

BİR KAMU HİZMETİ OLARAK DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI: İNGİLTERE ÖRNEĞİ

Öğr.Gör.Dr. Serkan ÇINARLI*

ÖZET

Kamu hizmeti kavramı gerek olgusal gerekse normatif açıdan (ne olduğu ve nasıl yürütülmesi gerektiği) tartışmalı bir konudur. Bu belirsizlik, kamu hizmeti alanında 1980'li yıllarda başlayan özelleştirme dalgasıyla birlikte kamu hizmetlerinde özel sektör anlayışının hakim olduğu bir yapıya doğru evrilmiştir. İngiltere, gerek Avrupa'da sürecin başlatıcısı gerekse şu ana kadar gerçekleştirilen kapsamlı özelleştirmelerle başı çekmektedir. Bu çalışmada ilk olarak kamu hizmeti kavramı hakkında kısa bir bilgi verilecek, daha sonra İngiltere'de kamu hizmetlerinin yürütülmesindeki fikrîsel ve yapısal dönüşüm ele alınacaktır. Son olarak, kapsamlı bir özelleştirme sürecinden geçmiş olan demiryolu taşımacılığı incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Kamu Hizmeti, İngiltere, Demiryolu Taşımacılığı

RAILWAY TRANSPORTATION AS A PUBLIC SERVICE: THE CASE OF ENGLAND

ABSTRACT

The concept of public service is ambiguous both in empirical and normative sense. With the advent of the privatization of public utilities since 1980's, this ambiguity has been evolving into a private-sector conception of the public service and England is a pioneer in this process. In this study, we aim to give a brief account on the concept of public service. In the following section we will try to explain the ideological and structural transformation in the British conception of public service. Finally in the last section, the experience of railway privatization and regulation will be handled.

Key Words: Public Service, England, Railway Transportation.

I. Kavramsal Çerçeve: Kamu Hizmeti Kavramı

Kamu Hizmeti olgusu, devlet ve toplum hayatında sahip olduğu yaşamsal önemine rağmen, gerek anlam gerekse içeriği açısından, bir takım belirsizlikler içermektedir. Bu doğrultuda kamu hizmetinin evrensel bir tanımının olmadığını belirtmek gerekmektedir. Anglo-Amerikan literatürüne baktığımızda, kamu hizmetine ilişkin kapsamlı yaklaşıma rastlamak güçtür. Burada kamu hizmetleri, toplumun ortak ihtiyaçları doğrultusunda özel

* Ege Üniversitesi Ege Üniversitesi Ege Meslek Yüksekokulu

kuruluşlar tarafından yerine getirilen faaliyetler şeklinde tanımlanmakta ve devlete sınırlı bir denetleme ve düzenleme yetkisi rolü biçilmektedir. Örneğin ABD menşeli Black Hukuk Sözlüğünde, kamu hizmeti kavramı, ‘kamunun genelinin ihtiyaçlarına yönelik tüm topluluğun yararına yönelik faaliyetler gösteren şirketlerin mal ve işletmeleri’ şeklinde tanımlanmakta ve kamu hizmetlerinin kural olarak özel sektöre ait olduğu belirtilerek devletin izin ve ruhsat vermek suretiyle kamu yararının gözetildiği ifade edilmektedir.¹ Kamu hizmetlerine örnek olarak demiryolu taşımacılığı, yakıt, su elektrik ve toplu taşıma gibi faaliyetler gösterilmektedir. Aynı çerçevede, kamuya yararlı kuruluş (*public utility*), da özel mülkiyete ait olan ve bu şekilde işletilen işletmeler şeklinde tanımlanmaktadır. Bu kuruluşların sağladıkları hizmetlerin toplum için taşıdığı hayati önem bu tip faaliyetler için devletten izin alınma zorunluluğunu meşrulaştıran bir neden olarak ifade edilmektedir. Bu bağlamda, *public utility* adlı kuruluşların kamu hizmeti görmelerinde şu ilkeler hakimdir: ‘makul etkinlik’ (*reasonable efficiency*), ‘makul ücretlendirme’ (*reasonable charges*), toplumun geneli için ulaşılabilir olma, ‘ayrımcılık yasağı’ ve gerektiği durumlarda hizmetin yürütülmesi için devlet müdahalesinin gerekli ve meşru olması.² Kısaca özetlemek gerekirse, ABD bağlamında kamu hizmeti, toplum için gerekli olan hizmetlerin özel hukuk özel veya tüzel kişileri tarafından görülmesi ancak çeşitli noktalarda devlet denetimine tabi olması anlayışını taşımaktadır.

İngiltere bağlamına baktığımızda, İngiliz devlet ve siyaset geleneğinin bir takım özelliklerinin kamu hizmeti anlayışına da hakim olduğunu belirtmek gerekir. İngiliz anayasa hukuku ve demokratik yapısı tarihsel süreçte evrimsel bir gelişimin ürünüdür. İngiltere’nin gelenekçi demokrasisi, anayasal devrim ve egemenliğin halk veya millete ait olması gibi kavramlara yabancıdır. İngiliz devlet iktidarının meşruluğu, Fransız devriminin bir ürünü olan halkın sahip olduğu egemenliğini kullanması için temsilcilerine devrettiği yönündeki önermeden farklı olarak, parlamentonun monarktan zaman içinde devraldığı ‘parlamentonun mutlak egemenliği’ kavramına dayanır. Bu anlayışın bir sonucu olarak, İngiliz idare hukukunda, kamu görevlileri, görevlerini yerine getirirken (*civil service-civil servants*), toplumun değil tabi olduğu bakanların ‘hizmetkarları’ olduğu yaklaşımı hakimdir.³ Bu nedenle, İngiliz idari hukuku

¹ Henry Campbell Black, *Blacks Law Dictionary: Definitions of the Terms and Phrases of American and English Jurisprudence, Ancient and Modern*. 6th ed. by the publisher's editorial staff; coauthors Joseph R. Nolan and Jacqueline M. Nolan-Haley; contributing authors M.J. Connolly, Stephen C. Hicks, Martina N. Alibrandi. St. Paul, Minn. : West Pub. Co. 1990 s.1231.

² Ibid, s.1232-1233.

³ Rodney Austin. ‘Administrative Law’s Reaction to the Changing Concepts of Public

doktrini, kamu hizmeti olgusuna devletin herhangi bir faaliyetinden, başkaca bir önem atfetmemiştir. Aşağıda ayrıntılı bir şekilde inceleneceği üzere önceleri çoğunlukla devlet tarafından yürütülen kamu hizmetleri 1980'lerde başlayan reformlardan sonra özel sektöre devredilmiştir. Reform sonrası idare hukuku eserlerine baktığımızda, çoğunlukla bu yeni yapının hukuki çerçevesi üzerine durulmakla yetinilmektedir. Örneğin Bailey, konuyu 'İdari Yönetim Usulleri' başlığı altında kısaca değinmektedir.⁴ Benzer şekilde, Beatson, Matthews ve Elliot da kamu hizmetlerinin görülmesinde aşağıda açıklanacak olan düzenleyici kuruluşlar ile özel sektör arasındaki ilişkiye yüzeysel bir şekilde değinmekle yetinmiştir.⁵ Sonuç olarak, İngiliz doktrini kamu hizmeti kavramına özel sektörün yürüttüğü bir faaliyet olarak bakmakta ancak toplumsal önemi nedeniyle, düzenleyici kuruluşlar yoluyla devlet iktidarına sınırlı bir düzenleme ve denetleme rolü biçmektedir.

Kamu Hizmetine dair kapsamlı bir teorik çerçeve özellikle Devlet olgusu ile bağlantısına dair ayrıntılı düşünsel faaliyetler için Fransız doktrinine bakmak gerekmektedir. Örneğin 19. yüzyıl Fransa kamu hizmeti okulu, devlet iktidarının meşruiyetini vatandaşlara götürdüğü kamu hizmetine bağlamaktadır. Bu anlayışa göre kamu hizmeti, "Devletin toplumun ortak gereksinmelerini karşılamak için giriştiği faaliyetler." şeklinde tanımlanabilir.⁶ Fransız kamu hizmeti yaklaşımı, Türk idare hukukunda model olarak Fransa'nın alınmış olması nedeniyle, Türk doktrininde de büyük ölçüde benimsenmiştir. Örnek vermek gerekirse, Türk Anayasa Mahkemesi, kavramı, "devlet ya da diğer kamu tüzel kişileri tarafından ya da bunların gözetim ve denetimleri altında, genel ve ortak gereksinmeleri karşılamak, kamu yararı ya da çıkarını sağlamak için yapılan ve topluma sunulmuş bulunan sürekli ve düzenli etkinlikler" şeklinde tanımlamaktadır.⁷

Konuya organik, maddi ve şekli açıdan yaklaşılabilir. Organik açıdan düşünüldüğünde kamu hizmetinin organik açıdan imtiyaz usulü gibi istisnalar

Service" in *Administrative Law Facing the Future: Old Constraints and New Horizons* Eds.: Peter Leyland & Terry Woods 1997, London : Blackstone Press Limited., ss.1-34, s.3.

⁴ S.H, Bailey (2005) *Cases, Materials and Commentary on Administrative Law*, 2005, fourth edition, Sweet & Maxwell, London (e.t.c) s. 44-59

⁵ Elliott Mark, (2005) *Beatson, Matthews, and Elliott's Administrative Law: Text and Materials*; Consultant Editors, Jack Beatson and Martin Matthews, Oxford: Oxford University Press 3rd ed. 31-32 Benzer yaklaşım ancak daha ayrıntılı bir inceleme için bkz: Paul Craig, *Administrative Law*, 5th ed. London: Thomson-Sweet & Maxwell 123-165

⁶ A Şeref, Gözübüyük ve Turgut Tan, *İdare hukuku* 5.Basım Ankara: Turhan Kitabevi, 2007. c. 1. Genel esaslar. 2007,650)

⁷ AYM 9.12. 1994 tarih E.994/43- K.994/42-2 sayılı karar. RG 24.1.1995, sayı 22181, s. 21 Aktaran Gözübüyük ve Tan, *Op.cit.*, s. 652.

dışında doğrudan idarece yerine getirileceği kabul edilmektedir. Bu doğrultuda bir faaliyetin kamu hizmeti sayılabilmesi için devletin idari organları tarafından gerçekleştirilip gerçekleştirilemediğine bakılacaktır. Öte yandan bu çalışmada da incelendiği üzere, çağdaş kamu yönetimi anlayışında kamu hizmetlerinin özel kişiler tarafından görülmesi yaygın olarak kabul gören bir anlayıştır. Başka bir deyişle, kamu hizmetlerinin özel kişiler tarafından görülmesi usulü bir istisnadan çok kural olmaya doğru evrilmektedir. Bu süreçte, kamu hizmetlerinin kamu ve özel hukuk kurallarından oluşan karma nitelikte yapılandırıldıklarını söylemek mümkündür. Ancak yine de, “kamu hizmetleri ne suretle yürütülse yürütülsün, kamu kurum ve kuruluşlarının gözetim ve denetimleriyle hizmeti yönlendirme yetkileri var olduğu sürece, hizmet kamusal niteliğini korumuş olur”⁸. Başka bir deyişle, bir hizmetin özel kişiler tarafından görülmesi idare o alandan tamamen el çekmedikçe organik açıdan hizmeti kamu hizmeti olmaktan çıkarmaz.

Maddi açıdan ise bir faaliyetin kamu hizmeti olarak sınıflandırılmasında, “toplumun ortak gereksinmelerini” karşılamaya yönelik olup olmadığına bakılacaktır. Ancak bu kavramın subjektif niteliği dikkate alındığında öğretide, bir faaliyetin kamu hizmeti olarak nitelendirilmesinin hizmeti kuranların-yani yasa koyucunun-iradesine bağlı olduğu düşüncesi hakimdir.⁹ Fakat yine de kimi faaliyetler, devlet ve toplum hayatındaki vazgeçilmez nitelikleri düşünüldüğünde tartışma götürmez bir biçimde kamu hizmeti sayılmaktadır. Sağlık, eğitim, su, elektrik, havagazı, ulaşım ve güvenlik gibi, “tatminsizlik halinde toplumda huzursuzluk ihtimali”nin¹⁰ bulunduğu faaliyetler bu gruba girmektedir. Şekli açıdan düşündüğümüzde, ise anayasa veya yasa koyucunun kamu hizmeti olarak nitelendirdiği faaliyetler kamu hizmeti sayılmaktadır. Örneğin, 1982 Anayasa’sına göre eğitim, sağlık ve güvenlik gibi hizmetler, Anayasa tarafından sayıldığı için bu faaliyetler anayasal statüleri gereği kamu hizmetidir.

Yeri gelmişken, idare hukukunda kamu hizmetine hakim olan ilkelere değinmek gerekmektedir. Kamu hizmetinin genel ilkeleri, süreklilik, değişkenlik ve uyum, eşitlik ve tarafsızlık olarak sayılabilir. Bu ilkelerden süreklilik, “toplumun ortak gereksinmelerini karşılamaya yönelik hizmetler olmaları nedeniyle, kamu hizmetlerinin sürekli bir şekilde görülmesi

⁸ Anayasa Mahkemesi, 12.4.1990, E.990/4- K.990/6. Anayasa Mahkemesi Kararlar Dergisi, sayı:26, s.135, Aktaran: *Ibid*, s.653.

⁹ *Ibid*, s.653-654

¹⁰ İlhan Özay, “Başlar mısın Başlayalım mı? Televizyonda Devlet Tekelinden Özelleşmeye: İtalya ve Türkiye” *AÜSBFD* C:49 (Prof Dr. Yılmaz GÜNAL’a Armagan) Haziran – Aralık, No: 3-4, 1995, ss.351-356, s. 354

gerektiğine” işaret etmektedir. Kamu görevlilerine getirilen grev yasağı, devlet memurlarının çekilme hakkına getirilecek sınırlamalar ve Kamu mallarının haczedilememesi kuralı gibi kurallar bu ilkenin hukuki sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır. Değişkenlik ve uyum: “Kamu hizmetinin değişen koşullara ve kamunun gereksinimlerine uyumlu biçimde görülmesi, teknolojik gelişmelerin dikkate alınması, hizmetin nitel ve nicel geliştirilmesi” anlamını içerir. Eşitlik ilkesi uyarınca, kamu hizmetleri adilane bir şekilde gerçekleştirilmeli ve herkes hizmetin yürütülmesinde gücü oranında katkıda bulunmalıdır. Son olarak “eşitlik ilkesinin bir uzantısı” olan tarafsızlık, “ayrımcılık yapmama” ve “çoğulculuğa saygı gösterme” gibi ikili bir anlama sahiptir.¹¹

Kamu hizmetlerinin karşılığında hizmetten faydalananların bir bedel ödeyip ödemeyeceği konusu da tartışmalıdır. Örneğin Özay’a göre bedelsizlik yukarıdaki ilkelere ek olarak kamu hizmetlerine hakim olan temel bir ilkedir.¹² Buna karşın günlük hayattaki uygulamalar, kamu hizmetlerinin çoğunun bir şekilde ücretlendirildiğini göstermektedir AYM’nin de tespit ettiği gibi, genel kabul görmektedir günümüzde yararlananlardan ödeme güçleri oranında bir ücret alınması uygulaması yaygınlaşmıştır.¹³

II. İngiltere’de Kamu Hizmeti:

A. Kamu Hizmeti Anlayışındaki Dönüşüm

İngiltere, (en azından Avrupa düzeyinde) kamu hizmeti başta olmak üzere, devletin ekonomik hayatta aktif rol üstlendiği sosyal devlet anlayışından kopuşu temsil eden reformları benimseyen ilk ülke olarak tanımlanmaktadır.¹⁴ 80’li ve 90’lı yıllarda İngiliz Kamu yönetimi, sözleşmeyle hizmet gördürme (contracting out) ve özelleştirmenin belirleyici bir rol oynadığı, ve “yeni kamu yönetimi” olarak adlandırılan bir değişim sürecinden geçmiştir. Bu süreçte kamu hizmetleri, özellikle devletin iktisadi girişimlerinin hızla özelleştirilerek tasfiye edilmesi ve devletin geleneksel olarak yerine getirdiği hizmetlerin örgütlenmesinin piyasa ilkelerine dayalı bir dizi reformdan geçmesi, bahsi geçen yeni kamu yönetiminin iki temel özelliğini teşkil etmektedir.¹⁵

Thatcher hükümetiyle başlayan ve siyasi yelpazenin her iki tarafındaki ardılları tarafından da tartışmasız benimsenen, söz konusu değişim sonucunda

¹¹ Gözübüyük ve Tan, *Op.cit.*, s. 665-669

¹² Özay, *Op.Cit.*, s.355.

¹³ Anayasa Mahkemesi, 19.4.1988, E. 987/16- K. 988/8) Aktaran, Gözübüyük ve Tan, *Op.Cit.*, s.672.

¹⁴ Onur Karahanoğulları, *Kamu Hizmeti* (2002): Kavram ve Hukuksal Rejim Ankara, Turhan Kitabevi s.133.

¹⁵ Elliot., *Op.Cit.*, s. 29, Karahanoğulları, *Op.cit.*, s.134-137, Austin, *Op.cit.*, s.12 .

kamu hizmeti faaliyetleri, devletin kamu yararı için yürüttüğü hizmet anlayışından ‘müşteri ile satıcı arasındaki bireysel atomize ilişkilere dönüşmüştür’.¹⁶ Yapısal değişimin temel özellikleri, kamu hizmetinden faydalanacak olan vatandaşların tüketici kimliklerinin ön plana çıkması, “devletin özelleştirilmesi” ve “kamu hizmetlerinin sunumunda piyasa işleyişinin uygulanması” şeklinde özetlenebilir.¹⁷

Kamu hizmetleri alanındaki özelleştirilme politikalarının meşruluğu, Özelleştirmeler sonucunda, kamu hizmetlerinin “rekabetçi piyasa baskıları” karşısında daha etkin bir şekilde işleyeceği ön görülmüştür.¹⁸ Bu süreçte ‘müşteri-odaklı’ kamu hizmeti anlayışına geçilmek suretiyle hizmetlerin etkinliği(effectiveness) ve etkililiğinin(efficiency) artırılması ön görülmüştür.¹⁹ Hizmetlerin özel sektöre devredilme sürecinin ideolojik altyapısını “Kamu seçimi kuramı” (public choice) oluşturmaktadır.²⁰ Bu düşünceye göre hizmetlere ilişkin tüm belirleyici kararlar tüketiciler tarafından alınmalıdır.

Tarihsel sürece bakacak olursak, Thatcher’ın ilk döneminde 25 adet devlet girişiminin özelleştirildiği gözlenmektedir. 1983 seçimlerini takip eden ikinci dönem ise *British Telecom* (1986) ve *British Gas* (1987) gibi büyük önemdeki kamu hizmetlerinin özelleştirildiği bir sürece sahne olmuştur. İkinci dönemin sonu olan 1987 itibarıyla kamu sektörünün %20’den fazlası özel sektöre devredilmiştir. 1987-1992 arasındaki üçüncü Thatcher hükümeti döneminde ise elektrik ve su gibi diğer temel kamu hizmetleri de özel sektöre devredilmiştir.²¹

Demiryollarının özelleştirilmesi Thatcher sonrası muhafazakar Major hükümeti döneminde, 1993 yılında gerçekleşmiştir. 1970 ve 1980’lerde Avrupa’nın birçok ülkesinde demiryolu sektöründe önemli yapısal değişiklikler meydana gelmiştir. Bu değişikliklerin nedeni olarak, hükümetlerin Avrupa Komisyonu’nun düzenlemeleri doğrultusunda hükümetlere, teşvik sağlama noktasında önemli sınırlamalar getirilmesi gösterilmektedir.²² Özelleştirmeyle sonuçlanan tarihsel süreci değerlendiren Tyrall ve Parker, İngiliz Demiryolu hizmetlerini tarihsel olarak üç döneme ayırmaktadır. Sosyal demiryolu dönemi,

¹⁶ Austin, *Op.cit.*, s.23.

¹⁷ Karahanoğulları, *Op.cit.*, s. 138.

¹⁸ Peter Leyland ve Gordon Anthony, *Textbook on Administrative Law*, 5th edition, 2005, OUP, Oxford (e.t.c.) s. 60

¹⁹ Craig, *Op.cit.*,s.102.

²⁰ Karahanoğulları, *Op.cit.*, s.139.

²¹ *Ibid.*, s.137.

²² Tim Coelli, and Sergio Perelman, “Technical efficiency of European railways: a distance function approach”, *Applied Economics*, 2000, 32: 15, ss.1967-1976, s.1967.

1947 yılında tüm Birleşik Krallık demiryollarının devlet mülkiyetine alınmasıyla başlayıp ve 1962 yılında British Railways adı altında örgütlenmesi ile devam edilen süreçtir. Sosyal demiryolu anlayışı, kamu hizmetlerinde 1980’lerde geçirdiği dönüşüme koşut olarak yerini “işletmecî demiryolu” (business railway) anlayışına bırakmıştır. Bu aşama, yeni Kamu Yönetimi anlayışı sonucu, kar-zarar ve etkinlik gibi kavramların ileri sürülerek demiryollarının özel sektör anlayışıyla yönetilmesinin ilk adımını teşkil etmektedir. 1993’den itibaren ise, özelleştirmenin tamamen gerçekleştiği kazanç amaçlı işletme dönemi (profitable business) başlamıştır.²³

1993 yılında başlayan ve 1996 yılında tamamlanan İngiliz Demiryollarının özelleştirilmesi, Muhafazakar Hükümet tarafından gerçekleştirilen geniş çaplı özelleştirmelerin bir parçasını teşkil etmektedir. Yukarıdaki açıklamalara paralel biçimde, demiryolu hizmetlerine ilişkin özelleştirme paketlerinin uygulanma sürecinde, hükümet, ulusal sanayiye piyasa kurallarına tabi kılmanın performans ve verimliliği artıracığını ileri sürmüştür. Bundan başka özelleştirmenin, ‘gelirlerin artırılması’, ‘kamu sektörü borçlanmasında azalma’, ‘sermaye piyasalarından kaynak elde edebilme’, ‘sanayinin idaresinde hükümet etkisinin azalması’ gibi konularda daha avantajlı bir tercih olduğu ileri sürülmüştür. Demiryolunu kullanan kesim açısından, müşteri arzularını karşılayabilme, daha yüksek hizmet kalitesi, ödenen paranın karşılığının alınması ve demiryollarının daha iyi bir şekilde kullanımı hususları ileri sürülmüştür. Bu anlayışa göre, yolcular, oluşacak rekabet ve sektörün yeni sahipleri üzerinde kurulacak olan kontrol mekanizması sayesinde, özelleştirmeden en çok faydayı sağlayacak olan kesimdir.²⁴

B. Hukuki Çerçeve

İngiltere’de kamu hizmetlerinin özelleştirilmesi ile piyasadaki artan rekabet ortamına rağmen, bir çok önemli kamu hizmetinin görülmesinde tekelciliğin ağır bastığı gözlenmektedir. Bu nedenle, kamu hizmetlerini tekelci pozisyonda yürüten şirketlerin bu konularını kötüye kullanmalarının önüne geçmek için belirli düzenlemelere tabi olmaları gerekir. Bu bağlamda “düzenleme” (regulation), kamu hizmetinden herkesin yararlanabilmesi ile hizmetlerin sağlayıcılar tarafından keyfî bir şekilde engellenmesi, kısıtlanması ve fahiş bir şekilde ücretlendirilmesinin önüne geçilmesi açısından önem kazanmaktadır.²⁵

²³ David Tyrrall and David Parker “The Fragmentation of a Railway: A Study of Organizational Change” *Journal of Management Studies* 42:3 May 2005, ss.507-537; s.521-530.

²⁴ Jean Shaoul, “Railpolitik: The Financial Realities of Operating Britain’s National Railways” *Public Money & Management* January 2004, 27-36 s. 27.

²⁵ William Wade, *Administrative Law*, 9th ed. (by Sir William Wade and Christopher Forsyth.)

Her bir kamu hizmeti özel bir yasa tarafından düzenlenir. Hizmet sağlayıcılarının belirli bir kamu hizmetini yürütebilmeleri için tabi oldukları yasa uyarınca ve koşulları çerçevesinde ruhsat edinmeleri gerekmektedir. Ruhsatlar ilgili bakan veya çoğunlukla gözlendiği şekliyle “düzenleyici otoriteden” alınır. Kamu hizmetlerinin düzenlenmesi, Genel Müdür (Director-General) veya Düzenleyici Otorite (Regulatory Authority) adlı düzenleyici organlar tarafından gerçekleştirilir. Adı geçen konumlara yapılan atamalar, ilgili hizmetten sorumlu bakan tarafından gerçekleştirilir. Düzenleyici otoritelerin, müşterilerin çıkarlarını koruma ve kamu hizmetlerinin sağlanmasında etkinlik, tasarruf ve rekabetin korunması için gerekli olan tüm önlemleri alma sorumluluğu vardır.²⁶ Düzenleyici otoriteler, Türk idare hukukunda “Bağımsız İdari Otoriteler” şeklinde tanımlanan kurumların muadili niteliğindedirler. Aslında “Kara Avrupası ülkelerinde bağımsız idari otoritelerin anglo-sakson sistemindeki örneklerden esinlenerek oluşturuldukları kabul edilmektedir” ve ortaya çıkış ve gelişimleri, gittikçe artan özelleştirme uygulamalarının ve “ekonomide devletçi politikaların, yerini düzenlenmiş piyasa ekonomisine” bırakmasının bir sonucudur.²⁷ Kamu hizmetlerinin özelleştirilmesi bağlamında, düzenleyici otoritelerin temel amacı, “yeni özelleştirilmiş işletmelerin üretim kalitesini denetlemek ve hizmetlerden faydalananların çıkarlarını korumak” şeklinde tanımlanabilir. Bu süreçte, düzenleyici otoriteler, özelleştirme sürecinin kendisiyle birlikte, özelleştirme sonrasında, hizmeti yürüten girişimin faaliyetlerini denetleyecektir.²⁸ İngiliz hukukunda düzenleyici otoritelerin genel olarak tabi olduğu ilkeler, denetimde ve yaptırımlarda ‘ölçülülük’, alınan kararlarda kamuya karşı ‘sorumluluk’, ‘tutarlılık’, ve alınan önlemlerin ‘hedef odaklı’ olarak yan etkilerin asgari düzeyde tutulması, şeklinde özetlenebilir.²⁹ Son olarak İngiliz idari sisteminde düzenleyici otoritelerin, merkezi hükümetten bağımsız yapıları nedeniyle ile faaliyetlerinde tarafsızlık ve yerinde karar alma ‘tercih edilen bir mekanizma’ olarak görülmektedir.³⁰

Yeni kamu yönetimi anlayışı ile kamu hizmetleri kolektif nitelikteki bir devlet işlemi niteliğini yitirmiş, tüketici sıfatına indirgenen vatandaş ile özel girişimci niteliğindeki hizmet sağlayıcı tarafından gerçekleştirilen bir sözleşme

Oxford: Oxford University Press, 2004 s. 153

²⁶ *Ibid.*, s. 154.

²⁷ Gözübüyük ve Tan *Op.cit.*, s.366.

²⁸ Leyland ve Anthony, *Op.cit.*, s. 61

²⁹ S.H Bailey, *Cases, Materials and Commentary on Administrative Law*, 2005, fourth edition, Sweet & Maxwell, London (e.t.c)

³⁰ R. Baldwin and C. McCruden, “Regulatory Agencies: An Introduction Conclusions: Regulation and Public Law” in, *A reader on Administrative Law* 1996 OUP Oxford etc s.153

olarak nitelendirilmeye başlanmıştır. Austin bu bağlamda kamu hizmeti alanında, devletin hizmet kusuru anlayışının terk edilerek, vatandaşların özel hukuktaki sözleşmeye aykırılık gibi, faydalanması daha zor ve karmaşık süreçlerden oluşan bir usuli yapı ile baş başa bırakıldığına dikkat çekmektedir. Aynı doğrultuda mahkemelerin kamu hukuku uygulama yetkileri sınırlandırılarak vatandaşların ve kamunun özel koruma ve olanaklardan yoksun bırakılmışlarıdır. Yargısal denetim sonucu geliştirilmiş olan temel kamu hukuku ilkeleri de (fairness, legality, rationality) özele terk edilen alanlarda uygulanmamaktadır. Yargı denetiminin klasik ilkeleri, etkenlik, etkililik verimlilik gibi iktisadi saiklerle yapılan özelleştirme işlemlerinin denetiminde uygun araçlar olarak kullanılmamaktadır.³¹ Benzer bir şekilde Craig, yeni yapılanmanın idari sorumluluk, idari işlemlerin yargı denetimine tabi olması gibi hukuk devletinin vazgeçilmez unsurlarının erozyona uğradığını ifade etmekte ve kamu hizmeti alanında kamu hukukunun 'ciddi bir meydan okuma'yla karşı karşıya olduğunu ileri sürmektedir.³²

C. REFORMLARIN HALKA BENİMSETİLMESİ

Reform sürecinde hükümetler, Reformların halk nezdindeki meşruiyetlerini arttırmak için bir takım faaliyetlere girişmişlerdir. 1991 yılında John Major Hükümeti tarafından çıkartılan Vatandaşlık Şartı (Citizen Charter), kamu hizmetlerinin standartlarında yükselmeyi hedefleyen on yıllık bir programdır. Bu şartta, reformların kamu hizmetleri standartlarının iyileştirilmesine yönelik olarak bir şekilde geliştirilmesi, kamu hizmetlerinin yürütülmesinde şeffaflığın sağlanması, kamu hizmeti sağlayıcılarının vatandaşlara karşı sorumluluklarının artırılması, kamu hizmetlerinin sunumunda rekabete bağlı olarak seçeneklerin artması ve hizmet kusurlarının daha etkin bir şekilde giderilmesi gibi hususların altı çizilmiştir.³³ Vatandaşlık Şartının kaleme alınış biçimi ve içerdiği temel felsefe, kamu hizmetlerinin hizmet sağlayıcı ve müşteri arasındaki ilişkiye indirgeyen anlayışın izlerini taşımaktadır. Bu bağlamda, özel sektörde yaygın bir şekilde başvuru müşteri daima haklıdır ilkesi, Vatandaşlık Şartının temel çerçevesini oluşturmaktadır.³⁴ Vatandaşlık Şartı girişimi, kamu hizmeti alanındaki reformların toplum

³¹ Rodney Austin, "Administrative Law's Reaction to the Changing Concepts of Public Service" in *Administrative Law Facing the Future: Old Constraints and New Horizons* Eds.: Peter Leyland & Terry Woods 1997, London : Blackstone Press Limited., ss.1-34; s:23 ve 34.

³² Craig, *Op.cit.*, s. 95.

³³ Anthony Wright, *The British Political Process: An Introduction* New York: Routledge 1999s, 134

³⁴ <http://www.talktalk.co.uk>

nezdindeki meşruiyetini sağlamaya yönelik bir nevi halkla ilişkiler belgesi niteliğini taşımaktadır. Hiç şüphesiz, bu bağlamdaki en temel taktik, kamu hizmetlerinde şeffaflığın sağlanmasına yönelik olarak hükümet ile vatandaş arasındaki bilgi alışverişinin sağlanması ve bu doğrultuda vatandaşların bilgi edinme haklarına vurguda bulunulmasıdır. Bu süreçte çıkarılan Beyaz Sayfa'da (White Paper), Devlet işlerindeki aşırı gizliliğin, kamu nezdinde hükümete olan güveni ciddi bir şekilde zedelediği belirtilmekte ve vatandaşların bilgi edinme haklarını etkin bir şekilde kullanabilmeleri için gerekli önlemlerin alınması çağırısı yapılmıştır.³⁵ Vatandaşlık Şartına getirilen en büyük eleştiri, bu belgenin hiçbir hukuki yaptırıma bağlı olmaması olmuştur.³⁶ Bu eksiklik 2000 yılında çıkarılan Bilgi edinme kanunu (Freedom of Information) ile giderilmeye çalışılmış, ilgili kanun, sağlık, ulaşım ve eğitim başta olmak üzere kamu bir çok kamu hizmeti alanında vatandaşların ilgili birimlerden bilgi edinmelerine olanak sağlamaktadır.³⁷

III. Demiryolu Hizmetleri

A. Hukuki Rejim

İngiltere'de demiryolu hizmetlerinin örgütlenmesinde çok katmanlı bir yapı gözlenmektedir. Öncelikle demiryolları da dahil olmak üzere tüm tesis, alt yapı ve ekipman özelleştirilmiş durumdadır. Demiryolları yani ray altyapısı ile sinyalizasyon gibi diğer alt yapı birimleri, 1993 yılında çıkartılan bir kanunla önce hisselerinin ilgili bakana ait olduğu *Railtrack* adlı bir devlet şirketine daha sonra da *Network Rail* isimli şirkete devredilmiştir. Bundan başka Stratejik Demiryolu Otoritesinden(SDO-Stratejik Rail Authority) adlı kurumdan da bahsetmek gerekmektedir. Adı geçen düzenleyici otorite, demiryolu ağının etkin ve düzenli bir şekilde kullanılabilmesi ve geliştirilmesi için, ulaşım bakanının kılavuzluğu ve yönlendirmesi doğrultusunda stratejiler geliştirmekle sorumludur.³⁸ 2004 yılına kadar özel tren şirketlerinin demiryolu üzerinde tren işletmeciliği yapabilmeleri için ön izin vermek başta olmak üzere bir çok önemli yetkiye sahip olan SDO'nun yetkilerinin bir çoğu 2004 yılında çıkan bir kanunla Ulaştırma Bakanlığına devredilmiş ve SDO'nun sistem içindeki rolü oldukça azaltılmıştır..

Ulaşım Bakanlığının ön iznini alan bir tren şirketinin faaliyete geçebilmesi için Demiryolu hizmetlerinin asıl düzenleyici kuruluşu olan Demiryolu Düzenleme Dairesinden (Office of Rail Regulation-ORR-DDD)

³⁵ Wright *Op.cit.*,137

³⁶ Austin, *Op.cit.*, 21

³⁷ <http://www.foi.gov.uk/>

³⁸ Wade, *Op.cit.*, s. 155.

ruhsat alması gerekir. 2004 yılından sonraki değişikliklerden sonra, DDD, demiryolu alanında tek düzenleyici kuruluş olarak tanımlanmıştır.³⁹ DDD, demiryolu altyapısının, gereken şartları sağlayan tüm işletmeciler için ulaşılabilir olmasını gözetir ve bu doğrultuda ruhsat alımı için gerekli olan şartları belirler. Bu kurallardan DDD'nin demiryolu hizmetlerinin yürütülmesinde tekeli oluşumları engelleme noktasında önemli bir konumda olduğu anlaşılmaktadır. Bundan başka, Ulaştırma Bakanı, tekel oluşumunu engellemek için ruhsat şartlarında değişikliğe gidebilir. Son olarak demiryolu işletmecilerinin, faaliyetleri çerçevesinde güvenliği sağlamakla yükümlü olduklarının altını çizmek gerekir. Bu bağlamda, işletmeciler *Network Rail* tarafından denetlenirler. *Network Rail* ise bu konuda Sağlık ve Güvenlik Müdürlüğü'nün (Health and Safety Executive)⁴⁰ denetimi altındadır.⁴¹

B. Kurumsal Yapı: Demiryolu Endüstrisi

Genel olarak İngiliz demiryolu altyapı sistemi dört ana başlık altında incelenebilir⁴²: Ana hat, yeraltı ray sistemi, hafif raylı sistem ile tramvaylar ve küçük çaplı nostaljik yapılar (minor heritage). Bu çalışmanın konusunu oluşturan, ana hat sistemi, şehirlerarası demiryolu yoleu ve yük taşıyıcılığı işlevini yerine getirmektedir.

Ana hat demiryolu hizmetleri, alt yapı ile yolcu/yük taşımacılığı hizmetleri olmak üzere iki ana birime ayrılmıştır. Alt yapı, rayların inşası, bakımı ve sinyalizasyon gibi hizmetleri kapsar ve *Network Rail* adlı şirket tarafından işletilir. Adı geçen şirket aynı zamanda, raylar da dahil olmak üzere tüm demiryolu tesisinin de sahibi olup, altyapının güvenli ve etkin bir şekilde idaresi ve geliştirilmesinden sorumludur. Şirketin, kamusal açıdan büyük öneme sahip bir milli servetin tek başına sahibi ve işletmecisi olduğu düşünüldüğünde, kamu yararına uygun bir şekilde çalışıp çalışmadığının denetlenmesi kaçınılmaz olmaktadır. Bu nedenle anılan şirket, bir takım düzenlemelere tabidir. 2002 Mart'ta kurulmuş olan *Network Rail*, gelirlerinin bir kısmını tren işleten şirketlerden bir kısmını ise hükümet yardımlarından edinir. Şirket, Ulaştırma Bakanlığı tarafından çıkarılan lisansa bağlı olarak işlemlerini yürütür. Bu noktada, *Network Rail*'in demiryolu ağının kısa ve uzun vadede gelişimini sağlayacak bir şekilde işletme ve planlama faaliyetlerini gerçekleştirme sorumluluğu vardır. Bundan başka, adı geçen şirketin müşterilerinin ve mali kaynak sağlayıcılarının taleplerini yerine getirme yükümlülüğü vardır. Şirketin

³⁹ Leyland ve Anthony, *Op.cit.*, s.64.

⁴⁰ Bu kuruluşa dair açıklama için bkz: http://en.wikipedia.org/wiki/Health_and_Safety_Executive

⁴¹ Wade, *Op.cit.*, s. 156.

⁴² www.rail-reg.gov.uk Son Erişim: 23.02.2010

sorumlulukları şu şekilde listelenebilir: ağın işletilmesi, performans yönetimi, hizmetin iyileştirilmesinin yönetimi, tarifelerin belirlenmesi ve demiryolu ağının bakımı, geliştirilmesi ve yenilenmesi.

Taşımacılık hizmetinin yerine getirilmesi noktasında trenleri işleten şirketler (Tren İşletme Şirketleri-TİŞ; Train Operating Companies-TOC) ve Nakliye İşletme Şirketleri ile lokomotif ve vagonların mülkiyetine sahip olan ve bakımlarından sorumlu olan şirketler (Demiryolu Taşıt Şirketleri-DTŞ; Rolling Stock Companies-ROSCO) birbirinden ayrı ve bağımsız yapılardır. Bunlardan ilki olan TİŞ'ler Network Rail'den istasyon kiralara ve bunların yönetimini devralmak suretiyle yolcu taşıma hizmeti verirler. Adı geçen şirketler belirli güzergahlarda faaliyet göstermek için Ulaştırma Bakanlığından izin alırlar. Nakliye işletme şirketleri ise yük taşıma faaliyetleri yürütürler. Tren işletim şirketleri faaliyetleri için gerekli olan trenleri, demiryolu taşıt şirketlerinden kiralarlar. Tren işletme şirketleri, Tren İşletme Şirketleri Birliği (Association of Train Operating Companies (ATOC) adlı kuruluş tarafından temsil edilir. Bu kuruluş şirketler, şirketlerin hissedarları, hükümet ve medya arasında bilgi alış veriş ve iletişimi sağlar.

Demiryollarında kullanılan tüm trenler ayrı bir tür şirket olan demiryolu taşıt şirketlerine aittir. Bu şirketler, yukarıda belirtildiği gibi, yolcu ve yük taşıyan işletme şirketleri için gerekli olan trenleri kiralarlar. Bundan başka, DTŞ'ler hizmet sağlayan şirketlerin hedef aldığı faaliyet alanı için en uygun lokomotif yük ve yolcu vagonlarının çeşidini belirler. Son olarak DTŞ'ler eski ve yıpranmış olan rolling stockların yenilenmesi suretiyle daha rahat ve güvenli trenler sağlamakla yükümlüdürler.

C. Sistemin İşleyişi

Pollitt ve Smith Özelleştirmeden sonra sektördeki sanayi çıktıları (Industry outputs)net bir biçimde arttığını, özelleştirme sonrası etkinliğin, hizmetin devlet tarafından sağlandığı döneme kıyasla gözle görülür bir şekilde daha fazla olduğu ve tüketicilerin, özelleştirme işleminden kar ettiğini ileri sürmektedirler.⁴³ Bu görüşü destekler bir şekilde, Coelli ve Perelman da, 1980'lerde Avrupa'nın genelinde demiryolu önemli bir iyileşmenin gerçekleştiği belirtmektedir. Bu dönemde Yunanistan dışında kalan 17 Avrupa ülkesindeki "Toplam Faktör Verimliliğinde"⁴⁴ genel oranda bir artış olmuş ve

⁴³ Michael G Pollitt ve Andrew S. J. Smith "The restructuring and privatisation of British rail: Was it really that bad?" *Fiscal Studies*; Dec 2002; 23, s.495.

⁴⁴ "Toplam Faktör Verimliliği, bir üretim faaliyeti sonucu elde edilen çıktının bu üretim faaliyetinde kullanılan girdilere bölünmesiyle hesaplanan verimlilik türüdür."

<http://www.maximumbilgi.com/default.asp?sx=mkl&ID=10770>, Son Erişim: 23.02.2010

İngiltere, Avrupa ortalamasının çok üstünde olan %39.2’lik oranla ilk sırada yer almıştır.⁴⁵

Leyland ve Anthony, özelleştirme sonrası hizmet kalitesinde belirgin bir azalma olduğuna dikkat çekmekte ve bu durumu, yukarıda değinildiği şekliyle demiryolu sisteminin parçalanmış yapısına bağlamaktadır. Bu noktada demiryolu hizmetlerindeki sorunun başlıca kaynağını; meydana gelen aksaklıklardan sistem içindeki hangi birimin(altyapı, tren sahipleri veya tren işletmecileri) sorumlu olduğunun tespit edilememesi teşkil etmektedir. Örneğin özelleştirmenin ilk haliyle altyapıdan sorumlu olan *Railtrack*, yüksek miktarda hükümet teşviki almakla birlikte, harcamalarını denetleyen bağımsız bir düzenleyici kuruluş olmadığı gibi, edindiği karın belirli bir kısmını demiryollarının iyileştirilmesine ayırması gerektiği bir zorunluluk da bulunmamaktaydı. Bu durum *Railtrack*’ın demiryolları bakım görevini ihmal etmesiyle birleşerek, 2000 yılında gerçekleşen Hatfield kazasıyla sonuçlanmıştır.⁴⁶ Aynı kaza *Railtrack*’ın *Network Rail*’e dönüştüğü sürecin başlatıcısı olmuştur. Kaza sonrası altyapı işletmesinin karşılaştığı ekonomik sorunlar, altyapının yeniden kamulaştırılması ile sonuçlanmamış olsa da tren altyapı işletim sistemi pratik olarak hükümetin denetim ve sorumluluğu altına girmiştir.⁴⁷ Hatfield kazası sonrasında 2002-2003 ve 2003-2004 yılları arasındaki demiryolu sektörünün yıllık sanayi maliyetinin değerlendiren Smith, maliyetlerde meydana gelen “keskin bir artış” a dikkat çekmekte ancak söz konusu maliyet artışlarının trenlerin performanslarında geçmişe nazaran bir iyileşme sağlamadığını ileri sürmektedir. Kazadan dolayı oluşan güvenlik kaygısı, yasal düzenlemelerin ve siyasal kararların güvenlik hususuna “aşırı bir şekilde odaklanmasına” sına yol açmış ve kaynaklar, trenlerin hızlı ve etkin işlemeden çok güvenliği sağlamaya aktarılmıştır.⁴⁸ Shaoul’a göre, yeni yapılanma sektördeki mevcut ekonomik sorunların çözülmesinde yeterli değildir. Asıl sorun yönetim, düzenleme veya rekabet azlığından değil sistemin kendisinden kaynaklanmaktadır. Şu ana kadar edinilen tecrübeler doğrultusunda, etkin, güvenli, uygun maliyetli ve çevreye zarar vermeyen bir demiryolu taşımacılığının kar amaçlı şirketler tarafından oluşturulması mümkün değildir. Bunun yerine planlı, ve gerek tesis gerekse yolcu ve yük

⁴⁵ Coelli ve Perelman, *Op.cit.*, s.1975.

⁴⁶ Leyland ve Anthony, *Op.cit.*,s.63. Kaza ile ilgili olarak

http://en.wikipedia.org/wiki/Hatfield_rail_crash Son Erişim: 23.02.2010

⁴⁷ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Leyland ve Anthony, *Op.cit.*,s.63-64.

⁴⁸ Andrew S. J. Smith, “Are Britain’s Railways Costing Too Much? Perspectives Based on TFP Comparisons with British Rail 1963–2002” *Journal of Transport Economics and Policy*, Volume 40, Part 1, January 2006, ss. 1–44 s. 38.

taşımacılığının bütünleşmiş ve sistemli bir şekilde işletildiği bir yapıya dönmek gerekir.⁴⁹

2001 Ekiminde Ulaştırma Bakanı, 1993 tarihli *Railways Act*'in kendisine verdiği yetkiyi kullanmak suretiyle, Railtrack şirketini, sürekli bir biçimde devlet kaynaklarına bağımlı kalması ve borca batmış olması nedeniyle idarenin doğrudan kontrolüne almak zorunda kalmıştır. Aslında bu başarısız tablo sadece Railtrack için geçerli olmayıp, enerji ve hava ulaşımı gibi özelleştirilmiş olan bir çok kamu hizmeti alanında kendisini göstermiştir. Hükümet özelleştirme politikalarını meşru göstermek için, rekabet, etkinlik ve yolcuların çıkarlarının korunması gibi argümanlara sarılırken, özelleştirme yeni hizmet sağlayıcılarının zenginleşmesi ile sonuçlanmıştır. Railtrack şirketinin iflası üzerine Hükümet 12 ay sonra 2002 Ekiminde demiryolu işletmesini Railtrack'ın halefi olan *Network Rail* şirketine vermiş ve bu süreçte toplam 1.3 milyar sterlin harcamıştır. Bundan başka hükümet yeni şirkete, 9 milyar sterlin miktarında hibe vermeyi ve 21 milyar sterline kadar da kredi açmayı yüklenmiştir. Sonuç olarak bahsi geçen gelişmeler özelleştirilmiş demiryolu hizmetlerinin yapılanmasında büyük bir değişime yol açmamıştır, sistemin parçalanmış yapısı ve ekonomik açıdan devlete olan bağımlılığı hala devam etmektedir.⁵⁰

SONUÇ

1970'li yılların ortalarından itibaren devletin ekonomik hayattaki rolü önemli bir değişim sürecinden geçmiş ve bu süreçten en çok etkilenen alan, şüphesiz kamu hizmeti olmuştur. İngiltere söz konusu yapısal değişikliklerin meydana gelmesinde öncü rol oynamış aynı yaklaşım Avrupa Birliği ile diğer Avrupa ülkelerinin hukuk sistemine ve nihayetinde Türkiye'de de hakim düşünce haline gelmiştir. İngiltere'deki dönüşümün pratikte yarattığı en büyük sorun, hizmet sunumunun işleyişinde geleneksel olarak kamu hukuku ilkelerinin uygulandığı, uyuşmazlıkların mahkemelerce bu anlayış çerçevesinde, kamu yararı ve vatandaşların idare karşısında korunması anlayışına göre çözümlendiği bir geleneğin erozyona uğraması olmuştur. Kamu hizmetlerinin yürütülmesinde, özel hukuk anlayışının hakim konuma gelmesi, kar-zarar hesabının hizmetlerin yürütülmesinde temel belirleyici olması, kamu hizmetine ait güncel sorunların temelini teşkil etmektedir.

Demiryolu taşımacılığı özelinde düşündüğümüzde, bizzat demiryolu tesisatı dahil olmak üzere hizmetin tüm unsurlarını özelleştirmiş olan İngiltere,

⁴⁹ Jean Shaoul, "Railpolitik: The Financial Realities of Operating Britain's National Railways" **Public Money & Management** January 2004, ss.27-36,

⁵⁰ *Ibid* ss.27-36.

bu alanda incelenmeye değer kendine özgü bir örnek teşkil etmektedir. Demiryolu işletmesi; altyapı, demiryolu araçları ve bunların yolcu ve yük taşımak amacıyla işletmesi şeklinde üç farklı unsurdan oluşan bir yapıya dönüşmüştür. Belki de özelleştirme sonrası İngiliz demiryolu taşımacılığının karşılaştığı en büyük sorun, bu üçlü yapı arasındaki koordinasyon ile sorumluluk sınırları arasındaki belirsizlikler olmuştur. Özelleştirme sonrası demiryolu hizmet kalitesine dair farklı görüşler ileri sürülse de incelemiş olduğumuz kaynaklar, özelleştirmenin beklenen faydayı sağlamadığına işaret etmektedir. Bize göre, bu sonuçta biraz önce bahsi geçen parçalanmış yapının yanında, toplumsal faydanın hedef alınması gereken kamu hizmetlerinin özel sektör kar/zarar hesabıyla yürütülmesinin payı büyüktür.

KAYNAKÇA

Andrew S. J. Smith, (2006) “Are Britain’s Railways Costing Too Much? Perspectives Based on TFP Comparisons with British Rail 1963–2002” *Journal of Transport Economics and Policy*, Volume 40, Part 1, January 2006, pp. 1–44

Austin Rodney,(1997) “Administrative Law’s Reaction to the Changing Concepts of Public Service” in *Administrative Law Facing the Future: Old Constraints and New Horizons* Eds.: Peter Leyland & Terry Woods 1997, London : Blackstone Press Limited., ss. 1-34,

Bailey S.H, (2005) *Cases, Materials and Ccommentary on Administrative Law*, 2005, fourth edition, Sweet & Maxwell, London (e.t.c)

Baldwin R. and McCruden,C.,(1996) “Regulatory Agencies: An Introduction Conclusions: Regulation and Public Law” in, *A reader on Administrative Law*, OUP Oxford (e.t.c)

Black Henry Campbell, (1990), *Black's Law Dictionary: Definitions of the Terms and Phrases of American and English Jurisprudence, Ancient and Modern*. 6th ed. by the publisher's editorial staff; coauthors Joseph R. Nolan and Jacqueline M. Nolan-Haley; contributing authors M.J. Connolly, Stephen C. Hicks, Martina N. Alibrandi. St. Paul, Minn. : West Pub. Co.,

Coelli, Tim and Perelman, Sergio(2000) 'Technical efficiency of European railways: a distance function approach', *Applied Economics*, 32: 15, ss.1967-1976

Craig Paul,(2003) *Administrative Law*, 5th ed. London: Thomson-Sweet & Maxwell

David Tyrrall and David Parker (2005): “The Fragmentation of a Railway: A Study of Organizational Change” *Journal of Management Studies* 42:3 May 2005 ss.507-537

Elliott Mark, (2005) *Beatson, Matthews, and Elliott's Administrative Law: Text and Materials*; Consultant Editors, Jack Beatson and Martin Matthews, Oxford: Oxford University Press 3rd ed.

Gözübüyük A. Şeref, Tan Turgut(2007) *İdare hukuku* .Basım: Güncelleştirilmiş 5. bs.Yayımlı yeri:Ankara : Turhan Kitabevi, 2007. c. 1. Genel esaslar.

Karahanogulları Onur, *Kamu Hizmeti* (2002): Kavram ve Hukuksal Rejim Ankara, Turhan Kitabevi.

Özay İlhan, “Başlar mısın Başlayalım mı? Televizyonda Devlet Tekelinden Özelleşmeye: İtalya ve Türkiye,”(1995) *AÜSBFD* C:49 (Prof Dr. Yılmaz GÜNAL’a Armağan) Haziran – Aralık, No: 3-4, 1995, ss.351-356

Pollitt Michael G. ve Smith Andrew S. J.,(2002) “The restructuring and privatisation of British rail: Was it really that bad?” *Fiscal Studies*; Dec 2002; 23, 495

Shaoul Jean (2004): “*Railpolitik*: The Financial Realities of Operating Britain’s National Railways” *Public Money & Management* January 2004, ss.27-36

Wade William (2004): *Administrative Law*, 9th ed. (by Sir William Wade and Christopher Forsyth.) Oxford University Press, Oxford