Müşteri, sürücü seçerken kendi dilinde konuşan, erkek/bayan, Asyalı/Avrupalı/Amerikalı ve ya Uzakdoğulu, genç/yaşlı kişiler arasından tercih yapabilecek, aynı zamanda araç seçerken de, orta seviye/ lüks, büyük/küçük klasik/modern arabalardan tercih etme imkânı olacaktır. Bu durumda da müşteri ile sürücü arasında daha sıcak ilişkiler kurulabilecek daha güvenli ve konforlu seyahat imkânı sağlanacaktır.

Ayrıca müşteri sadece sürücünün inisiyatifine bırakılmamış olup hem şirket hem de müşteri kullandığı yazılım üzerinden sürücünün vermiş olduğu hizmeti kontrol ve takip edebilmektedir. Özellikle turistlerin dilini ve kültürünü bilmedikleri bir ülkede seyahat etmek zorunda kalmaları, dolandırılma ihtimallerinin yüksekliği, kendilerinden fazla ücret talep edilmesi gibi durumlar dikkate alındığında turistlerin bu yazılımın getirdiği standartlar sayesinde kendileri daha fazla güvende hissetmeleri mümkündür.

Herhangi bir şekilde yolcuların suiistimale maruz kalmaları durumunda ise yolcuların kullanabilecekleri birçok alternatif bulunmaktadır. Bunların başında seyahat ettikleri sürücülerini değerlendirerek puan vermek suretiyle kaliteli hizmet vermeyenlerin şirket içindeki itibarlarının ve kredisinin yitirilmesi sağlanabilecektir. Ayrıca adli makamlar ve emniyet güçleri de ilgili yazılım şirketi ile irtibata geçerek herhangi bir suç işlenmesinde daha kısa zamanda delillere ulaşabileceklerdir. Taraflar seyahat bilgilerini üst seviye emniyetin sağlanması için güvendikleri üçüncü bir

³⁴ GARUN Natt, "Duolingo and Uber partner up to let you request certified English-speaking drivers in Colombia", <http://thenextweb.com/apps/2015/09/09/duolingo-and-uber-partner-up-to-let-you-request-certified-english-speaking-drivers-in-colombia/>, (20.09.2015)



kişi ile de paylaşmaları da bu hizmeti kullananların kimliklerinin gizliliğini ortadan kaldıracığından, bu kişilerin suç işleme eğilimleri azalacağı gibi bu durum caydırıcılık etkisi de meydana getirecektir.

Bu sistemi kullanan yolcular ile sürücüler aralarında para alışverişi gerçekleşmeyeceğinden yolcular ve sürücülerin gasp suçuna maruz kalma oranları da azalacaktır. Yine bu hizmet sırasında insanların hürriyetlerinin kısıtlanması, cinsel saldırıya maruz kalmaları riski, meydana gelen suçun kanıtlarına çok daha kısa zamanda ulaşılacağından minimum düzeye inecektir. Yolcuların seyahat ettikleri herhangi bir araçta para veya kıymetli eşyalarını unutmaları durumunda da sürücünün müşteriye, müşterinin de sürücüye ulaşması çok daha kolay olacaktır.

Esnek çalışma saatlerinin getirmiş olduğu kolaylıkla ihtiyacı olan kişiler istedikleri saat dilimi belirlemek suretiyle birden fazla işte çalışarak ailelerine ek gelir sağlama imkânına kavuşabileceklerdir. Bu sistem kullanılarak sürücüler herhangi bir durakta beklemeksizin evlerinden de müşterilerin taleplerine cevap vererek hizmet verme imkânına kavuşacaklardır. Hava alanları, tren istasyonları ve otobüs terminallerindeki yolcu nakillerinde taksi duraklarına ayrıca büyük mekânların ayrılmasına gerek kalmayacağı gibi burada oluşacak trafiğinde önüne geçilmiş olacaktır.

Yine bu uygulamayla birlikte taksi taşımacılığında çalışan şoförlerin yolculuk yapan kişiler tarafından oto kontrole tabi tutulmaları, kaliteli hizmet vermeyen kişilerin sistem dışı bırakılması sağlanacak olup, ayrıca belediyeleri ya da güvenlik birimlerinin düzeni sağlamak üzere fazlaca yatırım yapmaları ya da mesai harcamalarına gerek kalmayacaktır.

Uber uygulamaları dinamik bir yapıya sahip olup bu sistemde tutulan verilerin analiziyle; mevcut taksicilik hizmetinde sorun olan çifte plaka uygulaması, korsan taksicilik, vergi denetimi, taksi taşımacılığında ülke çapında standartların sağlanması, trafik, altyapı ve yol ihtiyaçlarının analizi, trafik yoğunluğunda alternatif yolların kullanılması, şehre gelen turistlerin tercihleri, cazibe merkezi olan şehir mekânlarının tespiti, hangi saatlerde şehrin daha yoğun olduğu vb. hususlar tespit edilebilecek,³⁵ taksi plakalarında karaborsacılığın önlenmesi, taksicilik hizmetlerinde serbest piyasanın hakim olmasıyla arz talep dengesi daha sağlıklı şekilde kurulabilecek, ihtiyaç olan araç ve lisans sayısının tespiti mümkün olacaktır. Uber vasıtası ile şehirlerin kalp atışlarının kontrolü mümkün olacaktır.³⁶

Uber altyapı ve istihdam için yatırımlar yapmaktadır. Bu durum da

35 BELMONTE Nicolas Garcia, "The Pulse Of A City: How People Move Using Uber" <https://eng.uber.com/pulse-of-a-city/>, (20.09.2015)

36 LOPATTO Elizabeth, "New York City starts driver-tracking program", <http://www.theverge.com/2015/9/7/9273295/new-york-city-starts-driver-tracking-program>, (20.09.2015)

ülke ekonomileri açısından ekonomik anlamda bir hareketlilik getirmektedir. Uber için en büyük pazar olan Çin için şirketin 2015 yılında yatırım yapmayı düşündüğü kaynak 1 milyon dolardır.³⁷

IX. UBER'İN DEZAVANTAJLARI

Uber hizmetinden istifade edebilmek için öncelikle akıllı cihazlara bir uygulama yazılımının yüklenmesi, sözleşme kapsamında da asgari bilgilerin şirketle paylaşılmasına ihtiyaç vardır. Bu hizmeti kullanmak isteyen kişiler kişisel verilerine şirketle paylaşmak zorundadırlar. Şayet kişilerin yaşadıkları ülkelerinde kişisel verilerin korunmasıyla ilgili özel düzenleme mevcut değil ise şirketin kullanıcılara ait bu kişisel verileri üçüncü kişilerle ve şirketlerle paylaşması her zaman için imkân dâhilinde olacaktır. Şirket bu verileri kullanmak suretiyle kendi yazılımlarını geliştirmek için analizler yapabilecek, şayet kişi sosyal medya kullanıcısı ise ve hesapları arasında irtibat kurmuşsa internet ve sosyal medya erişimlerinde kendilerine reklamlar gönderilebilecektir.

Şirketin hizmet verdiği bütün ülkelerde temsilcilikleri bulunmadığından sürücülerle müşteriler arasında çıkan anlaşmazlıkların çözümü konusunda şirketlerin doğrudan bir desteği olmayacaktır. Ayrıca şirket sürücülerle müşteriler arasında sadece irtibat sağladıklarını, taraflar arasında çıkacak hukuki anlaşmazlıklarda sorumlu olmayacaklarını yapılan sözleşmelerde belirtmektedirler.

Yine şirket temsilcileri, her ülkede olmadığından, bu şirket üzerinden verilecek hizmetlerde ülkelerin bu ticari faaliyetin vergilendirmesi ve vergi takibi yapması mümkün olmayacaktır.

Ticari taksi sayılarını belirleme, durak yerlerini ayarlama, ticari taksileri denetleme görevi temelde belediyelere bırakılmış olup, bu yazılım üzerinden hizmet verilmesi durumunda bu hizmeti veren sürücülerin denetlenmesi ve standartların sağlanması mümkün olmayacak, yasal düzenleme olmadığından da bu şirket üzerinden hizmet veren sürücüler korsan taksicilik faaliyeti yürütmüş olacaklardır. Uber'de müşterilerin online bulunması korsan taksicilik faaliyetini daha da popüler hale getirmekte, bu sektörünün büyümesinde imkân sağlamaktadır.

Taksicilik hizmetlerinin yürütülmesinde belediyelerin almış olduğu bir kısım ruhsat harçları, devletin ise aldığı bir kısım vergiler bulunmaktadır. Bu hizmetlerin Uber üzerinden verilmesi durumunda belediyelerin ve devletin gelirlerinde azalma meydana gelecektir. Ayrıca yine belediyeye denetimi ortadan kalktığında bu sektörde hizmet veren taksi sayısının

37 YOUNG Doug, "Alibaba, Uber, Didi Kuaidi Raise Billions", <http://www.forbes.com/sites/dougyoung/2015/09/08/alibaba-uber-didi-kuaidi-raise-billions/>, (20.09.2015)



artmasıyla şehir trafiğine haricen yük gelebilecektir. Suç işlenmesi durumunda ilgili şirket soruşturma makamları ile veri paylaşımına rıza göstermez ise ya bu durumda taksilerin suçta kullanılmasıyla işlenen suçlarda artış meydana gelebilecektir.³⁸ Şirket işbirliği yapmaz ise, mevcut sistemde hizmet eden taksiler kayıtlıyken bu yazılım üzerinden hizmet veren taksilerin kayıtlarına ve sürücü bilgilerine herhangi bir yerden ulaşmak mümkün olmayacaktır.

X. ÜLKEMİZDEKİ TAKSİ İLE YOLCU TAŞIMACILIĞI HAKKINDAKİ YASAL DÜZENLEMELER

A. Anayasa

1982 Anayasa'sında İkinci Kısım'da düzenlenen "Temel Haklar ve Ödevler" içinde Kişilerin Hakları ve Ödevleri arasında "Yerleşme ve Seyahat Hürriyeti" de sayılmıştır. Anayasa'nın 23. maddesindeki bu düzenlemeye göre; herkes, yerleşme ve seyahat hürriyetine sahiptir. Kişiler seyahat hürriyetini, kamu tarafından verilen hizmetlerden ya da özel sektör tarafından verilen hizmetlerden yararlanmak suretiyle kullanırlar. Demokratik hukuk devleti olan ülkemizde ise her hangi bir kargaşa ve haksız rekabetin olmaması ve vatandaşların güvenli bir şekilde seyahat etmelerini sağlamak amacıyla bir kısım yasal düzenlemeler yapılmıştır.

B. Yasalar

1. 5393 Sayılı Belediye Kanunu

Belediyelerin temel görevleri arasında; ulaşım hizmetlerinin koordinasyonu da vardır. Belediye Kanunu'nun 15. maddesinin (p) bendinde; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek belediyenin yetki ve imtiyazları arasından sayılmıştır.

2. 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu

Normal şartlarda bir şehrin genel kamu hizmetlerinin yürütülmesinde

³⁸ Daha şimdiden Uber bir kısım suçlar tarafından kötüye kullanılmaya başlanmıştır. Bir sürücü Uber sürücüsü olduğunu ifade ederek 2 kız öğrenciyi aracına alarak sarkıntılık yapmaya çalışmıştır. Şirket yetkilileri ise bu suçlamaları kabul etmeyerek Uber sürücülerine taleplerin mutlaka müşterilerin akıllı cihazları üzerinden gelen istekler doğrultusunda yönlendirildiğini ve sürücüye ait bilgilerin yolcu tarafından da görüldüğünü bildirmişlerdir. (KERR Dara, "Fake Uber drivers allegedly convince female passengers into cars" <http://www.cnet.com/news/fake-uber-drivers-allegedly-pick-up-female-passengers/#ftag=CAD590a51e>, (20.09.2015))

birinci dereceden belediyeler yetki ve imtiyaz sahibi olup, toplam nüfusu 750.000'den fazla olan illerin il belediyeleri ise kanunla büyükşehir belediyesine dönüştürülebilmektedir. Bu durumda büyükşehir belediyesiyle büyükşehir sınırları içindeki belediyelerdeki kamu hizmetleri büyükşehir belediyeleri koordinasyonu ile yürütülmektedir.

Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 7. maddesinin (f) bendinde; "Büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek" büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları arasında sayılmış, (p) bendinde ise; "büyükşehir sınırları içindeki kara ve denizde taksi ve servis araçları dâhil toplu taşıma araçlarına ruhsat verme" hususları düzenlenmiştir.

Aynı Kanunu'nun 9. Maddesinde ise; kara, deniz, su, göl ve demiryolu üzerindeki her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla Ulaşım Koordinasyon Merkezi kurulacağı belirtilmiştir.

3. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu

Karayolları Trafik Kanunu'nda; Karayolunda, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtı süren kişi "şoför" olarak tanımlanmış, araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişi "İşleten" olarak tanımlanmış, kamu hizmeti yapan yolcu taşıtlarının yolcu veya hizmetlileri bindirmek, indirmek için durakladıkları işaretlerle belirlenmiş yerler ise "durak" olarak tanımlanmıştır.

Kanunu'nun 31. maddesindeki düzenlemeye göre; taksi otomobillerinde taksimetre bulundurma araçlarda bulundurulması zorunlu gereçlerden sayılmış, araçlarında taksimetre bulundurmayan, kullanmayan veya kullanılabilir durumda bulundurmayan sürücülerin 34.800.00³⁹ lira para cezası ile cezalandırılacağı, taksimetrenin bozulmasına vasıta olanlar ile bu durumdaki cihazları kullanan araç sürücüleri ve işletenleri üç aydan altı aya kadar hafif hapis cezası ve 526.700.000 lira hafif para cezası ile cezalandırılacakları, uygun durumda bulunmayan araçların ise trafik zabıtasınca; eksiklikleri giderilinceye kadar trafikten men edileceği

³⁹ 5083 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Para Birimi Hakkında Kanun ile 1 Ocak 2005'te paradan 6 sıfır atılmıştır.



hususları düzenlenmiştir. Yine aynı Kanun'un 60. maddesi (f) bendinde; taksi duraklarında duraklamak yasaklanmış, bu yasağa uymayanların 1.800.000 lira para cezası ile cezalandırılacağı düzenlenmiştir.

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun "Araçların tescil edildikleri amacın dışında kullanılması" başlıklı Ek 2. maddesinde; "Araçlarını motorlu araç tescil ve trafik belgesinde gösterilen maksadın dışında kullananlar ile sürülmesine izin veren araç sahipleri 14.400.000 lira para cezası ile cezalandırılır. Ayrıca, araç on beş gün süre ile trafikten men edilir. İlgili belediyeden izin veya ruhsat almaksızın, belediye sınırları dâhilinde ticari amaçlı yolcu taşıyan kişiye, araç sahibine, bağlı bulunduğu durak, işyeri ve işletmelerin sorumlularına birinci fıkrada gösterilen idari para cezası üç kat olarak, fiilin işlendiği tarihten itibaren bir yıl içinde tekerrürü halinde ise beş kat olarak uygulanır. Ayrıca, araç her defasında altmış gün süre ile trafikten men edilir. Ayırıcı işareti bulunmayan üçüncü fıkra kapsamındaki araçlardan taşımacılık hizmeti alanlara da birinci fıkrada belirtilen cezanın üçte biri oranında idari para cezası uygulanır." şeklinde yasal bir düzenlemeler yapılmıştır.

AYM'nin 2014/52 E., 2014/139 K. ve 11.9.2014 Tarihli Kararı ile Anayasa'nın 38. maddesi Yönünden İncelemede; ceza sorumluluğunun şahsi olduğu, herkesin kendi eyleminden sorumlu tutulacağı, ceza sorumluluğunun şahsiliğinin ceza hukukunun evrensel ilkelerinden olduğu, bir kimsenin işlemediği bir fiilden dolayı cezalandırılmayacağı, izinsiz taşıma yapan araç sürücüsünün kendi kusurlu fiilinden kaynaklanan ticari amaçlı yolcu taşımacılığı yapılan araçta yasal izin ve ruhsatlarının bulunup bulunmadığını bilebilecek ve kontrol edebilecek durumda olması gerektiği, bu nedenle idari para cezası ile cezalandırılmasının yasalara uygun olacağı, araç sürücüsü, aynı zamanda araç sahibi değilse, araç sahibine de aynı miktar için ceza tutanağı düzenlenmesinin araç sahibi olan kişinin, kusurunun bulunup bulunmadığı, belgesiz olarak ticari amaçlı yolcu taşımacılığı yapılmasına izin verip vermediği değerlendirilmeden idare tarafından yaptırım uygulanmasının suçta ve cezada kanunilik ve cezanın şahsiliği ilkelerine aykırı olacağından bahisle korsan taksicilikte araç sahibinin de doğrudan idari para ceza ile cezalandırılmasını Anayasa'nın 38. maddesine aykırı bularak iptaline karar vermiştir.

4. 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu

4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun amacı; karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, karayolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet

vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır. Bu Kanun, kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu taşımalarını da kapsamaktadır. Kanun'un 5. Maddesi gereğince; yolcu taşımacılığı yapılabilmesi için Bakanlıktan yetki belgesi alınması zorunludur. Kanun'un 17. Maddesi gereğince; Şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacıları; duraklamalar dâhil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludur. Taşımacılar bu Kanununun 17. maddesinden doğan sorumluluklarını sigorta ettirmek zorundadır. Yine Kanun'un 5. maddesine göre yetki belgesi almadan veya yetki belgesi aldığı halde yetki belgesi kapsamına uygun olmayan faaliyetlerde bulunanlara bin Türk Lirası, yetki belgesi olduğu halde taşıtını yetki belgesine kaydettirmeden kullananlara beş yüz Türk Lirası idari para cezası verileceği hususları düzenlenmiştir.

5. 4207 Sayılı Tütün Ürünlerinin Zararlarının Önlenmesi ve Kontrolü Hakkında Kanun

Kanununun 2/1/c. maddesinde; Taksi hizmeti verenler dâhil olmak üzere karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu toplu taşıma araçlarında tütün mamullerinin tüketilemeyeceği hususu düzenlenmiştir. Bu yasağa aykırı hareket edilmesi ise cezai yaptırıma bağlanmıştır.

C. Yönetmelikler

1. Karayolları Trafik Yönetmeliği

Yönetmelikte; yapısı itibariyle sürücüsü dâhil en fazla dokuz oturma yeri olan, insan taşımak için imal edilmiş bulunan ve Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından belirlenen şekilde muayenesi ve damgası yapılmış, ücret hesaplama yöntemine uygun tarife yüklenmiş ve tip onayı alınmış taksimetre ile yolcu taşıyan M1 sınıfı ticari motorlu araçlar taksi olarak tanımlanmış, yapısı itibariyle sürücüsü dâhil en fazla dokuz oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan, adam başına tarifeli ücretle yolcu taşıyan M1 sınıfı ticari motorlu araçlar, taksi dolmuş; müşterilerin araç sürücüsü ile iletişim ve teması, 24.10.2004 tarihli ve 25620 sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanan Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelikte tanımlanan zırlı ara bölme ile engellenmiş, taksimetre veya tarife ile yolcu taşıyan M1 sınıfındaki ticari motorlu araç ise Özel Güvenlik Bölmeli Taksi olarak tanımlanmıştır.

Aynı yönetmelik hükümleri gereğince taksiler; kenarları 105x320 mm. ebadında, ışık geçiren 3 mm. kalınlığında, krom sarısı renginde, pleksiglastan imal edilmiş her iki yüzünde "TAKSİ" yazılı bulunan, çelik veya



eloksalli alüminyumdan imal edilmiş bağlantı ayağı ile veya tavanına sabitlenecek şekilde aracın üzerine monte edilmesini, "TAKSİ" kelimesinden başka hiçbir yazının bulunmayacağını, geceleri boş iken bu sistemin yakılacağını, yolcu alındığında içeriden söndürülebilecek şekilde imal edilmesi gerektiğini, taksi otomobillerinde bulundurulacak taksimetrelerin; Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınca tespit edilen özelliklere sahip olarak imal edilmiş, yolcu tarafından görülebilecek şekilde araç içerisinde monte edilmiş ve her zaman kullanılabilir durumda buldurulması gerektiğini, 86/10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı kapsamına giren ve trafik komisyonları kararı ile plaka tahdidi uygulanan il ve ilçelerde ticari amaçla çalışan taksi otomobillerin bu standartları taşıması gerektiği, yine aynı zamanda şehir içerisinde ticari amaçla çalışan taksi otomobillerinin belli bir merkez aracılığı ile müşteri adreslerine sevk etmeye yarayan telsiz cihazı veya benzeri haberleşme cihazlarını buldurması gerektiği hususları düzenlenmiştir.

2. Karayolu Taşıma Yönetmeliği

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin amacı; karayolu taşımacılık faaliyetlerini düzenlemek; taşımacılık faaliyetlerinde düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacılık faaliyetlerinde yararlanılan taşıt, araç, gereç, yapı, tesis ve benzerlerinin niteliklerini belirlemek; karayolu taşımalarının diğer taşıma sistemleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır. Bu yönetmelik kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımalarını ve benzerlerini kapsar. Yönetmeliğin 33. maddesi gereğince; terminallerde, yolcuların şehir içi ulaşımını sağlayan servis araçları, ticari taksiler ile özel otomobiller için indirme, bindirme ve park yapacakları yeterli bir alan da bulunmalıdır.

3. Belediye Zabıta Yönetmeliği

Bu yönetmeliğin 10. maddesinde; belediye zabıtasının trafikle ilgili görevleri arasında; yetkili organların kararı uyarınca belirlenen kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksilerin sayılarını, bilet ücret ve tarifeleri ile zaman ve güzergâhlarını denetlemek te bir yetki ve imtiyaz olarak sayılmıştır.

4. Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği

Bu yönetmelik hükümlerine göre; 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 yetkilerini kullanmak üzere Ulaşım Koordinasyon Merkezinin (UKOME) kurulacağı hususu düzenlenmiştir.

Bu merkez; mevzuatla yetkili kılındığı durumlarda mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almakla, 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 yerlerini tespit etmek, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları ile bu taşıtların teknik özelliklerini tespit etmek, çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek, bunlara izin ve çalışma ruhsatı vermekle, Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde, ulaşım, toplu taşıma ve trafik mevzuatının büyükşehir belediyesine verdiği yetki doğrultusunda uygulamaya yönelik yönlendirici karar almak ve görüş oluşturmakla da görevlidir.

5. Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik

Bu yönetmelik gereğince; İçişleri Bakanlığı; kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamaları, taksi uygulamalarını ve otoparkların oluşturulması ile ilgili tedbirleri alır, belediyeler ise taksilerin trafikte boş dolaşmalarını, durak dışında beklemelerini engelleyecek telefonlu, telsizli durak ve merkezi alanlarda taksi cepleri gibi uygulamaları yaygınlaştırır. Bunun için şehir trafiğine uygun bir şekilde, taksilerin bekletileceği alanları tespit eder.

6. Sivil Hava Ulaşımına Açık Havaalanlarında Yer Alan Terminaller İle Sıhhi İşyerleri İçin İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik

Bu yönetmelik gereğince; Taksi durağı ve yazıhanesi, kapalı ve açık otoparklar ve oto galerilerinde bu yönetmeliğin 14. maddesinde belirtilen şartlara ilave olarak; Havaalanı Güvenlik Komisyonunun belirleyeceği sayıda araba park edilebilecek alana sahip olması, uluslararası havaalanlarında yolcularla iletişimin üst düzeyde sağlanması amacıyla durakta en az bir yabancı dil bilen personel bulundurulması, taksi duraklarında şoförlerin isimleri ve fotoğraflarının görünür şekilde asılması, terminal önlerinde bekleyen taksi sayısının trafik kargaşasına neden olmayacak şekilde sınırlandırılması ve diğer araçların durakta bekletilmesi gibi bir kısım düzenlemeler belediyelerin taksi işletme yönetmeliğine bırakılmadan düzenlenmiştir.



7. Taksimetre Yönetmeliği (77/95/At)

Takıldığı taksinin özelliklerine ve ayarlandığı tarife esas alınarak yolcunun ödemesi gereken ücreti taksimetre ücret hesaplama yöntemine göre sürekli olarak hesaplayabilen ve ücret göstergesinde gösterebilen sistemlerin taşınması gereken özellikleri ve standartları belirleyen yönetmeliktir. Bu yönetmelikte taksimetrenin tanımı ve nitelikleri tarif edilmiştir.

8. Belediyeler Tarafından Çıkarılan Ticari Taksi Yönetmelikleri

Mevzuat çerçevesinde Ticari Taksi Plakası ihalesi yapılarak hizmet veren il ve ilçelerin belediye başkanlıkları ile Büyükşehir Belediye Başkanlıkları; 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu 7/f ve 9. maddeleri, 5393 Sayılı Belediye Kanunu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, 25384 sayılı Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu, 1986/10553 sayılı Ticari plakaların verilmesine ilişkin Usul ve Esaslar hakkındaki bakalar kurulu kararı, Büyük Şehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği hükümlerine dayanarak; Ticari taksi olarak hizmet veren araçların denetim, park yeri tahsisi, özellikle trafik yoğunluğunun yaşandığı saatlerde boş olarak müşteri aramak için dolaşmalarını azaltmak, yol üzerinde bekleme yapmalarının önüne geçmek, ekonomik kaybı önlemek, çevre üzerindeki bozucu etkilerini azaltmak, hizmet verdikleri alanda hizmet kalitesini arttırmak, indirme-bindirme ve bekleme yerlerini belirlemek, iptal etmek, trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik aranacak usul ile ticari taksi olarak kullanılacak araçlarda aranacak şartlar, teknik özellikler, ticari taksi şoförlüğü yapacak kişilerde aranacak özellikler ile eğitim ve standartlarının belirlenmesini, Taksilerin hangi koşullar altında ve ne şekilde çalışacaklarını verilen hizmetten yararlananlar arasındaki ilişkileri, uygulamayı yürütecek ve denetleyecek olan kuruluş ve organların yetki ve sorumluluk alanlarını belirlemek, taksisi durakları ile yeni açılacak olan taksi duraklarının; çalışmalarının belli bir düzen içinde yapılmasının sağlanması, taşımacılık hizmetine muhatap olan yolcuların rahatlığı ve güvenliği ile şehir içi trafik güvenliğinin bütünlüğünün sağlanması amacıyla yönetmelik hazırlamaktadırlar.

Ülke çapında bütün Ticari Taksileri kapsayacak şekilde bir Yönetmelik bulunmamaktadır. Bu durumda da her bir belediye başkanlığı tarafından ticari taksiler açısından farklı standartlar, taşıma ücretleri vb. kıstaslar uygulanmaktadır. Bu yönetmeliklerde; ticari taksi olarak kullanılacak araçta aranacak nitelikler, ticari taksi işletmecisinin başvurusunda istenilecek belgelerin neler olduğu, bu taksilerde çalışacak olan şoförlerin nitelikleri, ticari taksi işletmecilerinin ödemesi gereken ücretler, ticari taksilerin denetim usulleri vb. hususlar detaylı bir şekilde düzenlenmektedir.

Genel olarak bu düzenlemelere bakıldığında Ticari taksilerin; Ticari Taşıt Tahsis Belgesi almaları gerektiği, bunu için belli bir miktar harç yatırmaları gerektiği, Ticari Taksi Durak Yazıhanesi ve Taksi Depolama Alanlarının açılmasının izne tabi olduğu, İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatı almaları gerektiği, hizmet verecek ticari taksi aracında bir kısım niteliklerin aranacağı, başvuru sahibinden bir kısım belgeler istenmek suretiyle bu işi yapacak olan kişi hakkında yeterli derecede bilgi ve belge toplanacağı, ticari taksimde şoförlük yapan kişide bir kısım özelliklerin bulunması gerektiği, (örneğin: Asli kusurlu ve bilinçli taksirli olarak ölümlü trafik kazalarına karışmamış olduğuna, Alkollü olarak araç kullanma ve hız kurallarını ihlal nedeniyle sürücü belgeleri birden fazla geri alınmamış olduğuna dair Trafik Tescil ve Denetleme Müdürlüğünden verilmiş ceza puan dökümünü ibraz etmesi gerektiği), yine ticari taksilerde “Yurtiçi Yolcu Taşımacılığı Sürücü Mesleki Yeterlilik Belgesi”, alınmasının zorunlu olduğu, verilen bu hizmetlerde ticari taksi işletmecilerinin; ilk defa plaka verilen Ticari taksi işletmecilerinin bir defaya mahsus alınacak Ticari Plaka Tahsis Belgesi ücreti, Ticari Taksi devir ücreti, Yıllık, Durak ve İşaret Levhalarına Katılım ücreti ödemesi gerektiği hususları düzenlenmektedir. Yine bu düzenlemeler kapsamında Belediye Başkanı, Belediye Başkan yardımcıları, Belediye Zabıta Müdürlüğü Personeli ve Belediye Başkanınca görevlendirilen personelin, T plaka ticari taksileri ve bu hizmet sektöründe çalışanları denetleyecekleri ve gereken şartlara uymayanları hakkında bir kısım yaptırımlar uygulayabilecekleri hususu düzenlenmiştir.

D. Adsız Düzenleyici İşlemler

1. Ticari Plakaların Verilmesinde Uyulacak Usul ve Esaslar Hakkındaki Bakanlar Kurulu Kararı

Bakanlar Kurulu'nun bu kararı ile; vatandaşın ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere toplu taşımacılığın geliştirilmesi ve disiplin altına alınması, korsan taşımacılığın önlenmesi ve fiilen çalışmakta olan şoför esnafının haklarının korunması maksadıyla taksi, dolmuş, minibüs ve umum servis araçlarına verilecek ticari plakaların sayısı, verilme usul ve esaslarını tespit etmek amaçlanmıştır.

Bakanlar Kurulunun bu kararına göre; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 12. maddesi hükümlerine göre, il trafik komisyonlarınca plaka tahdidini kararı alınan illerde ticari plaka verilebilecektir.

Bu karar gereğince ticari plaka verilebilmesi için; Taksi, dolmuş ve minibüslerde; şoförlük mesleğini geçim kaynağı olarak seçmiş olduğunu ve sürekli olarak icra ettiğini beyan etmiş ve ilgili meslek odasına, ilgili mes-



lek odasının bulunmadığı yerlerde ise şoförler odasına üye olmak şartı aranmaktadır.

Ticari plaka sayısının tespitinde; nüfus artışı ve şehrin ulaşım planı dikkate alınmak suretiyle o il veya ilçenin toplu taşıma ihtiyacı, trafik komisyonu tarafından düzenlenecek bir raporla İçişleri Bakanlığına bildirilir. Halen plaka tahdidi uygulanan illerde, taksi, dolmuş, minibüs ve umum servis araçları için tespit edilen ticari plaka sayısının arttırılması, iade edilenler ile henüz tahsis edilmemiş olanlar dâhil, bunların trafik komisyonlarınca dağıtılması, İçişleri Bakanının onayına tabidir.

Ticari plaka, kapalı teklif usulü ile trafik komisyonunun tespit edeceği esaslara göre verilir. Kapalı teklif zarfları trafik komisyonları huzurunda açılır ve en yüksek bedeli teklif edenlerden başlamak üzere o dönem için tespit edilen miktarda ticari plaka verilir. Ticari plakaların ihalesi sonucu elde edilen Taksi, dolmuş, minibüs ve umum servis araçlarına ait toplanan paraların % 90'ı Trafik Hizmetleri Geliştirme Fonu hesabına, % 10'u ise Türk Polis Teşkilatı Güçlendirme Vakfı hesabına dönem sonunu takip eden bir ay içerisinde aktarılır.

2. UKOME Kararları

“Lüks ve Filo Otomobil ile Yolcu Taşımacılığı” nı düzenleyen 23.11.2012 gün ve 2012/10-13 sayılı UKOME kararı, İstanbul 6.İdare Mahkemesi'nin E:2013/285, K:2014/366 sayılı iptal edilmiş,⁴⁰ Lüks Otomobil ile Yolcu Taşımacılığına ilişkin 27.08.2014 tarih, 2014/8-8 sayılı UKOME Kararı hakkında ise İstanbul 8.İdare Mahkemesi'nde 2014/2120 Esas Sayılı Kararı ile: “yürütmenin durdurulması” kararı vermiştir.⁴¹

XI. SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Uber ve benzeri uygulamaların gerçek hayata doğrudan yansımalarından dolayı, Uber'in Uygulamalarının acil olarak hukuki altyapıya kavuşturulması ihtiyacı diğer teknoloji firmalarından daha önceliklidir. Bu sorunların başında da sürücü ve yolcu arasındaki hukuki sorunlar, trafik kazaları vb. gelmektedir. Bu sorunların normal hukuk düzeni içinde çözümlenmesi bazı zamanlarda mümkün olmayacaktır. Çünkü bu sorunlardan birçoğu uluslararası niteliği olan sorunlardır. Çok uluslu problemleri çözecek çözüm önerileri geliştirilmelidir. Ülkemizde taksi sürücüleri ile ilgili mevzuat düzenlemesi genellikle belediyelerin inisiyatifine bırakılmış olup belediye sayısınca mevzuat ve uygulama vardır. Ülke genelinde uygulanacak temel kriterler, taksimetre uygulaması gibi bir kısım standart-

40 http://www.tursab.org.tr/dosya/10925/iptal-edilen-ukome-karari-2012-10-13_10925_7113055.pdf, (20.09.2015)

41 http://www.tursab.org.tr/dosya/12134/idare-mahkemesinin-yurutmeyi-durdurma-karari-ek-2_12134_7434386.pdf, (20.09.2015)

lar getirirse de daha özele inildiğinde, aracın yaşı, nitelikleri, durakların standartları, araç sayılarının tespiti ve ücretlerin tespiti gibi hususlar belediyelerin düzenlemeleri ile hayata geçirilmektedir. Uber'in hayatımıza girmesi ile bu husustaki hukuki sorunlara çözüm aranırken bir taraftan da bu alanda verilen hizmetlere bir kısım standartların getirilmesi bir fırsat olarak değerlendirilebilir. Mevcut duruma göre Uber uygulamalarının ülkemiz açısından getireceği muhtemel sorunları aşağıdaki şekilde saymak mümkün olacaktır.

A. Uber Uygulamaları ve Kişisel Verilerin Korunması

Uber'in kullanıcılarına bir kısım hizmetleri sunabilmesi, geri dönüşümleri sağlıklı bir şekilde yapabilmesi için kişisel verileri, kişinin akıllı cihaz bilgilerini, konum bilgilerini kullanmasına ihtiyacı vardır. Bu bilgilerin başında; kişinin; adı soyadı, e-posta adresi, telefon numarası, posta adresi, resmi, ödeme yöntemi, talep edilen öğeler (teslimat hizmetleri için), teslimat notları ve kişilerin iletmeyi seçtiği diğer bilgiler, akıllı cihazın tam konumu ve IP adresi, kişinin adres defterindeki isimleri ve irtibat bilgileri,⁴² UberPOOL'da birlikte seyahat etmek isteyen kişilerin birbirleri ile haberleşmelerine yarayan bilgileri, tahmini varış saatini, ücrete ait bilgileri gelmektedir.

Uber, yürürlükteki yasalar uyarınca sakladığı kişisel verilere erişim, bunların düzeltilmesi ve/veya silinmesi konusunda şahsın taleplerine uyacaktır. Buna ek olarak, müşterilerin cihazlarındaki kesin konum bilgilerinin uygulama tarafından toplanmasının devre dışı bırakılması durumunda dahi, ne bir sürücünün cihazından müşteriye ait seyahat konumu bilgilerini toplama kabiliyetini ne de IP adresinizden yaklaşık konum çıkarma kabiliyetimizi sınırlamayacaktır. Kullanıcı önce izin verdikten sonra devre dışı bıraksa bile şirket kullanıcının konum bilgilerine ulaşmaya devam edecektir.

Uber kişisel verilerinin güvenliği ile ilgili açıklamada; verilerin korunması konusunda uzmanlarının olduğunu, bu kişilerin devamlı çalıştıklarını, sürücüler ve seyahat eden kişilerin verilerinin ise ancak hukuki anlamda yapılan her hangi bir şikâyet olması durumunda paylaşıldığını bildirmektedir.⁴³ Uber'in bu bildirimini ile hizmet sözleşmesinde şart olarak ileri sürdüğü hususlar arasında farklılıklar bulunmaktadır.

42 Kişi isterse bu bilgileri paylaşmaktadır. Paylaşılan bu bilgiler adres defterinde kayıtlı olan kişilerin rızaları alınmadan sadece uygulamayı kullanan kişinin tek taraflı rızası ile paylaşılan verilerdir. Şirket daha sonra bu kişilere reklamları vb. uygulamaları sırasında rızalarını almaksızın ulaşabilecektir.

43 BERSHIDSKY Leonid, "France Is Right to Mistrust Uber" <http://www.bloombergtv.com/articles/2015-06-30/france-is-right-to-mistrust-uber>, (20.09.2015)



Uber bu bilgileri başkalarının haklarını, mülkiyetini veya güvenliğini korumak maksadıyla kolluk birimi yetkilileriyle, kamu kurumlarıyla paylaşabileceği gibi aynı zamanda Uber uygulamasının birtakım özelliklerinin kullanımıyla bağlantılı olarak iletişim gönderisi yapmak veya iletişimi kolaylaştırmak amacıyla, şirketle sözleşme kapsamında şirketin anlaşmalı olduğu firma reklamlarının yönlendirilmesi amacıyla, veri koruma yasalarının daha az koruyucu olabileceği diğer ülkelere bu verileri aktarabilecek, orada işleme koyabilecek veya saklayabilecektir.

Uber, ABD ve Avrupa Birliğine üye ülkeler açısından veri paylaşımını çok sıkı kurallara bağlamışken, Avrupa Birliği üyesi olmayan ya da kişisel verilerin korunması konusunda gerekli yasal altyapıyı hazırlamayan ülke vatandaşlarının verilerini çok rahat bir şekilde ilgili kişilerin rızasını almadan paylaşabilecektir. Bunun anlamı bir kısım ülkeler açısından üst seviyede veri koruma sağlanabilecek iken maalesef ülkemiz açısından şirket bu şekilde bir uygulamayı kabul etmemiştir. Ülkemizde de halen taslak halinde olan Kişisel Verilerin Korunması Yasa Tasarısı'nın, Avrupa Birliğine Uyum Yasaları kapsamında, kısa zamanda ele alması ve yasalaştırmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Ayrıca ülkemizde Kişisel Verilerin Korunması Yasası olmadığından ABD patentli diğer sosyal medya ve yazılım şirketleri herhangi bir suç işlendiğinde veri paylaşmayı ya istememekte,⁴⁴ ya da çok sıkı şartlara bağlı tutmaktadırlar. Bu durumda ülkemizde işlenen suçlarla etkin mücadeleyi zorlaştırmaktadır.

B. Taksimetre Kullanma Zorunluluğu ve Uber

Taksimetre Yönetmeliği hükümlerine göre; taksinin özelliklerine ve ayarlandığı tarife esas alınarak yolcunun ödemesi gereken ücreti taksimetre ücret hesaplama yöntemine göre sürekli olarak hesaplayabilen ve ücret göstergesinde gösterebilen sistemlerin taşınması gerektiği belirtilmiş, bu yönetmelikte taksimetrenin tanımı ve nitelikleri tarif edilmiş, Karayolları Trafik Yönetmeliği hükümlerine göre ise; şehir içerisinde ticari amaçla çalışan taksi otomobillerinde bulundurulacak taksimetrelerin; Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınca tespit edilen özelliklere sahip olarak imal edilmiş, yolcu tarafından görülebilecek şekilde araç içerisinde monte edilmiş ve her zaman kullanılır durumda buldurulması, aynı bakanlık tarafından belirlenen şekilde muayenesi ve damgası yapılmış, ücret hesaplama yöntemine uygun tarife yüklenmiş ve tip onayı alınmış olması gerektiği hususları düzenlenmiştir.

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 31. maddesindeki düzen-

44 http://www.uhdigm.adalet.gov.tr/adli_yardimlasma/adli_isbirligi_ceza/cz_istinabe_9_inter-net_ortaminda_islenen_suclar.html, (20.09.2015)

lemeye göre ise; taksi otomobillerinde taksimetre bulundurması zorunlu hale getirilmiş, araçlarında taksimetre bulundurmayan, kullanmayan veya kullanılabilir durumda bulundurmayan sürücülerin para cezası ile cezalandırılacağı, taksimetrenin bozulmasına vasıta olanlar ile bu durumdaki cihazları kullanan araç sürücüleri ve işletenleri hafif hapis cezası ve para cezası ile cezalandırılacakları hususları düzenlenmiştir.

Yukarıda bahsi geçen yasaların çıkartılma tarihlerine bakıldığında yasanın çıkartıldığı tarih itibariyle taksimetre uygulaması iyi bir çözüm olmasına rağmen günümüzdeki teknolojik gelişmeler dikkate alındığında, taksimetreden daha sağlıklı bir şekilde çalışacak ve veri üretecek ve analiz edecek her türlü teknoloji ve yazılıma günümüz insanı sahiptir. Hatta Uber uygulamasında taksi sürücüsü ile müşteri tarafından kullanılan cihazlar internet üzerinden entegre bir şekilde çalışarak hem otokontrol sağlanabilmekte hem de veriler saklanabilmektedir. Yukarıda sayılan yasalarda yapılacak küçük bir revizyonla GPS cihazlarının ya da navigasyon cihazlarının da aynı görevi görebilecekleri hususu düzenlenebilir. Bu durumda devletin de herhangi bir vergi kaybı olmayacaktır. Yeter ki elektronik entegrasyonla hizmet veren şirketlerle vergi daireleri tarafından kullanılan yazılımlar entegre edilsin. Bu şekildeki bir koordinasyonda Maliye Bakanlığı Uber vb. şirketler üzerinden yapılan yolcu taşımacılığı sisteminden elde edilen gelirleri taksimetre sisteminden daha sağlıklı olacak şekilde kontrol edebilir, vergilendirebilir. Vatandaş açısından şeffaflığın sağlanması konusunda ise zaten yazılım şirketi mevcut durumda kendi çözümünü üretmiş bulunmaktadır.

C. Taksicilik Hizmetlerinde; İzin, Ruhsat ve Koordinasyon İşlemleri ve Uber

5393 Sayılı Belediye Kanunu'na göre; ulaşım hizmetlerinin koordinasyonu ve ulaşım planlarının yapılması, kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek, ticari amaçla çalıştırılacak taksilerin çalışma şekil ve şartları ile bu taşıtların teknik özelliklerini tespit etmek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek belediyenin yetki ve imtiyazları arasında, 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu göre de; "Büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek, büyükşehir sınırları içindeki kara ve denizde taksi ve servis araçları dâhil toplu taşıma araçlarına ruhsat vermek bü-



yükşehir belediyelerinin görevleri arasında sayılmıştır.

Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik hükümlerine göre ise; kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamaları, taksi uygulamalarını ve otoparkların oluşturulması ile ilgili tedbirleri alma görevi İçişleri Bakanlığı'na, taksilerin trafikte boş dolaşmalarını, durak dışında beklemelerini engelleyecek telefonlu, telsizli durak ve merkezi alanlarda taksi cepleri gibi uygulamaları yaygınlaştırma görevi ise belediyelere verilmiştir. Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği hükümlerine göre ise; taksilere izin ve çalışma ruhsatı verme görevi UKOME'ye verilmiştir.

Karayolu Taşıma Kanunu'na göre; yolcu taşımacılığı yapılabilmesi için İçişleri Bakanlığından yetki belgesi alınması zorunludur. Yetki belgesi almadan veya yetki belgesi aldığı halde yetki belgesi kapsamına uygun olmayan faaliyetlerde bulunanlara bin Türk Lirası, yetki belgesi olduğu halde taşıtını yetki belgesine kaydettirmeden kullananlara beş yüz Türk Lirası idari para cezası verileceği hususları düzenlenmiştir. Belediye Zabıta Yönetmeliği hükümlerine göre taksicilik hizmetlerini denetleme görevi belediye içinde görev yapan zabıtanın görevleri arasında sayılmıştır.

Bakanlar Kurulunun Ticari Plakaların Verilmesinde Uyulacak Usul ve Esaslar Hakkında Kararına göre ise; ticari plaka verilebilmesi için; taksilerde şoförlük yapacak kişinin mesleğini geçim kaynağı olarak seçmiş olduğunu ve sürekli olarak icra ettiğini beyan etmiş ve ilgili meslek odasına, ilgili meslek odasının bulunmadığı yerlerde ise şoförler odasına üye olması şartı aranmıştır. Ticari taksi plaka sayısının tespitinde ise; nüfus artışı ve şehrin ulaşım planı dikkate alınmak suretiyle o il veya ilçenin toplu taşıma ihtiyacı, trafik komisyonu tarafından düzenlenecek bir raporun İçişleri Bakanının onayına sunulması sonucu kabul görmesine bağlanmıştır. Yine Bakanlar Kurulu Kararı gereğince; belirlenen ticari taksi plakalarını ihale usulü ile satılacağı, elde edilen paraların % 90'ı Trafik Hizmetleri Geliştirme Fonu hesabına, % 10'u ise Türk Polis Teşkilatı Güçlendirme Vakfı hesabına yatırılacağı hususları düzenlenmiştir.

Yukarıda sayılan yasal düzenlemelerden anlaşılacağı üzere her türlü ulaşım ile ilgili belediye başkanlıklarına, Bilim ve Teknoloji Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı'na birçok görev verilmiş olup burada sadece klasik taksi taşımacılığı ile Uber uygulamalarının birbirleri ile uyuşmadıkları ya da çakiştıkları alanlara değinilecektir. Bu düzenlemelere göre; ulaşım planlarını yapma, taksi sayılarının belirlenmesi, taksi ücretlerinin belirlenmesi, taksi plakalarının satışı ve gelirlerinin paylaşımı, taksi güzergâh ve durakların belirlenmesi, trafik düzeninin sağlanması, trafik ve toplu taşıma

konularında üst düzeyde yönlendirici karar alma, usulüne göre gereken tesisleri kurma, kurdurma ve işletme, taksilere çalışma izni ve ruhsatının verilmesi, taksilerin trafikte boş dolaşmalarının önlenmesi, taksilerin çalışma şekil ve şartları ile bu taşıtların teknik özelliklerinin tespit edilmesi, şoförlerin meslek örgütlerine üye olmaları ve denetlenmesi bu kurumların yetki ve inisiyatifine bırakılmıştır.

1. Bakanlıklarla Belediye Başkanlıları Arasından Koordinasyon Kurulması

Belediyelerin, İçişleri Bakanlığı ve Bilim ve Teknoloji Bakanlığı'nın görevleri birlikte değerlendirildiğinde; şehirlerdeki yaşam standartlarının ve kalitenin artırılması, seyahat hürriyetinin sağlıklı bir şekilde kullanılabilmesi için öncelikli olarak; uzun vadeli ulaşım planlarının yapılması, yolcu taşımacılığında kullanılacak taksi sayılarının isabetli bir şekilde belirlenmesi, bu hizmeti alacak kişilerin ekonomik durumlarına göre ulaşım ücretlerinin takdir edilmesi, bu hizmet sektöründe çalışacak olan sürücülere ve araçlara gerekli izinlerin verilmesi, verilen bu hizmetlerin denetlenmesi, şehir hayatının düzgün bir şekilde işleyebilmesi için büyük önem arz etmektedir. Bu hususların çözümü de ancak ilgili bakanlıklar ve belediye başkanlıklarının kanunlardan kaynaklanan yetkilerini kullanmaları ve koordinasyonu en üst seviye çıkartmaları ile mümkündür.

Ülkemizde ya da dünyadaki diğer ülkelerde belediyelerle bakanlıklar arasında her zaman sağlıklı iletişim ve koordinasyon kurmak mümkün olmamaktadır. Dünya üzerindeki son gelişmelere göre kamu kaynaklarının daha etkin ve verimli bir şekilde kullanılabilmesi amacıyla; ya bütün kamu kurumlarını kapsayacak merkezi yazılımların geliştirilmesi, merkezi sistem odalarının kurulması ya da ayrı ayrı yazılımlar geliştirilse dahi, ortak tecrübeden faydalanmak amacıyla, öncelikli olarak ortak bir yazılım dili ve kaynak kodlarının kullanılması ve yazılımlar arasında entegrasyon sağlanarak en üst seviyede veri alışverişi hedeflenmektedir. Bu şekildeki bir mimari yapıda kamu hizmetlerine erişim hızlandığı gibi sorunlar karşısında daha kısa zamanda veri analizi yapılarak çözüm üretilmesi mümkün olmaktadır.

Her ne kadar bu şekilde geliştirilecek bir yazılımın yerli kaynak ve yazılımcı kullanılarak geliştirilmesi en ideal çözüm olsa da, maliyetlerin yüksekliği, yetişmiş personel ihtiyacı, yazılım geliştirilecek alanların fazlalığı ve yapılacak işlerin öncelik dereceleri belirlenerek işin aciliyetine göre yıllara sari kaynak aktarılması hususları da dikkate alındığında her zaman için kamu kaynakları ile çözüm üretmek mümkün olmamaktadır. Bu durumda da özel sektör devreye girerek bir kısım çözümler üretmektedir. Globalleşen dünyada çoğu zaman çözümler uluslararası şirketler



tarafından sunulmaktadır.

Uber Uygulaması da bu şekilde geliştirilen ve hibrit taksicilik konusunda geniş imkânları ile çözüm üreten uluslararası bir firmadır. Bu şirketin uygulama yazılımını çalışması ancak yerel anlamda ülkelerle yapacağı anlaşmalarla mümkün olacaktır. Bu durum bir fırsat olarak düşünülmeli ve Uber ile oturulacak çözüm masasında, veri güvenliği de ön planda tutularak, azami derecede ülkemizle veri ve rapor paylaşımı, hatta mümkün ise ülkemizle şirket arasında koordinasyon sağlamak üzere yerli yazılımcıların bu şirket merkezinde görev alması talep olarak ileri sürülüp, hem Uber ile Türkiye arasında, hem de yukarıda sayıla kurumlar arasında veri paylaşımı ve ulaşım hizmetlerin sağlıklı bir şekilde koordinasyonu sağlanabilecektir.

2. Yasal Altyapının Uyarlanması

Ülkemiz, uzun zamandır ihtiyaç olmasına rağmen henüz kamu kurumlarının kendi aralarında veri paylaşımları, kamu kurumları tarafından geliştirilen yazılımları entegrasyonu konusunda yasal altyapı oluşturulamamıştır. Günümüzdeki mevcut entegrasyonlar ise daha çok kurumların yöneticilerinin kişisel gayretlerine dayalı olarak bulunan çözümlerle sağlanmaktadır. Uber ile birlikte bu ihtiyaç daha da fazla kendisini hissettirmiştir. Bundan sonra yapılacak yasa çalışmalarının uluslararası entegrasyonlar da düşünülerek mevzuat altyapısı geliştirilmelidir. Yapılacak düzenlemede hibrit taksi taşımacılığı ve bu ticari girişimin sağlıklı işlemesi için sağlanacak veri paylaşımının yasal dayanaklarının zaman kaybetmeksizin hayata geçirilmesi gereklidir.

3. Şirketlerin Ülkemizde Temsil Edilmelerin Sağlanması

Uber'in uygulaması yapılan faaliyetin ana süjesi olan, sürücü, müşteri, ödenen para, kişilerden toplanan ücretler, kart ödeme sistemleri Türkiye'de olmasına rağmen, toplanan verileri analiz ederek çok az miktarda emek sarf eden ve gelirin %20'si gibi büyük bir oranı gelir hanesine kaydeden, bu gelirden ülkesine vergi ödeyen şirketin merkezi ABD'dedir. Ülkemizin; verinin toplanması, vergi toplanması ve ödenmesi vb. hususlarda herhangi bir insiyatifi bulunmamaktadır. Öncelikle söz konusu şirketin ülkemizde temsilcilik açması sağlanmalı/zorlanmalı, şirketin yasal muhatapları olmalı, şirketin veri tabanında tuttuğu ülkemizle ilgili veriler ve çıkacak muhtemel hukuki sorunlar konusunda işbirliği sağlanmalıdır. Şirket uygulamalarını hayata geçirebilmek için ülkelerin izinlerine ihtiyaç duyduğundan ülkeler tarafından bu konuda gelen taleplere olumlu bir şekilde cevap vermektedir.

4. Yazılımların Uyumlaştırılması ve Modern Dünya ile Entegrasyon

Sağlanması

Uber uygulamasının hayata geçmesi ile birçok ülke ilk tepkisini bu yazılımı, ya da yazılımı kullananların ticari faaliyetlerini yasaklayarak ortaya koymuşlardır. Dünya üzerindeki stratejik gelişmeler sorunların masa başında tartışılmasının ve çözüm aranmasının daha faydalı olacağını göstermektedir. Bu yüzyılda ülkelerin teknolojiyi yasaklayarak olumlu bir noktaya ulaşmaları pek de mümkün gözükmemektedir. Küçülen dünyada yasaklar ülkemizin bağlarının modern dünyadan kopmasına ve yalnızlaşmasına sebebiyet verecektir. Yeni gelişmeler karşısında ani ve yasaklayıcı önlemler yerine denetimli işbirliği daha isabetli bir çözümdür. Aksi takdirde denetimsiz korsanlık artacaktır. Almanya'nın bu konudaki ısrarı Uber tarafından karşılık bulmuş ve Almanya ülke şartlarına uygun olarak şirket çözüm bulmak zorunda kalmıştır. Madem bizim de ülke olarak bu şekilde bir yazılım geliştirme imkânımız bulunmamaktadır, mevcut durumda geliştirilen bu yazılım gerekirse, lisans hakkı da ödenerek ya da kar payı konusunda görüşmeler yapılarak sorunlar çözümsüz hale gelmeden ülkemizin yapısına uyumlu hale getirilmelidir. Modern dünya ile entegrasyon, iletişim, haberleşme ve en son geliştirilen iş çözümleri ile mümkün olacaktır.

D. Vergi ve Harç Ödeme Zorunluluğu ve Uber

Belediye Kanunu ve Büyükşehir Belediyesi Kanunu göre taksi taşımacılığını düzenlemek üzere kendilerine yönetmelik çıkartma yetkisi verilmiştir. İncelenen birkaç yönetmeliğin ortak özelliği; ticari taksilerin, harçlarını ödemek suretiyle Ticari Taşıt Tahsis Belgesi almaları gerektiği, ticari taksi durak yazıhanesi ve taksi depolama alanlarının açılmasının ruhsata tabi olduğu, bunun karşılığı ruhsat harcının ödenmesi gerektiği, ilk defa plaka verilen ticari taksi işletmecilerinin bir defaya mahsus alınacak Ticari Plaka Tahsis Belgesi ücreti, ticari taksi devir ücreti, yıllık, durak ve işaret levhalarına katılım ücreti ödemesi gerektiği, ayrıca vergi usul yasaları geçince kazançlarından dolayı devlete vergi ödemeleri gerektiği hususları düzenlenmiştir.

Vergi Usul Kanunu ve Vergi Usul Kanunu Genel Tebliğlerine göre; taksi işletmecileri gerçek usulde vergilendirilirler. Taksi işletmecilerinin günlük hasılatlarını fatura, perakende satış fişi veya dip koçanlı yolcu taşıma biletiyle belgelenmeyen kısmı için gün sonunda tek bir fatura düzenlemeleri yeterlidir. Bu faturalarda beyan ettikleri miktar üzerinden kazançları gerçek usulde vergilendirilecektir.⁴⁵

Yukarıdaki düzenlemelere bakıldığında; taksi işletmeciliği faaliyetle-

45 <http://www.gib.gov.tr/node/95074>, (20.09.2015)



rinden dolayı belediye başkanlıklarının; bir kısım vergi ve harçları, maliyenin ise bir kısım vergileri taksi işletmecilerinden aldıkları anlaşılmaktadır.

Uber uygulamalarında bakıldığında ise yukarıda sayılan belediye gelirleri ve vergilerin hiçbirisi yapılan ticari işlemler sonunda kamu gelirleri olarak geri dönmemektedir. Her ne kadar Uber kendi şirketine kalan %20'lik payın vergisini şirket merkezi olan ABD'ye ödeyecek olsa da ülkemizde belediye başkanlıkları ve maliye hazinesi kasasına giren herhangi vergi yada harç olmayacaktır. Uber uygulaması, niteliği itibari ile belediyeler tarafından verilen bir kısım ara hizmetlere ihtiyaç duyulmadan, hibrit taksicilik şeklinde, verebiliyor olsa da bu hizmetin menfi ve olumsuz tarafları bütün dünya üzerinde tartışmanın odağındadır.

ABD, teknolojideki üstünlüğünü zaman zaman diğer ülkelerin aleyhine sonuç verecek bir şekilde kullanarak sadece kendi çıkarlarını düşünebilmektedir. Çok yakın bir gelecekte de bu durum değişecek gibi gözükmemektedir. ABD'nin teknolojik üstünlüğü diğer ülkeler aleyhine haksız rekabet oluşturacak şekilde kullanılmalıdır. Bu konu uluslararası elektronik ticaret kapsamında değerlendirilmek suretiyle ABD'yi de zorlayıcı uluslararası tedbirler alınmalıdır. Nasıl ki, ABD'ye rağmen, Siber Suçlar Sözleşmesi, siber suçlarla mücadele anlamında kıta Avrupası'nın sınırları dışına çıkararak uluslararası boyutu olan bir sözleşme hüviyetini kazanmıştır, aynı şekilde Uluslararası Elektronik Ticaret Sözleşmesi'nin de temelleri atılarak kapsamı genişletilmelidir. Bu konuda da Avrupa Konseyi ile işbirliğine ihtiyaç duyulmaktadır.

Yukarıda bahsedilen hususlar gelecekte her türlü elektronik ticareti kapsayacak uzun vadeli çözümler olarak düşünülürken bir taraftan da kısa vadeli çözüm yöntemleri geliştirilmelidir. Kısa vadeli çözümler arasında da; öncelikli olarak iç mevzuatta hibrit taksi taşımacılığını da destekleyecek düzenlemeler yapılmalı, Uber ve benzeri şirketlerin ülkemizde hizmet vermek istemeleri durumunda uymaları gereken şartlar açıkça ortaya konmalıdır. Her türlü hukuki boşluk güçlü şirketler tarafından kötüye kullanılacaktır. Yasal altyapı hazırlandıktan sonra da hizmet verme şartı olarak ülkemizde her türlü sorunların çözümü için yetkili bir temsilcilik açılması sağlanmalıdır. Uygulama yazılımlarının ülke şartlarına göre uyarlanması çok kolay olacaktır. İlgili şirketle yapılacak sözleşme ile hibrit taksi taşımacılığının uygulanabilmesi için gerekli şartlar, vergi tahsilatı metodu ile tahsil edilecek verginin ülkemize nasıl aktarılacağı, taksi ücretleri vb. hususların düzenlenmesi mümkün olacaktır.

Alınacak vergi oranlarının belirlenmesinde vergi alınacak şirketin olduğu ülke şartlarına mı, yoksa işin yapıldığı hizmetin verildiği ülke şart-



1. Ülkemizde Şoför ve İşletenin Hukuki Sorumluluğu

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu göre; karayolunda, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtı süren kişi “şoför” olarak tanımlanmış, araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişi “işleten” olarak tanımlanmıştır.

Karayolları Trafik Kanun’un 85. ve devamı maddelerinde; “araç işletenin hukuki sorumluluğu”, 6098 sayılı Borçlar Kanunu’nun 49-76. maddeleri arasında “haksız fiil sorumluluğu” ve belediyeler tarafından taksicilik hizmetinin düzenlenmesine ilişkin yönetmelik hükümlerine göre; taksilerin çalışması esnasında meydana gelen her türlü kaza ve fiilden, bununla ilgili olarak yargıya intikal eden her türlü yükümlülükten ve üçüncü şahıslara karşı doğacak yükümlülüklerden tamamen araç işleteni ve sürücü müştereken ve müteselsilen sorumlu olacaktır.

2. Uber Sürücüleri ve Mevcut Sorunlar

Uber şirketi ise şoförlerle ilgili yapmış olduğu sözleşmelerde sadece ehliyetlerinin olup olmadığını araştırmakta, araçları da bir kısım standartları taşımasını şart koşmaktadır. Uber uygulamaları üzerinden hizmet veren araçların, özürlerin binecekleri şekilde dizayn edilmemiş olması, haksız rekabet oluşturması, geleneksel sürücülerin araçlarını 1 milyon Dolar’a sigortalatmış olmalarına rağmen Uber sürücülerinin araçlarını sigortalatmamış olmaları ABD’de en çok eleştirilen konulardandır.⁴⁷

Uber şirketi, bu hizmeti veren sürücülerin kendileri anlaşma imzalayan kişiler olduğunu, şirketin işveren sıfatıyla sorumlu olmayacağını, sürücülerin “işleten sayılmaları” gerektiğini, bu kişilerin Uber uygulaması kapsamında hizmet vermeyi tercih ederken esnek çalışma saatlerinden dolayı seçtiklerini, sürücülerini kendilerinin herhangi iş yapmaya zorlamadıklarını ileri sürmektedirler.⁴⁸

Mevcut durumda dünya üzerinde Uber iş modeli çok tartışmalı bir konumdadır. Çünkü ilk defa geliştirilen bir yazılım insanlık hayatına bu denli etki etmektedir. Bu durum da insanların ekonomik ve sosyal durumlarını, ticari hayatlarını, alışkanlıklarını, ilişkilerini köklü bir şekilde değişikliğe uğratmıştır. Toplum henüz, bu şekildeki bir uygulamayı çözecek olgunluğa ulaşmamıştır.

47 GALLEGOS Anna, “The Four Biggest Legal Problems Facing Uber, Lyft and Other Ridesharing Services”, <http://www.lxbn.com/2014/06/04/top-legal-problems-facing-uber-lyft-rides-haring-services/>, (20.09.2015)

48 CARSON Biz, “The driver who beat Uber is just the beginning — get ready for a flood of copycat cases” <http://www.businessinsider.com/uber-lyft-more-trouble-coming-from-former-drivers-2015-7>, (20.09.2015)

3. Uber-Sürücü Arasındaki İlişkiler

Yukarıda bahsedildiği gibi Uber, gerçek hayata doğrudan yansımaları olan bir yazılım olup bu uygulama üzerinden sürücü ile yolcu sözleşme ilişkisini kurmaktadır. Aslında Uber taraflar arasındaki bu ilişkide nerede ise garantör konumundadır. Şayet Uber şemsiyesi altında hizmet veren araç kaza yapar ise bu durumda maddi manevi tazminat davası açılması durumunda Uber'in herhangi bir sorumluluğu söz konusu olacak mıdır?

Ülkemizdeki mevcut düzenlemeye göre; araç maliki ile araç sürücüsü maddi manevi tazminat konusunda müştereken ve müteselsilen sorumludur. Ayrıca taksi olarak çalışan araçların sigorta edilmesinde, ticari taksiler, 7 gün 24 saat trafikte oldukları, ortalama günde 2-3 şoför değiştirmeleri sebebiyle kaza riskleri daha fazla olduğundan daha yüksek sigorta primi ödemek zorunda kalmaktadırlar. Ülkemizdeki sigorta konusundaki yasal düzenlemelere göre sigorta şirketleri de trafik kazaları sonucu açılacak maddi tazminat davalarında sigorta üst limiti ile sorumlu tutulmaktadırlar.

Her ne kadar Uber, verilen hibrit taksicilik hizmetinde kendisinin sadece aracı olduğunu, herhangi bir hukuki ve cezai sorumluluk kabul etmediğini ileri sürse de; sürücülerle müşterilerin birbirlerine ulaştıkları yazılımın şirket tarafından geliştirilmesi ve güncellenmesi, yazılım şirketinin aynı zamanda müşteri tedarikçisi konumunda bulunması, yazılımdaki her türlü kullanılan haritayı geliştirme, rota bilgisini güncelleme, kişisel verileri analiz etme ve neticesini gösterme görevinin yazılım şirketinde olması, yazılım şirketinin %20 gibi büyük bir oranda pay alması, müşteri bilgilerini kendi sisteminde muhafaza ederek, gerektiğinde diğer şirketlerle paylaşması hususları birlikte değerlendirildiğinde yapılan faaliyette şirketin çok büyük payının olduğu açıktır.

4. Uber'in Sorunlara Yaklaşım Tarzı

Uber uygulamaları sırasında Uber şoförlerine bu uygulamanın yasal dayanağı olmadığından bahisle yazılan trafik cezalarını şirket gönüllü olarak sürücülerine ödemektedir. Bu durumda da yasal olmayan bir işin yapılmasında ve sürdürülmesinde Uber'in teşvikinin olduğunu söylemek çok da yanlış olmayacaktır.⁴⁹

Şirket bu eylemleriyle resmen ülkelerin iç düzenlemelerine ve yasalarına müdahale eden yazılımları ülkelerden izin almaksızın kullanarak bir kısım riskleri almaktadır. Bu uygulamayı kullanarak sürücülerden

49 KIRCHNER Elyce/PAREDES David, "Uber and Lyft Drivers Told to Ignore Regulations: Companies Pay Airport Citations for Drivers", <http://www.nbcbayarea.com/investigations/Rideshare-Driver-Told-to-Ignore-Regulations-Uber-Lyft-will-pay-citations-at-Bay-Area-Airports-278283631.html>, (20.09.2015)



hizmet alacak olan müşteriler, şirket verilerine güvenerek tercihlerini yapmaktadırlar. Yukarıda bahsedilen durumlar birlikte değerlendirildiğinde Uber şirketinin de hibrit taksi taşımadığından dolayı cezai ve hukuki sorumluluğunun olması gerektiği sonucu ortaya çıkmaktadır.

5. Uber ve Uluslararası Yargılama Yetkisi

Şayet Uber uygulaması kapsamında hizmet veren sürücü Uber çalışanı olarak kabul edilirse bu durumda da bir kısım sorunlar baş gösterecektir. Bunların başında ulusal yargılama yetkisinin ticari merkezi yurtdışında olan bir şirketi de kapsayacak şekilde genişletilmesi gerekecektir. Dava dosyalarında taraf teşkilinin yapılması, tebligatların yapılması, şirketin kendisini temsil ettirmesi, aleyhe karar verilmesi durumunda verilen kararların infazı hususlarında birçok sorun yaşanacaktır. Bu durumda ise en akılcı çözüm bu şirketlerle yapılacak anlaşma ile ülkelerde temsilcilik açmaları, ticari anlamda muhatap kabul edilmeleri, yargılama aşamasında haklarını savunma hakkının verilmesi ile hukuki zeminde sorunların çözümlenmesidir. Nasıl ki dijital delillerin toplanması için zamanla taraf olan ülke sayının arttığı, gün geçtikçe daha fazla ihtiyaç duyulan Siber Suçlar Sözleşmesi⁵⁰ Uluslararası işbirliğini gerektirmekte, aynı husus gelişen ülkelerin gelişmekte olan ya da geri kalmış olan ülkeleri ekonomik anlamda muhatap kabul etmeleri, sömürmemeleri açısından Uluslararası Elektronik Ticaretin sınırlarının çizildiği çok uluslu sözleşmelerin genel çerçevesi çizilmelidir. Aksi durumda teknolojik anlamda az gelişmiş olan ülkeler her zaman kaybetmeye mahkûm olacaktır. Bir kısım teknoloji devlerinin bütçeleri birçok ülkenin GSMH'den daha büyük olup, uluslararası işbirliği olmaz ise bu şirketlerin anlaşma zeminine çekilmesi mümkün olmayacaktır.

6. Uber ile Sürücü Arasındaki Sözleşmenin Statüsü ve Çözüm Önerisi

Şirketin merkezinin kurulu olduğu eyalet olan Kaliforniya'da, Kaliforniya İşçi Komisyonu, Uber ile sürücüler arasındaki sözleşmenin statüsünü tartışmış ve yolcuların/müşterilerin lehine olan bir uygulamayı kabul ederek sürücülerin işvereninin Uber olduğunu kabul etmiştir. Bu durumda meydana gelen trafik kazaları, maddi tazminat hukuku vb. durumlarda Uber şirketi sürücü ile birlikte müştereken ve müteselsil sorumlu olacaktır. Hakkı ihlal edilen kişiler en azından karşılarında hukuki kimliği olan bir şirketle muhatap olarak kendilerini daha iyi bir hukuki koruma altında hissedeceklerdir. Ayrıca şartları Uber tarafından onaylan-

⁵⁰ Bu sözleşme 21'i Avrupa Konseyi üyesi olmayan toplam 47 ülke tarafından imzalanmıştır. <http://conventions.coe.int/Treaty/Commun/ChercheSig.asp?NT=185&CM=&DF=&CL=ENG>, (20.09.2015)

mayan kişi sürücü olarak bu yazılımı kullanarak hizmet veremediği gibi, sürücülerin tamamı da gelirlerinin %20'ni Uber'e vermek zorundadır. İşi yapanla şirketin aldığı pay karşılaştırıldığından şirketin kardan çok büyük bir oranda hisse aldığı açıktır. Bu durumda adil ve mantıklı olan Uber'in işveren gibi sorumlu olmasıdır.⁵¹

Çünkü Uber olmadan sürücü tek başına organize olamaz, sürücü olmadan da Uber'in bir kıymeti olmayacaktır. Bu hizmette katma değer üretmesi iki faktörün birleşmesi ile mümkün olmaktadır. Yeni fikirlerle birlikte iş modelleri, çalışma prensipleri ve kalite anlayışında çok kısa zamanda değişimler meydana gelmiş, hatta standartlar kendiliğinden oluşmuştur. Çünkü bunun anlamı dünyanın neresinde seyahat ederseniz edin, aynı mantıkla ve sistemle seyahat etme imkânı bulacaksınız şeklindedir. Bu durum uluslararası standartların sağlanmasında ve kalitenin yakalanmasında önemli bir avantaj olarak kullanılabilir. Yolcu taşımadaki kalite dünya üzerinde aynı anda aynı anlayışa taşınacaktır. Böyle bir standardın sağlanması için uluslararası konferanslar düzenlense, yatırımlar yapılsa aynı başarının sağlanması mümkün olmayacaktır. Bu aslında uluslararası bir dil ile bu dili bilen herkesin anlaşabilmesine benzetilebilir.⁵² Uber'e güvenin kaynağı da budur.

Uber ile sürücü arasındaki ilişkiyi bir adım daha ileri taşımak isteyenler Uber'in işsizlik sigortasından, sürücülerine karşı bir kısım tazminat yükümlülüğünden ve sağlık hizmetlerinden sorumlu olması gerektiğini ileri sürmektedirler. Bazı şirketler, araçları ve şoförlerine bir kısım imkânlar sunmaktadır. Örneğin Kaliforniya Eyaletinde şirket, taksi ve limuzin sürücülerinin yakıt parasını, araç sigortasını, paralı yolların ücretlerini, işsizlik sigortasını, işçi tazminatını, sosyal güvenlik ücretlerini ve bir kısım faydaları sağlamaktadır. Özellikle ek gelir için birden fazla işte çalışmak zorunda olanlar, okumak için paraya ihtiyacı olan üniversite öğrencileri açısından esnek çalışma imkânı sağlamasından dolayı Uber, ABD vatandaşlarına büyük avantajlar sağlamaktadır.⁵³ Kısacası Uber uygulamalarının sonucunda meydana gelen hukuki sorunlardan her iki tarafın da birlikte sorumlu olması müşteriler açısından daha güvenceli seyahat imkânı sağlayacaktır.

F. Taksilerde Tütün Mamullerinin Kullanılmasının Yasak Olması ve Uber

51 GREENBERG Julia, "There Are Good Reasons Why People Love to Sue Uber", <http://www.wired.com/2015/03/good-reasons-people-love-sue-uber/>, (20.09.2015)

52 KIRKHAM Chris/MAI-DUC Christine/KHOURI Andrew., "Uber Worker Ruling Highlights The Legal Troubles Of A 'Sharing Economy'", <http://www.latimes.com/business/technology/la-fi-tn-uber-driver-employee-labor-commission-20150617-story.html>, (20.09.2015)

53 KIRKHAM Chris/MAI-DUC Christine/KHOURI Andrew



4207 Sayılı Tütün Ürünlerinin Zararlarının Önlenmesi ve Kontrolü Hakkında Kanun'a göre; Taksi hizmeti verenler dâhil olmak üzere kara-yolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu toplu taşıma araçlarında tütün mamullerinin tüketilemeyeceği hususu düzenlenmiş olup bu yasağa aykırı hareket edilmesi ise cezai yaptırıma bağlanmıştır.

Bütün dünya üzerinde sigarasız bir hayat teşvik edilirken bağımsız bir şirket olarak Uber uygulamasını kullanarak yolculuk yapan kişilerin de yukardaki yasal düzenlemeye uyma zorunluluğunun bulunup bulunmadığı tartışmalıdır. Yasadaki bu düzenlemeden taksi hizmeti verilmesi kavramını "belli bir ücret karşılığında bir şahsın bir yerden bir yere bir araç vasıtasıyla ulaştırılması" anlaşılmalıdır. Bu durumda ayrıca bir düzenlemeye gerek kalmaksızın Uber uygulaması kapsamında seyahat eden sürücü ve yolcunun da araç içinde sigara içme yasağına uyması gerekecektir. Ayrıca Uber'in kendi içerisindeki otokontrol bu öz denetimi kendiliğinden sağlayacaktır.

G. Araç Paylaşımı (UberPOOL/Carpool/Rideshare) Altyapısının Oluşturulması

Bir kısım ülkelerde trafik yoğunluğunu azaltmak amacıyla "carpool" adı ile anılan sistem uygulanmakta olup,⁵⁴ bu sistemin amacı; aynı istikamette seyahat eden kişilerin bir araya gelerek daha az sayıda araçla seyahat etmeleri sonucu daha az maliyet ve trafik yoğunluğu oluşturmaktır. Uber Şirketi de UberPOOL uygulamasını geliştirmiş olup, bu uygulama vasıtasıyla aynı istikamette seyahat etmek isteyen kişiler birbirlerinin irtibat bilgilerine erişmek suretiyle, akıllı cihazlardan haberleşerek, aynı aracı kullanma imkânını elde etmiş olacaktlardır. Henüz ülkemizde bu konuda bir yasal düzenleme bulunmamaktadır. UberPOOL Uygulaması aynı istikamete yolculuk edecek kişilerin birbirleri ile haberleşmelerini sağlayan güvenli bir sistem olduğundan özellikle büyükşehirlerde trafik yoğunluğunun azaltılması amacıyla uygulamanın teşvik edilmesi ve yasal altyapısının oluşturması faydalı olacaktır.

SONUÇ

Özellikle son 50 yılda dünya üzerindeki gelişmeler göstermiştir ki, teknolojiye gelişmelerin önünde durmak, bu teknolojilerin kullanılmasını engellemek mümkün olmayacaktır. Küçülen dünyada ülkelerin her alanda birbirleri ile etkileşimi aşırı derecede arttığından, yapılacak akıllıca çözüm, gelişen teknolojinin ülke şartlarına kısa zamanda doğru bir şekilde uyarlanması ve kullanılmaya başlanmasıdır. Aksi takdirde küçülen

⁵⁴ MCCLELLAN Matthew, "Regulating Rideshares", <http://datasmart.ash.harvard.edu/news/article/regulating-rideshares-429>, (20.09.2015)

dünyada ülkemize komşuluk yapmak isteyen ülke bulmak zorlaşacaktır. Şimdiye kadar nasıl ki ulaşım ve haberleşme vasıtalarındaki gelişmelere ülkemiz kısa zamanda uyum sağlamış/sağlamak zorunda kalmış, hibrit taksicilik hizmetinde de gönüllü bir şekilde uyum sağlama yöntemleri araştırılmalıdır.

Dünya üzerinde ülkelerin Uber'e yaklaşımlarına bakıldığında birbirleri ile benzerlik gösterdiği, ilk aşamada ticari hayatın etkileneceğinden bahisle, klasik usulde hizmet veren sektör temsilcilerinin de baskılarıyla, bu hizmetin yasaklanması ve durdurulması eğiliminin baş gösterdiği, uygulama hayata geçtikten kısa bir süre sonra ise; bu hizmetteki kalite, güvenlik, basitlik, otokontrol, müşterinin de söz sahibi olması ve memnuniyeti, genç nesillerin teknolojiye yatkınlıkları birlikte değerlendirildiğinde bu savaş Uber'in galibiyeti ile sona ermektedir.

Yeni bir hizmeti, bir sektörü teşvik edip geliştirirken başka bir sektörü de sağlıklı bir şekilde dönüştürmek gerekir. Klasik taksicilik hizmeti verenlerin yeni gelişmelerle birlikte işsiz kalmasını önlemek amacıyla; bu hizmet sektöründe çalışanların sistem içinde hareket etmelerinin de önünün açılması, yeni oluşan duruma göre vergi dilimlerinin, harçların, izinlerin ve taksi ücretlerinin belirlenmesi, dengelerin kurulması, orta ölçekli bir şehirde yeni uygulamanın test ve analizlerinin yapılması, artı ve eksileri birlikte değerlendirilmek suretiyle yasal altyapı çalışmalarının tamamlanması gerekmektedir. Zamanla bir kısım yenilikler eski uygulamalardan gönüllü bir şekilde vazgeçilmesini sağlayacaktır. Klasik taksicilik de zamanla yerini yeni uygulamalara terk edecektir. Yeter ki bu sektörden para kazananların zamanla başka sektöre kaymaları ya da yeni uygulamalara ayak uydurmaları teşvik edilsin. Kişisel verilerin paylaşılması hususu ise sadece Uber'in sorunu değil internet ortamı ve sosyal medyanın köklü çözüm isteyen sorunu olup bu sorun internetin regülasyonu kapsamında uluslararası boyutta çözüm gerektirmektedir.

Yakın gelecekte sürücüsü olmayan araçlar vasıtası ile seyahat etmek mümkün olacaktır. ABD'de üretim yapan bir firma 2018 yılından itibaren sürücüsüz araçları insanlığın hizmetine sunmayı hedeflemektedir.⁵⁵ Bu durumda da Uber ve benzeri firmalar tarafından verilen hizmetler açısından çok farklı yaklaşımların sergilenmesine ya da bu hizmetlerin tartışılmasına gerek kalmayacaktır. Kara taşımacılığı her yönüyle standartları olan bir taşımacılık sistemine dönüşecek, riskler daha da azalacak, yolcu taşıma işlemleri, otonom bir vaziyet alacaktır.

55 KAUFMAN Alexander C., "The Tesla Of The Future Could Look A Lot Like Uber Driving would never be the same.", http://www.huffingtonpost.com/entry/tesla-uber-rival_55d1e72fe4b0ab468d9db3fd?utm_hp_ref=business&kvcommref=mostpopular, (20.09.2015)



Yeni teknolojik gelişmelerde; “izle, gözle, uyumlaştır, dönüştür, kullan, hayatı kolaylaştır” şeklinde bir felsefe takip edilmediği müddetçe, gelişen ve dönüşen dünyaya yabancı kalacağımız tartışma götürmez bir gerçektir. Teknoloji insanlığa hizmet ettiği sürece değerlidir.

KAYNAKLAR

ALBA Davey, “The Philippines Just Made Uber Legal Everywhere”, <http://www.wired.com/2015/05/uber-philippines/>, (20.09.2015)

BELMONTE Nicolas Garcia, “The Pulse Of A City: How People Move Using Uber” <https://eng.uber.com/pulse-of-a-city/>, (20.09.2015)

BERSHİDSKY Leonid, “France Is Right to Mistrust Uber”, <http://www.bloombergview.com/articles/2015-06-30/france-is-right-to-mistrust-uber>, (20.09.2015)

BİLGİCİ Yenal, “İstanbul’un yeni kurdu: Uber”, <http://www.hurriyet.com.tr/kelebek/hayat/297617079.asp>, (22.09.2015)

BROOKS Jon, “California Bill Would Enable Uber, Lyft Drivers to Finally Get Insurance”, http://ww2.kqed.org/news/09/02/2014/Uber_Lyft_California_insurance/, (20.09.2015)

CARSON Biz, “The driver who beat Uber is just the beginning — get ready for a flood of copycat cases”, <http://www.businessinsider.com/uber-lyft-more-trouble-coming-from-former-drivers-2015-7>, (20.09.2015)

CHEN Liyan, “Uber Wants To Conquer The World, But These Companies Are Fighting Back (Map)”, <http://www.forbes.com/sites/liyanchen/2015/09/09/uber-wants-to-conquer-the-world-but-these-companies-are-fighting-back-map/>, (09.09.2015)

DEAMICIS Armel, “Uber’s Drive Toward World Domination, One Regulatory Green Light at a Time”, <http://recode.net/2015/08/18/ubers-drive-toward-world-domination-one-regulatory-green-light-at-a-time/>, (20.09.2015)

DOUGH “What’s the difference between UberX, XL, UberPlus, and Black Car?”, <http://www.ridesharingdriver.com/whats-the-difference-between-uberx-xl-uberplus-and-black-car>, (20.09.2015)

ESTES Adam Clark, “Uber Faces Down Legal Trouble Pretty Much Everywhere”, https://en.wikipedia.org/wiki/Legal_status_of_Uber%27s_service, (21.09.2015)

GALLEGOS Anna, “The Four Biggest Legal Problems Facing Uber, Lyft and Other Ridesharing Services”, <http://www.lxbn.com/2014/06/04/top-legal-problems-facing-uber-lyft-ridesharing-services/>, (20.09.2015)



GARUN Natt, “Duolingo and Uber partner up to let you request certified English-speaking drivers in Colombia”, <http://thenextweb.com/apps/2015/09/09/duolingo-and-uber-partner-up-to-let-you-request-certified-english-speaking-drivers-in-colombia/>, (20.09.2015)

GREENBERG Julia, “There Are Good Reasons Why People Love to Sue Uber”, <http://www.wired.com/2015/03/good-reasons-people-love-sue-uber/>, (11.09.2015)

HALDEVANG Max De, “Mexico City unveils first regulation on Uber in Latin America”,

<http://conventions.coe.int/Treaty/Commun/ChercheSig.asp?NT=185&CM=&DF=&CL=ENG>, (20.09.2015)

<http://dotc.gov.ph/index.php/2014-09-02-05-01-41/2014-09-03-06-43-32/125-dotc-creates-new-category-to-usher-in-app-based-puvs>, (20.09.2015)

<http://venturebeat.com/2015/09/09/uber-taps-duolingo-to-let-riders-request-english-speaking-drivers-kicking-off-in-colombia/>, (20.09.2015)
<http://www.cnet.com/news/fake-uber-drivers-allegedly-pick-up-female-passengers/#ftag=CAD590a51e>, (20.09.2015)

<http://www.ensonhaber.com/korsan-taksi-yasallasti-2013-09-01.html>, (20.09.2015)

<http://www.gib.gov.tr/node/95074>, (20.09.2015)

<http://www.nbcbayarea.com/investigations/Rideshare-Drivers-Told-to-Ignore-Regulations-Uber-Lyft-will-pay-citations-at-Bay-Area-Airports-278283631.html>, (20.09.2015)

<http://www.reuters.com/article/2015/07/16/us-mexico-uber-idUSKCN0PP2SU20150716>, (20.09.2015)

http://www.tursab.org.tr/dosya/10925/iptal-edilen-ukome-karari-2012-10-13_10925_7113055.pdf, (20.09.2015)

http://www.tursab.org.tr/dosya/12134/idare-mahkemesinin-yurutme-yi-durdurma-karari-ek-2_12134_7434386.pdf, (20.09.2015)

http://www.uhdigm.adalet.gov.tr/adli_yardimlasma/adli_isbirligi_ceza/cz_istinabe_9_internet_ortaminda_islenen_suclar.html, (20.09.2015)

<http://www.wired.com/2015/03/good-reasons-people-love-sue-uber/>, (20.09.2015)

<https://bitaksi.com>, (20.09.2015)

https://en.wikipedia.org/wiki/Legal_status_of_Uber%27s_service, (20.09.2015)

<https://eng.uber.com/pulse-of-a-city/>, (20.09.2015)

<https://www.uber.com/legal/privacy/users/tr>, (20.09.2015)

<https://www.uber.com/legal/usa/terms>, (20.09.2015)

<https://www.uber.com/tr/cities> , (20.09.2015)

HUET Ellen, "The Case For Carpooling: Inside Lyft And Uber's Quest To Squeeze More People In The Backseat", <http://www.forbes.com/sites/ellenhuet/2015/08/18/inside-lyfts-and-ubers-carpooling-quest-uberpool-lyft-line/>, (20.09.2015)

HUI Ann, "Judge rejects Toronto's case against Uber", <http://www.theglobeandmail.com/news/toronto/toronto-request-to-shut-down-uber-dismissed-in-court/article25273958/>, (20.09.2015)

KAUFMAN Alexander C., "The Tesla Of The Future Could Look A Lot Like Uber Driving would never be the same.", http://www.huffingtonpost.com/entry/tesla-uber-rival_55d1e72fe4b0ab468d9db3fd?utm_hp_ref=business&kvcommref=mostpopular, (20.09.2015)

KERR Dara, "Fake Uber drivers allegedly convince female passengers into cars"

KİRCHNER Elyce/PAREDES David., "Uber and Lyft Drivers Told to Ignore Regulations: Companies Pay Airport Citations for Drivers", <http://www.nbcbayarea.com/investigations/Rideshare-Drivers-Told-to-Ignore-Regulations-Uber-Lyft-will-pay-citations-at-Bay-Area-Airports-278283631.html>, (20.09.2015)

KİRKHAM Chris/MAİ-DUC Christine/KHOURİ Andrew., "Uber Worker Ruling Highlights The Legal Troubles Of A 'Sharing Economy'", <http://www.latimes.com/business/technology/la-fi-tn-uber-driver-employee-labor-commission-20150617-story.html>, (20.09.2015)

LOPATTO Elizabeth, "New York City starts driver-tracking program", <http://www.theverge.com/2015/9/7/9273295/new-york-city-starts-driver-tracking-program>, (20.09.2015)

MCCLELLAN Matthew, "Regulating Rideshares", <http://datasmart.ash.harvard.edu/news/article/regulating-rideshares-429>, (20.09.2015)

OSTERMAN Cynthia, "Brazil judge lifts injunction suspending Uber ride-share service", <http://www.reuters.com/article/2015/05/04/us-brazil-uber-idUSKBN0NP24220150504>, (20.09.2015)



SAWERS Paul, “Uber taps Duolingo to let riders request English-speaking drivers, kicking off *in Colombia*”

SHEFTALOVICH Zoya , “Uber Picks Up Speed”, <http://www.politico.eu/article/uber-complaint-european-governments-anti-uber-laws-ride-sharing/>, (20.09.2015)

TEPPER Fitz ,“Uber’s New Update Gives Food Delivery As Much Attention As Transportation” , <http://techcrunch.com/2015/08/17/ubers-new-update-gives-food-delivery-as-much-attention-as-transportation/#.emyci0:2KzG>, (20.09.2015)

YOUNG Doug, “Alibaba, Uber, Didi Kuaidi Raise Billions”, <http://www.forbes.com/sites/dougyoung/2015/09/08/alibaba-uber-didi-kuaidi-raise-billions/>, (20.09.2015)