

TÜRKİYE'DEKİ KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA MESLEKİ YETERLİLİK EĞİTİMİNİN KARŞILAŞTIRMALI OLARAK İNCELENMESİ¹

Ayşegül ERCAN*

Süleyman PAMPAL**

Öz

Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi, AB ülkelerinde ilk kez 16 Aralık 1976 tarihinde 76/914/EEC sayılı direktifle uygulanmaya başlanmıştır. Bu uygulama 15 Temmuz 2003 tarihinde 2003/59/EC sayılı direktifle geliştirilerek daha kapsamlı hâle getirilmiştir. Türkiye'de ise, kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yolcu ve eşya taşımacılığı yapılan ticari araçları kullanan sürücülerin, Avrupa Birliği Uyum Yasası çerçevesinde ve 10 Temmuz 2003 tarihli 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu gereğince, meslek ve hizmet kalitesini arttırmak amacıyla Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibi olması zorunluluğu getirilmiştir. Çalışmanın amacı, AB ülkelerindeki Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Türkiye'deki Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitiminin karşılaştırılarak, Türkiye'nin bu konudaki eksikliklerini nasıl gidereceğine dair çözümler ortaya koymaktır.

Anahtar Sözcükler: Mesleki yeterlilik, mesleki yeterlilik eğitimi, karayolu taşımacılığı, ulaştırma, Avrupa Birliği, Türkiye.

Abstract

In Turkey the drivers driving commercial vehicles carrying passengers and commodities by vehicles in the roads open to the general public have to get professional competence certificate to improve vocational and service quality within the framework of the European Union adjustment law and according to land transportation on 10/07/2003. Professional competence education in land transportation was firstly enforced in EU Countries in 16/12/1976 and was made more comprehensive in 15/07/200. The aim of this article is to make a comparison of professional competence education in land transportation in the EU Countries and in Turkey and by revealing the differences to come up with some solutions about Turkey's copying with his defects on the subject.

Keywords: Professional competence, professional competence education, road transportation, transportation, European Union, Turkey.

¹Bu çalışma Ayşegül Ercan tarafından hazırlanan, danışmanlığını Prof. Dr. Süleyman Pampal'ın yaptığı Yüksek Lisans Tezinden derlenmiştir.

Yazışma adresi: *İnş. Müh., Ulaştırma Bakanlığı, DLH Genel Müdürlüğü, aysercan@gazi.edu.tr

** Prof. Dr., Gazi Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi

Karayolu Taşıma Kanunu'nda yer alan mesleki yeterlilik kavramı, Avrupa Birliği'nin ulaştırma sektörüne giriş için zorunlu tuttuğu temel kriterlerden biridir. Avrupa Birliği üyesi tüm ülkelerde karayolu taşımacılığında faaliyet gösteren sürücülere “Mesleki Yeterlilik Eğitimi” verilmektedir. Henüz aday ülke statüsünü koruyan Türkiye de konunun önemini kavrayarak karayolu taşımacılığında faaliyet gösteren şoförlere yönelik “mesleki yeterlilik” uygulamasını başlatmıştır.

Türkiye’de özellikle yurtiçi ulaştırma sektörü bu güne kadar mesleki eğitim ve buna bağlı mesleki yeterlilik eğitimi yönünden Avrupa Birliği ülkelerine nazaran yetersiz durumdaydı. Ancak karayolu taşımacılığı pazarındaki gelişmelerle birlikte, ulaştırma alanında yeni teknolojilerin uygulanmaya başlanması neticesinde sektörün ve firmaların yeniden yapılanması, hizmet kalitesinin artırılması, gelişmesi ve kurumsallaşması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu aşamada en önemli ihtiyaçlardan birinin karayolu taşımacılığında faaliyet gösteren şoförlere mesleki yeterlilik kriterinin kazandırılmasını sağlayacak olan mesleki yeterlilik eğitimleri olduğu görülmüştür. Aynı zamanda ve en önemlisi trafik güvenliği sorununun biraz olsun çözümüne katkıda bulunmak için trafikte daha bilinçli ve eğitilmiş insanların olmasıyla trafik kazalarının en aza indirgenmesi amaçlanmıştır. Türkiye geleneksel olarak Asya ve Avrupa arasında özellikle karayolu olarak bağlantı noktası konumundadır. Yolcu ve yük taşımacılığının % 95’ inin karayolu üzerinden yapıldığı, 63 899 km karayolu ağına sahip, nüfusu 70 milyonun, motorlu araç sayısı 13 milyonun, sürücü sayısı 18 milyonun üzerinde olan Türkiye’de, 2009 yılının ilk yedi ayında toplam 101 359 maddi hasarlı kaza, 89 617 yaralanmalı kaza, 1634 ölümlü kaza meydana gelmiştir (KGM, 2008; TÜİK, 2008; EGM, 2009). Trafik kazalarına neden olan unsurların başında % 98 sürücü kusuru gelmektedir (EGM, 2009). Bu sebepler, şoförlüğün profesyonel ve saygın bir meslek olarak kabul edilmesi için ilave bir eğitim alınmasını gerektirmekte, Türkiye’de de Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitiminin önemini ortaya çıkarmaktadır. Bunların yanı sıra, Avrupa Birliği uyum yasaları bu süreci hızlandırmıştır.

Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi, Avrupa Birliği ülkelerinde ilk kez 16 Aralık 1976 tarihinde 76/914/EEC sayılı direktifle uygulanmaya başlanmış, 15 Temmuz 2003 tarihinde 2003/59/EC sayılı direktifle geliştirilerek daha kapsamlı hâle getirilmiştir.

Türkiye’de ise ilk olarak 17 Ekim 1996 tarihli 4199 sayılı Trafik Kanunu gereğince Ticari Taşıt Kullanma Belgesi kursu adı altında, 20 Ekim 1993 tarihinden sonra mesleğe başlamış şoförlere verilen eğitim olup, bu eğitim sonrasında uygulanacak sınavda başarılı olan şoförlere verilen Mesleki Yeterlilik Belgesinin adı

“Ticari Taşıt Kullanma Belgesi”dir. Bu belgenin yürürlükten kaldırılmasından sonra 03 Eylül 2004 tarihli 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu gereğince Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği uygulamaya konulmuştur. Bu eğitim sonrasında uygulanacak sınavda başarılı olan şöforlere verilen Mesleki Yeterlilik Belgesinin adı “SRC Belgesi”dir.

Bu çalışmanın amacı, Türkiye’deki şoför eğitimi ihtiyacını ortaya koymak ve Avrupa Birliği ülkelerindeki Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi ile Türkiye’deki Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitiminin karşılaştırılması ve aralarındaki farkların ortaya çıkarılarak, Türkiye’nin bu konudaki eksikliklerini nasıl gidereceğine dair bir takım çözümler ortaya koymaktır. Bu bağlamda araştırmada cevabı aranan sorular şunlar olmuştur:

- Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye’de sürücü belgesine nasıl sahip olunmaktadır?
- Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye’de sürücü belgesi eğitimi ve sınavları nasıldır?
- Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye’de mesleki yeterlilik kavramı nasıldır?
- Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye’de mesleki yeterlilik eğitimi nasıldır?
- Türkiye’deki şoförlerin ehliyet sınıfı ve öğrenim durumları nedir?

Yöntem

Bu çalışma betimsel bir araştırma niteliği taşımaktadır ve tarama modeli kullanılmıştır. Araştırılan konu hakkında yapılan literatür taraması sonuçlarına bakıldığında, özellikle ulusal yazında karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik eğitimi ile ilgili benzer bir çalışmaya rastlanmamıştır. Literatüre katkıda bulunmak amacıyla bu çalışmada Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye’de karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik eğitimlerinin değerlendirilmesi ve Türkiye’deki karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik eğitimi programının eksiklerinin giderilebilmesi için öneriler üzerinde çalışılmıştır. Mesleki yeterlilik konusu ile ilgili veriler ilgili devlet kurumları ve özel kuruluşlardan temin edilmiştir, mesleki yeterlilik eğitimi veren özel eğitim merkezlerinde yerinde gözlem yapılmıştır. Ayrıca Türkiye’deki şoförlerin ehliyet sınıflarına göre eğitim durumlarının incelenmesine yönelik bir çalışma yapılmıştır. Bu çalışma kapsamında 2007 yılının Haziran-Eylül ayları arasında İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Diyarbakır, Manisa, Muğla, Mardin, Trabzon illerinde 3770 şoföre EK-1’de yer alan kişisel bilgi formu

uygulanmıştır. Kişisel bilgi formunda kişinin ehliyet sınıfı, öğrenim durumu ve faaliyet alanı bilgileri yer almaktadır. Form, uygulamaya katılan şoförlerle bire bir görüşülerek doldurulmuştur. Uygulama sonucunda toplanan veriler “SPSS 15.0 for Windows Evaluation Version” istatistik programına aktarılarak, araştırmaya katılan şoförlerin ehliyet sınıfları ve öğrenim durumlarının grafiği elde edilmiştir. Bu uygulama Türkiye’deki şoförlerin genel eğitim durumu hakkında bilgi vermektedir.

Bulgular ve Yorumlar

1.1. Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye’de Sürücü Belgesi Sahibi Olma Durumlarının ve Sürücü Belgesi Sınıflarının Karşılaştırılması

1.1.1. Avrupa Birliği Ülkelerinde Sürücü Belgesi Sahibi Olma Durumu ve Sürücü Belgesi Sınıfları

91/439 EEC sayılı Avrupa Birliği direktifinin gerekliliklerine uygun olarak, Avrupa Birliği’ne üye ülkelerde, topluluk modeline dayanan ulusal sürücü belgesi kullanılmaktadır. Üye ülkeler tarafından verilen sürücü belgeleri karşılıklı olarak tanınmaktadır. Geçerli bir ulusal sürücü belgesi sahibi, sürücü belgesini almış olduğu ülke haricinde başka bir ülkede ikamet etmeye başlarsa bu ülke sürücü belgesi sahibine sürücü belgesinin geçerlilik süresince tıbbi kontroller, vergi düzenlemeleri gibi konularda kendi ulusal kurallarını uygulayabilir ve idare tarafından sürücü belgesine gerekli görülen bilgi girilebilir. Sürücü belgesinin üzerinde, belgeyi veren Avrupa Birliği’ne üye ülkeyi ayırt edecek bir işaret yer almaktadır (EU, 1991). Avrupa Birliği ülkelerinde ise A1, B1, A, B, C, C1, D, D1, C+E, C1+E, D+E sınıflarında sürücü belgesi türü bulunmaktadır.

Çizelge 1. Avrupa Birliği ülkelerinde sürücü belgesi sınıfları

Ehliyet Türü	Minimum Yaş	Kullanılabilen Araç
A1	16	11 kw gücünü ve 125 cm ³ kapasiteyi geçmeyen hafif motosikletler
B1	16	Motorlu 3 ve 4 tekerlekli
A	18	Yanında yolcu taşıma yeri bulunan ve bulunmayan motosikletler
B	18	İzin verilen maksimum ağırlığı 3500 kg’ı geçmeyen ve sürücü koltuğuna ilaveten 8 koltuğu geçmeyen motorlu araçlar

D1	21	Yolcu taşımak için kullanılan, sürücü koltuğuna ilaveten 8 koltuktan fazla 16 koltuktan az koltuğu bulunan motorlu araçlar
C	18	İzin verilen maksimum ağırlığı 3500 kg'ın üzerinde olan ve D sınıfı dışında olan motorlu araçlar
C1	18	C sınıfındaki izin verilen maksimum ağırlığı 3500 kg'ın üzerinde ve 7500 kg'ın altında olan araçlar hariç motorlu araçlar
C+E	18	İzin verilen maksimum ağırlığı 750 kg'ı geçen römorklar ve çekici araç sınıfı C olan araçlar
C1+E	18	C1 alt sınıfında bulunan ve römorkunun izin verilen maksimum ağırlığı 750 kg'ın üzerinde olan çekici araçlarla olan araç kombinasyonları
D	21	Yolcu taşıma amaçlı kullanılan sürücü koltuğu hariç 8 koltuktan fazla koltuğa sahip motorlu araçlar
D+E	21	Çekici aracı D kategorisinde olup, izin verilen maksimum römork ağırlığı 750 kg'ın üzerinde olan motorlu araçlar
B, C, D, C1, D1 sınıfı sürücü belgesi sahipleri, araçlarına en çok yüklü ağırlığı 750 kg olan hafif römork takarak da kullanabilirler.		
C+E, D+E, C1+E, D1+E sınıfı sürücü belgesi sahipleri, araçlarına yüklü ağırlığı 750 kg'dan fazla römork takarak da kullanabilirler.		

1.1.2. Türkiye'de Sürücü Belgesi Sahibi Olma Durumu ve Sürücü Belgesi Sınıfları

Kazaların azaltılması ve önlenmesi için sürücü adaylarının aracı tanıma, sürebilme ve sürerken trafik kurallarına uyma alışkanlığı kazanarak can ve mal güvenliği ile trafik güvenliği sağlamak için 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile Motorlu Taşıt Sürücü Kursları açılması ve sürücü adaylarının eğitilmesi esas alınmıştır. Bu sebeple bu programlar, sürücü adaylarının eğitimi için 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Yönetmeliğine göre, Millî Eğitim Bakanlığı ve diğer Kamu Kurum ve Kuruluşlarınca açılacak motorlu taşıt sürücüleri kurslarında uygulanmak üzere hazırlanmıştır (MEB, 1993). Türkiye'de A1, A2, B, C, D, E, F, G, H ve K sınıflarında sürücü belgesi türü bulunmaktadır.

Çizelge 2. Türkiye’de sürücü belgesi sınıfları

Ehliyet Türü	Minimum Yaş	Kullanılabilen Araç
A1	17	Motorlu bisikletler
A2	17	Motosikletler
B	18	Otomobil, minibüs ve kamyonetler
C	22	Kamyonlar
D	22	Çekiciler
E	22	Otobüsler
F	17	Lastik Tekerlekli Traktör
G	18	İş Makineleri
H	17	Özel tertibatlı olarak imal, tadil veya teçhiz edilmiş motosiklet veya otomobil türünden araçlar
B, C, E sınıfı sürücü belgesi sahipleri, araçların yüklü ağırlığı en çok 750 kg olan hafif römork takarak da kullanabilirler.		

Ehliyet sınıfları konusunda AB ülkeleri ve Türkiye arasındaki en belirgin farklılık, AB ülkelerinde ehliyet sınıfları alt sınıflara ayrılmıştır. Türkiye’de ise ehliyet sınıfları araç sınıflarına göre daha yüzeysel olarak sınıflandırılmıştır.

1.2. Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye’deki Sürücü Belgesi Eğitim ve Sınavlarının Karşılaştırılması

Türkiye’de sürücü belgesi sahibi olmak için sürücü eğitimi almak, bu eğitim içinde pratik eğitime başlayabilmek için teorik eğitimi bitirmek zorunludur. 1999 yılının Haziran ayında sürücülerin % 93’ünü oluşturan B, C ve E sınıfı sürücü belgesi sahipleri ortalama 65 ders saatinde teorik eğitimlerini tamamlamaktadırlar. Yalnızca B sınıfı sürücülerinin aldıkları teorik eğitim 63 ders saatinde verilmektedir. Bu rakam diğer Avrupa ülkelerinde ortalama olarak daha düşüktür. Örneğin genel olarak B sınıfının teorik ders saati ortalaması Avusturya’da 40, Almanya’da 24, Bulgaristan’da 25, Estonya’da 50, Finlandiya’da 20, Fransa’da 5, Hırvatistan’da 30, İngiltere’de 5-10, İsveç’te 20-25, Lüksemburg’da 12, Macaristan’da 30, Monako’da 6, Portekiz’de 30, Belçika’da ise 4 ders saatinde verilmektedir (Guide on Driver Licencing, 1998).

Bunun yanı sıra pratik eğitim teorik eğitime göre oldukça az sayıdaki ders saatinde verilmektedir. Örneğin B sınıfının pratik eğitim ders saati sayısı 20’dir. Bu

rakam 5-10 saat teorik eğitim veren İngiltere'de 30-35, 20 saat teorik eğitim veren Finlandiya'da 30, 5 saat teorik eğitim veren Fransa'da 20, 6 saat teorik eğitim veren Monako'da 28, evde de teorik ders alma imkanı bulunan Hollanda'da ise 35 saattir. Avrupa ülkeleri pratik eğitimlerine, teorik eğitimlerinden ortalama 2 kat daha fazla ders saati ayırmışlardır (Guide on Driver Licencing, 1998). Kısaca sürücü eğitiminde teorik eğitime nazaran pratik eğitime daha fazla ağırlık verilmesi gerekirken, Türkiye'de örneğin B sınıfı sürücü eğitiminin ders saatleri içinde eğitimin % 76'sı teorik eğitime, yalnızca % 24'ü pratik direksiyon eğitimine ayrılmıştır.

Pratik eğitime gelince, Türkiye'de direksiyon eğitimi iki aşamada verilmektedir. Örneğin B sınıfı sürücü belgesi almak isteyen adaylar 20 saatlik direksiyon eğitimine tabi tutulmaktadır. 10 saat temel becerilerin anlatılıp uygulanmasıyla, kalan 10 saatte de trafiğe açık alanlarda verilen pratik eğitimle tamamlanan eğitim, sürücü adaylarının yeterli derecede sürücülük yeteneği kazanmalarına olanak vermemektedir. Türkiye'de verilen pratik eğitimin AB ülkeleriyle yapılan karşılaştırılmasında ders saati sayısında farklılıkların olduğu görülmektedir. Çizelge 3'de bazı AB üyesi ülkelerin teorik ve pratik sürücü eğitimlerinin ders saati sayıları ve teorik/pratik eğitim oranları belirtilmiştir:

Çizelge 3. Ülkelere göre teorik ve pratik sürücü eğitimi süreleri

Ülkeler	Pratik Eğitimin Süresi	Teorik Eğitimin Süresi	Pratik /Teorik Eğitim Oranı
Almanya	10 Saat	24 Saat	0,42
Avusturya	20 Saat	20 Saat	0,50
Belçika	10 Saat	4 Saat	2,50
Cezayir	25 Saat	12 Saat	2,08
Finlandiya	30 Saat	20 Saat	1,50
Fransa	20 Saat	5 Saat	4,00
Hırvatistan	30 Saat	30 Saat	1,00
Hollanda	35 Saat	-	-
İngiltere	30-35 Saat	5-10 Saat	4,33
İsveç	25-30 Saat	20-25 Saat	1,22
Portekiz	30 Saat	30 Saat	1,00
Türkiye	20 Saat	63 Saat	0,30

Çizelge 3’te verilen değerlere göre AB ülkeleri genellikle teorik eğitime nazaran pratik direksiyon eğitimine fazla sayıda ders saati ayırarak daha çok önem vermektedirler. Avrupa Birliğine üye ülkelerden sırasıyla Almanya, Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Finlandiya, Fransa, İngiltere, İsveç, Lüksemburg, Macaristan ve Monako’dan oluşan 12 ülke baz alındığında, bu ülkelerin pratik eğitim ders saati sayısının, teorik eğitimlerinin ders saati sayısından 2,01 kat daha fazla olduğu görülmektedir. Türkiye’de ise durum farklıdır.

Türkiye’de teorik eğitime daha fazla ders saati ayrılmıştır. Örneğin B sınıfı sürücü belgesi almak isteyen adaylar 63 saat teorik eğitim alırken, adayların pratik eğitimleri yalnızca 20 ders saatiyle sınırlıdır. Diğer bir deyişle adaylar teorik olarak pratik eğitimlerinden 3,15 oranında daha fazla eğitilmektedirler. Avrupa’nın 12 ülkesinde pratik eğitime ayrılan süre yaklaşık olarak 2 kat daha fazla iken, Türkiye’de teorik eğitim pratik eğitimden 3,15 kat daha fazla ders saatinde sürücü adaylarına verilmektedir (Türkoğlu, 2002).

Avrupa Birliği ülkelerinde sürücü belgesi eğitimi kurslarında verilen teorik dersler “İlk Yardım Bilgisi, Trafik Kuralları ve Cezalar, Çevre ve Şehir Bilgisi, Güvenli Sürüş Teknikleri, Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı, Davranış Psikolojisi, Yasal Sorumluluklar ve Sigorta, Düzenli Yolcu Taşımacılığı, Düzenli Yük Taşımacılığı, Çalışma ve Dinlenme Süreleri” olarak adlandırılarak bilmektedir. Türkiye’de ise “İlk Yardım Bilgisi, Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” olarak gruplandırılmaktadır. Çizelge 4’te de bu farklılıklar gösterilmektedir:

Çizelge 4. Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye’deki sürücü belgesi eğitimi derslerinin karşılaştırılması

Avrupa Birliği Ülkelerinde Verilen Dersler	Türkiye’de Verilen Dersler
İlk Yardım Bilgisi	İlk Yardım Bilgisi
Trafik Kuralları ve Cezalar	Trafik ve Çevre Bilgisi
Çevre ve Şehir Bilgisi	
Güvenli Sürüş Teknikleri	
Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı	Motor ve Araç Tekniği Bilgisi
Davranış Psikolojisi	Türkiye’de verilmemektedir.
Düzenli Yolcu Taşımacılığı	Türkiye’de verilmemektedir.
Düzenli Yük Taşımacılığı	Türkiye’de verilmemektedir.
Çalışma ve Dinlenme Süreleri	Türkiye’de verilmemektedir.
Harita Okuma Bilgisi	Türkiye’de verilmemektedir.
Yasal Sorumluluklar ve Sigorta	Türkiye’de verilmemektedir.
Uygulamalı araç kullanımı	Uygulamalı araç kullanımı

Avrupa Birliği ülkelerinde verilen sürücü belgesi eğitiminde Türkiye'den farklı olarak sürücü adaylarına “Davranış Psikolojisi, Yasal Sorumluluklar ve Sigorta, Düzenli Yolcu Taşımacılığı, Düzenli Yük Taşımacılığı, Çalışma ve Dinlenme Süreleri, Harita Okuma Bilgisi” dersleri verilmektedir. Bunun dışında verilen teorik eğitimlerde ve sonrasında uygulanan araç kullanmaya yönelik pratik eğitimde bir farklılık yoktur.

Tüm bu eğitimlerden sonra, Avrupa Birliği ülkelerinde ve Türkiye'de önce teorik eğitim derslerinde anlatılan konuları içeren teorik sınav yapılır, teorik sınavda başarılı olan adaylara beceri ve davranışları içeren, motorlu araç kullanma bilgisini ölçen pratik sınav yapılır.

1.3. Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye'de Mesleki Yeterlilik Kavramı

Meslek, bir kişinin hayatını idame ettirebilmek için uyguladığı ve genellikle eğitim, deneyim, bilgi birikimi ve yetenek gerektiren bir iş koludur. Yeterlilik ise, çalışan kişinin mesleki veya profesyonel becerilerinin tescilidir. Burada ele alınan konu, Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik kavramıdır, icra edilen meslek ise şoförlüktür. Kişi ilk önce sürücü belgesi sahibi olur. Eğer sürücülüğü para kazanacağı bir meslek olarak icra etmek isterse şoför olur. Ancak son yıllarda bu durum bu kadar kolay olamamaktadır. Yolcu veya yük taşımacılığı yapmak isteyen her kimse sürücü belgesinin yanı sıra, mesleki yeterlilik belgesi sahibi olmak zorundadır. Bunun için de mesleki yeterlilik eğitimi alıp, yapılacak olan sınavda başarılı olması gerekmektedir. Bu durum, biraz olsun şoförlük mesleğini icra edenlerin kalitesini arttıracaktır.

1.4. Avrupa Birliği Ülkelerinde Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Kavramı

Avrupa Topluluğu Konseyi talimatlarına göre, Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi, ilk olarak 76/914/EEC sayılı karayollarında taşımacılık yapan şoförler için asgari seviyede eğitim içeren konsey talimatı ile 16 Aralık 1976 tarihinde hayata geçirilmiştir. Sonrasında bu eğitim programı geliştirilerek yeniden düzenlenmiş ve 15 Temmuz 2003 tarihinde 2003/59/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Talimatı ile yasalaştırılmıştır.

1.5. Türkiye’de Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Kavramı

Çalışan sayısının çok miktarda olduğu taşımacılık sektöründe faaliyet göstermek üzere, sektöre girişin mali ve mesleki yeterlilik şartlarına bağlı olduğu görülmektedir. Amaç ve hedeflere uygun bir hizmet sunulabilmesi için, kara ulaştırması alanında çalışacak her meslek grubunun ulaştırma temel bilgilerine ve diğer meslek grupları hakkında yeterli düzeyde bilgiye sahip olması gerekir. Sektörde çalışanlara kazandırılacak olan mesleki yeterlilik bu alanda çalışacak olanların daha nitelikli olmasını sağlayacak ve hali hazırda çok düşük ücretlerle çalışan çoğu zaman sigortaları bile yapılmayan bu insanlarımızın artık nitelikli ve aranan kişiler olması nedeniyle daha iyi ücretlerle çalışmalarının yolu açılacaktır. Mesleki eğitimlerini tamamlamış kişilerin oluşturacağı bu sektör toplam kalite bakımından da arzu edilen seviyeye gelecektir.

Türkiye ekonomi politikası hedeflerine uygun olarak, kara ulaştırması alanında faaliyet gösteren sektör kuruluşlarının gerek ulusal, gerekse uluslararası alandaki rekabet gücü, mesleki yeterliliğe sahip nitelikli uzman kadroların yetiştirilmesiyle artacaktır. Böylelikle eğitimlerden mezun olanlar, kara ulaştırması alanında bölgesel ve uluslararası hizmeti veren işletmelerde olduğu kadar, işlevlerini kendi bünyelerinde gerçekleştiren işletmelerde de görev alabileceklerdir. Karayolu ulaştırması ile ilgili hususlarda teknik ve idari kapasite bakımından güçlü, yetkili, yeterli ve karayolu ulaştırması alanında vizyon sahibi bir işgücü profilinin oluşması sağlanacaktır. Ulaştırmanın temel unsuru ve en büyük paya sahip olan karayolu ulaştırması, istihdam açısından da mesleki yeterlilik eğitimleri sayesinde layık olduğu yüksek standartlı ve saygın konuma gelecektir.

Yukarıda belirtildiği üzere; dünya standartlarında modern bir mevzuat çerçevesinde ve ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenleme yapılarak, çevreye duyarlı, rahat, verimli, mesleki yeterlilik açısından altyapısı sağlam ve rekabet gücü yüksek bir karayolu taşımacılık sektörünün oluşturulması amaçlanmıştır. Bu eğitimlerin mesleki yeterliliğe sahip, yüksek kalite ve standardı ile daha verimli, daha düzenli, güvenli bir taşımacılık sektörü oluşturulmasında çok önemli bir yeri vardır (KUGM, 2008).

1.6. Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye'de Mesleki Yeterlilik Eğitiminin Karşılaştırılması

Avrupa Birliği ülkelerinde uygulanmakta olan CPC eğitimi ve Türkiye'de uygulanmakta olan SRC eğitimi arasındaki farklılıkları görmek açısından Çizelge 5'te eğitimlerde yer alan dersler gösterilmiştir:

Çizelge 5. CPC ve SRC eğitiminde yer alan dersler

Dersler	AB Ülkeleri (EU, 2003)	Türkiye
	CPC	SRC
Güvenli Sürüş Teknikleri	-	+
Ulaştırma Mevzuatı	+	+
Trafik Kuralları ve Cezalar	-	+
Trafik Kazalarının Önlenmesi	+	+
Çalışma ve Dinlenme Süreleri	+	+
Davranış Psikolojisi	-	+
İletişim Teknolojileri	-	+
Tehlikeli Madde Taşımacılığı	-	+
Gümrük, Tır ve Kaçakçılık Mevzuatı	+	+
Turizm Taşımacılığı	-	+
Düzenli Yolcu Taşımacılığı	+	+
Düzenli Yük Taşımacılığı	+	-
Yasal Sorumluluklar ve Sigorta	-	+
Harita Okuma Bilgisi	-	+
Güzergah ve Geçiş Belgeleri	+	+
İlk Yardım	+	+
Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı	+	+
Toplam Ders Saati	280 Saat	32 Saat
Araç Kullanmaya Yönelik Pratik Eğitim	20 Saat	-
Periyodik Eğitim	5 yılda bir 35 saat	-

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi, Avrupa Birliği ülkelerinde mesleki yeterlilik eğitimi programında "Ulaştırma Mevzuatı, Trafik Kazalarının Önlenmesi, Çalışma ve Dinlenme Süreleri, Gümrük, Tır ve Kaçakçılık Mevzuatı, Düzenli Yolcu

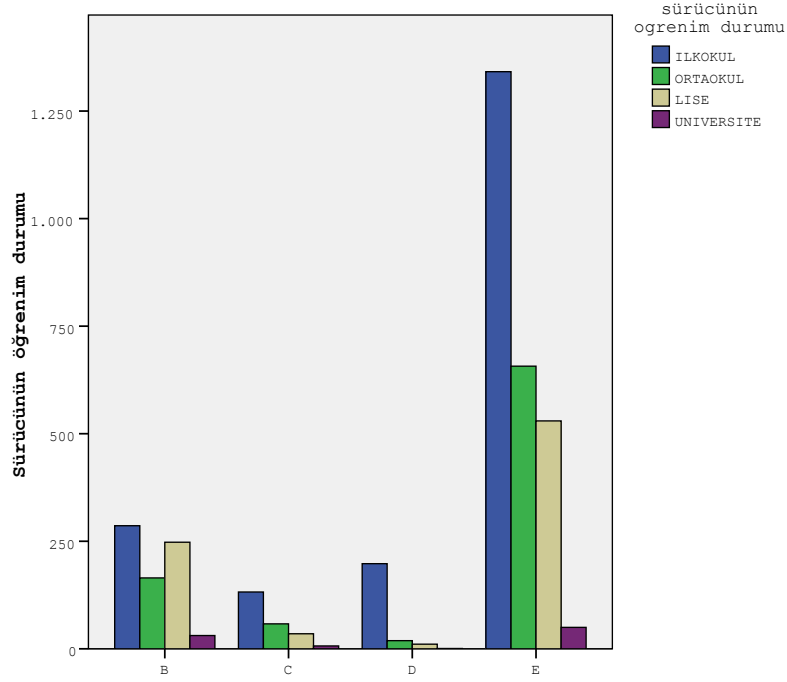
Taşımacılığı, Düzenli Yük Taşımacılığı, Güzergah ve Geçiş Belgeleri, İlk Yardım, Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı” dersleri yer almaktadır. Türkiye’deki mesleki yeterlilik eğitimi programında bunlara ek olarak “Trafik Kuralları ve Cezalar, İletişim Teknolojileri, Tehlikeli Madde Taşımacılığı, Turizm Taşımacılığı, Harita Okuma Bilgisi, Yasal Sorumluluk ve Sigorta, Davranış Psikolojisi, Güvenli Sürüş Teknikleri” dersleri yer almaktadır. Avrupa Birliği ülkelerinde mesleki yeterlilik eğitimi toplam 280 saatte tamamlanmakta olup, Türkiye’de bu toplam 32 saattir. Ayrıca Avrupa Birliği ülkelerinde 280 saatlik teorik eğitimden sonra 20 saatlik araç kullanmaya yönelik pratik eğitim verilmektedir. Türkiye’deki eğitim programında pratik eğitim yer almamaktadır. Avrupa Birliği ülkelerinde şoförlere, her 5 yılda bir toplam 35 saat olmak üzere zorunlu periyodik eğitim verilmektedir. Ne yazık ki bu zorunlu periyodik eğitim de Türkiye’de uygulanmamaktadır.

1.7. Türkiye’deki Araştırmaya Katılan Şoförlerin Ehliyet Sınıfları ve Eğitim Durumları

Türkiye’deki şoförlerin ehliyet sınıflarına göre eğitim durumlarının incelenmesine yönelik yapılan çalışmadan toplanan verilerin “SPSS 15.0 for Windows Evaluation Version” istatistik programında analizinden sonra elde edilen değerlendirme sonuçları tablo ve grafik hâlinde aşağıda gösterilmiştir.

Çizelge 6. Kişisel bilgi formu değerlendirme sonuçları

		Öğrenim Durumu									
		İlkokul		Ortaokul		Lise		Üniversite		Toplam	
		Kişi Sayısı	%	Kişi Sayısı	%	Kişi Sayısı	%	Kişi Sayısı	%	Kişi Sayısı	%
Ehliyet Sınıfı	B	286	7,6	165	4,4	248	6,6	31	0,8	730	19,4
	C	132	3,5	58	1,5	35	0,99	7	0,2	232	6,2
	D	198	5,3	19	0,5	11	0,3	1	0,03	229	6,1
	E	1342	35,6	657	17,4	530	14,1	50	1,33	2579	68,4
Toplam		1958	51,9	899	23,8	824	21,9	89	2,4	3770	100



Sürücünün ehliyet sınıfı

Şekil 1. Sürücülerin ehliyet sınıfına göre öğrenim durumu dağılımı

Kişisel bilgi formu uygulamasına katılan kişi sayısı toplam 3770 kişidir. Araştırmaya katılan grup içerisinde en çok kişi sayısı E sınıfı ehliyete sahip ve ilkokul mezunu olan şoför grubunda yer almaktadır. E sınıfı ehliyete sahip ilkokul mezunu kişi sayısı 1342'dir. Elde edilen sonuçlara göre, Türkiye'de ankete katılan kişiler arasında E sınıfı ehliyete sahip kişi sayısı % 68,4 ile en büyük dilimi oluşturmaktadır. Arkasından % 19,4 ile B sınıfı, % 6,2 ile C sınıfı ve % 6,1 ile D sınıfı ehliyet türü gelmektedir. Ticari maksatla bu işi yapan üniversite mezunu şoförler toplamda % 2,4'lük, lise mezunu şoförler % 21,9'luk, ortaokul mezunu şoförler % 23,8'lik, ilkokul mezunu şoförler % 51,9'luk bir dilim oluşturmaktadır. Kişisel bilgi formu değerlendirme sonuçlarına göre Türkiye'deki şoförlerin asli eğitim seviyelerinin düşük olduğu görülmektedir. Mesleki yeterlilik eğitimi sayesinde altyapısal bir sorun olan bu eğitim eksikliği de kısmen giderilmiş olacaktır diye düşünülmektedir.

2. Sonuç ve Öneriler

Yapılan çalışmada aşağıdaki sonuçlar ortaya çıkmıştır:

Sürücü belgesi sınıflandırması açısından; AB ülkeleri ve Türkiye arasındaki en belirgin farklılık, AB ülkelerinde ehliyet sınıfları alt sınıflara ayrılmıştır. Türkiye’de ise ehliyet sınıfları daha yüzeysel olarak sınıflandırılmıştır.

Sürücü belgesi eğitimi açısından; AB ülkeleri ve Türkiye arasında eğitimin niteliği ve süreleri konularında farklar vardır. AB ülkelerinde sürücü belgesi eğitimi programı, üye ülkelere göre saat olarak farklılık gösterse de pratik eğitim teorik eğitime oranla iki kat daha fazla ders saati içermektedir. Yani AB ülkelerinde pratik eğitime daha çok önem verilmektedir. Türkiye’de ise teorik eğitim ders saati pratik eğitim ders saatinden ortalama üç kat daha fazladır. Sürücü eğitiminde verilen teorik derslerden “İlk Yardım Bilgisi, Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” dersleri AB ülkeleri ve Türkiye’de ortak derslerdir. Bu derslere ek olarak AB ülkelerinde “Davranış Psikolojisi, Düzenli Yük Taşımacılığı, Düzenli Yolcu Taşımacılığı, Çalışma ve Dinlenme Süreleri, Harita Okuma Bilgisi, Yasal Sorumluluklar ve Sigorta” dersleri verilmektedir.

Sürücü belgesi sınavları açısından AB ülkeleri ve Türkiye arasında prosedür olarak farklılık yoktur. Önce teorik eğitim derslerinde işlenen konuları içeren teorik sınav yapılır. Teorik sınavda başarılı olan adaylara beceri ve davranışları içeren, motorlu araç kullanma bilgisini ölçen pratik sınav yapılır.

Mesleki yeterlilik eğitimi açısından AB ülkeleri ve Türkiye arasında bariz farklar vardır. AB ülkelerinde mesleki yeterlilik eğitimi teorik eğitim ve pratik eğitim olmak üzere iki aşamada verilmektedir. Türkiye’de ise sadece teorik eğitim verilmektedir. Avrupa Birliği ülkelerinde teorik eğitim 280 saat, periyodik eğitim 20 saat sümektedir. Ayrıca pratik eğitim her 5 yılda bir tekrarlanmaktadır. Türkiye’de ise teorik eğitim 32 saat sürmektedir.

Yukarıdaki sonuçlara dayalı olarak aşağıda bazı öneriler verilmiştir:

1. Uygulanan SRC mesleki yeterlilik eğitimine yönelik öneriler:

1.1. Türkiye’de mesleki yeterlilik eğitimi programında ders saatleri artırılmalıdır.

1.2. Derslerin daha yararlı olması açısından İlk Yardım, Araç Bilgisi ve Ekonomik

Araç Kullanımı ve Güvenli Sürüş Teknikleri dersi uygulamalı bir şekilde işlenmelidir.

1.3. Mesleki yeterlilik belgesi almış sürücüler için periyodik eğitim uygulamasına geçilmelidir. Avrupa Birliği ülkelerinde olduğu gibi bu eğitim 5 yıl arayla verilebilir.

1.4. Türkiye’de SRC eğitimini daha standart bir hale getirmek için SRC eğitimi kapsamındaki derslerin amaç, içerik ve kazandırdığı yeterlilikler belirlenmelidir.

1.5. SRC mesleki yeterlilik belgesi almayı hak etmek için yapılan yazılı sınavları aşabilen adaylar, uygulamalı bir sınava tabi tutulmalıdır.

2. Şoförlük mesleğine ilişkin öneriler:

Mesleki yeterlilik kavramı, bir mesleği profesyonel olarak yapan kişilerin işte ehil olmaları gerektiğinin altını çizmektedir. Özellikle, herhangi bir okul bitirmeksizin yerine getirilebilen mesleklerdeki yeterlilik, bazı ölçütlere göre değerlendirilmekte, bilgi ve becerisinde eksiklik olduğu tespit edilen profesyoneller ilave eğitime tabi tutulmaktadır. Bu eğitimler yapılan sınavlarla yeniden değerlendirilmektedir. Türkiye’de “hiçbir şey olamayan şoför oluyor” imajını değiştirebilmek ve şoförlük mesleğine saygınlık ve nitelik kazandırmak açısından aşçılık, kuaförlük meslek okulları gibi ilköğretim mezunlarının kayıt yaptırabileceği şoförlük okullarının açılmasıyla erken yaşlarda eğitim alınması ve böylece daha ehil şoförlerin yetişmesi sağlanacaktır.

3. Mesleki yeterlilik eğitiminde gelecek aşamalarla ilgili öneriler:

Türkiye’de verilen SRC türü mesleki yeterlilik eğitimi şehirlerarası ve uluslar arası karayollarında ticari araç kullanan şoförlere verilmektedir. Ancak kent içinde ticari araç kullanan taksi, dolmuş, minibüs, halk otobüsü şoförlerine de mesleki yeterlilik eğitimi verilmelidir.

Dolmuş, minibüs ve özel halk otobüsü ile (standart, körüklü ve iki katlı) belediye otobüslerinden oluşan bu gruptaki toplu taşıma ve araçları Türkiye’deki şehir içi yolculuklarının büyük bölümüne cevap vermektedir. Bu grupta araç türlerinin işleticileri ve örgütleri arasında yaşanan pek çok problem doğrudan toplu taşıma kullanıcılarına ve şehir içi yolculuk yapan kişilere yansımaktadır. Kentsel yaşam kalitesini önemli ölçüde belirleyen toplu taşıma hizmetinin kalitesi ve trafik güvenliğinin, bu mesleği icra eden kişilerin mesleki yeterliliğinin artırılmasıyla kazanılacağı düşünülmektedir.

Günümüzde taksi şoförlerinin yaşadıkları kent ile ilgili temel turistik bilgilere sahip olması beklenmektedir. Özellikle kentin yabancıları olan kişiler ve turistler için taksi şoförü, kentin ve kentlinin bir temsilcisi niteliğindedir. Bindiği taksinin şoföründen beklemediği olumsuz bir davranış gören taksi müşterisi, bu olumsuzluğu tüm kente mal edebilmektedir. Bu nedenle; kentin diğer toplu taşıma türlerinde şoförlük mesleğini icra eden profesyonellerden farklı olarak, taksi şoförlerinin farklı bir eğitimden geçme zorunlulukları bulunmaktadır.

Türkiye’de karayollarında tehlikeli madde taşımacılığı yapan şoförlere SRC eğitim programında verilen iki saatlik “Tehlikeli Madde Taşımacılığı” dersinin dışında, bu sürücülere yönelik mesleki yeterlilik eğitim programı geliştirilmelidir.

Kaynaklar

- Babaoğlu, A. N. (2008). *Yollar fatihi turco*. (Kim Bu Çılgın Türkler? 1. Baskı) İstanbul: Okyanus Us Yayın.
- CIECA. (1998). *Guide on driver licensing, commission of european communities*. Brussell: CIECA.
- Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı (2009). (<http://www.trafik.gov.tr/>).
- Emniyet Genel Müdürlüğü. (2008). Trafik güvenliği. *Trafik İstatistik Bülteni*, 1,1–9. Ankara: EGM.
- Emniyet Genel Müdürlüğü (2008). (http://www.egm.gov.tr/tuddb/Trafik_Uygulama_Denetleme/surucu%20belgesi%20islemleri.htm).
- European Union (2003). Directive 2003/59/EC of the European Parliament and of the Council of 15 July 2003 on the Initial Qualification and Periodic Training of Drivers of Certain Road Vehicles for the carriage of Goods or Passengers. *European Parliament Official Journal L 237*, 4–17.
- European Union (1991). Council directive 91/439/EEC of 29 July 1991 on driving licences. *European Parliament Official Journal L 237*, 1–24.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (2008). (<http://www.kgm.gov.tr/fr5.asp?tt=0005>).
- Milli Eğitim Bakanlığı (1993). *Motorlu taşıt sürücüleri kursları programı*. 1–16. Ankara: MEB.
- Türkiye İstatistik Kurumu (2008) (http://www.tuik.gov.tr/Pretablo.do?tb_id=39&ust_id=11).
- Türkoğlu, M. (2002). *Özel sürücü kurslarında verilen eğitimin trafik kazalarına etkisi*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü (2008) (<http://www.kugm.gov.tr/dosyalar/diger/y22.doc>).

Ek-1. Kişisel Bilgi Formu

Sayın sürücü,	
Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Trafik planlaması ve Uygulaması Ana Bilim Dalı yüksek lisans tez çalışması için aşağıdaki soruları cevaplamanıza ihtiyaç duyulmuştur. Verdiğiniz bilgilere dayalı olarak elde edilecek olan sonuçlar bu tezin geliştirilmesi çalışmalarında kullanılacaktır. Sizden istenilen, aşağıdaki her soruya doğru cevap vermenizdir. Katılarınız için teşekkür ederim.	
Araş. Gör. Ayşegül ERCAN	
Sürücünün;	
Ehliyet Sınıfı.....	<input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E
Öğrenim Durumu.....	<input type="checkbox"/> İlkokul <input type="checkbox"/> Ortaokul <input type="checkbox"/> Lise <input type="checkbox"/> Üniversite
Faaliyet Alanı.....	<input type="checkbox"/> Ticari Taksi <input type="checkbox"/> Minibüs/Dolmuş <input type="checkbox"/> Otobüs <input type="checkbox"/> Kamyonet <input type="checkbox"/> Kamyon/Tır <input type="checkbox"/> Tanker

Summary

A RESEARCH AS COMPARATIVE ON PROFESSIONAL COMPETENCE EDUCATION IN ROAD TRANSPORT SECTOR IN TURKEY

Ayşegül ERCAN*

Süleyman PAMPAL**

Introduction

In The Road Transport Law for the concept of professional competence for entry into The European Union requires that the transport sector is one of the basic criteria. All member countries of European Union, in road transport drivers operating in the "Professional Competence Training" are provided. Yet, Turkey which is candidate country status, maintains that the subject understand the importance for road transport drivers operating in the "professional competence" application launched.

In Turkey especially domestic transport sector, to this day, vocational training and in terms of that Professional competence education are in sufficient compared to European Union Countries. However, with developments in road transport market, transport in the field of new technologies and companies began to apply to be a result of the restructuring of the sector, to increase service quality, development and institutionalization requirement has emerged. At this stage one of the most important needs for road transport drivers operating in the vocational qualification criteria which will ensure it is the winner is deemed to be professional competence training. At the same time and most importantly, get a bit of traffic safety issues to contribute to the solution for the traffic to be more aware and educated people aimed to minimize the traffic accidents. Turkey is location as transition point between Asia and Europe. Passenger and freight transport 95% of the road was over, 63 899 km of road network, a population of 70 million, motor vehicles by 13 million, the number of drivers over 18 million are in Turkey, in 2009 the first seven months of 101 359 in total material damage accidents, 89 617 injury

Address for correspondence: *İnş. Müh., Ulaştırma Bakanlığı, DLH Genel Müdürlüğü, aysercan@gazi.edu.tr

** Prof. Dr., Gazi Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi

accidents, 1634 mortal accident has occurred. Traffic accidents cause 98% at the beginning of the factors that drive comes from defect. These reasons, driving the adoption of professional and respected as a profession requires additional receiving an education, Professional Competence in Road Transport in Turkey reveals the importance of education. Besides these, the European Union harmonization laws has accelerated this process.

Professional Competence Training in Road Transport, the first time in the European Union Directive No. 76/914/EEC on December 16, 1976 started to be applied, 15 July 2003 by Directive No. 2003/59/EC has been made by developing more comprehensive.

In Turkey, the first dated October 17, 1996 No. 4199 under the Traffic Act Commercial Vehicle Use Certificate course under the name, 20 October 1993, after the occupation began in driver training is given, and this training will be applied after the test is successful given to drivers Vocational Qualification Certificate of the name "Commercial Vehicle Use Certificate" dir. After the repeal of this document No. 4925 and dated 03 Eylül 2004 Highway Transport Act implemented in accordance with the Regulation on Education Vocational Qualifications are. This training will be applied after the successful test data to the driver the name of the Vocational Qualification Certificate "SRC Document" dir.

The purpose of this study, the comparison of Professional Competence Training in The European Union Countries and the differences between them can be revealed, Turkey's shortcomings in this regard on how it will resolve a number of solutions is revealed.

Method

To the results of the literature about the topic surveyed are considered, especially in the state of national vocational qualification training for road transport to a similar study has been found. To contribute to the literature with the aim of this study, being evaluated of Professional Competence Training for the road transport in The European Countries and Turkey and for being eliminated shortcomings of Professional Competence Training Program for the road transport suggestions have been working on.

In addition, the training needs of drivers in Turkey in terms of revealing classified according to the driver's license of a work made for educational status to be reviewed. Within the scope of this study in 2007 between the months of June and September in Istanbul, Ankara, Izmir, Bursa, Diyarbakır, Manisa, Muğla, Mardin, Trabzon province in the 3770 driver's license class and educational status to determine the Addition-1 were applied to the personal information form. Data

collected as a result of the application "SPSS 15.0 for Windows Evaluation Version" will be transferred to statistical programs were evaluated.

Inferences and Comment

Personal information form to apply the total number of participants is 3770. Maximum number of people with Class E driver's license and have graduated from elementary school is located in the driver group. Class E driver's license number of people have graduated from primary school 1342'dir. According to the results obtained in Turkey participating in the survey among people with Class E driver's license with 68.4% number of people constitute the largest zone. 19.4% from behind the B class, C class and 6.2% and 6.1% comes with a D class license type. Commercial reason to do this work for the university graduates drivers in total 2.4%, high school graduates 21.9%, secondary school graduates 23.8%, primary school graduates 51.9% create a slice. Personal information forms according to the evaluation results of the primary drivers in Turkey indicate low education levels. Professional competence through education is a problem infrastructural deficit in this training, which he thought would be partially resolved.

Result, Discussion and Suggestions

The results of maden study is as follows: In European Union Countries, the theoretical education and practical training in the vocational qualification training to be given in two stages. In Turkey, the only theoretical training is given. In European Union Countries, theoretical training is given 280 hours, periodic training is given 20 hours .In addition, practical training is repeated every 5 years. In Turkey, the theoretical training takes 32 hours.

Based on the above results, some suggestions are given below:
Applied to professional competence training for SRC recommendations:

a) Professional Competence Training program in Turkey should be increased in the course of time.

b) Courses to be more useful in terms of First Aid, Vehicle Information and Economic and Safe, Driving Techniques should be taken practically.

c) Must be given periodic training application for drivers who is taken Certificate of Professional Competence. As in the European Union countries, this training can be given in 5 years.

d) For SRC training to make more standard in Turkey, purposes within the scope of the courses, content and competencies should be determined.