

### **DÜZELTME GEREKÇESİ:**

Bu makale, 01.05.2014 tarihinde yayımlanan Ankara Barosu Dergisi'nin 2014/3 sayısında hakemsiz makale olarak yer almasına rağmen, 03.01.2018 tarihinde DergiPark sistemine hatayla hakemli makale olarak yüklendiği tespit edilmiştir. Akademik atıflarda sorun yaratmaması amacıyla **HAKEMSİZ MAKALE OLARAK DÜZELTİLMİŞTİR.**

## **Uluslararası Karayolu Taşıma Hukuku Uygulamaları ve İktisadi Etkileri**

Hakan **BEZGİNLI\***

---

\* Avukat, Ankara Barosu Yönetim Kurulu Üyesi.  
TOBB Ulaştırma ve Lojistik Sektörü Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Sorumlu Bşk. Yrd.

## **ULUSLARARASI TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ VE İŞ HUKUKU UYGULAMALARI**

Uluslararası taşımacılık sektörü kamusal anlamda ülkemizin menfaatlerine ve dış ticaretine yönelik hizmet veren en önemli sektörlerden biridir.

Uluslararası taşımacılık sektörü ülkemizin dış ticaretine yönelik ithalat-ihracat ve uluslararası taşımacılık üçlü saç ayağının atar damarıdır. En temel direğidir.

Bu anlamda; lojistik sektörü son yıllarda ülkemizde ve dünya ölçeğinde en yüksek katma değer yaratan bir sektördür.

### **ULUSLARARASI TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNDE SÜRÜCÜLERİN İSTİHDAMI VE AÇILAN DAVALARIN SONUÇLARI**

Ülkemizin 2023 yılına yönelik 500 milyar dolarlık ihracat hedefinin gerçekleştirilmesinde kilit rol oynayacak olan ve yan sektörleri ile birlikte 400 bin kişiye istihdam sağlayarak ülkemiz ihracatının %40 taşıyan sektörümüze zarar veren ve özellikle çalışma barışını zedeleyen davalar ülkemiz hedeflerini açıkça sekteye uğratmaktadır.

Özellikle son yıllarda uluslararası karayolu taşımacılığı sektöründe çalışan sürücüler tarafından geçmiş dönemlerde ve halen çalıştıkları firmalara karşı açtıkları tazminat ve tespit davaları sektörde faaliyet gösteren uluslararası taşımacılık firmalarının çok yüksek miktarlarda haksız ödemeler yapmalarına ve büyük ölçüde mağduriyetlerine sebebiyet vermektedir.

Netice olarak uluslararası taşımacılık sektöründe istihdam edilen sürücüler tarafından açılan davalar sonucunda bir anlamda büyük ölçüde kamusal kayıplar doğmakta ülkemizin dış ticareti ve ihracatı menfi yönde etkilenmektedir.

2023 yılı ülke hedeflerimizin gerçekleştirilmesi, 500 milyar dolarlık ihracat hedefimizin gerçekleşmesi imkansız hale gelmektedir.

## **ULUSLARARASI TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNDE YAŞANMakta OLAN BU BÜYÜK SORUNLAR VE SONUÇLARI**

1. Uluslararası taşımacılık sektöründe yeni yatırımlar yapılmamaktadır. Böylece mali anlamda vergisel yönden kamusal gelirler düşmektedir.
2. Yeni istihdam ve katma değer yaratılması imkânı ortadan kalkmakta, aksine istihdam artışında önemli ölçüde azalma eğilimi doğmaktadır.
3. Uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren önemli ölçüde saygın ve köklü firma son yıllarda sektörden çekilme, yurtdışına yönelme veya başka sektörlerde yatırım yapma, bu anlamda faaliyetlerine son verme seçeneğini tercih etmektedirler.
4. Uluslararası taşımacılık firmalarının bir kısmı yatırımlarını yurtdışında realize etmekte Gürcistan, Azerbaycan, Rusya, Bulgaristan, Makedonya gibi ülkelerde faaliyet gösterme alternatifini tercih etmektedirler.
5. Ülkemizin dış ticaretinde ihtiyaç olan uluslararası taşımacılık hizmetine yönelik navlun ödemeleri anlamında dövizimiz yurtdışına gitmekte ve ülkemiz büyük bir döviz kaybına uğramaktadır.
6. Son olarak yaşanan bu büyük sorunlar uluslararası taşımacılık sektörüne yatırım yapılması anlamında bir zaafiyet doğmasına sebebiyet vermekte olup ülkemizin bu ihtiyaçlarını yabancı kaynaklardan karşılaması ve yabancı araçların yüksek tutarlarda oluşan navlun talepleri direk olarak ülkemizin dış ticarete ve ihracatta uluslararası rekabet imkanlarını olumsuz yönde etkilemekte, ihracatımızda belirlenen hedeflere ulaşamaması neticesini doğurmaktadır.

Uluslararası taşımacılık sektörünün ülkemiz 2023 yılı ihracat hedeflerinin gerçekleştirilebilmesi açısından bir an önce geçmişten gelen sorunları arkada bırakması ve yüzünü geleceğe çevirmesi gerekmektedir.

## **HUKUKİ VE MADDİ GERÇEKLER**

Uluslararası taşımacılık sektörünün karşılaştığı en önemli sorun olarak sürücü davaları, sektörün önünde çözülmesi gereken büyük bir sorun olarak yer almaktadır.

Uluslararası taşımacılık sektörüne yönelik olarak açılan sürücü davalarında en önemli sorunlardan biri sürücülerin kazançlarına yönelik ücretin belirlenmesi şekli ile ilgili olarak karşımıza çıkmaktadır.

Uluslararası taşımacılık sektöründe istihdam edilen sürücülerin kıdem tazminatına esas ücretlerinin belirlenmesinde yerleşik uygulamalarda sürücülerin sefere gittiklerinde aldıkları yolluklar (harcırah) ücrete dahil edilmektedir.

Uluslararası taşımacılık sektöründe istihdam edilen sürücülerin sefere gittiklerinde aldıkları yolluklar genel anlamda kesinlikle sürücülerin ücret anlamında geliri değildir.

Sürücülere ödenen yolluklar

1. Firmadan firmaya ve gidilen ülkeye göre değişkenlik göstermektedir.
2. Sürücüler sefere gittiği takdirde yolluk almakta sefere gitmedikleri süre içerisinde ise herhangi bir şekilde kendilerine bordrolarında belirlenen maaşları haricinde bir ödeme yapılmamaktadır.
3. Yolluklar ücret gibi belli miktarda, düzenli ve belirli süre içerisinde yapılan ödemeler değildir.

Uluslararası taşımacılık sektöründe istihdam edilen sürücüler maaş olarak bordrolarda yazılan miktarda ücret almaktadırlar.

Yapılan yargılamalarda kıdem/ihbar tazminatı hesaplanmasında bordrolarda gösterilen ve sürücülerin imzasını taşıyan ücretin dikkate alınması gerekirken sürücülerin iddiaları kapsamında aldıkları yollukların kıdem tazminatının hesaplanmasında ücrete dahil edilmesi ile birlikte sektör gerçeklerine uymayan şekilde tazminatlara karar verilmektedir.

Örneğin; sürücülerin ayda 1,5 sefer yurtdışına sefer yapması halinde çoğu zaman iddia ettikleri gibi sefer başı 400 Euro hesabıyla aylık 600 Euro yolluk aldığının kabul edilmesi halinde bugün ki kurlar anlamında  $600 \times 3,00 = 1800$  TL tutarında bir meblağ ücrete dahil edilmektedir.

Sürücünün bodrosunda yazılı olan maaşına bu tutar ilave edildiğinde tutar meblağ yaklaşık 3000 TL civarında bir rakama ulaşmaktadır.

30 Sene civarında sektörde çalışan bir sürücünün kıdem tazminatı 100 bin TL civarında bir tutarı içermektedir.

Halbuki kamu hizmetinde çalışan 1. Sınıfa ayrılmış bir devlet memurunun veya bir yüksek yargı mensubunun devletin en üst düzeyinde yaptığı hayati görevler ve verdiği hizmetler karşılığında aldığı ödeme kesinlikle bu tutarlara çıkamamaktadır.

Kaldı ki kamu görevlilerine yapılan toplu ödemede yurtiçi ve yurtdışı harcırah ödemeleri görevleri sürekli harcırah almayı mümkün kılsa bile ödemelerine dahil edilmemekte ve dikkate alınmamaktadır.

Uluslararası taşımacılık alanında faaliyet gösteren firmalar çağın gereklerine uygun en ileri teknoloji ile üretilmiş araçlara büyük yatırımlar yapmakta ve bu araçları sürücülerine teslim etmektedir. Bu araçlar sürücülerin her türlü ihtiyaçlarını, konforlarını sağlamaya yönelik olarak üretilmiştir. Firmalarımız sürücülerin tüm ihtiyaçlarını karşılamakta, yollarda rahat seyir etmeleri için, konaklamaları için ve işlemlerini yapabilmeleri için her türlü maddi ve fiziki imkanı sağlamaktadırlar.

Tüm bunların yanında sürücülere sadece sefere gittiklerinde harcamalarını karşılamak için yolluk adı altında ödemeler yapılmaktadır.

Sürücülerimize işe-ibade karşılığı yapılan bu yolluk ödemeleri sefer esnasında masrafları karşılamaları içindir.

Ancak, bu yolluk ödemeleri neticede uluslararası taşımacılık firmalarının karşısına bambaşka bir gerekçe ile çıkartılmakta “ücret” olarak değerlendirilmekte ve büyük bir bedel ödemelerine sebebiyet verilmektedir.

### **KANUN ANLAMINDA YOLLUK, ÜCRET, KIDEM VE İHBAR TAZMİNATI**

1. Yolluk: 6245 sayılı Harcırah Kanununun tanımlar başlıklı 3. Maddesinin a bendinde harcırah bu kanuna göre “ödenmesi gereken yol masrafı, gündelik, aile masrafı, yer değiştirme masrafından birini veya birkaçını veya tamamını ifade eden bir kavram olarak tanımlanmıştır.
2. Ücret iş kanunu madde 32 – genel anlamda ücret bir kimseye bir iş karşılığında işveren veya üçüncü kişiler tarafından sağlanan ve para ile ödenen tutardır.

3. Kıdem tazminatına esas ücret;

Asıl ücret, işçiye sağlanan diğer menfaatlerden oluşur. Asıl ücret; iş kanununun 32. Maddesinde belirtilen ücrettir.

İşçiye sağlanan diğer menfaatler; işçiye asıl ücretin dışında, toplu iş sözleşmeleri veya kanunlarla sağlanan ayni ve nakdi haklardan, devamlılık arz eden ve ödenmesi bir şarta bağlı olmayan ödemelerdir.

Bunlar; gıda, mesken, sağlık, yakacak, aydınlatma, vasıf zammı, yıpranma sorumluluk tazminatı, çocuk, yemek, eğitim ve yiyecek yardımı ve bu mahiyetteki yıllık ikramiyeler vb. oluşur.

Bununla birlikte, kıdem tazminatının hesabında dikkate alınmayacak ödemeler sırasıyla, yıllık izin ücreti, hafta tatili ücreti, bayram harçlığı, genel tatil ücreti, seyahat primleri, devamlılık göstermeyen primler, fazla çalışma ücreti, yolluk vb. ödemelerdir.

Belirtilen kanuni açıklamalara ek olarak;

1. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 03.03.2004 tarih 2004/9-86 esas no ve 2004/124 sayılı kararında kıdem tazminatının hesabında devamlılık arz eden ve sosyal yardım vasfı taşıyan ödemelerin dikkate alınacağı arizi nitelikte ücret eklerinin (fazla mesai, mamul yardımı, tahsil yardımı, işyerinde giyinmek ve kullanılmak üzere verilen iş eşyaları, primler, ücretli izin parası, çalışılan hafta tatili ücreti, yolluk, otel, ev giderleri olarak ödenen paralar ile gezici görev ödencesi, belirli sürelerde verilen özendirme ikramiyesi, avans ödemesi gibi ödemelerin geniş anlamda ücret kavramına dahil olmadıkları için kıdem tazminatı hesabında dikkate alınmayacağı belirtilmiştir.)
2. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının 10.12.2009 tarihli yazısında kıdem tazminatına esas olacak ücretin hesabında 32. Maddenin 1. Fıkrasında yazılı olan ücrete ilaveten işçiye sağlanmış olan para ve para ile ölçülmesi mümkün akdi ve kanundan doğan devamlılık arz eden ikramiyeler yakacak ve aile yardımı gibi menfaatlerin göz önünde tutulacağı belirtilmiştir.

Buna göre kıdem tazminatına esas ücretin hesabında;

1475 Sayılı İş Kanununun 14. Maddesine göre işçinin son brüt ücreti ile ücrete ilaveten işçiye sağlanmış olan para ve para ile ölçülmesi

mümkün akdi ve kanundan doğan, devamlılık arz eden, sosyal yardım vasfı taşıyan ödemelerin dikkate alınması, iş veya toplu iş sözleşmesinde aksine bir hüküm bulunmaması halinde ise arızı nitelikteki ücret eklerinin dikkate alınmaması gerektiği görüşüne varılmıştır.

3. Gelir vergisi kanununun 24. Maddesi uyarınca;

Konaklama ve yiyecek cinsindeki seyahat harcamalarının aynı ücret düzeyindeki devlet memurlarına ödenen meblağ kadar olan kısmının herhangi bir masraf belgesi ibrasına gerek olmaksızın şirketlerce doğrudan gider yazılmasının gereği olarak uluslararası taşımacılık şirketleri yapılacak seferlerin muhtemel süresi gidilen ülkedeki harcamaların ortalama fiyatlarını dikkate alarak sefere çıkması halinde belirledikleri değişik meblağları sürücülerine yolluk olarak ödemektedirler.

Sürücülere ödenen bu bedellerin ise sefer süresince kullanılması ve harcanması şekli sürücülerin kişisel inisiyatifine bağlıdır.

4. Sayıştay Hukuk Genel Kurulu 08.12.1975 tarihli kararında Harcırah Kanuna göre işçi olarak istihdam edilen personele yapılan ödemelerin kıdem tazminatı hesabında işçi ücretine dahil edilmeyeceğini hükme bağlamıştır.
5. 29.07.2003 tarihli ve 4958 sayılı kanunla değişik 5506 sayılı kanunun 36. Maddesinde “yolluklar sigorta priminin hesabına esas tutulacak kazançların aylık tutarının tespitinde nazara alınmaz.” İbaresini yer almaktadır.

Tüm bu yasal düzenlemelere, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu kararına ve yukarıda belirtilen kamu kurum ve kuruluşlarının görüşleri hilafına, uluslararası taşımacılık sektöründe istihdam edilen sürücülerin açtığı davalarda yollukların (harcırahların) ücrete dahil edilmesi, uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren firmaların büyük mağduriyetler yaşamalarına sebebiyet vermektedir.

Uygulamada ise tüm haklarını alan ve çoğu zaman ibra veren sürücüler dahi, ibra tarihinden itibaren 4-5 yıllık süreler ve hatta 9 yılı aşkın süreler geçtikten sonra geçmişte çalıştıkları bütün uluslararası taşımacılık firmalarına karşı görüş aldıkları avukatlara vekalet vererek dava açmaktadırlar ve bu davalarda irade fesadı anlamında Borçlar Kanunu hükümleri paralelindeki

hak düşürücü bir yıllık süreler göz önüne alınılmadan düzenlenen bilirkşi raporları neticesinde tazminat almaya hak kazanmaktadırlar.

Bu durum hukuki ve ayrıca vicdani olarak da çözümlenmesi gereken bir büyük sorun olarak karşımızda durmaktadır.

## **SONUÇ OLARAK**

Sürücülere sefer öncesi yapılan bu ödemeler; hiçbir şekilde bir prim veya bir ikramiye değildir.

Amaç, mevzuatta ön görüldüğü üzere sürücülerin yiyecek, içecek, konaklama, haberleşme gibi kişisel ihtiyaçlarını karşılayabilmelerini sağlamaktır. Kullanımına ilişkin tasarruf tamamen sürücülere aittir.

Sürücülere yapılan yolluk ödemeleri kabul gördüğü üzere kesinlikle ücret değildir. Sürücülere ancak sefere çıkmaları halinde ülkeden ülkeye ve firmadan firmaya değişen miktarlarda verilmektedir. Düzenli olmayan, süreklilik arz etmeyen, değişken ve arızı ödemelerdir.

Tüm bu yasal düzenlemeler, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu kararı, kamu kurum ve kuruluşlarının görüşleri birlikte değerlendirildiğinde;

Hukuki anlamda ve ayrıca yasal olarak yollukların, ücretin bir parçası olarak kıdem tazminatı hesabında ücrete dahil edilmesi maddi gerçek ile hiçbir şekilde örtüşmemektedir.

Bizler uluslararası taşımacılık sektörü olarak kamu, yargı ve çalışanlarımızla barış içinde çalışmak ve yaşamak arzusundayız. Kanunlara ve yargı kararlarına her zaman saygılı olduk ve olacağız.

Yüce yargımız tarafından kıdem tazminatının hesaplanmasında yollukların ücrete dahil edilmesi ile ilgili kararlarının bu çalıştay ve gerekçelerimiz anlamında değerlendireleceğine gönülden inanıyoruz.

Çalıştayımızın ülkemiz ve sektörümüz açısından hayırlı sonuçlara vesile olmasını temenni ediyoruz.