

İnceleme Makalesi - Review Article

Ticari Taksilerde Çalışma İlişkilerinin Hukuki Niteliği: İstanbul Özelinde Bir Değerlendirme

The Legal Nature of Labor Relations in Commercial Taxis: An Evaluation in Istanbul

Batuhan ERSÖZ *

ORCID: 0000-0002-1094-8220

Fatih AKPINAR **

ORCID: 0000-0002-2832-4213

Sosyal Güvenlik Dergisi / Journal of Social Security
Cilt: 12 Sayı: 2 Yıl: 2022 / Volume: 12 Issue: 2 Year: 2022
Sayfa Aralığı: 285-306 / Pages:285-306
DOI: 10.32331/sgd.1223488

ÖZ

İstanbul'da kent içi ulaşım birçok aktör ve kurum üzerinden şekillenmekte, bunun sonucunda ulaşımda farklı sistemler ve çalışma biçimleriyle karşılaşmaktadır. Bu durum, çalışma ilişkilerini de doğrudan etkilemekte ve kent içi ulaşımda çeşitli sözleşme biçimlerinin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu çalışmada İstanbul'da ticari taksilerde tahsis belgesi (plaka) sahipleri ile şoförler arasındaki ilişkilerin hukuki niteliği incelenmektedir. İstanbul'da özellikle ticari taksilerde farklı alt sözleşme biçimleriyle karşılaşmakta, bu durumun çalışma ilişkilerinde birçok gri alanın oluşmasına neden olduğu görülmektedir. Taraflar arasındaki sözleşmeler kimi durumlarda kira sözleşmesi kimi durumlarda ise iş sözleşmesi olarak nitelendirilmektedir. Bu çalışmada ise kent içi ulaşımı düzenleyen kanunlar ve Yargıtay kararları çerçevesinde iki aktör arasındaki ilişkinin iş ilişkisi olarak nitelendirilmesinin olanakları tartışılmaktadır. Ancak konuya ilişkin düzenlemeler tahsis belgesi sahibinin geçimini şoförlükten sağlaması ve bu mesleği sürekli olarak icra etmesi koşulunu içermektedir. Sonuç olarak İstanbul'da ticari taksiciliği düzenleyen mevzuatın iş ilişkisi temelinde şekillendiği görülmektedir. Bununla birlikte tahsis belgelerinin kiraya konu olması kamu hizmetinin kiralanması anlamına geleceğinden ilgili mevzuat gereği sözleşmelerin geçersiz olarak nitelendirilmesi gerekmektedir.

Anahtar Sözcükler: Taksi şoförleri, ürün kirası, ticari plaka, iş sözleşmesi

ABSTRACT

Urban transportation in Istanbul is shaped by many actors and institutions, resulting in different systems and working styles in transportation. This situation directly affects labor relations and leads to the emergence of various forms of contracts in urban transportation. This study examines the legal nature of the relations between license plate holders and drivers in commercial taxis in Istanbul. In Istanbul, especially in commercial taxis, different forms of sub-contracts are encountered, leading to the emergence of many gray areas in labor relations. The contracts between the parties are sometimes characterized as lease agreements and sometimes as employment contracts. This study discusses the possibilities of characterizing the relationship between the two actors as an employment relationship within the framework of the laws regulating urban transportation and the decisions of the Court of Cassation. However, the regulations on the subject include the condition that the holder of the licence plate earns his/her living from driving and performs this profession continuously. In conclusion, it is seen that the legislation regulating commercial taxi driving in Istanbul is shaped on the basis of the employment relationship. However, since the leasing of licence plates means the leasing of a public service, the contracts should be considered invalid in accordance with the relevant legislation.

Keywords: Taxi drivers, product rent, commercial license plate, employment contract

Önerilen atf şekli: Ersöz, B. ve Akpınar, F. (2022). Ticari Taksilerde Çalışma İlişkilerinin Hukuki Niteliği: İstanbul Özelinde Bir Değerlendirme. *Sosyal Güvenlik Dergisi (Journal of Social Security)*. 12(2). 285-306.

• Geliş Tarihi/Received: 02/09/2022 • Güncelleme Tarihi/Revised: 15/11/2022 • Kabul Tarihi/Accepted: 27/12/2022

* Arş. Gör. Dr., Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Fakültesi, Sosyal Hizmet Bölümü, batuhan.ersoz@gop.edu.tr
** Doktora Öğrencisi, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, fatih.akpinar@gop.edu.tr

GİRİŞ

Ulaşım, kentleşme, göç, sosyal değişme ve altyapı planlaması gibi birçok farklı disiplini içermekte (de Boer, 1986: 7), ulaşımın gelişimi mekân ve toplum arasındaki ilişkiyi dönüştürmektedir (Yago, 1983: 171; Keleş, 1997: 25). Kent içi ulaşım da bu farklılıklar neticesinde dönüşmekte, farklı işletim ve istihdam modelleriyle ulaşım organizasyonu çeşitlenmektedir (Elker, 2017: 285). Bir kamu hizmeti olan kent içi ulaşımın özel girişimler tarafından sağlanması ise ikili bir alanın ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bir yanda kamu, ulaşım hizmetinin sunumunda toplumsal gereklilikler üzerinden tasarruflarda bulunulmakta, diğer yanda istihdamın düzenlenmesi gibi alanlar kişiler arası bir niteliğe sahip olabilmektedir. Kent içi ulaşımında taksilerin küçük girişimcilik üzerinden örgütlenen formlarında ise bu durum çalışma yaşamının farklı sözleşme biçimlerine bağlı olarak düzenlenmesi sonucunu doğurmakta, çeşitlenen sözleşme ve istihdam ilişkilerinde çalışmanın hukuki niteliğini tanımlamak sorunlu bir hale gelmektedir.

Bu çalışma kapsamında İstanbul’da bir meslek alanı olarak taksiciliğin kurumsallaşması incelenmekte, taksicilik faaliyetinde çeşitlenen sözleşme biçimlerinin hukuki niteliği değerlendirilmektedir. Bu nedenle ilk olarak şoförlüğün kurumsallaşmasına işaret eden lisanslama süreçlerine odaklanılmakta, lisanslamanın farklı sözleşme biçimlerinin oluşmasındaki etkisine değinilmektedir. Ardından İstanbul’da ticari taksi sisteminin gelişimine ve idari yapılanmasına vurgu yapılmakta, taksi hizmetleri ve kent içi ulaşımına ilişkin yasal düzenlemeler kapsamında farklı sözleşme biçimlerinin geliştirilmesinin olanaklılığı tartışmaya açılmaktadır. Bu doğrultuda İstanbul’da ticari taksi hizmetlerinde çalışan şoförlerin plaka sahipleriyle kurduğu ilişkinin hukuki niteliği kent içi ulaşımına ilişkin mevzuat, Yargıtay kararları, istihdam ve kiralama süreçleri ekseninde değerlendirilmektedir.

I- İSTANBUL’DA TİCARİ TAKSİ SİSTEMİ: LİSANSLAMA VE İDARİ ORGANİZASYON

Taksiler, belirli bir güzergâha veya zaman çizelgesine bağlı kalmaksızın kent mekânında taşımacılık faaliyetlerini gerçekleştiren kentsel ulaşım aktörlerini temsil etmekte, bu ulaşım sistemleri paylaşımlı olarak kullanılabilmesi gibi diğer toplu ulaşım sistemlerinden farklı olarak tekil bireyler tarafından da kullanılabilir (Gwilliam, 2005; Kırmızı, Kolağasıoğlu ve Tunali Çalışkan, 2012). Taksiler, işletim sistemlerinin özelliklerine bağlı olarak, kişiler, şirketler veya kamu aktörleri tarafından işletilebilmektedir. Taksilerin işletimi çoğunlukla özel lisanslara bağlı olarak kurgulanmakta, kişiler veya şirketlerin üzerine tanımlanan bu lisanslar kent içi ulaşım hizmetini sunma yetkisini ifade etmektedir. Lisanslar kimi örneklerde doğrudan kişilerin özel mülkiyeti olarak tanımlanabilirken, kimi örneklerde bu yetkiler sadece özel firmalara tanımlanabilmektedir¹. Bu durum ise bu alandaki işçi-işveren ilişkilerinin niteliğini doğrudan etkileyebilmektedir.

İstanbul’da da taksilerin kullanımına ilişkin lisanslar taşıtların “plakalarına” tanımlanarak bu plakalar üzerinde cisimleşmektedir. Plaka sahipliğine işaret eden resmî belgeyi ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Ulaşım Koordinasyon Merkezinin 25.06.2009 tarih ve 2009/3-13 sayılı kararıyla yürürlüğe giren “Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi” çerçevesinde tanımlanan “Ticari Araç Tahsis Belgesi” oluşturmaktadır. Kent içi ulaşımında lisans kavramı genel bir hizmet sunum yetkisini tanımlamakla birlikte, bu çalışmada İstanbul’da taksiciliğe ilişkin yasal düzenlemelere atıflar neticesinde ilgili bölümlerde çoğunlukla “plaka” veya “ticari araç tahsis belgesi” kavramı kullanılacaktır.

Lisanslama süreci şoförlerin çalışmalarının niteliği açısından merkezi konumda bulunmakla birlikte

¹ Farklı ülkelerdeki taksi işletim modelleri için bkz. Yıldızgöz, 2018.

özellikle lisansların serbest piyasada dolaşımının önünde bir engel bulunmaması durumunda taksi lisansları sadece sürücülerinin gelir kazandığı bir yapının ötesine geçerek satılabilen veya farklı alt sözleşme ilişkilerine bağlı olarak kiralanan ve yeni sözleşme biçimlerinin kurulmasına olanak tanıyan bir özelliğe de sahip olmaktadır (Yıldızgöz, 2018: 35; Ersöz, 2022: 184). Bu nedenle İstanbul’da ticari taksi sistemine değinilmeden önce bireysel lisanslamaya bağlı farklılıkların detaylandırılması açıklayıcı olmaktadır.

A- Kent İçi Ulaşımında Ticari Taksi Sistemi ve Bireysel Lisanslama

Taksilerin kent içi ulaşımdaki faaliyetlerinin lisanslama süreçleri üzerinden kamu otoriteleri tarafından düzenlenmesi, ulaşım hizmetinin belirli bir kalitede sağlanmasına hizmet etmekte, aynı zamanda lisanslama ile arz sınırlamalarının oluşturulması bu alanda çalışanların belirli düzeyde bir gelire sahip olması garanti altına alınmaktadır. Böylece kamu ihtiyaçlarına uygun bir hizmet sunumu ile şoförlerin anlamlı bir gelir kazanması arasında bir dengenin kurulması gözetilmektedir (Cooper, Mundy ve Nelson, 2010: 16). Taksi lisanslarının “özel mülk” olarak tanımlandığı ve piyasa içinde serbest dolaşımının önünde bir engel olmadığı durumunda bu lisanslar özel sektör içinde satılan, kiralanan, miras bırakılan değerlere dönüşmektedir. Çoğunlukla yerel yönetimlerin kontrolünde olan ve kamusal bir hizmeti tanımlayan kent içi ulaşım alanı böylece kamu çıkarları ile bireysel gelir yaratımı arasında gerilimli bir alanda kalabilmektedir (Wyman, 2013; Çetin ve Eryiğit, 2011: 478).

Taksilerin farklı lisanslama biçimleri üzerinden organize edilmesi ise istihdam ilişkilerini de farklılaştırmakta, böylece şoförlerin çalışma ilişkileri de farklı sözleşme biçimlerini içerecek şekilde çeşitlenmektedir. Şoförler doğrudan bir lisans sahibi tarafından istihdam edilebilmekte, şirketlere bağlı çalışanlar haline gelebilmekte veya doğrudan bir plakayı/lisansı kiralayarak “taksicilik” mesleğini icra edebilmektedirler (Cooper, Mundy ve Nelson, 2010; Murta, 2014; Yıldızgöz, 2018). Şoförlerin bir lisans sahibi tarafından istihdam edildiği durumda şoförler ve lisans sahipleri arasında doğrudan bir iş ilişkisi meydana gelmekte, ancak lisansların hukuki niteliğindeki çeşitlilik yukarıda da belirtildiği gibi kurulacak olan sözleşmelerin de farklılaşmasına neden olmaktadır.

Özellikle taksi lisanslarının bireysel olarak tanımlandığı örneklerde çoğunlukla bu ulaşım araçlarının her biri bağımsız bir işletme niteliğine sahip olmakta, kurulan sözleşmelerin, iş sözleşmesi veya kira sözleşmesi olarak nitelendirilmesi veya bu tanımlara bağlı olarak farklı görünüm kazanması da olası hale gelmektedir. Lisans sayılarının belirli kotalarla sınırlandırıldığı, lisans kiralamanın kamu otoritesince yasaklanmadığı durumlarda, taksi lisanslarının potansiyel gelirinde meydana gelen artış, bu lisansların kiralınmasının önünü açmaktadır. Benzer bir sürecinin İstanbul’daki taksilerin işletimi açısından da geçerliği olduğu gözlemlenmekte, her ne kadar taksiler yerel yönetim düzenlemelerine bağlı olarak çalışsalar da farklı sözleşme biçimlerinin istihdam ilişkilerinde geçerli olduğu bir yapı ile karşılaşılacaktır. Bu nedenle İstanbul’da taksilerde çalışmanın hukuki durumunun değerlendirilmesine geçilmeden önce, İstanbul’da kent içi ulaşımında taksilere ilişkin düzenlemelere değinilmesi gerekmektedir.

B- İstanbul’da Ticari Taksi Sistemi: Şoförlük ve Çalışma İlişkileri Kapsamında İdari Organizasyon

İstanbul’da kent içi ulaşımına ilişkin yönetim ve düzenleme yetkisi 5215 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu çerçevesinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB)’ne verilmiştir. İlgili Kanun’un 7.maddesi yerel yönetimlerin kent içi ulaşım alanındaki görev ve yükümlülüklerine işaret etmekte, buna bağlı olarak İBB’nin kent içi ulaşımdaki yetkisinin sınırları belirlenmektedir. Aynı Kanun’un 9.maddesinde ise Kanun kapsamındaki yerel yönetimlerin ulaşım hizmetlerini sürdürmeleri için Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) kurulmasını öngörmekte, böylece ulaşımında yerel

yönetim, merkezi yönetim ve farklı ulaşım aktörlerinin yer alacağı bir kent içi ulaşım planlaması hedeflenmektedir. UKOME'nin görevleri “Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği”²’nde tanımlanmakta ve kent içi ulaşım ile ilgili neredeyse bütün noktalarda UKOME belirleyici bir niteliğe sahip olmaktadır. Bu kapsamda ilgili yönetmeliğin 28.maddesinde bu çalışmanın merkezinde yer alan taksilerin de tahsis süreleri, sayıları ve bu tahsislerin sağlanmasına ilişkin usul ve esasların UKOME tarafından belirleneceği ifade edilmektedir.

Bu çerçevede İstanbul’da kent içi ulaşımın organizasyonunun doğrudan yerel yönetim tarafından kurgulandığı ve denetlendiği bir işleyiş ile karşılaşmakta, İBB bu süreci aynı zamanda kendisine bağlı Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü (TUHİM) bünyesinde yürütmektedir (TUHİM, 2022a). Aynı zamanda 2009/3-13 sayılı UKOME kararıyla yürürlüğe giren Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi’nin “Ticari Araç (Plaka) Tahsis Belgesi” başlıklı 20.maddesine göre tahsis belgesinin TUHİM tarafından verileceği belirtilmektedir³.

Tahsis belgesine ve bir anlamda “plakaya” sahip olmak ise TUHİM tarafından belirli koşullara bağlanmaktadır. Buna göre bir kişinin tahsis belgesi alabilmesi için araç tescil belgesi, adli sicil kaydı, yerleşim yeri belgesi gibi belgeleri İBB’ye sunması gerekmektedir. Ancak tahsis belgesi başvurusunda bu çalışma açısından en önemli husus kişilerin şoförlüğü geçim kaynağı olarak beyan etme zorunluluğudur (TUHİM, 2022b). Bu çerçevede şoförlüğün bir meslek alanı olarak düzenlenmesine ilişkin en önemli dayanaklardan birisini Bakanlar Kurulu’nun 02.04.1986 tarih ve 10553 sayılı “Ticari Plakaların Verilmesinde Uygulanacak Usul ve Esaslar Hakkında Karar”⁴ oluşturmaktadır. Kararın 3.maddesinde ticari plakaların edinilmesi için şoförlüğün geçim kaynağı olarak seçildiğinin ve sürekli olarak icra edildiğinin beyan edilmesi gerekmektedir.

Her ne kadar kent içi ulaşımında temel yetkili olan birim İBB olsa da taksilerin işletiminin kurumsal olarak esnaflık üzerinden şekillendiği görülmekte, taksicilik, 13.02.2019 tarihli ve 30685 sayılı Resmî Gazete’de belirlenen esnaf ve sanatkâr meslek kolları içinde ulaştırma hizmetleri altında yer almaktadır. İstanbul’da TUHİM’in 2022 yılı verilerine göre toplam taksi sayısı 18.395 olarak tanımlanmaktadır (TUHİM, 2022c). İstanbul’da taksici esnaf sayısının ise T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığının 2017 yılında yayınlamış olduğu rapora göre 19.248⁵ olduğu (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2017: 27), taksi şoförü sayısının ise 2020 yılı için 50.511 olarak kayıtlara geçtiği görülmektedir (Ersöz, 2022: 281). Kent içi ulaşımın taksiler açısından birçok farklı aktörü içerecek şekilde örgütlenmesi ise karmaşık bir işleyişin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu durum kent içi ulaşımında plaka (lisans-tahsis belgesi) sahipleri ile yerel yönetim arasındaki ilişki ile ulaşım hizmetini sağlayan şoförler ve plaka sahipleri arasındaki ilişkinin iki farklı alanda değerlendirilmesini gerekli kılmakta, aynı zamanda bu çalışmanın da merkezinde bulunan çalışma ilişkilerinde karşılaşılan hukuksal sorunların da temelini oluşturmaktadır.

Taksilerin çalışmasına ilişkin düzenleme ve denetim alanının önemli bir bölümünü “Toplu Ulaşım Hizmet Kalitesi Değerlendirme Sistemi (TUDES)” oluşturmaktadır. UKOME’nin 09.05.2018 tarih ve 2018/3-6 sayılı kararıyla hayata geçirilen TUDES, İstanbul’da kent içi ulaşımında taksi, taksi

² R.G. 15.06.2006T., 26199S.

³ Plakaların belirli bir süre sınırı olmaksızın kişilere taşımacılık hakkı tanınması önemli bir tartışma alanı meydana getirmektedir. Sayıştay tarafından 2020 yılında yayımlanan “İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2019 Yılı Sayıştay Denetim Raporu” çerçevesinde kent içi ulaşımın yerel yönetimler tarafından organize edilen bir kamu hizmeti olduğuna dikkat çekilmekte, üçüncü kişiler tarafından ulaşım hizmeti sunulsa dahi bu hakkın süresiz olarak tanımlanamayacağı vurgulanmakta (T.C. Sayıştay Başkanlığı, 2020), bu alana ilişkin yaklaşımını 2021 yılında yayınlamış olduğu denetim raporunda da sürdürmektedir (T.C. Sayıştay Başkanlığı, 2021).

⁴ R.G. 03.05.1986T. 19096S.

⁵ Rapor tarihinde İstanbul’da atlatlardaki minibüs ve taksi-dolmuşlardan 1000 adedinin taksiye dönüştürülmesine ilişkin düzenleme hayata geçirilmemiştir.

dolmuş, minibüs, servis ve otobüs taşımacılığı gibi alanlarda faaliyet gösteren taşımacı ve şoförlerin faaliyetlerini değerlendiren bir veri tabanına işaret etmektedir (TUHİM, 2022d). UKOME'nin 23.02.2022 tarih ve 2022/2-8 sayılı kararında da TUDES kapsamında hem taşımacılar ve şoförler açısından gereklilikler tanımlanmakta hem de kent içi ulaşım hizmetinin sunumunda yaşanabilecek ihlaller ve bunların yaptırımları belirtilmektedir.

Bununla birlikte şoförlerin çalışma düzeni ve özellikle bu çalışmanın da merkezinde yer alan plaka sahipleri ve şoförler arasındaki ilişkiler İBB'nin taksicilik mesleğine ilişkin olarak belirlemiş olduğu belirli gereklilikler haricinde ikili ilişkiler neticesinde belirlenmekte, bir anlamda özel bir alana sıkışmaktadır. Böylece İstanbul'da kent içi ulaşımında faaliyet gösteren taksiler açısından da görece bir özerklik söz konusu olmaktadır. Taşımacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi hususunda İBB temel düzenleme ve denetim süreçlerini tasarlamakta, TUDES aracılığıyla esnafılık ile kent içi ulaşımın kamu hizmeti boyutu arasında bir köprü kurulmaktadır. Fakat bir hizmet alanı olarak kent içi ulaşımın esnafılık üzerinden örgütlenmesi, çalışma ilişkilerinin de bireysel ilişkiler üzerinden şekillenmesi sonucunu doğurmaktadır.

Bir diğer tartışma alanı ise doğrudan lisanslamanın niteliği üzerinden şekillenmektedir. Taksi plakaları serbest piyasa içinde dolaşıma konu olan değerler olduğu ölçüde plakalar satılan ve kiralanana değerler haline getirmektedir (Çetin, 2002). Özellikle plakaların kiralanmasıyla çeşitlenen alt sözleşme ilişkileri neticesinde çalışma ilişkilerinde de sorunlar gözlemlenmekte, kira ilişkisi-iş ilişkisi ikileminde bir işleyişe neden olmaktadır. Bu nedenle aradaki ilişkinin net bir analizinin yapılması için farklı çalışma biçimlerinin hukuki boyutu ve bunların çalışma ilişkilerindeki yansımalarının değerlendirilmesi gerekmektedir.

II- TAHDİTLİ TİCARİ PLAKALI TAKSİLERDE ŞOFÖR VE PLAKA SAHİBİ ARASINDAKİ İLİŞKİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ

Bir uyuşmazlıkta hukuki olayları ve olguları sunmak taraflara, hukuki nitelendirme ise hakime aittir⁶. Başka bir ifadeyle hakim, taraflar arasındaki ilişkiye dair tarafların hukuki nitelendirmesiyle bağlı değildir⁷. Türk Borçlar Kanunu (TBK) m.19 hükmünde “*bir sözleşmenin türünün ve içeriğinin belirlenmesinde ve yorumlanmasında, tarafların yanlışlıkla veya gerçek amaçlarını gizlemek için kullandıkları sözcüklere bakılmaksızın, gerçek ve ortak iradeleri esas alınacağı*” hüküm altına alınmıştır. Bu kural Yargıtay kararına konu işçi alacaklarına ilişkin bir uyuşmazlıkta da şöyle ifade edilmiştir; “*Buna göre uyuşmazlık, ürün kirasına ilişkin olup her ne kadar dava açılırken iş hukuku alanına mahsus birtakım tazminat ve alacaklar talep edilmiş ise de 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 33.maddesi gereğince hâkim, tarafların hukuki nitelendirmeleriyle bağlı olmayıp, Türk Hukukunu resen uygular*”⁸. Bu çalışmanın konusunu da oluşturan ticari taksi şoförlerinin hukuki durumlarının tartışıldığı yargı kararlarına bakıldığında tartışmanın taraflar arasında kira ilişkisi mi (ürün/hasılat kirası) yoksa iş ilişkisi mi olduğu etrafında yapıldığı görülmektedir⁹. Bu noktada her iki ilişki türü üzerinde kısaca durmak gereklidir.

⁶ Yargıtay HGK, 2004/15-182E., 2004/220K., 14.04.2004T.; Yargıtay 12.HD. 2018/3715E., 2018/8815K., 27.9.2018T.; Yargıtay 4. HD. 2003/2558E., 2003/7631K., 12.06.2003T.; Yargıtay 13.HD. 2003/14484E., 2004/4433K., 31.03.2004T.; Yargıtay 2.HD. 2007/14435E., 2008/14235K., 30.10.2008T.; Yargıtay 14.HD. 2001/5932E., 2001/6946K., 19.10.2001T.; Yargıtay 11.HD. 2007/9959E., 2008/13218K., 24.11.2008T.; (Bu dipnottaki kararların tamamı www.kazanci.com'dan alınmıştır. (Erişim: 26 Haziran 2022).

⁷ Doktrinindeki farklı görüşler için bkz. Akil, 2020.

⁸ Yargıtay 3.HD. 2020/11026E., 2021/1590K., 17.02.2021T. www.kazanci.com. (Erişim: 18 Haziran 2022).

⁹ Yargıtay 10.HD., 2021/7249E., 2021/12161K., 13.10.2021T., www.kazanci.com. (Erişim: 18 Haziran 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/17641E., 2020/6092K., 22.06.2020T., www.hukukturk.com. (Erişim: 18 Haziran 2022); Yargıtay 10.HD. 2016/16921E., 2019/1669K., 26.02.2019T. www.kazanci.com. (Erişim: 18 Haziran 2022), (Erişim: 18 Haziran 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/19997E., 2016/18472K., 25.10.2016T., www.hukukturk.com. (Erişim: 18 Haziran 2022); Yargıtay 10.HD. 2013/327E., 2013/1329K., 05.02.2013T., www.kazanci.com. (Erişim: 18 Haziran 2022).

A- İş İlişkisi

İş ilişkisi kavramını açıklamadan önce “iş sözleşmesi” ile arasındaki farkı ortaya koymak gerekir. Doktrinde “iş sözleşmesi” deyimini daha geniş anlamda “iş ilişkisi” olarak yorumlamak gerektiği ifade edilmiştir (Demircioğlu, Centel ve Kaplan, 2019: 34). Her ne kadar çoğu zaman her iki ifade aynı anlamı taşısa da kimi durumlarda iş sözleşmesinin varlığına rağmen iş ilişkisinin kurulmadığı yahut iş sözleşmesi yapılmamasına rağmen iş ilişkisi kurulduğu görülebilmektedir. Bu durumda somut olayın özelliklerine göre çözüme gitmek gerekir (Çelik, Caniklioğlu ve Canbolat, 2020: 176). Diğer yandan iş sözleşmesi, 4857 sayılı İş Kanunu (İşK.) m.8/1’de “*bir tarafın (işçi) bağımlı olarak iş görmeyi, diğer tarafın (işveren) da ücret ödemeyi üstlenmesinden oluşan sözleşme*” olarak tanımlanmıştır. Tanımda yer verilen “iş görme” “bağımlılık” ve “ücret ödeme” deyimleri aynı zamanda iş sözleşmesinin unsurları olarak da ifade edilebilir (Süzek, 2018: 231; Demircioğlu, Centel ve Kaplan, 2019: 34-40; Çelik, Caniklioğlu ve Canbolat, 2020: 176-178; Şakar, 20019: 29). Kimi yazarlar TBK m.393/1 hükmünde iş görme ediminin belirli veya belirsiz bir süre için olduğuna yer verilmesi nedeniyle “zaman” kavramını da bir unsur olarak ele almaktadır (Mollamahmutoğlu, Astarlı ve Baysal, 2020: 86). Biz ise zaman unsurunu ayrıca incelemeyecek olup tek seferlik, ani edimli işlerin iş sözleşmesine konu olamayacağını belirtmekle yetineceğiz (Demircioğlu, Centel ve Kaplan, 2019: 68).

İş ilişkisinin kurulması ile İş Kanunu uygulama alanı bulur bunun için bildirimde bulunma şartı aranmaz. Ancak İşK.m.4 hükmünde, İş Kanunu dışında kalan birtakım haller istisna olarak sayılmıştır. Anılan hükmün birinci fıkrası (1) bendinde 507 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Kanunu’nun 2.maddesinin tarifine uygun üç kişinin çalıştığı işyerleri de zikredildiğinden bu yerlerde İş Kanunu hükümleri uygulanmayacaktır. (Hükmün eleştirisi için bkz. Süzek, 2018: 224) 507 sayılı Kanun, 21.06.2005 tarihinde Resmî Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Meslek Kuruluşları Kanunu’nun 76.maddesiyle yürürlükten kaldırılmış ve maddenin ikinci cümlesi ile diğer yasaların 507 sayılı Yasaya yaptıkları atıfların 5362 sayılı Yasaya yapılmış sayılacağı açıklanmıştır¹⁰. Dolayısıyla İşK. m.4/1-ı bendine ilişkin 5362 kapsamında değerlendirme yapmak gerekir.

İşK. m.4/1-ı bendinde yer alan “...*üç kişinin çalıştığı işyerlerinde*” ifadesi ile en fazla üç kişinin çalıştığı esnaf işyerlerinin kapsam dışı tutulduğu görülmektedir. Burada üç kişinin tespitinde esnafın kendisinin dahil edilip edilmeyeceğini belirlemek gerekir. Doktrinde bu konuda görüş birliği bulunmamaktadır. Bir görüş düzenlemenin amacından hareketle esnafın haricinde üç işçinin kastedildiğini (Mollamahmutoğlu, Astarlı ve Baysal, 2020: 76; Süzek, 2018: 225), diğer görüş düzenlemede “işçi” yerine “kişi” kavramının kullanılmasından hareketle esnafın kendisinin de üç kişiye dahil şekilde anlamak gerektiği yönündedir (Sümer, 2019: 12; Kılıçoğlu ve Şenocak, 71; Narmanlıoğlu, 2014: 87-88). Yargıtay’ın güncel kararlarında “işçi” yerine “kişi” kavramının tercih edilmesi üç kişinin hesabında esnafın da dahil edileceği yönündeki görüşün istikrarlı biçimde benimsendiği görülmektedir¹¹. Kanaatimizce Yargıtay’ın bu uygulaması isabetlidir. Zira “kişi” kavramının tercih edilişi, hükümde “çalıştırıldığı” yerine “çalıştığı” ifadesinin kullanılması ile birlikte yorumlandığında kanun koyucunun üç kişinin hesabında esnafı da dahil ettiği sonucuna varılabilir. Anılan hükmün (b) bendinde “*50’den az işçi çalıştırılan (50 dahil) tarım ve orman*

¹⁰ Yargıtay 9.HD. 2019/4812E. 2021/2665K. 28.01.2021T. www.hukukturk.com. (Erişim: 02 Temmuz 2022).

¹¹ Yargıtay HGK., E. 2017/1787 K. 2021/733 T. 10.6.2021, lexpera; Yargıtay HGK, 2017/2684E. 2019/361K. 28.03.2019T, www.alitumbas.av.tr. (Erişim: 07 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2019/4812E. 2021/2665K., 28.01.2021T. www.hukukturk.com. (Erişim: 07 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2015/11613E., 2017/10868K. 19.06.2017T. www.hukukturk.com. (Erişim: 07 Temmuz 2022), Yargıtay 9.HD. 2019/6512E., 2021/2448, 27.01.2021T. www.hukukturk.com. (Erişim: 07 Temmuz 2022), Yargıtay 9.HD. 2016/27852E., 2020/11930K., 14.10.2020T., www.hukukturk.com. (Erişim: 07 Temmuz 2022).

işlerinin yapıldığı işyerlerinde veya işletmelerinde” denilerek hem “çalıştırılan” ifadesine hem de “50 dahil” ifadelerine yer vererek herhangi bir tereddütün önüne geçilmiştir. Benzer şekilde anılan hükmün esnaf işyerlerine ilişkin (1) bendinde de esnafın dahil olup olmadığını açıkça belirtilmesinde fayda vardır.

İşverenin esnaf niteliğini haiz olmadığı takdirde işyeri istisna kapsamına dahil olmayacağından İş Kanunu hükümleri tatbik edilecek olup, uyuşmazlık iş mahkemelerinde görülecektir. Buna karşın işverenin esnaf olduğu kabul edildiğinde 7036 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu m.5/1-a bendi gereğince uyuşmazlıklarda yine iş mahkemeleri görevli olacaktır ancak bu kez uyuşmazlığa Türk Borçlar Kanunu hükümleri uygulanacaktır. Belirtmek gerekir ki, bu durumda dahi İşK. m.113 hükmü gereğince İş Kanunu’nun ücrete ilişkin düzenlemeleri içeren (İşK. 32, 35, 37, 38’inci madde) hükümleri esnaf işyerlerinde de uygulanır (Süzek, 2018: 224).

İş ilişkisinin tarafları, 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu bakımından değerlendirilecek olursa, esnaf, kısa ve uzun vadeli sigorta kolları uygulaması bakımından anılan Kanun’un m.4/1-b bendi kapsamında sigortalı sayılırken, çalıştırdıkları kişiler m.4/1-a bendi kapsamında sigortalı sayılır.

B- Kira İlişkisi (Ürün/Hasılat Kirası)

Yukarıda değinilen sonuçlar işveren, esnaf kabul edilsin edilmesin işveren ile şoför arasındaki ilişkinin iş ilişkisi olduğu kabulü üzerinedir. Çalışma konusunun temelini de oluşturduğu üzere esnaf ile şoför arasındaki ilişkinin kira (ürün/hasılat kirası) ilişkisi olduğu kabulü halinde ne Türk Borçlar Kanunu’nun hizmet sözleşmelerine ilişkin hükümlerinin ne İş Kanunu hükümlerinin uygulanabileceğini söylemek mümkündür. Bu nedenle hasılat kirası kavramı üzerinde de durmak gerekir. Arapça’dan dilimize geçen hasılat kelimesi, gelir, kazanç anlamına gelmektedir (Uzun, 2021: 1702). 818 sayılı Borçlar Kanunu’nun “kira” başlığını taşıyan sekizinci babının ikinci faslında m.270-298 arasında yer alan “hasılat kirası”, 6098 sayılı yeni Türk Borçlar Kanunu’nun 357 vd. maddelerinde, “ürün kirası” başlığı altında düzenlenmiştir (Aydın, 2012: 432).

Ürün kirası, kiralanan şeyi kullanma hakkının yanı sıra ürünlerini toplama hakkını da verir (Eren, 2015: 428-429; Akıntürk ve Ateş, 2019: 265). TBK m.357’de ürün kirası kiraya verenin, kiracıya, ürün veren bir şeyin veya hakkın kullanılmasını ve ürünlerin devşirilmesini bedel karşılığında bırakmayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmıştır. Ürün kirası, tam iki tarafa borç yükleyen, rızai, ivazlı ve sürekli borç doğuran bir sözleşmedir (Eren, 2015: 430). Tanımdan anlaşılacağı üzere herhangi bir şekil şartı öngörülmediğinden yazılı olarak yapılması şart değildir (Akıntürk ve Ateş, 2019: 266). Ancak belirtmek gerekir ki, ürün kirasının konusunu oluşturan şey bakımından Kanunda bir şekil şartı öngörülümüşse bu şekil şartına uyulması aradaki kira sözleşmesinin geçerlilik şartı olarak kabul edilir. Ürün kirası şeklinde yapılan finansal kiralama sözleşmeleri (Baştürk, 2008: 102), kamu tüzel kişiliğine ait olup ihale yoluyla kiraya verilen taşınmazlara ilişkin sözleşmeler (Akıntürk ve Ateş, 2019: 266) ile 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’na tabi kira ve carter sözleşmeleri¹² bu duruma örnektir. Ürün kirası Türk Borçlar Kanunu’nda düzenlenen tipik bir sözleşme olduğundan taraflar, aralarında doğan borç ilişkisini isimlendirmese de Kanunda yer alan şartlar varsa taraflar arasındaki ilişki ürün kirası olarak kabul edilir¹³ (Koca, 2016: 27). TBK m.358’de ise ürün kirasına ilişkin özel hüküm bulunmadıkça kira sözleşmelerine ilişkin genel hükümlerin uygulanacağı düzenlenmiştir.

Yargıtay kararlarında hem doğal hem de hukuki ürün getiren eşyanın ürün kirasına konu olabileceği,

¹² Yargıtay HGK, 2017/2684E., 2019/361K. 28.03.2019T., www.alitumbas.av.tr. (Erişim: 09 Temmuz 2022).

¹³ Yargıtay 6.HD. 2009/9116E., 2009/11521K., 24.12.2009T. www.hukukturk.com. (Erişim: 09 Temmuz 2022).

bu kapsamda işletmenin işletilmesi sonucu elde edilen kârın hukuki ürün olarak nitelendirilebileceği, ürün kirası sözleşmesinin belirli veya belirsiz süreli kurulabileceği, ürün kirasında kira bedelinin üründen bağımsız bir bedel olarak kararlaştırılması hâlinde genel ürün (hasılat) kirasından; buna karşılık kira bedelinin, ürünün belli bir hissesi ya da bölümü olarak belirlenmesi halinde, “*katımlı ürün kirasından*” söz edileceği (6098 sayılı TBK m. 357; 818 sayılı BK m. 270), taksi kiralalarının “*katımlı ürün kirası*” niteliğinde olduğu, bununla birlikte kira bedelinin karma olarak yani bir kısmı sabit bir miktar, bir kısmının da üründen bir bölüm olarak belirlenmesinin de sözleşme özgürlüğü çerçevesinde mümkün olduğu belirtilmiştir¹⁴. Kira bedelinin bir kısmının sabit bir kısmının üründen bir bölüm olarak belirlenmesi “*kısmi iştirakli hasılat kirası*” olarak da ifade edilmektedir (Uzun, 2021: 1686). 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu m.4/1-a bendinde kira ilişkisinden doğan alacak davaları da dâhil olmak üzere tüm uyuşmazlıkları konu alan davalar ile bu davalara karşı açılan davalarında sulh hukuk mahkemelerinin görevli olduğu hüküm altına alınmıştır.

C- Ticari Taksi Şoförlerinin Hukuki Durumlarına İlişkin Yargıtay Uygulaması

Yukarıda da izah olunduğu üzere Yargıtay kararlarında ticari plaka sahibi ile taksi şoförü arasındaki ilişki ya kira ilişkisi (ürün/hasılat kirası) ya da iş ilişkisi olarak kabul edilmektedir. Her iki ilişkinin unsurlarının somut olayda olup olmadığı tespitinde bazı kriterlerin öne çıktığı görülmektedir.

i) Bağımlılık Unsuru

Gerek TBK m.393/1 gerekse İşK. m.8/1 hükümlerinde “bağımlı olarak” ifadesine açıkça yer verilmiştir. İş sözleşmesinin tanımında işin bağımlı olarak görüleceğinin yer almadığı bir dönemde verilen bir Anayasa Mahkemesinin kararında iş sözleşmesinin unsurlarını; ücret, iş görme ve bağımlılık olarak sıralaması dikkat çekicidir¹⁵. Bağımlılık unsuru iş sözleşmesinin karakteristik unsuru olup iş sözleşmesinin olmazsa olmaz unsuru olarak ifade edilebilir (Mollamahmutoğlu, Astarlı ve Baysal, 2020: 87) Yargıtay kararlarında da ön plana çıkan kriterlerin başında “bağımlılık” unsuru gelmekte olup, bağımlılık kavramından kişisel ve hukuki bir bağımlılığı anlamak gerekir¹⁶ (Süzek, 2018: 233). Yine Yargıtay uygulamasına göre kişisel bağımlılık çerçevesinde, şoförün işin görülmesi sırasında ne ölçüde emir, talimat ve denetim altında olmasına göre iş ilişkisi tespiti yapıldığı görülmektedir. Yargıtay’ın muhtelif kararlarında bu husus şu şekilde ifade edilmiştir. “*Taksi şoförü ile taksi sahibi arasındaki ilişki bir iş sözleşmesi olabileceği gibi, somut olayın koşulları dikkate alındığında taraflar arasındaki ilişkinin hukuki niteliği pekala hasılat kirası olarak da nitelendirilebilir. Ticari taksi işletilmesinde aracı kullanan şoför üzerinde eğer taksi sahibinin gözetim ve denetimi varsa bu takdirde taraflar arasındaki ilişkinin iş sözleşmesi olarak nitelendirilmesi gerekir. Taksi sahibi taksi şoförüne günün belirli bir saat diliminde tahsis ediyor ve bu tahsis dönemi içinde işçinin işgörme edimini ne şekilde ifa ettiğine, hatta taksiyi kullanıp kullanmadığına dahi karışmıyorsa, taksi şoförü taksi sahibinden işin yürütümüne ilişkin hiçbir emir ve talimat almıyorsa, çalışma zamanını serbestçe organize edebiliyorsa kişisel bağımlılığın bulunmadığı kabul edilmelidir*”¹⁷.

¹⁴ Yargıtay HGK, 2015/10-2908E., 2019/192K., 21.02.2019T., www.kazanci.com. (Erişim: 09 Temmuz 2022). Yargıtay HGK, 2017/2684E., 2019/361K. 28.03.2019T., www.alitumbas.av.tr. (Erişim: 09 Temmuz 2022); Yargıtay 3.HD. 2021/287E. 2021/3719K. 06.04.2021T.www.kazanci.com. (Erişim: 09 Temmuz 2022).

¹⁵ Anayasa Mahkemesi, 1963/336E. 1967/26K., 26-27.09.1967T., RG. 19.10.1968, 13031 (Süzek, 2018: 233; Kara, 2015: 10).

¹⁶ Yargıtay 9.HD. 2020/8783E., 2021/4012K., 16.02.2021T., www.hukukturk.com. (Erişim: 24 Haziran 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/23561E., 2020/10209K., 01.10.2020T., www.hukukturk.com. (Erişim: 24 Haziran 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/18122E., 2016/18067K., 18.10.2016T., www.hukukturk.com. (Erişim: 24 Haziran 2022).

¹⁷ Yargıtay 9.HD. 2015/14621E., 2015/21427K., 11.06.2015T. www.hukukturk.com. (Erişim: 12 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/17641E., 2020/6092K., 22.06.2020T. www.hukukturk.com. (Erişim: 12 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/14014E., 2016/13596K., 07.06.2016T. www.hukukturk.com. (Erişim: 12 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/19997E., 2016/18472K., 25.10.2016T. www.hukukturk.com. (Erişim: 12 Temmuz 2022).

Belirtmek gerekir ki kimi durumlarda iş ilişkisinde de emir talimat altında olmadan çalışma yapılması mümkündür. İşçinin işverenin belirlediği koşullarda çalışırken kendi yaratıcı gücünü kullanması ve işverenin isteği doğrultusunda işin yapılması için serbest hareket etmesi bağımlılık ilişkisini ortadan kaldırmaz¹⁸ (Uşan ve Erdoğan, 2021: 81). Bu durum iş ilişkisi niteliğini etkilemeyip fazla çalışma ücretinin doğup doğmayacağına etki eder. Nitekim Yargıtay uygulaması da bu yöndedir; *“Mahkemece davacının iş sözleşmesi kapsamında çalıştığı sonucuna varılmasında isabetsizlik bulunmamaktadır. Ancak taraf tanık beyanlarına göre davacının taksi şoförü olarak çalışma gün ve saatlerini kendisinin belirlediği, davalının herhangi bir talimatının söz konusu olmadığı anlaşılmalı, fazla çalışma ücreti, hafta tatili ücreti ile ulusal bayram ve genel tatil ücretinin reddine karar verilmesi gerekirken, kabulüne karar verilmesi hatalı olup, bozmayı gerektirmiştir”*¹⁹.

ii) Ekonomik Riskin Hangi Tarafın Üzerinde Olduğu

Yargıtay kararlarında öne çıkan diğer unsur da “ekonomik riskin” hangi tarafın üzerinde olduğudur. Yine bu husus da Yargıtay’ın muhtelif kararlarında şu şekilde ifade edilmektedir; *“Ayrıca, iş sözleşmesinin çok önemli özelliklerinden biri ekonomik riskin, bir başka deyişle kâr ve zararın işverene ait olmasıdır. İş sözleşmesini bağımsız çalışanlardan ayıran en önemli farklılıklardan birisi de budur (...), “Ekonomik ve Teknolojik Değişim Sürecinde İşçi Kavramı ve Yeni Bir Ölçüt Arayışı...” İş ve Sosyal Güvenlik Hukukunda İşçi ve İşveren Kavramları ve Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar; İstanbul 1997, s. 21- 22). İşçi, işyeri veya işletmede ekonomik riski taşımaz. Bir hukuki ilişkide hukuki ve kişisel bağımlılık yoksa işçinin kar veya zarar riskini taşıması, bu hukuki ilişkinin iş sözleşmesi olmadığı yolunda tek başına yeterli bir kriter olmasa da çok önemli bir kriterdir. Elbette burada ekonomik risk yüklenmiş ve aracı kiralayan işleten olarak çalışmış ise bağımsız çalışan olacaktır. Bu durumda oda kaydı da önemlidir. Genel olarak taksi şoförünün araç sahibine her gün düzenli olarak yaptığı ödemedeki geride kalanın kazanç olduğu bir ilişkide ekonomik riski taşıyanın şoför olacağı açıktır. İş sözleşmesi kazanç- ekonomik bağımlılık temeline değil, otorite- bağımlılık ilişkisine dayanır”*²⁰.

iii) Sigortalılık Bildiriminin 5510 sayılı Kanun m.4/1-a Bendi Uyarınca Yapılması

Taksi şoförünün Sosyal Güvenlik Kurumuna (SGK) bildirimini²¹ 5510 sayılı Kanun m.4/1-a bendi uyarınca yapılmasının iş ilişkisinin tespitinde nasıl bir etki göstereceği konusunda farklı Yargıtay kararları bulunmaktadır. Yargıtay bir kararında bu hususu iş ilişkisine dayanak olarak görmüştür; *“Tüm dosya kapsamı ile davacının davalı nezdinde SGK’lı olduğu ve primlerinin davalı tarafından ödendiği nazara alındığında, Mahkemece davacının iş sözleşmesi kapsamında çalıştığı sonucuna varılmasında isabetsizlik bulunmamaktadır”*²². Başka bir Yargıtay kararında ise *“Aynı şekilde kişinin Sosyal Güvenlik Kurumuna 4/1- a’lı olarak bildirimini yapmış olması, aradaki ilişkinin iş sözleşmesi olarak nitelendirilmesi için yeterli değildir. Aradaki ilişkinin iş sözleşmesine dayanmamasına rağmen yapılan SGK bildirimini gerçeğe aykırı olduğunun tespiti hâlinde SGK tarafından iptal edilmesi mümkündür.”* denilmek suretiyle SGK kayıtlarının sonradan değiştirilebileceği vurgulanarak, bu hususun bir kriter olmadığına dikkat çekilmiştir.

¹⁸ Yargıtay 9.HD. 2015/1078E., 2015/2742K., 29.01.2015T. www.hukukturk.com. (Erişim: 12 Temmuz 2022).

¹⁹ Yargıtay 9.HD. 2017/16756E., 2020/10968K., 07.10.2020T. www.hukukturk.com. (Erişim: 12 Temmuz 2022).

²⁰ Yargıtay 9.HD. 2015/14621E., 2015 21427K., 11.06.2015T. www.hukukturk.com. (Erişim: 14 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/17641E., 2020/6092K., 22.06.2020T. www.hukukturk.com. (Erişim: 14 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/14014E., 2016/13596K., 07.06.2016T. www.hukukturk.com. (Erişim: 14 Temmuz 2022).; Yargıtay 9.HD. 2016/19997E., 2016/18472K., 25.10.2016T. www.hukukturk.com. (Erişim: 14 Temmuz 2022).

²¹ Taksi şoförlerinin sigortalılıkları hakkında detaylı bilgi için bkz. Sarıbay Öztürk, 2020.

²² Yargıtay 9.HD. 2017/16756E., 2020/10968K., 07.10.2020T. www.hukukturk.com. (Erişim: 15 Temmuz 2022).

iv) Taksi Şoförünün Gelir Miktarının Belirlenme Yönteminin Etkisi

Taksi şoförünün elde edeceği gelirin belirlenme yönteminin hasıllata bağlı olması durumunda her iki ilişki arasındaki ayrımı daha da güçleştirmektedir. İş sözleşmesinin tarafları, asgari ücretin altında kalmamak kaydıyla ücretin miktarını serbestçe kararlaştırabileceğinden²³ işçinin işletmenin elde edeceği hasıllatın belli oranını ücret olarak alıp kalanı işverene vermesi mümkündür. Bu noktada bu ücret belirleme yönteminin yukarıda ifade edilen “*katımlı ürün kirası*” ile örtüştüğü söylenebilir. Ancak belirlenen yöntem aynı olsa dahi bu yöntemin “*ürün kirası*” yahut “*hasıllata bağlı ücret*” olarak nitelendirilmesi, yine taraflar arasındaki ilişkinin hukuki niteliğine göre değişmektedir. Dolayısıyla ödeme yönteminin kendisi tek başına ilişkiyi iş ilişkisi yahut kira ilişkisi olarak nitelendirmede yeterli değildir. Nitekim Yargıtay da hukuki ilişkinin belirlenmesinde ücretin ödeme usulü ve miktarının sonuca etkili olmadığını içtihat etmiştir²⁴. Buna karşın bazı Yargıtay kararlarında araç sahibinin, hasılat ne olursa olsun şoförden sabit bir bedel alarak aracı kullandırması durumunda araç sahibinin günlük bu bedel dışında taksinin işletimiyle ilgili herhangi bir şeye karışmaması halinde araç sahibi ile taksi şoförü arasındaki ilişkinin iş sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesinin güç olduğu sonucuna varılmıştır²⁵.

v) İşletme Ruhsatının Devredilip Devredilmemesi

Yargıtayın bazı kararlarında ürün kirasından söz edilebilmesi için hasılat getiren bir taşınır ya da taşınmaz mal, ticari işletme ya da hakkın kira ilişkisinin konusunu oluşturması ve kiralananın demirbaşları ve işletme ruhsatı ile birlikte kiraya verilmesi gerektiği belirtilmiştir²⁶. Buna karşın bazı Yargıtay kararlarında ise sırf işletme ruhsatının devredilmemiş olmasının, o ilişkiyi ürün kirası olmaktan çıkarmayacağı içtihat edilmiştir²⁷.

vi) Trafik Cezalarının Kimin Adına Kesildiği

Yargıtaya göre işletme ruhsatının devredilmediği durumlarda trafik cezalarının kimin adına kesildiği taraflar arasındaki ilişkinin hukuki niteliğini etkileyebilecek esaslı unsurlardan olmayıp bu husus ancak yardımcı ve destekleyici ölçüt olarak kullanılabilir²⁸. Nitekim Yargıtay başka bir kararında “*Trafik cezalarının davalı adına kesildiği, araçta meydana gelen hasarın davalı adına fatura edildiği de sabittir. Somut uyuşmazlıkta hasılat kirası ve dolayısı ile bağımsız çalışmadan sözedilemez.*” ifadelerine yer vererek trafik cezalarının araç sahibi üzerine kesilmesini destekleyici unsur olarak değerlendirmiştir²⁹.

²³ Yargıtay 9. HD. 25.02.2021 T., 2021/430 E., 2021/4932 K., (Uzun, 2021:1706)

²⁴ Yargıtay 9.HD. 2017/27796E., 2018/1030K., 23.01.2018T. www.hukukturk.com. (Erişim: 17 Temmuz 2022).

²⁵ Yargıtay 9.HD. 2015/14621E., 2015 21427K., 11.06.2015T www.hukukturk.com. (Erişim: 17 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/17641E., 2020/6092K., 22.06.2020T. www.hukukturk.com. (Erişim: 17 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/14014E., 2016/13596K, 07.06.2016T. www.hukukturk.com. (Erişim: 17 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/19997E., 2016/18472K., 25.10.2016T., www.hukukturk.com. (Erişim: 17 Temmuz 2022).

²⁶ Yargıtay 9.HD. 2015/14621E., 2015/21427K., 11.06.2015T www.hukukturk.com. (Erişim: 20 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/17641E., 2020/6092K., 22.06.2020T. www.hukukturk.com. (Erişim: 20 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/14014E., 2016/13596K, 07.06.2016T. www.hukukturk.com. (Erişim: 20 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2016/19997E., 2016/18472K., 25.10.2016T. www.hukukturk.com. (Erişim: 20 Temmuz 2022).

²⁷ Yargıtay 9.HD. 2016/27852E., 2020/11930K., 14.10.2020T. www.hukukturk.com. (Erişim: 20 Temmuz 2022); Yargıtay, HGK, 2017/2684E., 2019/361K., 28.03.2019T. www.hukukturk.com. (Erişim: 20 Temmuz 2022).

²⁸ Yargıtay 9.HD. 2016/27852E., 2020/11930K., 14.10.2020T. (hukukturk); Yargıtay HGK, 2017/2684E., 2019/361K., 28.03.2019T. www.hukukturk.com. (Erişim: 20 Temmuz 2022).

²⁹ Yargıtay 9.HD. 2016/19997E., 2016/18472K., 25.10.2016T. www.hukukturk.com. (Erişim: 20 Temmuz 2022).

vii) İşçinin Bir Sermaye Koymadan ve Kendine Ait Bir Organizasyonu Olmadan Faaliyet Göstermesi

Yargıtaya göre bu kriter Yargıtay kararlarında iş ilişkisinin tespitinde temel unsur olmaktan ziyade kişisel bağımlılığın tespitinde yardımcı unsur olarak dikkate alınmalıdır³⁰.

viii) Taraflar Arasındaki Sözleşmenin Şekli

Yargıtaya göre taraflar arasında düzenlenmiş yazılı bir sözleşme olması halinde, bu sözleşmede ilişkinin nasıl nitelendirildiğinin önemi olmayıp, aslolan fiili durumdur; “*Kira sözleşmesinin sözlü hatta zımni olarak yapılmasının dâhi mümkün olması karşısında mutlaka yazılı kira sözleşmesi yapılması şart değildir. Aksine yazılı bir kira sözleşmesi sunulmuş olsa bile, taraflar arasında iş görme, ücret ve bağımlılık unsurlarını içeren bir iş sözleşmesinin varlığının tespiti hâlinde gerçek fiili durumun iş sözleşmesi olduğunun kabulü gerekecektir*”³¹.

ix) Ticari Plaka Sahibinin Şoförle Vardiyalı Şekilde Çalışması

Yargıtay taksinin belli süreyle tamamen şoföre bırakılması ile eş zamanlı olarak plaka sahibinin de çalışmasını ayrı değerlendirmekte, ikinci ihtimalde taraflar arasında iş ilişkisi olduğunu karine olarak kabul etmektedir; “*Bütün bu açıklamalar ışığında somut olaya bakıldığında; uygulamada ticari taksi sahiplerinin taksi plakalarını altı ay veya bir yıllığına kiraya verdikleri, ticari taksinin işletilmesinin tamamen aracı kiralayan kişiye bırakıldığı görülmektedir. Bu durumda taraflar arasındaki ilişkinin hasılat kirası olduğunda kuşku yoktur. Bir diğer uygulama ise, taksi sahibi esas olarak kendisi çalışmakta, günün belli bir diliminde (12 saatliğine veya 24 saatliğine) aracı başka bir şoföre tahsis etmektedir. Bunun karşılığında, elde edilen gelir, ne olursa, olsun sabit bir miktar taksi sahibine ödenmekte veya taraflar arasındaki güven ilişkisinin niteliğine göre, elde edilen gelirin, belli bir oranı ticari taksi sahibine verilmektedir. Bu durumda, taraflar arasındaki ilişkinin hasılat kirası mı, yoksa bağımlılık, zaman ve ücret unsurunu içerecek şekilde hizmet akdi mi olduğu hususu uyuşmazlık konusudur. Dairemizin ve 9.Hukuk Dairesi (19.06.2006 tarih ve 2006/13004 E. 2006/17679 K.)’nin içtihatlarına göre, ikinci uygulamadaki gibi çalışan şoförlerin çalışmaları, hizmet akdine dayalı çalışma olarak nitelendirilmiştir. Zira, hasılat kirasının unsurlarını taşıyacak nitelikte taksinin işletilmesi, tamamen şoföre bırakılmamakta, zorunlu nedenlerle taksi sahibinin devamlı olarak çalışmasının fiilen imkânsız olması nedeniyle, kısa bir süre için tahsis edilmektedir. İşverenin vardiyalı çalışmayı düzenleme yetkisinin bulunması ve bu kadar uzun süreyi kapsayan bir dönemde yazılı bir kira sözleşmesinin bulunmaması nedeniyle, taraflar arasında bağımlılık ilişkisinin varlığının kabul edilmesi gerekir. Aksinin ise bunu iddia eden taraftan, yeterli delillerle ispatlanması gerekmektedir*”³².

x) Tek Bir Kritere Göre Tespit Yapılmaması

İşverenin denetiminin ve gözetiminin yoğunluğu, malzemenin işveren tarafından sağlanması, sözleşmenin tarafları, sonuç taahhüdü, yardımcı eleman kullanma, ücretin ödenme şekli, zaman, amaç, kar ve zarara katılma, işletmesel riskine katılma vb. kriterler yardımcı olgular olarak sıralanabilir (Kara, 2015: 169) Yargıtaya göre yukarıda yer verilen kriterlerin hiçbiri tek başına

³⁰ Yargıtay 9.HD. 2016/23561E. 2020/10209K., 01.10.2020T. www.hukukturk.com. (Erişim: 22 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2015/1078E., 2015/2742K., 29.01.2015T. www.hukukturk.com. (Erişim: 22 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2020/8783E. 2021/4012K., 16.02.2021T. www.hukukturk.com. (Erişim: 22 Temmuz 2022).

³¹ Yargıtay HGK, 2017/2684E., 2019/361K., 28.03.2019T. www.hukukturk.com. (Erişim: 22 Temmuz 2022).

³² Yargıtay HGK, 2015/10-2908E., 2019/192K., 21.02.2019T. www.kazanci.com. (Erişim: 24 Temmuz 2022); Yargıtay 10.HD. 2022/3421E., 2022/6931K., 11.05.2022T. www.kazanci.com. (Erişim: 24 Temmuz 2022); Yargıtay 10.HD. 2009/15268E., 2011/2910K., 07.03.2011T. www.kazanci.com. (Erişim: 24 Temmuz 2022).

kesin ölçüt teşkil etmez³³. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesinin UBER'e bağlı olarak hizmet sunan şoför ile ilgili verdiği kararında bu kriterler bir arada gözetilmiş; “..davacının davalı işverenin emir ve talimatlarına bağlı olarak belirlenen ücret karşılığında ve işverenin denetim ve gözetimi altında çalışma yapmadığı, çalışma saatlerini kendisinin belirlediği, sigorta primlerini kendisinin yatırdığı, yıllık izin hususunun kendi inisiyatifinde olduğu, davacının çalışmaması nedeni ile gelir elde edememesi durumunda davalının herhangi bir riskinin olmadığı, kullanılan aracın günlük olağan giderleri ile trafik cezalarının davacı tarafından karşılanmakta olduğu, bu yönü ile de riskin davacının üzerinde olduğu, davacının ücret, çalışma saatleri, çalışma şekli bakımından işverene bağımlı olmadığı, tüm bunlara göre işçi-işveren ilişkisi için aranan şartların davacı ile davalı şirket arasında mevcut olmadığı” sonucuna varılmıştır³⁴.

D- Değerlendirme

Yukarıda izah olunduğu üzere Yargıtay uygulaması, araç sahibi ile taksi şoförü arasındaki ilişkinin kira ilişkisi mi yoksa iş ilişkisi mi olduğunun tespitinden ibarettir. Bu noktada aracın “tahditli ticari plakalı” olması üzerinde durulan bir örneğe rastlanmamaktadır³⁵. Oysa Bakanlar Kurulu'nun 10553 sayılı, “Ticari Plakaların Verilmesinde Uyulacak Usul ve Esaslar Hakkında Karar³⁶”ında tahditli plaka verilme şartları belirlenmiştir ve bu karar birtakım değişikliklerle de olsa halen yürürlüktedir. Yine UKOME'nin 25.06.2009 tarih ve 2009/3-13 sayılı Kararı ile yürürlüğe giren Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi'nde de 10553 sayılı Bakanlar Kuruluna atıfla Bakanlar Kurulu kararındaki esaslara aynı şekilde yer verilmiştir (m.5/1-l, m.20). Bu noktada taraflar arasındaki hukuki ilişkinin tespitinde Bakanlar Kurulu Kararı'nı esas alarak değerlendirme yapmanın gerekli olduğu kanaatindeyiz.

i) 10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi'nin Taraflar Arasındaki İş İlişkisine Etkisi

10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı m.3/-a hükmünde “Taksi, dolmuş ve minibüslerde; şoförlük 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 olmak” şartının yer aldığı görülmektedir. Tahsis belgesi için öngörülen söz konusu şarttan açıkça görüleceği üzere tahsis belgesi sahibinin fiilen bizzat şoförlük yapması gerekir. Bu koşul aynı zamanda iş ilişkisinin İş Kanunu kapsamı dışında kalıp kalmayacağı açısından da önemlidir. Zira plaka sahibinin ancak kendisinin şoförlük yapması halinde esnaf olarak kabul edilmesi ve şoförlerle arasındaki çalışma ilişkisinin İş Kanunu kapsamı dışında kalması söz konusu olacaktır (Sümer, 2019: 12). Ticari taksi

³³ Yargıtay 9.HD. 2016/23561E. 2020/10209K., 01.10.2020T. www.hukukturk.com. (Erişim: 26 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2015/1078E., 2015/2742K., 29.01.2015T. www.hukukturk.com. (Erişim: 26 Temmuz 2022); Yargıtay 9.HD. 2020/8783E. 2021/4012K., 16.02.2021T. www.hukukturk.com. (Erişim: 05 Ağustos 2022).

³⁴ İstanbul BAM, 50.HD. 2022/934E., 2022/701K., 20.04.2022T. www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:6967416740712443904. (Erişim: 24 Ağustos 2022); Birleşik Krallık Yüksek Mahkemesi'nin UBER kararında ise UBER ile UBER şoförleri arasındaki ilişkinin iş ilişkisi kriterlerini taşıdığı sonucuna varılmıştır. Karar incelendiğinde, kanatimizce konuyu oldukça yüzeysel ele alan İstanbul BAM kararından farklı olarak UBER sisteminin işleyişinin detaylı olarak incelendiği görülmektedir. UK Supreme Court, Uber BV and Others (Appellants) v Aslam and Others (Respondents) Hilary Term [2021], UKSC 5, On appeal from: [2018] EWCA Civ 2748 www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2019-0029-judgment.pdf. (Erişim: 24 Ağustos 2022).

³⁵ Belirtmek gerekir ki, erişebildiğimiz çerçevede, Yargıtay'ın yalnızca iş ve sosyal güvenlik hukuku uyuşmazlıklarına bakan daireleri değil kira uyuşmazlıklarına bakan dairelerinde de 10553 sayılı Bakanlar Kurulu kararındaki düzenlemelere yer verilmeden değerlendirme yapılmaktadır. Yargıtay 3.HD. 2017/8577E. 2019/4814K. 22.5.2019T. www.kazanci.com. (Erişim: 20 Ağustos 2022); Yargıtay 3 HD. 2017/1885E. 2017/3145K. 15.03.2017T. www.kazanci.com. (Erişim: 20 Ağustos 2022); Yargıtay 3.HD. 2020/11026E. 2021/1590K. 17.02.2021T. (kazanci); Yargıtay 3.HD. 2017/9479E. 2019/6357K. 09.09.2019T. www.kazanci.com. (Erişim: 20 Ağustos 2022).

³⁶ R.G. 03.05.1986T. 19096S.

tahsis belgesi sahibinin şoförlük yapmak suretiyle vardiyalı şekilde şoför işçi çalıştırması önünde ise bir engel bulunmamaktadır. Zira bir kimsenin geçimini şoförlükten sağlarken 24 saat çalışması beklenemez. Dolayısıyla esnaf şoförün işçi şoför istihdam etmesinin Bakanlar Kurulu kararına aykırı bir yönü olmamakla birlikte istihdam edilecek şoförlerin İstanbul Büyükşehir Belediyesinin ilgili mevzuatı kapsamında idareye bildirilmesi, idarenin aradığı şartları taşıması gerekir. Tahsis belgesi sahibinin fiilen şoförlük yapmayarak salt esnaf işveren olarak şoför işçi çalıştırarak taksicilik faaliyeti yürütmesi ise kanaatimizce Bakanlar Kurulu Kararındaki düzenlemelere aykırıdır. Ancak bu ikinci ihtimal tahsis belgesi sahibi ile istihdam edilen şoförler arasındaki iş sözleşmesinin geçerliliğini etkileyecek bir durum olmayıp idari yaptırıma konu olabilecek bir durumdur. Zira tahsis belgesi sahibinin şoför işçi çalıştırması özellikle engellenmesi amaçlanan bir sonuç değildir. Ancak aşağıda ele alınacağı üzere tahsis belgesinin kiralanması konusunda durum farklıdır.

ii) 10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi'nin Taraflar Arasındaki Kira İlişisine Etkisi

10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın "Ticari Plaka Verilecekler" başlıklı 3.maddesinde geçen "şoförlük mesleğini geçim kaynağı olarak seçmiş olduğunu ve sürekli olarak icra ettiğini beyan etmiş" ifadesinden ve Kararın 1.maddesinde yer verilen "fiilen çalışmakta olan şoför esnafının" ifadesinden açıkça anlaşıldığı üzere tahditli ticari plaka tahsisi plaka sahibinin fiilen, bizzat şoförlük yapması kaydıyla verilmiştir. Zira anılan düzenlemede "plakadan elde edilen gelirin" değil "şoförlük mesleğinin" geçim kaynağı olması vurgulanmıştır.

Yönerge'nin m.5/1-1 bendinde ticari araç tahsis belgesi; "Taksi ve Taksi-Dolmuşların kimin üzerine kayıtlı olduğunu gösteren belge olduğu gibi ticari plaka satın alacak kişilerin 10553 sayılı Bakanlar Kurulu kararında belirtilen şartları taşıdığını gösteren belge olup, ticari araç alış-satış işlemi için aranan belge" olarak tanımlanmıştır. Yönerge'nin 20.maddesinde tahsis belgesinin 10533 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'na göre Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü tarafından verileceği düzenlenmiştir. Yine Yönerge'nin 1.maddesinde yönergenin İstanbul sınırları dâhilinde taksi ve taksi dolmuş olarak hizmet veren araçların ruhsat sahipleri ile şoförlerinin hak ve yükümlülüklerini düzenleyeceği belirtilmiştir. Yönerge'nin diğer bölümlerinde de "kiracı" ile ilgili düzenleme bulunmamaktadır. Tüm bu hususlar ticari araç tahsis belgesinin kişiye özgü olduğunun, ulaşım/ taşıma hizmetinin söz konusu belgeye sıkı sıkıya bağlı olarak ve yalnızca belge sahibi ile işçisi olan şoförleri tarafından yerine getirilebileceğini göstermektedir. Nitekim İBB tarafından ticari araç tahsis belgesi başvurularında talep edilen dilekçede de "Geçimimi tek gelir kaynağım olan şoförlük mesleğinden temin etmekteyim..." ve "...beyan ettiğim hususları ticari plakaya sahip olduğum müddetçe sağlayacağımı taahhüt etmekteyim" ifadelerine yer verilmektedir (TUHİM, 2022e).

Söz konusu düzenlemelerin ulaşım/taşıma gibi kamu hizmetine ilişkin olması, düzenlemelerin kamu düzeniyle ilgili olduğu ve amacı gözetildiğinde düzenlemelerin emredici nitelikte olduğu sonucuna varılmaktadır. Zira bir kuralın emredici olup olmadığı, hükmün lafzından veya izlediği amaçtan, yani yorumundan anlaşılabilir³⁷ (Eren, 2017: 335; Ercoşkun Şenol, 2016: 725). Nitekim bir Yargıtay kararında İmar Kanunu'nun kamu düzeniyle ilgili olması nedeniyle emredici nitelikte kabul edilmiştir; "İmar Kanunu, düzenli şehirleşmeyi ve dolayısıyla içerisinde güvenli ve sağlıklı olarak oturulacak ve çalışılacak binaların yapımını amaçlamıştır. İmar Kanunu «kamu düzeni» ile ilgili olup, emredici niteliktedir. Hiçbir kimse, hangi amaçla olursa olsun, toplumun güvenliğini ve sağlığını ilgilendiren bu emredici hükümleri çiğneyemez ve çiğnenmesine de izin veremez. Mahkemeler de bu hususu, re'sen göz önünde bulundurmak zorundadır"³⁸.

³⁷ Yargıtay 3.HD. 2022/808E. 2022/2130K. 10.03.2022T. www.kazanci.com. (Erişim: 21 Ağustos 2022).

³⁸ Yargıtay 15.HD. 2002/1621E., 2002/3127K., 10.06.2002T. www.kazanci.com. (Erişim: 21 Ağustos 2022).

Katıldığımız üzere sözleşmenin ya da münferit bir hükmün geçerliliğinin tespitinde yalnızca spesifik bir hukuk dalındaki emredici hükümler değil hukuk düzeninin emredicilik özelliği attığı bütün normlar dikkate alınmalıdır (Kırkbeşoğlu, 2010: 125). Başka bir ifadeyle emredici normların kaynağı ceza hukuku, idare hukuku, medeni hukuk veya borçlar hukuku olabilir (Eren, 2017: 334). Yargıtay bir kararında³⁹ “*Emredici hukuk kuralları, uyulması zorunlu kurallardır. Yasaya aykırılık durumu, özellikle cezayı gerektiriyorsa, borçlu tarafından taahhüt edilen hareket tarzı batıl olur.*” şeklinde içtihatla bulunarak hukuk kurallarının emredici hukuk kuralı olarak kabul edilmesinde geniş yorumda bulunmuştur. Yine emredici normlar, kaynakları itibarıyla yazılı hukuka dayanabileceği gibi yazılı olmayan hukuka da dayanabilirler (Eren, 2017: 334). Dolayısıyla TBK m.27/1 hükmündeki “*Kanunun emredici hükümlerine*” ifadesindeki Kanun deyiminden hukuk kurallarını anlamak gerektiği kanaatindeyiz. Nitekim konu hakkında Eren (2017: 609) “*Yukarıda yapılan tarif, sorumluluk hukuku ve özellikle TBK. m. 49/I açısından hukuka aykırılığı ifade etmektedir. Bu bakımdan buna, “Dar anlamda hukuka aykırılık” da denilebilir. Bunun dışında hukuka aykırılık, “En geniş anlamda hukuka aykırılık”, “Geniş anlamda hukuka aykırılık” olmak üzere diğer iki anlamda daha kullanılabilir. En geniş anlamda hukuka aykırılıktan amaç, herhangi bir hukuk kuralının ihlalidir. Böylece örneğin, emredici bir hukuk kuralına aykırı olarak yapılmış olan hukuki bir işlem, hukuka aykırı olduğundan, TBK. m. 27’e göre batıldır.*” görüşlerini ileri sürmektedir.

TBK m.27/1 hükmünde sözleşmenin kamu düzenine aykırı olması hali de kesin hükümsüzlük hali olarak sayılmıştır. Dolayısıyla düzenlemelerin kamu düzeniyle ilgili oluşu yalnızca düzenlemelerin emredici niteliğinin tespiti için değil, bu düzenlemelere aykırı sözleşmelerin geçersizliğinin tespiti için de önemlidir. Zira ortada herhangi emredici bir kuralın olmaması halinde dahi sözleşme kamu düzenini ihlal edecek içeriğe sahipse geçersizlik yaptırımı gündeme gelecektir (Okay, 2009: 9; Ercoşkun Şenol, 2016: 729). Akıntürk ve Ateş (2019: 56)’e göre kamu düzeni, bir toplumda bireylerin kamu yararı gereğince kesin surette uymakla yükümlü sayıldıkları kurallar, Oğuzman ve Öz (2005: 73)’e göre toplumun menfaatini koruyan hükümlerle ortaya çıkan hukuki düzen olarak ifade edilebilir. Bu çerçevede ulaşım hizmetinin kim tarafından görüleceği konusunun toplum menfaatleriyle sıkı bir ilişkisi olduğu açıktır. Gerek Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi, gerekse UKOME kararları çerçevesinde İBB bünyesinde resmi olarak ticari taksi tahsis belgesi kiralaması yapılamamaktadır. Uyuşmazlıkların çoğunda kiralayan şoförün aynı zamanda SGK’da 5510 sayılı Kanun m.4/I-a uyarınca sigortalı görünmesinin nedeni de bundandır. Üstelik bu durumda kiracı-şoför hiç olmazsa resmiyette işçi görünerek idarenin şoförlere ilişkin şartlarına ve denetimine tabi olmaktadır. Ayrıca uyuşmazlıklardan anlaşıldığı üzere muvazaalı da olsa SGK’ya işçi olarak bildirilmeyen kiracı şoförlerin söz konusu olduğu durumlar hemen herkesin adeta canını emanet ettiği bir sistemin denetimsiz bir alana taşınmasına yol açmaktadır. Bu anlamda toplumun can ve mal güvenliği tehlikeye düşmektedir ki basına yansıyan sorunlar da bu durumun yalnızca teorik bir kabul olmadığını göstermektedir. 10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı’nın “Amaç” başlıklı 1.maddesinde, “*Bu Karar’da vatandaşın ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere toplu taşımacılığın geliştirilmesi, plaka karaborsacılığının ve korsan taşımacılığın önlenmesi*” amaçlarına yer verilmesi düzenlemelerin doğrudan kamu düzenine ilişkin olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla kamu düzenini, toplum menfaatlerini korumak adına belirli koşullar dahilinde belli bir kişiye bizzat şoförlük yapması kaydıyla özgülünen ticari tahsis belgesinin kiralınmasına hukuk düzeninin cevaz verdiğini söylemek mümkün olmamalıdır. Zira ortada önlenmek istenen bir sonucun yasak olmayan bir yolla (kira sözleşmesi) elde edilmesi söz konusudur. Katıldığımız üzere düzenlemelerin amacı, yasağa rağmen yapılan işlemin geçersiz olmasıyla gerçekleştirilebiliyorsa, işlem geçersiz sayılmalıdır (Ercoşkun Şenol, 2016: 724).

³⁹ Yargıtay 1.HD. 2001/10578E., 2002/2892K., 06.03.2002T., www.kazanci.com. (Erişim: 21 Ağustos 2022).

Tıp ve eczacılık diplomalarının kiralınmasına ilişkin Yargıtay kararlarında kiralamaya konu belgenin kişiye özgü olmasının ve konunun kamu düzenini ilgilendirmesinin düzenlemelere emredicilik nitelik kazandıracağına dair esaslara yer verilmiştir;

“Buyurucu hukuk kurallarıyla çelişen aykırı hükümler içeren sözleşme mutlak butlanla malüldür. Olayla doğrudan ilgili bulunan “1219 sayılı Tababet ve Şuabatı Sanatlarının Tarzı İcrasına Dair Kanun”un tüm maddeleri birlikte ve amacı yorumla değerlendirildiğinde, kamu yararı ve genel sağlığın korunmasına yönelik sınırlamalar getirildiğinde kuşku ve duraksamaya yer olmadığı açıkça görülür. Anılan Yasanın (1). maddesinden anlaşıldığı şekilde, doktorluk-mesleğinin icrası ancak Türkiye Tıp Fakültelerinden diploma sahibi olan doktorun bizatihi kişiliğine sıkı sıkıya bağlı olmak koşuluyla sağlanmıştır. O nedenle, doktorluk diploma unvan ve isminin bir başkasının kullanmasını ve yararlanmasını amaçlayan devir; kira, satış gibi sayılabilecek benzer türde akdedilen tüm sözleşmeler kamu düzenine, emredici hukuk kurallarına aykırı olup geçersizdir⁴⁰”.

“Emredici normlar kamu menfaat ve düzenini koruma amacını güderler. Emredici normlar herkese hitap eder; herkese ödevler yükleyen genel ve objektif davranış kurallarıdır. Emredici hukuk kuralına aykırı sözleşmeler batıldır. İlk önce uyumsuzluğa bu açıdan bakılarak incelemek gerekir. 6197 sayılı Eczacılar ve Eczaneler Hakkında Kanun hükümleri toplumun sağlığı ve kamu düzeni ile doğrudan ilgili hükümlerdir. Anılan Yasanın 1.maddesinde, eczane açmak eczacılık tekeline bağlı tutulmuştur. 2.maddede, eczacılık yapabilmek için diğer koşullar yanında temel koşul olarak “Türkiye Eczacı Mektep veya Fakülteleri’nden diplomalı olmak” ön görülmüştür. Yasanın diğer maddelerinde de yer yer ve insicamlı bir şekilde bu ilke korunmuş, 40.madde ile de aksine hareket edenler hakkında cezai müeyyideler getirilmiştir. Şu durum karşısında, Yasanın tüm maddelerinin metninden, yazılış şeklinden ve izlediği amaçtan bakıldığında kamu menfaat ve düzenini amaçladığı ve toplum sağlığı ile doğrudan ilgili emredici hükümler getirdiğinde bir an dahi duraksamaya yer olmamalıdır. Eczane işletilmesine ilişkin adi ortaklık sözleşmesinin bizatihi ve muhtevası itibariyle, eczacı olmayan bir kişinin eczane açmasını ve işletmesini sağladığı ve bunu amaçladığı 6197 sayılı Yasanın kamu düzeni düşüncesiyle koyduğu kuralları değiştirmeyi hedef tuttuğu çok açıktır. Bu durumda, sözleşmenin amacı ve tarafların akitte kararlaştırdıkları edimi az yukarda açıklanan Yasanın emredici normlarıyla çatıştığı için hukuka aykırıdır⁴¹”.

“Eczane işletmesine ilişkin sözleşmenin bizatihi ve muhtevası itibariyle, eczacı olmayan bir kişinin eczane açmasını ve işletmesini sağladığı ve bunu amaçladığı 6197 sayılı Yasanın kamu düzeni düşüncesiyle koyduğu kuralları değiştirmeyi hedef tuttuğu çok açıktır. Bu durumda sözleşmenin amacı ve tarafların akitte kararlaştırdıkları edimi az yukarda açıklanan Yasanın emredici normlarıyla çatıştığı için hukuka aykırıdır⁴²”.

Bu noktada ticari plaka sahipleri şoförlerle kira sözleşmesini noterde yapmak istediklerinde bu işlemi noterde gerçekleştiremediklerine de dikkat çekmek gerekir. Nitekim Noterler Birliğinin 27.07.2017 tarihinde yayımlanan ve “Tahditli Araç Kiralamaları” başlıklı iç görüş yazısında; “plaka tahdidi uygulanan illerde ticari plakalı taksi, dolmuş ve minibusler ile umum servis araçları (s plakalı) araçların kiralınmasında Tescil Edilmiş Araçların Her Türü Devirleri ile Kiralama ve Rehin İşlemleri hak. Birleştirilmiş 39 sayılı Genelge’ye göre işlem yapılması⁴³” gerektiğine karar verilmiştir.

⁴⁰ Yargıtay 13.HD. 1996/5075E., 1996/5380K., 30.05.1996T. www.kazanci.com. (Erişim: 21 Ağustos 2022).

⁴¹ Yargıtay 13.HD. 1991/4193E., 1991/7374K., 01.07.1991T. www.kazanci.com. (Erişim: 21 Ağustos 2022).

⁴² Yargıtay 13.HD. 2004/7997E., 2004/16937K., 23.11.2004T. www.kazanci.com. (Erişim: 21 Ağustos 2022).

⁴³ www.noterlikrehberi.net/rehber/index.html?tahditli-arac-kiralamalari.html. (Erişim: 22 Ağustos 2022).

Bahsi geçen 39 sayılı Genelge⁴⁴ ile Kira Sözleşmeleri Hakkında Birleştirilmiş 29 sayılı Genelge'sinde⁴⁵ şu ifadeler yer verilmiştir;

“Tahditli ticari plakalı aracın kiraya verilemeyeceği:

İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü Birliğimize gönderdiği 24.5.1991 tarihli, 126132 ve 14.06.2006 tarihli, 5847-103455 sayılı yazılarında;

‘... tahditli ticari plakalı bir aracı mevcut mevzuata uygun olarak elde edemeyen kişilerin kira sözleşmesi yapmak suretiyle ticari araç edinip, işletmesi için yapılacak akitler hakkaniyet prensiplerine de uymayacağından bu tür akdin noterlerce düzenlenmemesi gerekmektedir.’

‘...plaka tahdidi uygulanan illerde ancak Bakanlar Kurulu kararına uyularak verilen ticari plakalı otoların Ticari Araç Tahsis Belgesi almış olan sahipleri tarafından işletileceği, Bakanlar Kurulu Kararında öngörülen usul ve şartlara uygun bir şekilde devir işlemleri gerçekleşmeden muvazaalı kira sözleşmesine istinaden bu otoların çalıştırılmayacağı, tespiti halinde bu otoların trafikten men edilmesi gerektiği,

Yukarıda belirtilen açıklamalar çerçevesinde tahdit kapsamında bulunan umum servis araçlarının (S plakalı araçlar) kiraya verilmesi konusunda noterliklerde kira sözleşmesi yapılması uygun görülmektedir’

Yönünde görüş bildirilmesi nedeniyle, tahditli ticari plakalı araçların kiraya verilmesine ilişkin sözleşmelerin noterliklerde yapılmaması icap etmektedir.”

Yine yukarıda ifade edildiği üzere ticari taksilerin çalışma usullerine ilişkin hem İstanbul hem diğer Büyükşehir Belediyelerince yürürlüğe konulan düzenlemelerde aracın kiralanmasına dair bir düzenlemeye yer verilmemesi de görüşümüzü destekler niteliktedir. Kanaatimizce, uygulamada bu kadar yönelilen “ticari taksi kiralama” uygulamasının ticari taksi işletmeciliği ile ilgili yönetmeliklerde düzenlenmemesi, niteliğinin kiralamaya müsait olmamasından kaynaklı, bilinçli bir tercih olarak yorumlanmalıdır. Kaldı ki, taksi plakasının İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde kiralanamaması, taksi plakasından soyut ayrı bir işletim hakkının olmamasının da bir sonucudur. Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun taksi durağının kullanılmasının taksi plakasından soyutlanarak ayrı bir ticari hak konusu olamayacağına ilişkin, 10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararına da atıfta bulunarak verdiği kararında şu esaslara yer vermiştir;

“Kaldı ki, dava dilekçesinde, bu yönde bir iddia ve talep ileri sürülmemiş, sadece davalı adına tescilli ticari plakanın ilişkin olduğu hat yolcu taşıma (durak) hakkının davacılara ait olduğunun tespiti istenilmiştir. 03.05.1986 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan 86/10553 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile dolmuş, taksi ve minibüslere verilecek ticari plakaların verilmiş esas ve usulleri belirlenmiş, ticari plakaların taşıla birlikte veya ayrı olarak gereken koşulları taşıyan kişilere satılabileceği öngörülmüştür. Oysa, davacılarca ticari taksi plakasının aidiyeti konusunda iddia ve istemde bulunulmaksızın ancak bu plakaya sahip olmanın fer’i niteliğinde olan ve meslek odasının yapılan ticari plakalı araçların çalışma düzenlerine ilişkin ve herhangi bir tescile tabi olmadığı gibi bağımsız hak bahşetmeyen düzenlemelerden doğan durak hakkının kendilerinde olduğunun tespiti talep edilmiştir. Doğrudan bağlı bulunduğu ticari plakadan soyutlanarak ayrı bir ticari hak konusu olmayan belirtilen istemle açılan davanın dinlenebilirlik koşullarının bulunmadığı gözetilmeden

⁴⁴ www.noterlikrehberi.net/rehber/arac-devir-kiralama-rehin-islemleri-hak-birlestirilmis-39-sayili-genelge.html?toc=0&printWindow , (Erişim: 22 Ağustos 2022).

⁴⁵ www.noterlikrehberi.net/rehber/index.html?kira-sozlesmeleri-hak-birlestirilmis-29-sayili-genelge.html, (Erişim: 22 Ağustos 2022).

yazılı gerekçeyle verilen kararın bozulması gerekmiştir...⁴⁶”

2021 yılında yayımlanan *İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2020 Yılı Sayıştay Denetim Raporu*'nda (T.C. Sayıştay Başkanlığı, 2021) yer alan “*Büyükşehir Belediye Sınırları Dahilinde Ticari Taksi ve Dolmuş Plakalarının Kullanım Hakkının Verilmesinde İdare Tarafından Hatalı Uygulamaların Yapılması*” başlıklı 17. bulguda plaka tahsisi ile ilgili şu ifadeler yer verilmiştir;

“5393 sayılı Kanun ile 5216 sayılı Kanun gereği İdarenin yürütmekle yükümlü olduğu bir hizmeti bizzat yerine getirmeyip, üçüncü kişilere gördürmesi mümkündür. Ancak mevzu bahis kamu hizmetinin üçüncü şahıslara gördürülmesi, hizmet alanının kamu hizmeti olma niteliğini ortadan kaldırmadığı gibi bu konuda belediyenin görevinin sona ermesine yol açmamakta ve bu hizmetin yerine getirilmesi yönünden sorumluluğu devam etmektedir. Toplu taşıma hizmetinin bu niteliği gözetildiğinde, bir kamu hakkının süresiz bir şekilde üçüncü kişilere devredilmesi hukuka uygun değildir.”

Yine raporda; “*İstanbul sınırları içinde İl Trafik Komisyonu tarafından verilen taksi ve dolmuş plakalarında hak sahipliği için herhangi bir süre belirtilmemiştir. Söz konusu süre belirtilmeksizin yapılan plaka tahsisleri ise 86/10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'na ve yürürlükte olan 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu'na uygun yapılmamıştır.*” tespitlerine yer verilmiştir. İstanbul'daki tahsislerle ilgili olmamakla birlikte minibüs hattı tahsisinin 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu'na uygun yapılmaması nedeniyle hat tahsisi işleminin idare mahkemesince iptal edilmesi Anayasa Mahkemesi tarafından da hukuka uygun bulunmuştur⁴⁷.

Görüleceği üzere taksi plakası sahipliğinin kamu hizmetine yönelik olması nedeniyle süresiz şekilde devredilmesi dahi tartışmaya açıkken, kamu hizmetinin Belediyenin hiçbir dahili olmadan kiralananın hukuka aykırılığı evleviyetle kabul edilmelidir. Zira kamu hizmeti, kişilerin üzerlerinde diledikleri gibi tasarrufta bulunabilecekleri bir edim konusu olarak görülmemelidir. Keza bir çalışmada “*Bir diğer çözüm adımı ise ticari taksi plakalarının galeri üzerinden kiralanasına karşı yasal hakları kullanmak olacaktır. 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu'nun vermiş olduğu yetki ve sorumluluklar dahilinde 10553 sayılı Bakanlar Kurulu'nun da işletmeci tarifi gerekçe gösterilerek galeri üzerinden ticari plaka kiralamalarına karşı mücadele etme imkanı bulunmaktadır.*” görüşüne yer verilerek idarenin Bakanlar Kurulu kararındaki işletmeci tarifine dayanılarak idari müdahalede bulunabileceği dile getirilmiştir (Engin, 2022: 42).

Tüm bu hususlar birlikte düşünüldüğünde bir kamu hizmetinin görülmesi amacıyla yalnızca belirli bir kişiye ve bizzat şoförlük yapması kaydıyla özgülenen bir tahsis belgesinin yahut başka bir ifadeyle taksi plakasının 10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi'ndeki tarife aykırı biçimde ve aracın işletilmesini kiracıya bırakarak “ürün/hasılat kirası” şeklinde kira sözleşmesine konu olması, kiralama yoluyla da olsa başka bir kimseye devri hukuken mümkün görünmemektedir. Bu durum kira sözleşmesinin geçerliliğine etki edecek nitelikte olup kira sözleşmesinin başından itibaren geçersiz olması sonucunu doğurmaktadır. Emredici hukuk kurallarının söz konusu olduğu yerde, sözleşme boşluğundan söz edilemez (Eren, 2017: 495). Zira tarafların emredici normların aksine sözleşme yapmış olması halinde emredici kurallar, irade özerkliğinin sınırlarından birini oluşturacağından sözleşme hükümleri uygulanmaz (Eren, 2017: 335).

⁴⁶ Yargıtay HGK, 2007/11-420E., 2007/435K., 20.06.2007T. www.kazanci.com. (Erişim: 23 Ağustos 2022).

⁴⁷ AYM, B.No.2018/20720, 07.04.2021T (04.05.2021, RG, 31474). Anayasa Mahkemesi söz konusu kararda her ne kadar hat tahsisi işleminin iptalini hukuka uygun bulsa da idarenin, hat sahiplerine süre tanımadan, mağdur olmalarını engellemek adına başka bir imkân sunmadan uzun yıllardan beri sürdürdüğü mevcut durumu bir anda sonlandırmış olması gerekçeleriyle mülkiyet hakkının ihlal edildiği sonucuna varmıştır.

Geçersizlik herkes tarafından dava açmaya gerek duymaksızın ileri sürülebileceği gibi yargılama aşamasında taraflar ileri sürmemiş dahi olsa hâkim tarafından resen gözetilecektir (Atasoy, 2020: 157; Doğan, 2017: 311). Doktrinde sürekli borç doğuran sözleşmelerde geçersizliğin geçmişe değil ileriye dönük etkiler göstereceği görüşü hakim olmakla birlikte (Doğan, 2017: 310) Yargıtay'ın geçersiz kira sözleşmesine ilişkin kararlarında tarafların geçersiz kira sözleşmesine dayanarak müspet ve menfi zarar⁴⁸, ecri misil⁴⁹ vb. hiçbir hak ve alacak talebinde bulunamayacakları sonucuna varılmıştır⁵⁰. Bu durumda taraflar ancak birbirlerine verdiklerini sebepsiz zenginleşme hükümleri çerçevesinde geri isteyebileceklerdir⁵¹. Yine geçersizlik yaptırımının sonucu olarak varsa taksi kira sözleşmesindeki cezai şartlar da TBK m.182/2 hükmü gereğince geçersiz olacaktır.

Yargıtay istikrarlı biçimde taraflar arasındaki ilişkinin kira sözleşmesinin unsurlarını taşıması halinde tahditli plaka sahibinin şoförlük yapmaya devam edip etmediğine bakmaksızın bu duruma cevaz vermekte, özel düzenleme olan Bakanlar Kurulu kararını değerlendirmelerinde gözetmemektedir. Bu anlamda Yargıtay'ın tahditli ticari taksilerin konu olduğu kira sözleşmesine ilişkin yerleşik uygulamasına katılmamaktayız. Literatürde ise erişebildiğimiz ölçüde, yukarıda aktarılan, galeri üzerinden kiralamalara ilişkin görüş dışında 10553 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile sair mevzuatın tahsis belgesinin kiralınmasına engel teşkil ettiği, dolayısıyla kamu hizmeti niteliğinde olan ticari taksilerin işletilmesine dair kira sözleşmelerinin geçersiz olduğu yönünde bir görüşe rastlanılmamaktadır (Örneğin; Yetim, 2016; Uzun, 2021; İnci, 2018; Yücel, 2020; Sarıbay Öztürk, 2020).

SONUÇ

Kent içi ulaşım kamudan özel sektöre, büyük ölçekli girişimlerden küçük ölçekli girişimlere kadar birçok farklı aktörü ve düzenlemeyi içeren karmaşık bir ekosisteme işaret etmektedir. Taksi hizmetleri ise bu alanda önemli bir yer tutmakta, lisanslama biçimlerinin çeşitliliği neticesinde ortaya çıkan farklı sözleşme biçimleri bu hizmetleri özgün bir alana konumlandırmaktadır. İstanbul'da da ticari taksilere ilişkin düzenlemelerde bu çeşitlilik takip edilebilmekte, yerel yönetim ve yerel yönetime bağlı olarak UKOME temel belirleyici konumda bulunmaktadır. Bununla birlikte esnaflık üzerinden kurumsallaşan yapı küçük girişimciliğin farklı özelliklerinin de İstanbul'da taksi hizmetlerinde görülmesine neden olmaktadır. Bu durumun en belirgin olduğu noktalarından birisini ise tartışmasız bir şekilde çeşitlenen sözleşme biçimleri oluşturmaktadır.

Tahditli ticari plakalı taksilerde gerçekleşen çalışma ilişkisinin hukuki niteliği konusunda Yargıtayın yerleşik uygulaması ilişkinin ürün/hasılat kirası sözleşmesine mi iş sözleşmesine mi dayandığı çerçevesinde değerlendirme yapmak şeklindedir. İş sözleşmesinin iş görme, ücret ve bağımlılık olmak üzere üç unsuru bulunmaktadır. Bunlardan bağımlılık, iş sözleşmesini diğer iş görmeye dayalı sözleşmelerden ayıran temel unsurdur. Taraflar arasında iş ilişkisi olup olmadığı tek bir kriter

⁴⁸ Yargıtay 14.HD. 2018/5629E., 2021/4189K., 21.06.2021 (kazancı).

⁴⁹ Yargıtay 13.HD. 2003/4484E, 2003/8236K., 24.06.2003T. (hukuktürk).

⁵⁰ Yargıtay 13.HD. 1996/5075E., 1996/5380K., 30.05.1996T. (kazancı); Yargıtay 13.HD. 1991/4193E., 1991/7374K., 01.07.1991T. (hukuktürk); Yargıtay 13.HD. 2004/7997E., 2004/16937K., 23.11.2004T. (kazancı) Yargıtay 3.HD. 2022/808E. 2022/2130K. 10.03.2022T. (kazancı); Yargıtay 3.HD. 2021/6036E., 2021/9848K., 11.10.2021T. (kazancı).

⁵¹ Yargıtay, 11.HD. 2015/6620E., 2016/856K., 27.01.2016T., (hukuktürk) Yargıtay 3.HD. 2021/4609E., 2022/2407K., 16.03.2022T., Yargıtay HGK, 2017/19-834E., 2021/1505K., 25.11.2021T., (kazancı); Yargıtay 3.HD.2020/6836E. 2021/8631K., 20.09.2021T.; Yargıtay 3.HD. 2020/5529E., 2021/5701K., 31.05.2021T. (kazancı).

üzerinden değil; işverenin denetim ve gözetimi altında çalışma yapıp yapmadığı, çalışma saatlerini hangi tarafın belirlediği, sigorta kaydının türü ve primleri kimin yatırdığı, yıllık izin hususunun kimin inisiyatifinde olduğu, çalışmama nedeni ile gelir elde edilmemesi durumunda şoförün herhangi bir riskinin olmadığı, kullanılan aracın günlük olağan giderleri ile trafik cezalarının kim tarafından karşılanmakta olduğu gibi birçok kriter bir arada değerlendirilerek tespit edilmelidir.

Ürün kirası ise kiraya verenin, kiracıya, ürün veren bir şeyin veya hakkın kullanılmasını ve ürünlerin devşirilmesini bedel karşılığında bırakmayı üstlendiği sözleşme olup, kural olarak yazılı olarak yapılması şart olmayan, tam iki tarafa borç yükleyen, rızai, ivazlı ve sürekli borç doğuran bir sözleşmedir. Ticari taksit tahsis belgesi/ticari plaka sahibi ile kiracı şoför arasında iş ilişkisi olmadığı durumlarda ürün kirası yoluyla hukuki ilişki kurulduğu görülmektedir. Ancak başta 10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı olmak üzere tüm düzenlemelerde ticari plaka tahsis belgesi sahibinin geçimini şoförlük mesleğinden sağlaması ve mesleği icra etmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Nitekim tahsis belgesi başvurusunda geçimin şoförlük mesleğinden sağlanacağı ve mesleği icra edeceği beyan ve taahhüt edilmektedir. Bu durum, yerel yönetimlerin görev ve sorumluluğundaki kamu hizmeti olan ulaşım hizmetinin geçimini şoförlük mesleğinden sağlaması kaydıyla üçüncü kişi olan ticari plaka sahibince gördürülmesinin amaçlandığını göstermektedir. Tahsis belgesi sahibinin şoförlük mesleğini icra etmeyerek şartlı olarak kendisine tahsis edilen bir kamu hizmetini kiralaması hukuken mümkün olmayıp, hukuk düzeninin yasakladığı bir sonucu yasak olmayan bir yolla (kira sözleşmesi) elde etmek anlamına gelecektir.

Toplu taşıma hizmetine ilişkin düzenlemeler kamu düzenine ilişkin olup bu hizmetin idareden bağımsız biçimde kiralama yoluyla da olsa yetkisiz kimselere devredilmesi kimi durumlarda denetimden yoksun bir alan yaratarak, toplumun can ve mal güvenliğini de tehlikeye düşürür niteliktedir. İlgili düzenlemelerin amacından yola çıkıldığında emredici olan düzenlemelere aykırılık ve yine kamu düzenine aykırılık teşkil eden tahsis belgesinin kiralanmasını konu edinen sözleşmeler TBK m.27/1 hükmü gereğince geçersizdir. Ancak Yargıtay uygulamasında ve doktrinde bu çerçevede bir değerlendirmeye rastlanılmamıştır.

Kaynakça

- Akıntürk, T. ve Ateş, D. (2019). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Özel Borç İlişkileri*. İstanbul: Beta Yayınları.
- Akil, C. (2008). Hakimın Hukuku Kendiliğinden Uygulaması İlkesi. *AÜHF*. 57(3). 1-32.
- Atasoy, K. (2020). *Sözleşme Özgürlüğü İlkesinin Kamu Düzeni Gereğiyle Sınırlandırılması*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Aydın, G. S. (2012). 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu ile Karşılaştırmalı Olarak Hasılat (Ürün) Kirasının Sona Ermesi. *MÜHF – HAD*. 18(1). 431-466.
- Baştürk, F. (2008). Finansal Kiralama Sözleşmesinin Şekli ve Tescili veya Şerhi. *AÜHF*. 57(4). 99-133.
- Cooper, J., Mundy, R. ve Nelson, J. (2010). *Taxi! Urban Economies and the Social and Transport Impacts of the Taxicab*. Farnham: Ashgate.
- Çelik, N., Caniklioğlu, N. ve Canbolat, T. (2020). *İş Hukuku Dersleri*. İstanbul: Beta Yayınları.
- Çetin, T. (2002). İstanbul Taksi Piyasasına Bir Bakış. *Piyasa*. 4. 101-104.
- Çetin, T. ve Eryiğit, K. Y. (2011). Estimating the Effects of Entry Regulation in the Istanbul Taxicab Market. *Transportation Research Part A*. 45. 476-484.
- De Boer, E. (1986). Transport Sociology. *Transport Sociology*. (Editor: Enne de Boer). Oxford: Pergamon Press. 7-16.
- Demircioğlu, A. M., Centel, T. ve Kaplan, H. A. (2019). *İş Hukuku*. 20. Baskı. İstanbul: Beta Yayınları.
- Doğan, M. (2017). *Sözleşme Özgürlüğünün Emredici Hukuk Kuralları Çerçevesinde Sınırlandırılması*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara: T.C. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Elker, C. (2017). Kentsel Ulaşım Politikaları. *Kentsel Ulaşım*. (Editör: T. Kılınçaslan). İstanbul: Ninova Yayınları. 271-361.
- Engin, T. (2022). İstanbul Ticari Taksi Hizmeti Üzerine Ulaşım Politikası Çözümleri. *Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi*. 5(1). 36-44.
- Ercoskun, Şenol, K. (2016). Sözleşmenin İçeriğini Belirleme Özgürlüğü ve Bunun Genel Sınırı: TBK m.27. *İÜHF*. 74(2). 709-737.
- Eren, F. (2017). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. Ankara: Yetkin Yayınları.
- Eren, F. (2015). *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*. Ankara: Yetkin Yayınları.
- Ersöz, B. (2022). *Ulaşımında Enformel İlişkiler, Rant ve Rekabet, İstanbul'da Şoförlük ve Çalışma Pratikleri*. İstanbul: SAV Yayınları.
- Gwilliam, K. M. (2005). *Regulation of Taxi Markets in Developing Countries: Issues and Options*. Transport Note No. TRN-3. Washington: The World Bank.
- İnci, E. (2018). Sarı Taksiler ve Gri Sulardaki Uber. *İktisat ve Toplum Dergisi*. 90 (33-39).
- Kara, D. (2015). *İş Sözleşmesinin Benzer Sözleşmelerden Ayrılması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kılıçoğlu M. ve Şenocak K. (2013). *İş Kanunu Şerhi*. İstanbul: Legal Yayınları.

- Kırkbeşoğlu, N. (2010). *Türk Özel Hukukunda Kısmi Hükümsüzlük*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: T.C. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kırmızı, Z., Kolağasıoğlu, M. Ş. ve Tunalı Çalışkan, F. (2012). *Kent İçi Ulaşım Terimleri Sözlüğü*. İstanbul: Cinus Yayınları.
- Koca, M. (2016). *Türk Hukukunda Ürün Kirası*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Mollamahmutoğlu, H., Astarlı, M. ve Baysal, U. (2020). *İş Hukuku Ders Kitabı*. Ankara: Lykeion Yayınları.
- Murta, D. (2014). The Silence at the Stands: Agony in the Portuguese Market for Taxis. *Nota Economicas*. 36-47.
- Narmanlıoğlu, Ü. (2014). *Ferdi İş İlişkileri*. İstanbul: Beta Yayınları.
- Oğuzman, M. K. ve Öz, T. (2005). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. İstanbul: Filiz Kitabevi.
- Okay, Ö. (2009). *İdare Hukukunda Kamu Düzeni Kavramı*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Sarıbay, Öztürk, G. (2020). Taksi, Dolmuş ve Benzeri Ulaşım Araçlarında Çalışanların Sigortalılıkları. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 24(1). 219-254.
- Sümer, H. H. (2019). *İş Hukuku Uygulamaları*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Süzek, S. (2018). *İş Hukuku*. İstanbul: Beta Yayınları.
- Şakar, M. (2009). *İş Hukuku Uygulaması*. İstanbul: Beta Yayınları.
- T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2017). *Esnaf ve Sanatkârlar Özelinde Sektör Analizleri Projesi: Ulaştırma Sektörü*. T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayınları. Ankara.
- T.C. Sayıştay Başkanlığı (2020). *İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2019 Yılı Sayıştay Denetim Raporu*. Ankara.
- T.C. Sayıştay Başkanlığı (2021). *İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2020 Yılı Sayıştay Denetim Raporu*. Ankara.
- Tanış, M. ve Öğüt, K. S. (2007). Orta Ölçekli Kentler İçin Toplu Taşıma Seçeneklerinin Teknik ve Mali Karşılaştırılması. 5. *Kentsel Altyapı Ulusal Sempozyumu*. Antakya: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası. 132-146.
- TUHİM. (2022a). Hakkımızda. Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü. [<https://tuhim.ibb.gov.tr/hakk%C4%B1m%C4%B1zda>]. (Erişim: 8 Ağustos 2022).
- TUHİM. (2022b). Taksiler ve Lüks Taksiler. Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü. [<https://tuhim.ibb.gov.tr/taksiler/>]. (Erişim: 10 Ağustos 2022).
- TUHİM. (2022c). Mevcut Toplu Ulaşım Araç Sayıları. Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü. [<https://tuhim.ibb.gov.tr/%C4%B0statistiksel-bilgiler/mevcut-toplu-ula%C5%9F%C4%B1m-ara%C3%A7-say%C4%B1lar%C4%B1/>]. (Erişim: 8 Ağustos 2022).
- TUHİM. (2022d). Toplu Ulaşım Hizmet Kalitesi Değerlendirme Sistemi: TUDES. Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü. [<https://apps.ibb.gov.tr/tuhim/icerikler/tudes>]. (Erişim: 6 Ağustos 2022).
- TUHİM. (2022e). Minibüs, Taksi ve Taksi Dolmuş Taşımacılığı Tahsis Belgesi Başvuru Formu. Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü. [<https://tuhim.ibb.gov.tr/media/2450/tahsi-s-di-lekc-e.pdf>]. (Erişim: 20 Ağustos 2022).
- Uşan, F. ve Erdoğan, C. (2021). *İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

- Uzun, E. (2021). Hasıllata Bağlı İşlerde Sözleşmesel İlişki ve Fazla Çalışma Olgusu Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 02.03.2021 Tarihli Kararının İncelenmesi (Karar İncelemesi). *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 23(2). 1675-1717.
- Wyman, K. M. (2013). Problematic Private Property: The Case of New York Taxicab Medallions. *Yale Journal on Regulation*. 30(1). 125-187.
- Yago, G. (1983). The Sociology of Transportation. *Ann. Rev. Social.* (9). 171-190.
- Yetim, S. (2016). Uber, Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri. *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi*. 6. 621-666.
- Yıldızgöz, K. (2018). *Dijitalleşme Çağında Taksiler*. İstanbul: Marmara Belediyeler Birliği Kültür Yayınları.
- Yücel, M. (2020). Ticari Plakaların Elden Çıkarılmasından Doğan Kazançların Vergilendirilmesinde Son Durum. *Mali Çözüm Dergisi*. 30(159). 225-241.