



YAHU BİZ BU İŞİ NİYE YAPIYORDUK?

Korsanla Mücadele ve Devletin İstanbul Taksi Piyasası ile İmtihanı

2011 yılı genel seçimlerinden birkaç ay önce, Başbakan Erdoğan'ın korsan taksilere savaş açtığı ile ilgili haberler okumuştuk. Türkiye Taksiciler Vakfı ve İstanbul Taksiciler Odası'nın bir toplantısında konuşan Başbakan Erdoğan şöyle diyordu:

*"Korsan olayı, [...] bir hakkın gaspıdır. Böyle bir hakkın gaspına müsaade etmek mümkün değildir. Benim aldığım raporlar, bilgiler, bir gerileme var ama anlaşılıyor ki, bu işte caydırıcılığı, bizim çok daha farklı bir noktaya doğru taşımamız lazım. Bu nedir; birinci, ikinci, üçüncü kademe olmak üzere burada elindeki arabasına varıncaya kadar alma yoluna gitmemiz gerekir."*¹

"Korsan taksi yasası" seçimlerden yaklaşık bir yıl sonra yürürlüğe girdi.² Yasanın yürürlüğe girmesinden önce İstanbul'da 60 bin korsan taksi olduğu tahmin ediliyordu.³ Yasadan sonra ise bu sayının 30 binler civarına düşmüş olduğu iddia ediliyor.⁴ İstanbul'daki yasal taksi sayısının 18 bin olduğu düşünülürse, korsan taksi sayısı halen kabul edilemez boyutlarda. Bu yazı, korsan taksi yasasının ve bu yasa kapsamında alınan polisiye tedbirlerin korsanla mücadele için yeterli olup olmadığını tartışıyor.

¹ Radikal 19.2.2011 <http://goo.gl/rSEoY>

² 31.5.2012 tarihinde kabul edilen ve 3.6.2012 tarihli resmi gazetede yayınlanan 6321 No.'lu yasa. (Resmi Gazete, 3.6.2012) <http://goo.gl/e8l1g>

³ Örneğin, bak.: İstanbul Milletvekili Metin Külünk'ün verdiği 10.5.2012 tarihli yasa tasarsının gerekçesi: <http://goo.gl/btKCa>

⁴ Örneğin, bak: "Alternatif Ulaşımıcılar Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği"nin yaptığı açıklama. Sabah, 3.2.2013, <http://goo.gl/llvFD>

İstanbul taksi piyasasıyla ilgili devlet düzenlemelerinin, özellikle de tahditli plaka uygulamasının, dört temel amacı var: (1) Ulaşım ihtiyacını kolaylaştırmak, (2) Toplu taşımacılığı geliştirmek, (3) Korsan taşımacılığı önlemek, ve (4) Taksi şoförlerinin haklarını korumak. Ne var ki, taksi piyasası düzenlemeleriyle bu amaçların hiçbirine ulaşılamıyor. Mevcut yasa ve bu yasa kapsamında alınan polisiye tedbirler de korsan taşımacılıkla mücadele etmek için yeterli değil. Devletin İstanbul taksi piyasasındaki düzenleyici rolünü gözden geçirmesi ve bazı ek düzenlemeler uygulaması gerekiyor.

GİRİŞ ve PLAN

Ülkemizde, ama özellikle İstanbul'da, korsan taşımacılık sorunu, genellikle cezai yaptırımlar ve polisiye tedbirler çerçevesi içinde ele alınıyor. Ne var ki, oldukça karmaşık olan bu sorunla mücadele edebilmek için korsan taşımacılığı ortaya çıkaran nedenlerin iyi anlaşılması gerekiyor. Bu yazının amacı korsan taşımacılığın taksi piyasasındaki devlet düzenlemeleriyle yakından ilişkili olduğunu ve bu sebeple sadece cezai yaptırımlar ve polisiye tedbirlerle önlenemeyeceğini göstermek. Bu sebeple, yazı ilk önce İstanbul taksi piyasasının yapısını belirleyen tahditli plaka uygulamasını ve bu uygulama ile ilişkili sorunları ele alıyor. Daha sonra İstanbul taksi piyasasındaki diğer sorunlara da değinerek, tahditli plaka uygulamasının kamu otoriteleri tarafından ilan edilen amaçlara ulaşamadığını gösteriyor. Yazının ilk dört bölümü korsan taksi sorununu ele alabilmek için gerekli çerçeveyi oluşturuyor. Beşinci ve altıncı bölümler ise korsan taksi sorunuyla mücadele etmek için neler yapılabileceğini tartışıyor. Yazının genel planı şöyle:

- TAHDİTLİ PLAKA UYGULAMASI ve PLAKA FİYATLARI
- TAHDİTLİ PLAKA UYGULAMASIYLA İLGİLİ SORUNLAR
 - Taksi şoförlerinin hakları korunmuyor
 - Yasal plakaların yarattığı vergi kaybı
- İSTANBUL TAKSİ PİYASASINDAKİ DİĞER SORUNLAR
- TAHDİTLİ PLAKA UYGULAMASI AMAÇLARINA ULAŞIYOR MU?
- KORSAN TAKSİ SORUNU
 - Korsan taksilerin varlık nedenleri
- KORSANLA TOPYEKÛN MÜCADELE
- SONUÇ

Görsel 1. "İstanbul'da plaka sayısı dondurulacak", Milliyet 30.1.1966



TAHDİTLİ PLAKA UYGULAMASI ve PLAKA FİYATLARI

İstanbul'daki taksi sayısı, tarifeler, taksilerde ve taksi şoförlerinde aranacak şartlar İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından belirleniyor.⁵ Tahditli plaka uygulaması kapsamında İstanbul'da yasal olarak çalışma izni olan yaklaşık 18 bin adet taksi var. İstanbul'un nüfusu ise yaklaşık 14 milyon. İstanbul'da *taksi başına düşen* kişi sayısı 800 civarında. Başka bir ifadeyle İstanbul'da *her 1000 kişiye 1,25 taksi düşüyor*. Türkiye ve Dünya'daki diğer şehirlerle kıyaslandığında, İstanbul'da nüfusa oranla taksi sayısının oldukça az olduğu görülüyor (Tablo 1).

Tablo 1. Çeşitli Şehirlerde Taksi Sayıları

Şehir	Taksi başına düşen kişi sayısı	Her 1000 kişiye düşen taksi Sayısı
Washington, DC	83	12,00
Queensland	125	8,00
Seul	142	7,04
Miami	192	5,20
İzmir	219	4,57
Stockholm	331	3,02
Auckland	341	2,93
Londra	362	2,76
Ankara	580	1,72
New York City	662	1,51
İstanbul	800	1,25
Los Angeles	833	1,20

* Çeşitli kaynaklardan derlenmiştir: Tübitak (2007), Çetin & Oğuz (2010). İlgili şehirlerin belediye web siteleri. Gazeteler: Bloomberg, 13 Mart 2013, <http://goo.gl/gR9Y5>. Haberler.com, 18 Mayıs 2008. <http://goo.gl/lwJfk>. Wikipedia, Taxicabs by Country, <http://goo.gl/413X8>.

İktisatçılar, piyasaların etkin bir biçimde işleyebilmesi için fiyatın ve miktarın arz ve talep tarafından belirlenmesi gerektiğini söyler. Tahditli plaka uygulaması gibi düzenlemeler, piyasadaki arzın yapay olarak kısıtlanmasına ve bu sebeple de fiyatların artmasına neden olur. Eğer her isteyen ticari taksi işletebiliyor olsaydı, taksi plakası almanın maliyeti, özel araç plakası alma maliyetinden farklı olmazdı. Plaka tahditi uygulaması, taksi işletebilmek için devletin ihale ettiği az sayıda plakadan birine sahip olmayı gerektirdiği için, ticari taksi işleterek para kazanmak isteyenler, kazanç beklentileri arttıkça bu plakalara daha yüksek fiyatlar ödemeyi kabul ederler. Dolayısıyla, plaka için ödemeye hazır oldukları fiyat, piyasadaki potansiyel müşterilerinin sayısı ile, yani taleple ilgili beklentileriyle, yakından ilişkilidir. Bu sebeple, diğer şeyler aynıyken *taksi hizmeti talep edenlerin sayısı arttıkça plaka fiyatlarının da artması beklenir*.

Elimizde, İstanbul'daki taksilerin müşteri potansiyeli (yani talep) ile ilgili sağlıklı veriler yok. Ancak, piyasadaki mevcut durumdan yola çıkarak arz (yasal taksi sayısı) ve müşterilerin taksi talebi arasındaki ilişki hakkında bir fikir edinebiliriz. Bunun için

⁵ İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) sınırları içerisinde işletilen taksi sayısını ve tarifeleri belirleme yetkisine sahiptir. 03.07.2005 tarihli ve 5393 sayılı Belediye Kanunu, 10.07.2004 tarihli; 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ve İBB Ulaşım Daire Başkanlığı Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü Ticari Taksi Ve Taksi Dolmuş Yönergesi.

müşterilerin talep ettiği araç sayısına bakılabilir. İstanbul'da 18 bin yasal taksi var. Ancak, müşteriler sadece yasal taksileri kullanmıyor, korsan taksilere de biniyor. İstanbul'da 30 bin ile 60 bin arasında korsan taksi olduğu dikkate alınırsa, mevcut durumda müşterilerin talebinin 18 bin yasal + 30-60 bin korsan taksi tarafından karşılandığını söyleyebiliriz. Buradan, İstanbul'da taksi talebinin 48-78 bin taksi kadar olduğu sonucu çıkarılabilir. Dolayısıyla, İstanbul'daki yasal taksi arzı olan 18 bin, en iyimser tahminle talebin ancak yarısını karşılayabiliyor. Diğer büyük şehirlerle kıyaslandığında İstanbul'daki taksi sayısının düşük olması da zaten talebin karşılanmasının güç olduğunu gösteriyor. Tahditli plaka uygulaması arzın talebin altında kalmasına neden olduğu için hem plaka fiyatlarının artmasına (Çetin ve Eryiğit 2011, Çetin ve Oğuz 2010), hem de daha sonra göreceğimiz gibi korsan taksilerin ortaya çıkmasına neden oluyor. Plaka fiyatlarına bakıldığında tahditli plaka uygulamasının neden olduğu fiyat artışı açıkça görülüyor.

- **1 plaka = 1 milyon TL.** Bugün İstanbul'da kendinize ait bir taksi plakasıyla taksicilik yapmaya başlamak isterseniz, bir ticari taksi plakası için ödemeniz gereken miktar yaklaşık 1 milyon TL kadar. Diğer illerdeki fiyatlar ise şöyle: Ankara'da taksi plakası 410 bin TL. Antalya'da 94 bin TL. Çankırı'da ise bin 500 TL.⁶
- **Plaka fiyatlarındaki inanılmaz artış.** Yıldız Teknik Üniversitesi'nden Doç. Dr. Tamer Çetin'in TÜBİTAK için yaptığı çalışmaya göre plaka fiyatları, yeni TL cinsinden, 1999'da 50-55 bin TL iken 2006'da ise 575 bin TL olmuş. 2013 yılındaki fiyat ise 1 milyon TL (TÜBİTAK 2007). Dolayısıyla plaka fiyatları yaklaşık 20 kat artmış. Bu açıdan bakıldığında plaka çok iyi bir yatırım aracı. Yatırdığınız 55 bin TL'yi yasal yollardan 13 yıl içinde 1 milyon TL'ye çevirecek taksi plakasından başka bir yatırım aracı bulmak oldukça güç! (ayrıca bak: Çetin ve Eryiğit 2011, Çetin ve Oğuz 2010)
- **İkincil taksi plakası piyasasında fiyatlar.** Taksi plakalarının bu kadar değerlenmiş olması ikincil bir piyasa yarattığı için plaka fiyatlarının seyrini internetten öğrenmek artık mümkün. Taksiplakası.com'un verdiği fiyatlara göre İstanbul'da taksi plakası fiyatlarının 2004-2013 arası seyri aşağıdaki tabloda gösteriliyor. Bu verilere göre, plaka fiyatları 2004-2013 arasında da yaklaşık 4 kat artmış.

Tablo 2. İstanbul'da plaka fiyatları

Yıl/Ay	Plaka Fiyatı
2004 Ocak	258 bin TL
2005 Ocak	335 bin TL
2006 Ocak	505 bin TL
2007 Ocak	580 bin TL
2008 Ocak	560 bin TL
2009 Ocak	415 bin TL
2010 Ocak	550 bin TL
2011 Ocak	605 bin TL
2012 Ocak	860 bin TL
2013	1 milyon TL

⁶ <http://www.taksiplakasi.com/>

Görsel 2. 2001 yılındaki plaka fiyatı, Milliyet 25.1.2001



- **İstanbul Taksi Borsası (BİST)!** Yasal taksi sayısı talebi karşılamaya yetmediği, taksi plakaları bir yatırım aracına dönüştüğü ve müşteri potansiyelindeki artış nedeniyle taksi esnafının kazanç beklentileri arttığı için, İstanbul'da yasal olarak düzenlenmemiş bir plaka ve kiralama piyasası oluşmuş. Bazı aracı şirketler komisyon alarak plaka alım-satımı ve kiralama işlerini yürütüyorlar. Plaka fiyatları çok arttığı için bütün bir plaka almaya gücü yetmeyenler için plaka hisseleri de yine "İstanbul Taksi Borsası"nda alınıp satılıyor. Bu plaka hisseleri, tam, yarım, çeyrek ("tekerlek") veya %6,5'lik ("bijon") hisseler olarak fiyatlandırılıyor. Aşağıda taksi plakası satışı yapan bir internet sitesindeki alış-satış ve kiralama fiyatlarını görüyorsunuz:

Tablo 3. İstanbul Taksi Borsası Plaka Fiyatları

HİSSE	ALİŞ	SATIŞ	KİRAYA ALMA	KİRAYA VERME
%100 Tam	1 035 000 TL	1 050 000 TL	4 600 TL	4 700 TL
%50 Yarım	517 500 TL	525 000 TL	2 300 TL	2 350 TL
%25 Tekerlek	258 7750 TL	262 000 TL	1 150 TL	1 175 TL
%6,25 Bijon	64 675 TL	65 625 TL	285 TL	295 TL

TAHDİTLİ PLAKA UYGULAMASIYLA İLGİLİ SORUNLAR

Tahditli plaka uygulaması az sayıda insana ticari taksi işletme hakkı verdiği için taksi piyasasının az sayıda plaka sahibinin tekelinde olmasına neden oluyor. Kamu yararı için iyi niyetlerle yapılan bu düzenleme hiç amaçlamadığı halde az sayıda plaka sahibinin faydalanabileceği bir rant yaratıyor. Piyasa düzenlemeleriyle ilgili iktisat literatürü, bu tür düzenlemelerin özel çıkar grupları yarattığını ve düzenlemelerin bu çıkar gruplarının talep ve baskıları doğrultusunda değiştiğini söylüyor (Stigler 1971, Peltzman 1976, Çetin ve Eryiğit 2011, Çetin ve Oğuz 2010).

Tahditli plaka uygulaması nedeniyle fiyatların nasıl arttığına bakınca, İstanbul'daki plaka sahiplerinin sürekli değer kazanan bu yatırımlarının değerini kaybetmemesi ve hatta bu değer artmaya devam etmesi için siyasetçileri etkilemeye çalışacaklarını tahmin etmek çok zor değil. Siyasetçilerin seçimler öncesinde taksicilerle görüşmesiyle veya taksi işletenlerin taksi piyasası düzenlemeleri konusundaki isyan, eleştirileri ve destekleriyle ilgili haberleri sık sık okuyor olmamız bu sebeple hiç sürpriz değil.

Piyasa düzenlemelerinin tamamen iyi niyetlerle, tüketicinin ve kamunun çıkarını korumak için yapıldığı durumlarda bile, yapılacak yeni düzenlemelerin ortaya çıkan çıkar grubunun baskılarıyla şekillenmesi de tahditli plaka uygulaması türünden uygulamaların temel sorunlarından biri. Doç. Dr. Tamer Çetin konuyu çok güzel anlatıyor:

"Plaka piyasasının ve suni tekellerin oluşması, piyasadaki tek sorun değil, sadece sorunun başladığı yerdir. Zira bir kez devlet iktisadi regülasyon yoluyla rekabetçi süreçlere bırakılabilir bir piyasayı regüle etmeye başladığında, diğer regülasyonlar, bu başlangıç durumunu muhafaza etmek üzere tesis edilmek için çıkarılmaya başlar. Başlangıçta piyasadaki mülkiyet hakkını piyasa değil, devlet belirlediği ve imtiyazlı özel çıkar grupları tesis ettiği için, geri kalan düzenleyici süreç de bu çıkar gruplarının, devlet içindeki karar alıcı politikacıları manipüle ederek, onları tesir altında bıraktığı bir fasit daireye dönüşüyor. Sonuç, bir rant arama toplumdur. Şimdi piyasa, arz tarafında regülatör olarak devletin ve talep tarafında çıkar grupları olarak tekel gücüne sahip, imtiyazlı plaka sahiplerinin bulunduğu bir yapıya dönüşmüştür. İktisadi bir hizmetin satıldığı piyasa, siyasi bir malın üretildiği politik bir piyasaya dönüşmüştür. Tam ifadesiyle piyasa süreçlerinin yerine manipüle edilen siyasi süreçler geçmiştir. Bu nedenle piyasada ücret kontrolleri de bu çıkar gruplarının faydasına olacak şekilde belirlenmektedir."⁷

İstanbul'daki tahditli plaka uygulamasının yukarıda bahsi geçen türde bir sorun ortaya çıkardığını görmek çok zor değil. İstanbul taksi piyasasında üç çıkar grubu olduğunu söyleyebiliriz. Bunlardan birincisi taksi müşterileri. Bunların kendi aleyhlerine olan düzenlemelere karşı toplu olarak hareket edip politikacılara baskı yapması oldukça güç. İkinci grup, plaka sahibi olmayan taksi şoförleri. Bunlar kendi aleyhlerine olan düzenlemelere toplu olarak karşı çıkarak politikacılara baskı yapma potansiyeline sahipler. Ancak, bunu etkili bir biçimde yapmalarını engelleyen bir şey var: Şoförlerin çoğu plaka sahibi olmadığından işlerini kaybetmemek için plaka sahiplerinin çıkarları doğrultusunda hareket etmek zorunda kalıyor. Hak kaybına uğradıkları durumlarda mevcut düzenin değişmesinin güç olduğu inancıyla sessiz kalıyorlar. Öte yandan, mevcut yasal düzenlemeler çerçevesinde piyasadaki yasal taksi sayısının az olması, tarifelerin pahalı olması plaka sahibi olmayan taksi şoförlerinin de işine geliyor. Dolayısıyla, şoförler çoğu zaman üçüncü çıkar grubu olan plaka sahipleriyle birlikte hareket ediyor. Taksi piyasasındaki en güçlü çıkar grubu plaka sahipleri. Dolayısıyla, piyasa ile ilgili düzenlemeler konusunda en çok onların sesi çıkıyor. Bu sebeple, hem taksi tarifelerinin belirlenmesi,⁸ hem de (aşağıda göreceğimiz gibi) taksi piyasasıyla ilgili diğer düzenlemelerin yapılması konularında politikacıları en çok etkileme potansiyeline sahip olanlar onlar.

⁷ Çetin, Tamer. 24.7.2012. Korsan devlet korsan taksi. <http://goo.gl/VPftc>

⁸ Örneğin, bak: Yeni Şafak 23 Kasım 2012 "İstanbul Taksiciler Esnaf Odası, taksi ücretlerine 'yakın ve uzak mesafeye göre zam' yapılmasını istedi." <http://goo.gl/Lsnaf>

İstanbul taksi piyasasına baktığımızda, bir çıkar grubu olarak plaka sahiplerinin yarattığı bazı çarpıklıkları gözlemlemek mümkün. Taksi tarifelerinin belirlenmesiyle ilgili çıkarlarını bir kenara bırakırsak, taksi şoförlerinin haklarının korunması ve taksi işletmesinden elde edilen gelirlerin vergilendirilmesi ile ilgili aksaklıkların İstanbul taksi piyasası ile ilgili önemli sorunlar olduğu görülüyor. Hem şoförlerin sosyal hakları hem de taksi piyasasındaki vergi kaçakları politikacıların uzun zamandır bildiği ve aşına olduğu sorunlar. Bu sorunların uzun zamandır tatmin edici bir şekilde çözülmemiş olması, plaka sahiplerinin bir çıkar grubu olarak politikacıları etkilemeyi başardığının bir göstergesi olarak kabul edilebilir. Şimdi gelin bu sorunlara bakalım.

Taksi şoförlerinin hakları korunmuyor

Şoförlerin çoğu plaka sahibi değil. Plaka sahiplerinden veya aracı şirketlerden plaka kiralayarak çalışıyorlar. Plaka sahiplerinin çıkarlarını gözeten düzenlemeler nedeniyle de hak kaybına uğrayabiliyorlar.

Taksi şoförü kendi sigortasını kendi ödüyor onu da eksik ödüyor.

Yakın zamana kadar, şoförlerin çoğunun sosyal güvencesi yoktu. Her ne kadar yetersiz olsa da artık sigortayla ilgili bir düzenleme var.⁹ Ne var ki, bugün de az sayıdaki plaka sahibi karşısında hiçbir pazarlık güçleri olmadığı için şoförler, zorunlu sigortalarını cepten ödüyorlar. Bakın konula ilgili haberde Birleşik Taksi Şoförleri Derneği Başkanı Hüseyin Duman neler diyor:

*"Taksicilerin kendi sigortalarını kendilerinin ödemesinin de anlaşılır bir durum olmadığını belirten Duman, bu sigortada şoförlerin 212 TL ödediklerini, normal primli sigortada ödenen miktarın ise aylık 330TL olduğunu belirtti. Duman, "Kendi sigortamızı kendimiz ödüyoruz ama 17 günlük sigorta için bize dayatma yapıyorlar. 'Yoksa taksicilik yapamazsınız' diyorlar. Biz taksi şoförleri zaten tencerede pişirip tavada yiyen insanlarız. İşsiz kalacağız korkusuyla bu imzaları atıyorlar." ifadesini kullandı."*¹⁰

Bu nasıl oluyor diye sorabilirsiniz. Bu durumun nasıl ortaya çıktığını Ali Tezel şöyle anlatıyor.¹¹ *"Plaka sahiplerinin TBMM nezdinde yaptıkları girişimler sonucunda 5510 sayılı Kanuna"* eklenen maddelerle plaka sahiplerinin çalıştırdıkları şoförlerle 10 günden az çalışmayı içeren bir hizmet sözleşmesi yapabilmelerine olanak tanınmış. Sözleşme bu şekilde yapıldığında "plaka sahibi çalışan sürücüsü için SGK'ya tek kuruş prim" ödemiyor. Dolayısıyla, plaka sahipleri lobi faaliyetleri sonucunda kazandıkları bir "hak"la çalışanları 10 günden az çalışmayı içeren bir hizmet sözleşmesi imzalatmaya zorlama imkânını elde etmişler.¹²

Plaka sahibinin ödemesi gereken vergiyi de şoförler ödeyebiliyor!

Vergi konusunu daha sonra ele alacağız ama burada taksi şoförlerinin plaka sahipleri karşısında hiçbir pazarlık gücünün olmamasının yarattığı potansiyel bir problemi de not etmek gerekiyor. Bu yazıyı hazırlarken taksi şoförleriyle yaptığım sohbetler sırasında

⁹ Haber 7, 27 Mart 2013, <http://goo.gl/hAbrw>

¹⁰ Haber 7, 27 Mart 2013, <http://goo.gl/ps72J>

¹¹ Ali Tezel, 3 Mart 2011, <http://goo.gl/aeQpC>

Ayrıca bak: "Bu madde ile plaka sahiplerine şoförlerinizi ayda 10 veya daha az gün SSK'lı bildirin, kalan 20 günün primlerini şoförler kendi ceplerinden ödesin deniyor ki bu doğru bir yaklaşım değildir. Şimdi bu değişik maddeden sonra plaka sahipleri yanlarındaki şoför ayda 30 gün çalışıyor dahi olsa 10 gün bildirecek ve sosyal güvenlik primleri yine gariban şoförlerin üzerine yıkılmış olacak." Ali Tezel, Evergi.net, 02.12.2010, <http://goo.gl/8M1H4>

¹² Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlerin "Taksi Şoförleri için Düşük Prim Ödeme Yöntemi" başlıklı yazılara imza atmaları da ayrıca manidardır. Bu tür "düşük prim ödeme yöntemleri" plaka sahiplerinin az ya da hiç prim ödemesinin yolunu açıyor. Örneğin, bak: İlker Aktaş (2010) <http://goo.gl/lfNM4>

bazı şoförlerin plaka sahibinin kazancının vergisini de ödemek zorunda bırakıldığını öğrendim. Bu uç durum, taksi şoförlerinin devlet eliyle tekelleştirilen plaka sahipleri karşısındaki aczini açıkça ortaya koyuyor.

Yasal taksilerin yarattığı vergi kaybı

Korsan taksiler söz konusu olduğunda sık sık gündeme getirilen vergi kaybı konusu, yasal taksiler için neredeyse hiç gündeme getirilmiyor. Acı gerçek şu: Devlet düzenlemelerindeki eksiklikler, taksi piyasasında kayıt dışı işlemlerin ortaya çıkmasına ve dolayısıyla da vergi kaybına yol açıyor.

Kuralsız ve kayıt dışı bir piyasa: Borsa İstanbul Taksi (BİST)!

Plaka borsası, menkul kıymetler borsası gibi sıkı bir düzenlemeye tabii olmadığı için hem vergi kaçaklarına hem de spekülasyona açık bir piyasa. İstanbul'da taksi plakası fiyatları tıpkı borsa gibi taksi piyasasıyla ilgili haberlere göre bir iniyor bir çıkıyor. Taksi şoförleriyle yaptığım görüşmelerde öğrendiklerim doğruysa, plaka ticareti yapan bazı şirketler taksicilikle ilgili düzenlemeler hakkındaki çeşitli açıklamalarıyla fiyatları manipüle ediyorlar ve üstelik plaka satışlarında da fiyatları düşük gösteriyorlar. Milliyet Gazetesi'nde çıkan bir haberde Kale Taksi satış müdürü Gürsoy Atlı'nın yaptığı açıklama da bu iddiaları doğrular nitelikte:

*"Plaka için gün içinde 5-10 satış geliyor, borsa gibi. Piyasaya satış geldiğinde plakaların fiyatı iniyor. Medyada yer alan 'VIP taşımacılığı veya taksiye akbil takılacak' gibi spekülatif haberler yatırımcının kararlarını etkiliyor. Bu da fiyatlara yansıyor."*¹³

Kuralsız işleyen ve yeterince denetlenmeyen İstanbul plaka "borsası", kayıt dışı işlemler nedeniyle vergi kaybına yol açıyor, komisyoncuların ve "taksi mafyası"nın ortaya çıkmasına neden oluyor. Bu piyasadaki 'komisyoncu', 'kayıt dışı işlem' ve 'mafya' sorunları bizzat taksiciler tarafından da dile getiriliyor. Örneğin, Taksiciler Esnaf Odası Başkanı Yahya Uğur ticari plaka fiyatlarının bir sorun olduğunu belirterek fiyatların artmasında komisyoncuların da payı olduğunu söylüyor ve ekliyor:

*"Olmayan plakalar satılıyor. Trafik tescil kaydı bulunmayan, belediyeden ruhsatı alınmayan plakalar satılıyor. Gidin bakın, tekerlek satıyorlar, tekerlek taksinin dörtte biri. O yetmedi bijon satmaya başladılar. Her lastikte dört bijon oluyor ya. Nihayetinde bunun bir resmiyeti yok. Şu aşamada plaka bedellerinden spekülasyon yapılıyor. Bunun ardında komisyoncular bulunuyor, 15-20 komisyoncunun içinde bulunduğu bir grup. Bunlar olmayan plakaları satıyor. Ardından esnafı korkutarak ucuza plaka toplamaya koyuluyor. Olmayan plakaların piyasası 1 milyar liraya dayandı."*¹⁴

Milliyet Gazetesi'nin 1986 ve 2001 yıllarında yayınladığı haberlere bakılırsa, bu sorunlar uzun zamandır politikacılar tarafından biliniyor olmalı (Görsel 3). Ne var ki, 2013 yılında komisyoncu, "taksi mafyası" ve kayıt dışı işlem sorunları halen güncelliğini koruyor. Bu sorunlar konusunda güçlü bir siyasi iradenin ortaya koyulamamış olması, plaka sahiplerinin bir çıkar grubu olarak gücünün bir göstergesi olarak görülebilir.

¹³ Milliyet. 3.2.2013. <http://goo.gl/SfLQ8>

¹⁴ Milliyet. 3.2.2013. <http://goo.gl/SfLQ8>

Görsel 3. İkincil plaka piyasasının yarattığı sorunlar yıllardır biliniyor



Bir vergi kaçağının hikâyesi

Hem haberlerde hem de konuyla ilgili akademik çalışmalarda plaka piyasasında kayıt dışı işlemlerin yapıldığı belirtiliyor (örneğin bak. Çetin ve Oğuz 2010, sf. 61). Konuştuğum taksi şoförlerinin iddiaları da bu yönde. Yasal taksi piyasasındaki vergi kaçağı ile ilgili söylenenleri teyit edebilmek için, plaka alım-satımı yapan bir yeri arayarak işlemlerin nasıl yapıldığını ve her aşamada ne kadar vergi ödendiğini öğrendim. Telefondaki yetkilinin verdiği bilgiler ışığında yasal taksi piyasasındaki vergi kaçağının iki boyutu olduğu söylenebilir. Birincisi, plaka alım satımlarının vergilendirilmesi boyutu. İkincisi, taksi kiralama ve işletme kazançlarının vergilendirilmesi boyutu. Bunları sırayla ele alalım.

1 milyon TL'lik plaka noterde 350-400 bin TL olarak gösteriliyor

Konuştuğum satıcı, gerekli belgeleri getirdiğim takdirde 1 milyon TL karşılığı bir plaka sahibi olabileceğimi söyledi. Bu satış sırasında ne kadar vergi ödeyeceğimi sorduğumda, 6 bin TL kadar vergi ödemem gerekeceğini belirtti. 1 milyon TL için bu kadar verginin düşük olduğunu hatırlattığımda ise "tabii biz bunu 350-400 bin gösteriyoruz, eğer 1 milyon TL'nin vergisini ödemek istersen öyle gösterebilirsin" dedi. Pek çok taksi şoförleriyle yaptığım konuşma sonucunda plaka satışlarında fiyatı düşük

göstermenin yaygın bir pratik olduğunu öğrendim. Taksiciler neredeyse ağız birliği etmişçesine "öyle yapılıyor, düşük gösteriliyor" dediler.

Milliyet Gazetesi'nin 24.12.1987, 23.10.1992, 31.3.2000 ve 30.10.2000 tarihli haberleri, satış bedelinin düşük gösterilmesi yoluyla vergi kaçırılmasının yeni bir şey olmadığını ve bu durumun yetkililer tarafından uzun zamandır bilindiğini gösteriyor (Görsel 4, 5, 6, 7). Nedim Şener'in Milliyet Gazetesi'ndeki 31.3.2000 tarihli haberi bu açıdan çok dikkat çekici:

"[...] 'süper rant' sağlar hale gelen taksi plakası sahipleri İstanbul Defterdarlığı tarafından gözaltına alındı. İstanbul'da sayıları 18 binle sınırlı tutulan taksi plakalarının büyük para sahiplerinin eline geçtiğini kaydeden defterdarlık yetkilileri, plaka fiyatının 80 milyar liraya yükselmesine karşın devir işlemlerinde fiyatın 3 – 5 milyar lira gösterildiğini belirtti. Bunun üzerine uzmanlar alım-satım işlemlerini merccek altına aldı." Milliyet, 31.3.2000

Görsel 4. Vergiye gelince 24 milyonluk plaka 2 milyona düşüyor



Görsel 5. Vergi kaçırmanın en kolay yolu taksi plakası, Milliyet 30.10.2000



Görsel 6. "Plaka saltanatı bitiyor" Nedim Şener, Milliyet, 31.3.2000



Görsel 7. Uyanık taksiciler, Milliyet 23.10.1992



Yıllık 60 bin TL kazanca sadece 3 bin TL vergi

Plaka satışını yapan aracı firmadaki yetkiliye, plakayı aldıktan sonra taksi olarak nasıl işletebileceğimi sorduğumda aldığım yanıt da en az bir önceki kadar şaşırtıcıydı. Firma plakayı aylık 4 bin 750 – 5 bin gibi bir fiyata benden kiralayabileceğini, sigorta ve bunun gibi hiçbir masrafım olmayacağını söyledi. (Zaten sigorta primlerinin kısa süreli iş sözleşmesi yapılarak şoförlere ödendiğini görmüştük.) Bu sebeple, ne kadar vergi ödemem gerektiğini sordum. Verilen cevaba göre yılda 60 bin TL kadar kazanacak ve bunun karşılığında 3 bin TL vergi ödeyecektim. Bu vergiyi az bulup, teyit etmek için mali müşavir bir arkadaşımı aradım. Ondan aldığım bilgi vergi kaçacağının bir başka boyutunu daha gösteriyordu.

Basit usulde vergilendirme ve düşük vergi ödemesi

Şaşıracak öğrendiğim gerçekler şöyle: Taksi plakası sahiplerinin çoğu basit usulde vergi ödüyor (ayrıca, bak. Uğurlu 2008). Basit usulde vergilendirmenin ilke olarak vergi kaybına yol açması gerekmiyor. Ancak, taksi işletenler hem her kazançları için fiş kesmedikleri, hem işlemlerini bağlı bulundukları odalar üzerinden yaptıkları, hem de gerçek usulde vergi mükellefleri gibi sıkı kontrollere tabi olmadıkları için gelirlerini olduğundan düşük göstererek vermeleri gerekenin altında vergi verme "imkânına" kavuşuyorlar. Bu bilgiyi teyit etmek için taksi şoförlerinin görüşlerine de başvurdum ve geliri düşük göstermenin yaygın bir pratik olduğunu teyit ettim. Not etmek gerekir ki, gelirini eksiksiz gösteren plaka sahipleri olduğu bilgisini de aldım.

Özetle, görünen o ki, devlet eliyle düzenlenen İstanbul taksi piyasasında ikinci el taksi plakası satışları ve taksi işletme gelirin vergilendirilmesinde denetim eksikleri olduğunu, boyutunu tam olarak bilemesek de bu piyasada önemli vergi kayıpları yaşandığını söyleyebiliriz. Yıllardır var olan kayıt dışılık, vergi kaybı, komisyoncular ve mafya gibi sorunları bilmelerine rağmen, yetkililerin bu sorunları çözmek için gerekli adımları atmamış olması da tahditli plaka düzenlemesinin ortaya çıkardığı bir anormallikten başka bir şey değil. Bununla ilişkili olarak, tüm satışların gerçek değerinden yapıldığı, vergi kaçırmaya olanak tanımayan bir ortamda, plaka fiyatlarının bu kadar yükselmeyeceğini de not edelim.

İSTANBUL TAKSİ PİYASASINDAKİ DİĞER SORUNLAR

Yasal taksilerin hizmet kalitesinin düşük olması

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Daire Başkanı Yüksel Çelik, 2012 yılında yaptığı bir açıklamada yasal taksilerin bazılarının yaptığı hataları şöyle sıralıyor:

- “Trafik kurallarına uymama ve tehlikeli araç kullanma.
- Yakın mesafeye müşteri götürmek istememesi.
- Taksimetrelerini hileli şekilde kullanması.
- Taksimetreyi açmayarak müşterileriyle pazarlık etmesi.
- Müşterilerine karşı saygısız davranması.
- Araçlarda sigara içmesi.
- Araçların bakımsız veya eski olması.
- Araçların pis ve kirli olması.
- Müşterilerinin para vermediklerini ve ya eksik verdiklerini iddia ederek ikinci defa ücret almaya çalışması.”¹⁵

İstanbul'da taksiye binen hemen herkes, Trafik Daire Başkanı'nın saydığı bu hatalarla karşılaşmıştır. Pek çok taksi şoförünün de şikâyetçi olduğu bu hatalar durak taksilerinde nadiren görülse de İstanbul taksi piyasası düzenlemesinin ve denetiminin yetersiz kaldığını gösteriyor. Yasal taksilerden alınan hizmetin kalitesinin yetersiz olmasının nedenlerinden birinin tahditli plaka düzenlemesi nedeniyle taksi şoförlerinin çoğunun aldıkları plaka kirası dışında hiçbir şeyle ilgilenmeyen plaka sahipleri için çalışıyor olması olduğunu da unutmamak gerekiyor.

Taksi piyasası ile ilgili düzenlemelerin yetersiz olması

Yasal taksilerin hizmet kalitesinin düşük olmasıyla ilgili gözlemler, taksi piyasası ile ilgili düzenlemelerin, miktar (plaka sayısı) ve fiyat (tarife) düzenlemelerinin ötesine geçmesi gerektiğini de bizlere hatırlatıyor. Yine Trafik Daire Başkanı Yüksel Çelik taksi piyasası ile ilgili düzenlemelerdeki eksiklikleri şöyle sıralıyor:

- “Taksi sahipliği ve şoförlüğü için gerekli kriterlerin belirlenmemiş olması. Taksi şoförlerinin gerekli mesleki yeterlilik eğitiminden geçirilmemesi.
- Taksi durak ve depolama alanlarının bulunmaması ya da yetersiz olması veya şehir genelinde ihtiyaca uygun olarak planlanmamış olması.
- Taksi ücretlerinin yüksek olması.
- Kiralama nedeniyle kiralayanların yüksek kira bedellerini karşılamak için fazla çalışması (9 saatten fazla) ve müşteri kapma yarışına girmesi.”¹⁶

¹⁵ Bugün, 23 Temmuz 2012, <http://goo.gl/oKTGc>

Buraya kadar ele aldığımız konuları kısaca özetleyelim: İstanbul taksi piyasasında pek çok sorun var ve bu sorunların hepsinin temelinde tahditli plaka uygulamasının yarattığı tekel rantı ve piyasa düzenlemesiyle ilgili diğer eksiklikler var.

TAHDİTLİ PLAKA UYGULAMASI AMAÇLARINA ULAŞIYOR MU?

Taksi piyasalarında genellikle üç tür piyasa düzenlemesi bir arada görülüyor: (1) Miktar düzenlemeleri (örn., tahditli plaka), (2) Fiyat düzenlemeleri (örn., taksi tarifelerinin belirlenmesi) ve (3) Sosyal düzenlemeler (örn., hizmet kalitesi, sosyal güvenlik vb. gibi konularla ilgili düzenlemeler).¹⁷ İstanbul taksi piyasasında da bu düzenleme biçimlerinin hepsini bulmak mümkün. Ancak gördüğümüz gibi, İstanbul'da taksi piyasasının yapısına şekil veren düzenlemeler fiyat ve miktar düzenlemeleri. Sosyal düzenlemeler henüz ya eksik ya da etkili bir biçimde uygulanmıyor.

Taksi piyasası ile ilgili düzenlemeler hemen her yerde tüketicilerin ve kamunun çıkarını korumak, trafiği ve hava kirliliğini azaltmak gibi nedenlerle yapılıyor. Bu kapsamda tahditli plaka uygulamasının temel amaçlarının şunlar olduğu söyleniyor.¹⁸ (1) Vatandaşın ulaşım ihtiyacını karşılamak, (2) Toplu taşımacılığın geliştirilmesi ve disiplin altına alınması, (3) Korsan taşımacılığın önlenmesi (ve dolayısıyla korsan taşımacılık nedeniyle doğan vergi kaybının önlenmesi), ve (4) Taksi şoförlerinin haklarının korunması.

Ne var ki, tahditli plaka uygulaması bu amaçların hemen hemen hiç birine ulaşmıyor:

- **Taksi piyasası düzenlemesinin vatandaşın ulaşım ihtiyacını karşılama amacına hizmet ettiğini söylemek güç.** Bunun pek çok boyutu var.
 - **Taksi sayısı yetersiz.** Ulaşım ihtiyacından kasıt sadece taksi ihtiyacı olsa bile, fiili durum mevcut taksi sayısının İstanbul'un ulaşım ihtiyacını karşılamak için yeterli olmadığını gösteriyor. Eğer yasal taksiler ihtiyacı karşılayabiliyor olsaydı, 30-60 bin korsan taksinin varlığından söz edemezdik. Öte taraftan, yağışlı havalarda İstanbul'da yasal taksi bulmaya çalışan herhangi birinin teyit edebileceği gibi, İstanbul'da yasal taksi bulmak o kadar kolay bir iş değil.
 - Daha önce gördüğümüz gibi **hizmet kalitesi düşük ve piyasa düzenlemeleri yetersiz.** Tahditli plaka uygulamasının hizmet kalitesini arttırdığını gösteren net bir veri yok.
 - **Trafik sorununu çözmiyor.** Korsan taksiler engellenemediği için İstanbul trafiğinde 18 bin değil, 18 bin yasal + 30-60 bin korsan taksi dolaşıyor. Üstelik bu taksiler müşteri potansiyeli yüksek olan yoğun trafikli bölgelerde kümelenerek zaten trafik sorunu yaşayan bölgelerin trafiğini olumsuz yönde etkiliyorlar. Bu durumu değiştirebilecek düzenlemeler de (muhtemelen biraz da şoför ve plaka sahiplerinin baskısıyla) etkili bir

¹⁶ Bugün, 23 Temmuz 2012, <http://goo.gl/x37Ap>

¹⁷ Bu konuda Çetin ve Eryiğit (2011)'e ve bu makalede atıf yapılan literatüre bakılabilir.

¹⁸ "Amaç, vatandaşın ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere toplu taşımacılığın geliştirilmesi ve disiplin altına alınması, korsan taşımacılığın önlenmesi ve fiilen çalışmakta olan şoför esnafının haklarının korunması maksadıyla taksi, dolmuş, minibüs ve umum servis araçlarına verilecek ticari plakaların sayısı, verilme usul ve esaslarını tespit etmektir." 04.06.1998 tarih ve 23362 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 98/11158 sayılı Bakanlar Kurulu kararı. <http://goo.gl/mMj5N>

biçimde uygulanamadığı için tahditli plaka uygulaması trafikle ilgili sorunların çözülmesine katkı yapmıyor.

- Taksi piyasası düzenlemesi **toplu taşımacılığın geliştirilmesi ve disiplin altına alınması amacını yerine getirmekte yetersiz**. Yukarıda bahsettiğimiz sorunlar taksi piyasası düzenlemesinin toplu taşımacılığın geliştirilmesine gözle görülür olumlu bir katkı yaptığını söyleyebilmemizi engelliyor. İstanbul'un toplu taşımaya uygun olarak değil, özel araçlar ve taksiler göz önünde tutularak planlanıyor olması¹⁹ bu amacın yerine getirilememesinin temel nedenlerinden biri.
- Yukarıda gördüğümüz gibi **taksi şoförlerinin haklarının korunduğunu söylemek mümkün değil**.
- Son olarak, İstanbul'daki mevcut düzenlemelerin **korsan taşımacılığın önlenmesi konusunda başarılı olduğunu söylemek de mümkün değil**. Aksine, tahditli plaka uygulaması ve taksi piyasasının düzenlenmesindeki diğer eksiklikler korsan taksiciliğin temel nedenlerinden biri gibi görünüyor.

Sonuç olarak, tahditli plaka uygulaması temelli mevcut düzenlemelerin vatandaşın ulaşım ihtiyacını karşılamayı, trafiği azaltmayı, korsan taşımacılığı önlemeyi ve taksi şoförlerini korumayı başardığını söylemek oldukça güç. Daha da vahimi, taksi piyasası iyi bir şekilde düzenlenmediği için, bu uygulama vergi kaybına da yol açıyor.

KORSAN TAKSİ SORUNU

Korsan taksiciliğin önemli bir sorun olduğuna dair haber ve yorumları pek çok yerde okuyabilirsiniz. Korsan taksilerin yarattığı bazı sorunlar şöyle sıralanabilir:

- **Vergi kaybı:** Sayıları tam olarak bilinmese de 30 bin ile 60 bin arasında olduklarına dair tahmin yürütülen korsan taksilerin devleti çok büyük bir vergi kaybına uğrattığı söyleniyor. Örneğin, Samanyolu Haber'in kaynak göstermeden atıf yaptığı "araştırmalara" göre korsan taksiler, devleti 100 milyon TL kadar vergi kaybına uğrattıklarını söylemiş.²⁰ Bu verinin doğruluğu tartışılır olsa da, korsan taksilerin gelirlerinin kayıt dışı olması nedeniyle büyük bir vergi kaybına yol açtığı bir gerçek.²¹
- **Gelir kaybı:** Kayıt dışı hizmet veren ve taşımacılıkla ilgili her tür düzenlemeden kaçan korsan taksiler, yarattıkları vergi kaybının yanında yasal olarak taksicilikle uğraşanların gelirlerinin azalmasına da yol açıyor. En iyimser tahminin bile 30 bin adet korsan taksiden bahsettiği düşünülürse, İstanbul'da dolaşan her 2 taksiden biri korsan olarak çalışıyor demektir. Bu, yasal olarak taksicilik yapanların gelirinin yarı yarıya azalması anlamına gelir.
- **Tüketici için yarattığı riskler:** Hiçbir denetime tabii olmayan korsan taksiler tüketiciler açısından büyük bir güvenlik riski oluşturuyor. Korsan taşımacılıkta, ne araçların standartları, ne de şoförlerinin yetkinlikleri denetleniyor. Dolayısıyla, bu korsan taksileri kullanan tüketiciler hem trafikteki güvenliklerini hem de şahsi güvenliklerini tehlikeye atıyorlar.

¹⁹ Aydınonat, N. Emrah. 19.7.2012. İstanbul'da Neden Toplu Taşıma Araçlarını Kullanmıyorum?
<http://www.tepav.org.tr/blog/s/3368>

²⁰ Samanyolu haber, 06.2.2012, <http://goo.gl/yJ0Sb>

²¹ Öte taraftan, korsan taksi ile mücadelenin temel nedenlerinden birinin yaşanan vergi kayıpları olduğu düşünülürse, yasal piyasada vergi kaçırmaya imkân verecek boşlukların olması, bunları hemen herkesin biliyor olması ve buna rağmen taksi piyasasında vergilendirme konusunda gözle görülür bir şey yapılmıyor olması oldukça şaşırtıcı bir durum.

Görsel 8. Eski bir sorun: Korsan taksi, Milliyet 6.2.1982



Kayıt dışı çalışmaları, tüketicilerin güvenliğini tehlikeye atmaları ve vergi/gelir kaybı yaratmaları nedeniyle korsan taksilerle mücadele edilmesinin bir gereklilik olduğu açık. Başbakan'ın da destek verdiği korsanla topyekûn mücadele planı bu kapsamda önemli. Ne var ki, mevcut yasal düzenlemelere ve bu düzenlemeler çerçevesinde alınan polisiye tedbirlere rağmen korsan taşımacılık sona ermiş değil. Demek ki, hem arz cephesinde, hem de talep cephesinde korsan taşımacılığın hayatını sürdürmesini sağlayan bazı nedenler var. Bu nedenlerin tespit edilmesi korsan taşımacılıkla mücadelenin başarılı olması için önemli.

Korsan taksilerin varlık nedenleri

İlk önce sorunun özünü anlamaya çalışalım. Korsan taşımacılığa yol açan nedenler nelerdir? İstanbul'da 30-60 bin kadar korsan taksinin ağır cezaları göze alarak çalışıyor olmasından yola çıkarak bu soruya verilecek en temel cevap şu: Herhalde korsan taksicilik hem taksiciler hem de müşteriler için kârlı bir iş olmalı!²² Peki, insanların korsan taksicilik yapmalarının, tüketicilerin korsan taksileri tercih etmelerinin nedenleri ne olabilir? Temel nedenler şöyle sıralanabilir:

- **Yasal taksi sayısının İstanbul için yetersiz olması.** Tahditli plaka uygulaması nedeniyle yasal taksi sayısının yetersiz kalması korsan taksilere olan talebi artırıyor. Buna ek olarak tahditli plaka uygulaması hem yasal taksi sahibi olmanın veya kullanmanın maliyetini artırıyor, hem de daha önce bahsettiğimiz diğer çarpıklıklara yol açıyor. Tüm bu çarpıklıklar da korsan taksilere olan talebin artmasına neden oluyor.
- **Korsan taksilerin maliyetleri düşük.** Korsan taksiler hiçbir düzenlemeye tabii değiller, plaka için 1 milyon TL ödemiyorlar, vergi yok, sigorta yok, vb. Dolayısıyla, işletme maliyetleri yasal taksilere göre çok daha düşük. Korsan taksi piyasasında giriş ve işletme maliyeti düşük olduğundan, bu piyasa gelir ihtiyacı

²² Korsan taksi kullanan kamu kurumlarıyla ilgili Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Daire Başkanı Yüksel Çelik'in açıklaması için bak: Bugün, 23.7.2012, <http://goo.gl/3kbWi>
Korsan taksicilik yapan polisler için bak: Hürriyet, 30.05.2000 <http://goo.gl/iZ6e5>

olanlar için çekici bir piyasa haline geliyor. Aynı nedenle, korsan taksiler yasal taksilere oranla daha ucuza yolcu taşıyabiliyorlar. Bunlar, korsan taksiciliği hem taksicilik yapmak isteyenler hem de müşteriler açısından çekici kılıyor.²³

- **Yasal taksilerin maliyetleri yüksek.** Korsan taksicilik yapanlar sadece ticari taksi plakasına sahip olmayanlar değil. Yasal olarak plaka sahibi olanlar, ödedikleri çok yüksek fiyatların karşılığını alabilmek için mükerrer (sahte) plaka ile korsan taşımacılık yapabiliyorlar. Yani, plakaların bu kadar pahalı olması plakaya yatırım yapanları, aynı plakayı birden fazla takside kullanarak korsan taşımacılık yapmaya teşvik ediyor.²⁴
- **Korsan taksiler müşteri memnuniyetine daha fazla önem veriyor.** Korsan taksilerle ilgili yazılı basında yer alan haber ve yazılar²⁵ ile konu hakkında sohbet ettiğim kişilerden öğrendiğime göre korsan taksiler müşteri memnuniyeti konusunda yasal taksilere göre çok daha hassasmış. Bunun önemli bir nedeni yasa dışı faaliyet gösteriyor olmaları. Dolayısıyla, faaliyetlerine devam edebilmelerinin en önemli koşulu tüketicinin güvenini kazanmak ve daimi müşteri sahibi olmak. Daha ucuza çalışmalarına ek olarak, müşteri memnuniyetini yasal taksilere göre daha fazla önemsemeleri ve anlaşıldığı üzere zaman zaman şoförlü özel araç gibi çalışmalarını korsan taksilerin hayatlarını sürdürebilmesindeki önemli etmenler.
- **Yasal taksilerin hizmet kalitesinin düşük olması.** Yasal taksilerini hizmet kalitesinin düşük olduğundan daha önce bahsetmiştik. Düşük hizmet kalitesi de müşterileri korsan taksi kullanmaya teşvik eden etmenler arasında.²⁶
- **Korsan taksilerin tespitiin güç olması.** Korsan taksilerin varlıklarını sürdürebilmelerinin nedenlerinden biri de korsan taksilerin tespit edilmesinin güç olması. Denetimler ve uygulanan cezalar arttıkça, korsan taksiler de bu denetim ve cezalardan kaçmanın yeni yollarını buluyorlar.²⁷
- **Taksi piyasası ile ilgili düzenlemelerin yetersiz olması.** İstanbul taksi piyasasındaki daha önce ele aldığımız diğer eksiklikler (yüksek tarifeler, sosyal güvence eksikliği, uzun çalışma saatleri vb.) de bir taraftan müşterileri korsan taksi kullanmaya, diğer taraftan da şoförleri korsan hizmet vermeye iten nedenler arasında.²⁸

Korsan taksilerle topyekûn mücadelenin başarılı olabilmesi için yukarıdaki tüm bu faktörlerle mücadele edilmesi gerekiyor. Sadece cezai yaptırımlarla veya polisiye tedbirlerle korsanla mücadelede başarılı olunamamasının nedeni bu. Örneğin, geçen

²³ 5 çocuk babası 43 yaşındaki Ç.A. neden korsan taksicilik yaptığını bakın nasıl açıklıyor: "Bir üniversite, bir lise ve bir de ilköğretim de çocuk okutuyorum. Önceden ticari taksi plakası kiralayıp çalışıyordum. Ancak 3 bin 750 lira taksi kirası, yılda bir kez hava parası, bin 500 lira trafik sigortası, 7 bin lira arabanın yıllık masrafı eklenince çarkı çeviremez oldum. 4 ay ticari taksilerde şoförlük aradım. 4 bin lira borç yaptım. Çarkı döndüremeyince dümeni korsana kırdım. Evimi geçindirebilmek için ne zaman arabamızı bağlarlar korkusuyla çalışıyorum." Vatan, 22.2.2011, <http://goo.gl/u46ZW>

²⁴ Örneğin, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Daire Başkanı Yüksel Çelik'in açıklaması şöyle: "yasal olarak yetkilendirilmiş ticari taksilerin plakaları aynı renk, marka ve model araçlara mükerrer (sahte) olarak takılarak aynı plakalı birden fazla ticari taksi yolcu taşımacılığı yapıyor." Bugün, 23.7. 2012, <http://goo.gl/Dag1e>

²⁵ Örneğin, bak: Aykut Işıklar, Bugün 23.10.2013, "Korsan taksiler yeraltı örgütleri gibi çalışıyor" <http://goo.gl/a78zu>

²⁶ Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Daire Başkanı Yüksel Çelik'in açıklamaları da bu gözlemimizi teyit ediyor. Bugün, 23 Temmuz 2012, <http://goo.gl/oKTGc>

²⁷ Korsan taksilerin çalışma yöntemleri ile ilgili bak: Vatan 22.2.2011, <http://goo.gl/3DzWb> ve Hürriyet 14.4.2013, <http://goo.gl/nrb4Y> Korsan taksi denetimlerinde korsan olmayan araçların cezalandırılmalarıyla ilgili bak. Radikal, 26.09.2012, <http://goo.gl/eC5XM> Korsan taksilerle, operasyonel araç kiralama faaliyetlerinin ayırılması için getirilen ek düzenlemeler için bak. Borsa Gündem, 20.1.2013, <http://goo.gl/o0o6D> ve İBB.gov.tr, 25.01.2013, <http://goo.gl/aAGaW>

²⁸ Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Daire Başkanı Yüksel Çelik'in açıklamaları da bu gözlemimizi teyit ediyor. Bugün, 23 Temmuz 2012, <http://goo.gl/x37Ap>

sene yürürlüğe giren "korsan taksi yasası" korsan taşımacılık yapanlar için ağır cezalar getirdi. Ancak bu cezalar korsan taşımacılığı ortadan kaldırmadı. İktisatçılar bize diyor ki, insanlar bir şeyi yaparken maliyetini ve getirisini göz önüne alırlar. Cezalar korsan taşımacılığın maliyetini yükseltiyor olsa da riskleri ve maliyetleri ile getirileri karşılaştırıldığında korsan taşımacılığın hala kârlı bir faaliyet alanı olduğu anlaşılıyor. Getirisi nedeniyle korsan taşımacılıkla uğraşanlar, cezai yaptırımlardan kaçabilmek için yeni yöntemler de geliştirerek maliyetlerini düşürmeye çalışıyorlar. Üstelik gelecekte, İstanbul nüfusu ve taksi tarifeleri arttıkça, faaliyetleri daha da kârlı hale gelecek.

Son olarak not etmek gerekir ki, korsan taksi işletmenin maliyetini ve risklerini arttıran korsan taksi yasasının yürürlüğe girmesinden sonra, İstanbul'da taksi tarifelerine de zam yapıldı. Bu zam, pek tabii ki, İstanbul'daki az sayıdaki plaka sahibinin (ve dolaylı olarak çalıştırdıkları şoförlerin) isteği ile yapıldı. Yeni tarifeye göre açılış ücreti pek fazla değişmezken, taksi kullanma maliyetlerini oldukça arttıracak bir bekleme tarifesi yürürlüğe girdi. Yeni bekleme tarifesıyla, trafiği hemen her zaman bol olan İstanbul'da taksi kullanmak pahalandı. Bu son düzenlemelerle birlikte, devlet bir taraftan korsan taşımacılığın maliyetlerini arttırırken, diğer taraftan da tüketicileri korsan taksi kullanmaya teşvik edecek yeni bir taksi tarifesini uygulamaya koymuş oldu. Yani, taksi tarifelerindeki artış, cezalardaki artış telafi edecek bir etkiye yol açtı.

Özetle, korsan taksi sorununun ortaya çıkmasına neden olan faktörler ortadan kalkmadıkça korsan taşımacılık sorunu devam edecek. 1987 ve 1988 tarihli Milliyet gazetesi haberlerinde görüldüğü gibi korsan taksicilik eski bir sorun (Görsel 9). Eğer sadece cezai yaptırımlar ve polisiye tedbirlerle korsan taksi sorunu çözülebiliyor olsaydı, bugüne kadar çözülmüş olurdu. Korsan taksilerin, tahditli plaka uygulamasıyla birlikte ortaya çıktığı da göz önüne alınarak, bu sorunun en derinindeki iki neden şöyle sıralanabilir: Tahditli plaka uygulaması ve taksi piyasası ile ilgili (özellikle, sosyal) düzenlemelerin yetersizliği.

Görsel 9. Korsan taksicilik eski bir sorun, Milliyet 1987, 1988



KORSANLA TOPYEKÜN MÜCADELE!

Bu yazıda sıraladığımız gözlemler elbette yeni değil. İstanbul taksi piyasası hakkında düşünen hemen herkesin söyleyebileceği şeyler. Ancak, çoğu zaman korsan taksicilik incelenirken, korsan taksiciliğin ortaya çıkmasına yol açan faktörler göz ardı ediliyor. Korsan taksi çoğunlukla yasal plaka sahiplerinin hak ve çıkarları göz önüne alınarak tartışıldığı için tüketicilerin ve kamunun çıkarları genellikle akla gelmiyor. Aynı nedenle, korsanla mücadele tartışılırken, tahditli plaka uygulamasının tekelvari bir taksi piyasası yarattığı da dikkatlerden kaçıyor. Tekeller ve tekelvari piyasalar, hemen her zaman tüketiciye zarar verir ve küçük bir çıkar grubunun aşırı kâr etmesine neden olur. Devlet düzenlemelerinin amacı tüketicilerin ve kamunun çıkarlarını korumak olduğuna göre, korsan taşımacılıkla etkili bir biçimde mücadele edebilmek için, tahditli plaka uygulaması da dahil olmak üzere mevcut taksi piyasası düzenlemelerinin tamamını gözden geçirmekte fayda var.

Peki hem korsanla daha etkili bir biçimde mücadele edebilmek, hem de yaşanan diğer kayıpların önüne geçmek için neler yapılabilir? Bu zor soruya tartışmayı başlatmak amacıyla bazı cevaplar vereyim. Üzerinde düşünülmesi gereken bazı konular şunlar:

- **Cezai yaptırımlar ve polisiye tedbirler.** Korsan taksilere uygulanan cezai yaptırımlar devam ettirilmeli. Bu cezalar korsan taksiciliğin maliyetini arttırdığı için korsan taksi sayısını azaltacak bir etki yapacaktır. Ancak, yukarıda gördüğümüz gibi cezai yaptırımlar ve polisiye tedbirler tek başlarına yeterli olmuyor. Üstelik, maliyetli. Bu sebeplerle korsan taksilerle mücadele için aşağıdaki ek önemlerin de uygulanması faydalı olabilir.
- **Yasal taksi sayısı artırılmalıdır.** Yukarıdaki bilgiler ışığında korsanla mücadele için yapılması gereken ilk işin, İstanbul'daki yasal taksi sayısının artırılması olduğu söylenebilir. Tabii bunu söylemek kolay, yapmak ise oldukça zor. Plaka sahipleri plaka fiyatlarının, çoğu taksi şoförü ise gelirlerinin düşecek olması nedeniyle böyle bir düzenlemeye karşı çıkacaktır. Devlet kendi eliyle yarattığı rantı geri alırken tabii ki hakkaniyetli davranmalıdır. Ancak, eninde sonunda bu rantı da ortadan kaldırması gerekiyor. Detayları ve yöntemi ne olursa olsun, korsanla mücadelenin en kolay ve en etkili yollarından biri yasal plaka sayısını arttırarak korsanlılığı kârlı olmaktan çıkarmaktır. Yasal taksi sayısının artırılması tek başına yeterli olmayacaktır. Yukarıda gördüğümüz gibi İstanbul taksi piyasasının pek çok sorunu vardır. Bu sorunların giderilmesi hem korsanla mücadeleyi kolaylaştıracak, hem vergi kayıplarını azaltacak, hem de tüketicilerin daha iyi bir hizmete kavuşmasını sağlayacaktır.
- **Yasal taksi piyasasında vergi denetimlerinin artırılması.** Özellikle plaka alım-satımlarında yaşanan vergi kaybının önüne geçilmesini sağlayacak düzenlemelerin yapılması. Bunu yapabilmek için plaka alım ve satımlarında düşük fiyat gösterilmesinin önüne geçmek gerekiyor. Bunun için ilk olarak denetimler arttırılabilir. Denetimlerin yetersiz kalması durumunda ise daha radikal önlemler düşünülebilir. Örneğin, kamu, plakaları istediği zaman kâğıt üzerindeki satış değerinden satın alma hakkını elinde bulundurursa satışların gerçek fiyatlar üzerinden yapılmasını büyük ölçüde sağlayabilir.
- **Aracılık ve ikinci el plaka piyasasındaki alım-satımlarla ilgili düzenlemeler yapılması.** İkinci el plaka piyasasındaki kayıt dışı faaliyetlerin önüne geçilmesi hem kamu çıkarını korumak hem korsan taşımacılığın önüne geçmek için

gereklidir. Özellikle aracılık hizmeti vererek plaka alım-satım ve kiralama işleriyle uğraşan firmaların faaliyetlerinin şeffaf ve izlenebilir olması önemlidir.

- **Plaka sahiplerinin ve taksi şoförlerinin listesinin kamuya açık olması.** Bu hem taksi piyasasının denetlenmesini kolaylaştıracak hem de plaka "borsa"sını manipüle ederek kazanç sağlayan kişilerin ortaya çıkarılmasını kolaylaştıracaktır. Örneğin, New York City'deki 13 bin sarı taksi için, tüm plaka sahiplerinin ve şoförlerin isimlerinin ve lisans numaralarının olduğu listelere internet üzerinden ulaşmak mümkündür.²⁹
- **Taksi olarak kullanılacak araçlarla ilgili mevcut düzenlemelerin daha etkili bir biçimde uygulanması ve bu düzenlemelerin iyileştirilmesi.** Pratikte, araç standartlarıyla ilgili mevcut kurallara uyulmadığı görülüyor. Taksi olarak kullanılacak araçların özellikle güvenlik donanımı ve yaşı ile ilgili kurallara uyulup uyulmadığının daha etkili bir şekilde denetlenmesi gerekiyor. Eskimiş veya mevsime uygun olmayan lastiklerle hizmet veren, emniyet kemerleri çalışmayan, ABS'si, hava yastığı olmayan, bakımsız veya eski araçların taksi olarak hizmet vermesinin önüne geçilmesi gerekiyor. Bu tür düzenlemeler yasal taksilerin hizmet kalitesini ve güvenliğini yükseltirken, korsan taksilere talebin de azalmasına katkıda bulunacaktır.
- **Taksi şoförlerinin eğitimi ve seçilmesi ile ilgili düzenlemeler.** Yasal taksi sayısı artırılırken, bir taraftan piyasada çalışacak taksi sayısını kontrol etmenin, diğer taraftan da hizmet kalitesini arttırmanın yollarından biri, taksi şoförü olmanın zorlaştırılmasıdır. Böylece İstanbul'da bir yerden diğerine nasıl gideceğini bilmeyen, trafik-ilk yardım bilgisine haiz olmayan, tehlikeli araç kullanan ve dil bilmedikleri için turistlere hizmet veremeyen şoförlerin taksicilik yapmasının önüne geçilebilir. Bu düzenlemeler de hizmet kalitesini arttıracığından korsan taksilerin azalmasına katkıda bulunacaktır. İstanbul'daki taksi sayısını sınırlamanın bir yolu, plaka sayısı yerine taksicilik yapma lisansı olan şoförlerin sayısını sınırlamaktır. Böyle bir uygulama hizmet kalitesini arttıracak, taksi şoförlüğünün hak ettiği saygıyı görmesini sağlayacak ve müşterilerin korsan taksilere olan talebini azaltacaktır.
- **Plaka sahibi olmayan taksi şoförlerinin korunması ve sosyal güvenliklerinin sağlanması.** Mevcut durumda taksi şoförlerinin plaka sahipleri karşısında hiçbir pazarlık gücü yoktur. Üstelik, gördüğümüz gibi plaka sahipleri lobi faaliyetleriyle taksi şoförlerinin zararına olacak sosyal güvenlik düzenlemelerini desteklemektedir. Bu durumun önüne geçecek yasal düzenlemeler yapılmalıdır. Yasal plaka sayısının arttırılması da şoförlerin sosyal haklarını almasını kolaylaştıracaktır. Zor olsa da ideal olan düzenleme taksi şoförlerinin hepsinin plaka sahibi olmasını sağlayacak bir düzenlemedir. Bu taksicilik yapma hakkının plakaya değil, yukarıda belirttiğim gibi, belirli standartları sağlayan şoförlere verilmesiyle sağlanabilir. Böylece, plaka sahipleri, taksi şoförleri ve aracı firmalardan oluşan mevcut sorunlu yapı ortadan kaldırılabilir.
- **Ulaşımla ilgili diğer düzenlemeler.** Tabii, taksi piyasası düzenlemesinin hiçbir zaman sadece taksilerle ilgili olmadığını da unutmamalıyız. Yasal taksi sayısının arttırılması ve ek piyasa düzenlemeleri, çözümün sadece bir parçasını oluşturuyor. Hatırlayalım, devletin taksi piyasasını düzenlemesinin temel nedenlerinden en önemlisi vatandaşın ulaşım ihtiyacını karşılamaktır. İstanbul'daki yasal taksi sayısını arttırmanın bu amaca yeterince hizmet etmeyeceğini görmek zor değil. İstanbul'da taksi sayısı konusundaki tüm

²⁹ http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/current_licensees.shtml

engellerin kaldırıldığını düşünelim. Böyle bir durumda şu anda yasal ve korsan taksicilik yapan tüm araçlar trafikte kalmaya devam edecek. Yani her ne kadar taksi plakası rantı ortadan kalkacak olsa da bugün trafikte dolaşan 78 bin adet yasal ve korsan taksi trafiğe yük olmaya devam edecek. Ulaşım ihtiyacını karşılamak isteyen bir devletin, 48-78 bin ticari aracın trafikte dolaşmasına yol açan talebi de azaltması gerekir. Bunu başarabilmek için ise İstanbul'da toplu taşıma araçlarını özendirecek düzenlemelerin uygulanması ve toplu taşıma sistemini iyileştirecek yatırımların yapılması gerekir. Daha önce İstanbul'da neden toplu taşıma araçlarını kullanmadığımı yazmışım ve İstanbul'un arabalar için tasarlanmış bir şehir olmasından şikâyet etmişim.³⁰ Bir taraftan korsanla ve taksi plakası rantıyla mücadele ederken, diğer taraftan da İstanbul'u özel araca ve taksiye ihtiyaç duymadan bir yerden diğerine gidilebilen bir yer haline getirmemiz gerekiyor. Bu yapılmadığı sürece devlet vatandaşın ulaşım ihtiyacını karşılama görevini yerine getirmiş sayılamaz.

Yukarıda saydığım düzenlemelere ek pek çok düzenleme de düşünülebilir. Örneğin, bir taksi çağrı merkezi oluşturulması, taksi hizmetlerinin şirketler aracılığı ile verilmesi veya İstanbul'un bölgelere ayrılarak bölgeler için tahditli plaka düzenlemelerinin yapılması da düşünülebilir. Tüm bu öneriler ve alternatifleri hakkında dikkatlice düşünmemiz lazım. Seçilecek yöntem hangisi olursa olsun, taksi piyasası ile ilgili düzenlemelerin, bir taraftan korsan taksicilik ve plaka rantıyla mücadele ederken, diğer taraftan da tüketicilerin, taksi şoförlerinin ve kamunun çıkarlarını göz önüne alması gerekiyor. Ancak bu yeni düzeni oluşturmak kolay bir iş değil. Her düzenlemede olduğu gibi detaylara çok dikkat etmek ve uzmanlardan destek almak şart.

SONUÇ

Taksi piyasası ve ulaşım konusu oldukça karmaşık ve çok boyutlu bir konu. Bu uzun yazıda konunun sadece küçük bir kısmına değinebildim. Ama yazının ana fikri konunun diğer boyutlarını ele almak için de faydalı olabilir. Eğer korsan taksiyle mücadelenin asıl amacı vatandaşın yaşam standartlarını iyileştirmekse, devlet bu amaca ulaşmak için yapabileceği sayısız şeyi unutup sadece korsan peşine düşerek görevini yerine getiremez. Piyasa düzenlemesi yapan yetkililerin, arada bir durup "yahu biz bu işi neden yapıyorduk?" diye düşünmesinin çok faydalı olacağına inanıyorum.

KAYNAKLAR VE EK OKUMALAR

- Çetin, T. & Oğuz, F., 2010. The Effects of Economic Regulation in the Istanbul Taxicab Market. *Economic Affairs*, 30(3), sf.59–64.
- Çetin, T. & Yasin Eryiğit, K., 2011. Estimating the effects of entry regulation in the Istanbul taxicab market. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(6), sf.476–484.
- TÜBİTAK. 2007. *Taksi Piyasalarının Regülasyonu ve İstanbul Deneyimi: Sorunlar ve Çözüm Önerileri*. Proje No. 105K164, Mayıs 2007, Ankara: TÜBİTAK

³⁰ Aydınonat, N. Emrah. 19.7.2012. İstanbul'da Neden Toplu Taşıma Araçlarını Kullanmıyorum? <http://www.tepav.org.tr/tr/blog/s/3368>

- Ugurlu, U. 2008. Ticari Taksi Plakası Satışı ve Kiralamasının Vergisel Boyutu. *Yaklaşım Dergisi*, 190, sf. 130–135.
- Peltzman, S., 1976. Toward a More General Theory of Regulation. *Journal of Law and Economics*, 19(2), sf.211–240.
- Stigler, G.J., 1971. The Theory of Economic Regulation. *The Bell Journal of Economics and Management Science*, 2(1), sf.3–21.

HABER KAYNAKLARI VE KÖŞE YAZILARI

- Aktaş, İlker. 24.11.2010. Taksi Şoförleri için Düşük Prim Ödeme Yöntemi. http://www.muhasabenet.net/makale_ilker%20aktas_smmm_taksi%20soforleri%20icin%20dusuk%20prim.html (Erişim: 21.4.2013)
- Aydınonat, N. Emrah. 19.7.2012. İstanbul'da Neden Toplu Taşıma Araçlarını Kullanmıyorum? <http://www.tepav.org.tr/tr/blog/s/3368> (Erişim: 21.4.2013)
- Bloomberg. 13.3.2013. Turkey's \$580,000 Taxi Plates Drive Free-Wheeling Market <http://www.bloomberg.com/news/2013-03-13/turkey-s-580-000-taxi-plates-drive-free-wheeling-market.html> (Erişim: 21.4.2013)
- Borsa Gündem. 20.1.2013. Korsan Taksi Devlet Eliyle Yasallaşılıyor. <http://www.borsagundem.com/haber/Korsan-taksi-devlet-eliyle-yasallasiyor/128447> (Erişim: 21.4.2013)
- Bugün. 23.7.2012. Korsan Taksiiyi Bakın Kim Kullanmış. <http://gundem.bugun.com.tr/korsan-taksiiyi-bakin-kim-kullanmis-haberi/199515> (Erişim: 21.4.2013)
- Çetin, Tamer. 24.7.2012. Korsan devlet korsan taksi. http://www.zaman.com.tr/yorum_korsan-devlet-korsan-taksi_1322271.html (Erişim: 21.4.2013)
- Haber 7. 27.3.2013. Şoför Sigortası Sürücüleri Memnun Etmiyor. <http://www.haber7.com/genel-olaylar/haber/1006747-sofor-sigortasi-suruculeri-memnun-etmiyor> (Erişim: 21.4.2013)
- Haberler.com. 18.5.2008. Ankara'daki Ticari Taksi Sayısı Diğer Metropollerini Katlıyor. <http://www.haberler.com/ankara-daki-ticari-taksi-sayisi-diger-metropollerini-haberi/> (Erişim: 21.4.2013)
- Hürriyet. 14.4.2013. Aman dikkat para da taksi de sahte. <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/23039962.asp> (Erişim: 21.4.2013)
- Hürriyet. 30.05.2000. Gündüz korsan taksici gece polis. <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/printnews.aspx?DocID=-158132> (Erişim: 21.4.2013)
- Işıklar, Aykut. Korsan Taksiler Yeraltı Örgütleri Gibi Çalışıyor. Bugün. 23.10.2011. <http://www.bugun.com.tr/korsan-taksiler-yeralti-orgutleri-gibi-calisiyor-yazisi-169994> (Erişim: 21.4.2013)
- İBB, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Web Sitesi. 25.01.2013. Lüks ve Filo Otomobil ile Yolcu Taşımacılığı Yetki ve Geçici Araç İzin Belgesi Başvuruları Başladı <http://www.ibb.gov.tr/sites/topluulasimhizmetleri/pages/Haber.aspx?hid=57> (Erişim: 21.4.2013)
- Külünk, Metin. Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi. 11.05.2012. <http://www.iteo.org.tr/korsan.pdf> (Erişim: 21.4.2013)
- Milliyet. 14.4.1987. Korsan taksicilik ikinci iş. <http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/> (Erişim: 21.4.2013)
- Milliyet. 24.12.1987. Vergiye gelince 24 milyonluk plaka 2 milyona düşüyor. <http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/> (Erişim: 21.4.2013)

- Milliyet. 15.5.1988. Plaka sahtekarlığı. <http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/> (Erişim: 21.4.2013)
- Milliyet. 23.10.1992. Uyanık taksiciler. <http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/> (Erişim: 21.4.2013)
- Milliyet. 31.3.2000. Plaka saltanatı bitiyor. <http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/> (Erişim: 21.4.2013)
- Milliyet. 30.10.2000. Vergi kaçırmanın en kolay yolu taksi plakası. <http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/> (Erişim: 21.4.2013)
- Milliyet. 3.2.2013. Taksi plakalarında 'büyük oyun'. <http://ekonomi.milliyet.com.tr/taksi-plakalarinda-buyuk-oyun-/ekonomi/ekonomidetay/03.04.2013/1688908/default.htm> (Erişim: 21.4.2013)
- Radikal. 19.2.2011. Başbakan korsan taksilere savaş açtı. <http://www.radikal.com.tr/radikal.aspx?atype=radikaldetayv3&articleid=1040550&categoryid=77> (Erişim: 21.4.2013)
- Radikal. 26.09.2012. Herkes Korsan. <http://www.radikal.com.tr/radikal.aspx?atype=radikaldetayv3&articleid=1101665&categoryid=80> (Erişim: 21.4.2013)
- Resmi Gazete. 04.06.1998. Sayı. 23362. 98/11158 sayılı Bakanlar Kurulu kararı. <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/23362.pdf> (Erişim: 21.4.2013)
- Resmi Gazete. 3.6.2012. Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun. Kanun No. 6321. Kabul Tarihi: 31/5/2012. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/06/20120603-9.htm> (Erişim: 21.4.2013)
- Sabah. 15.12.2012. Taksi ücretlerine zam geldi. <http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2012/12/15/taksi-ucretlerine-zam-geldi> (Erişim: 21.4.2013)
- Sabah. 3.2.2013. Korsan taksiciler resmiyet istiyor, <http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2013/02/03/korsan-taksiciler-resmiyet-istiyor> (Erişim: 21.4.2013)
- Samanyolu haber. 06.2.2012. Korsan taksiler ekonomiye büyük zarar! <http://www.samanyoluhaber.com/ekonomi/Korsan-taksiler-ekonomiye-buyuk-zarar/731744/> (Erişim: 21.4.2013)
- Tezel, Ali. 3.3.2011. Taksi şoförleri SSK primlerini kendi ceplerinden ödeyecek 1. <http://www.alitezel.com/index.php?sid=yazi&id=4357> (Erişim: 21.4.2013)
- Tezel, Ali. Taksi ve Minibüs şoförleri kendi cebinden prim öder hale gelecek. Evergi.net, 02.12.2010, <http://www.evergi.net/taksi-ve-minibus-soforleri-kendi-cebinden-prim-oder-hale-gelecek.html> (Erişim: 21.4.2013)
- Vatan. 22.2.2011. Korsanlar da İş İstiyor. <http://haber.gazetevatan.com/korsanlar-da-is-istiyor/360895/1/gundem> (Erişim: 21.4.2013)
- Vatan. 22.2.2011. Korsanlar da İş İstiyor. <http://haber.gazetevatan.com/korsanlar-da-is-istiyor/360895/1/gundem> (Erişim: 21.4.2013)
- Wikipedia, Taxicabs by Country, http://en.wikipedia.org/wiki/Taxicabs_by_country (Erişim: 21.4.2013)
- Yeni Şafak, 23.11.2012 İstanbul Taksiciler Esnaf Odası, taksi ücretlerine 'yakın ve uzak mesafeye göre zam' yapılmasını istedi. <http://yenisafak.com.tr/ekonomi-haber/yakina-fazla-uzaga-az-zamli-tarife-10.01.2012-425931> (Erişim: 21.4.2013)