

**KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**

**TRAFİK GÜVENLİĞİ PROJESİ**

**ARAÇ MUAYENELERİ  
İLERLEME RAPORU**

**Mart 2001**



## Önsöz

Bu ilerleme raporunun amacı esas olarak, Türkiye’de araç muayenesinin olası özelleştirilmesine yönelik bazı temel prensipleri geliştirmektir. Rapor, ihaleye davet taslaklarını, KGM ve İşleticiler arasındaki sözleşmeyi, ve gerekli teknik özellikleri vb. içermektedir. Raporda, ayrıca bu konu ile ilgili olarak, SweRoad’un KGM’nin yapması gerekenlerle ilgili bazı önerileri de içermektedir.

Raporun yazarı, SweRoad’un araç güvenliği uzmanı, Bay Gösta Svensson’dur.

Ankara, Nisan 2001

Karl-Olov Hedman  
Ekip Yöneticisi

## **Araç Muayeneleri İlerleme Raporu, 12 – 30 Mart 2001**

Proje kapsamında, daha önceki bir misyon sırasında (Eylül – Ekim 1999) eğer mümkün olursa Türkiye’de Ulusal düzeyde özel bir araç muayene sistemi oluşturulabilmesi için bir öneride bulunulmuştu. Bu önerinin altındaki temel fikir, sigorta sektörünün, sayısız sinerji etkilerini görüp, Ulusal araç muayene şirketi kurmaya ve işletmeye niyetlenmesinin gerekliliği idi.

Maalesef önerinin uygulanması mümkün olmadı. Aralık 2000’de, KGM tarafından yeni bir misyon önerisinde bulunuldu ve projenin araç güvenliği uzmanı üç hafta süreyle Ankara’ya geldi (Mart 12 – 30, 2001). 12 Mart tarihinde yapılan ilk toplantıda, ülkeyi dört eşit bölgeye ayırmaya yönelik planların hazırlanmış olduğu açıklandı. Planlara göre, her bölgedeki nüfus yoğunluğu yüksek olan illerin oranı ile nüfus yoğunluğu az olan illerin oranı yaklaşık eşit olacaktır. Daha sonra bu bölgelerde araç muayene istasyonları kurulması ve işletilmesi hakkının devri ile ilgili olarak ilgilenen gruplar ihaleye davet edilecektir. İlk planlarda bu işin iki aşamada gerçekleştirilmesi düşünülmüştür – müracaatçılara yönelik kısa-listeleme için bir ön-seçim ve bunun sonucu olarak listede yer alanların ihaleye davet edilmesi. Araç güvenliği uzmanından, bu süreçlere yönelik gerekli belgeleri bir araya getirmesi istenmiştir.

Mevcut durumu ve şartları, araç tescillerinin gelecekteki gelişmesine vb. yönelik planları öğrenmek üzere polisten bir toplantı talebinde bulunulmuştur. Bu toplantıda POLNET’in, polis tarafından kullanılacak bir çok veritabanının, oluşturulmasına yönelik çeşitli faaliyetlerin devam etmekte olduğu belirtilmiştir. Maalesef, bu çalışmanın zaman çizelgesi hakkında herhangi bir bilgi edinilememiştir. Mevcut araç tescilinin gelecekte belki çok az bir değeri olacağı belirtilmiştir. Bunun nedeni, diğer hususların yanı sıra, doğru olmayan adreslerdir. Ancak her araç için yasal kullanım süresinin bitiş tarihlerinin tescile kaydı, teknik açıdan, mümkün olabilecektir. Gelecekte bitiş tarihine kalan süreye dayalı olarak çağrı gönderilmesinin mümkün olup olmayacağı henüz cevaplandırılmayan bir sorudur. Eğer yeni araç tescilini geliştiren gruplar bu zorunluluğu bilirlerse, bunun herhangi bir karmaşık sorun yaratacağı düşünülmemektedir.

Kısa bir zaman içinde görüldü ki, ön-seçim için gerekli olan belgelerin de ihale belgeleri kadar kapsamlı olması gerekmektedir. Bunun sonucu olarak, ön-seçim sürecinden vazgeçip doğrudan ihale sürecine geçilmesine karar verildi.

KGM’nin talebi üzerine, araç güvenliği uzmanı aşağıdaki dökümanları oluşturdu:

1. İhaleye davet
2. Ek-2 KGM ve İşleticiler arasında yapılacak sözleşme
3. Ek-4 Muayene teçhizatının özellikleri

Bu dökümanlar 29 Mart’ta KGM ile yapılan nihai toplantıda sunuldu ve tartışıldı. Bu toplantıda, ihale belgelerinin iki hususu daha içermesi gerektiğinin altı çizildi. Bunlardan biri

çeşitli araç cinslerinin il bazında dağılımını gösteren olası en son istatistikler (Ek-1, KGM temin edecektir). Diğerleri ise neyin kontrol edileceğini, muayenelerin nasıl yapılacağını ve bulunan arızaların nasıl değerlendirileceğini açıklayan çok detaylı bir muayene programı (Ek-3). İkinci hususla ilgili olarak, İsveç'teki dökümanların İngilizceye tercüme edilmesine ve Türkçeye tercüme edilmek üzere SweRoad Ankara'ya gönderilmesine karar verildi. Bununla ilgili olarak uzmanın İsveç'te iken bir kaç çalışma gününü buna ayırması hususunda hemfikir olundu.

Yukarıda bahsedilen dökümanların yanısıra, uzman "KGM ne yapmalı" diye adlandırdığı bir memo sundu. Bu memoda, gelecekteki araç tescilinin gerekli tesisleri içermesinin nasıl garanti edileceği ve aracın muayene edildiğinin veya daha doğrusu muayene edilmediğinin polis tarafından nasıl görülebileceği tartışıldı. Son kullanım tarihinin ayını ve yılını gösteren öncama bir yapışkan pul konulması olasılığının yanısıra bunun konulacağı araçtaki değişik konumlar da tartışıldı. Buna ek olarak, araç ve sürücü belgesi tescillerinin adreslerini doğru şekilde tutabilmenin değişik yolları tartışıldı.

Bu ilerleme raporunda bahsedilen dökümanlar, ekte sunulmaktadır:

- Ek-A: İhaleye davet
- Ek-B: Sözleşme (KGM ve İşleticiler arasında yapılacak olan)  
(İhaleye davet'in Ek-2'si)
- Ek-C1: Muayene programı – Araç Muayenesi  
(İhaleye davet'in Ek-3'ü)
- Ek-C2: Motorsikletler için muayene programı 1997  
(İhaleye davet'in Ek-3'ü)
- Ek-D: Muayene teçhizatının özellikleri  
(İhaleye davet'in Ek-4'ü)
- Ek-E: KGM ne yapmalı?

## TÜRKİYE'DE ARAÇ MUAYENE İSTASYONLARININ KURULMASI VE İŞLETİLMESİ HAKKININ DEVRİ İÇİN İHALEYE DAVET

### 1. GENEL

Türkiye'deki Karayolları Genel Müdürlüğü Araç Muayene İstasyonlarının kurulması ve işletilmesi işini özel kuruluşlara devretmeyi planlamaktadır. Bu amaçla ülke dört bölgeye ayrılmıştır. Her bölgedeki nüfus yoğunluğu yüksek olan illerin oranı ile nüfus yoğunluğu az olan illerin oranına yaklaşık eşit gibidir.

**1. Bölge**, 17 ili içermektedir. Bu iller İstanbul, *(hepsini listeleyin!)*.....ve Hakkari'dir. Toplam araç sayısı yaklaşık 2.9 milyon olup, yılda muayene edilecek araç sayısı yaklaşık 1.82 milyondur.

**2. Bölge**, 21 ili içermektedir. Bu iller İzmir, .....ve Bingöl'dür. Toplam araç sayısı yaklaşık 2.2 milyon olup, yılda muayene edilecek araç sayısı yaklaşık 1.46 milyondur.

**3. Bölge**, 19 ili içermektedir. Bu iller Ankara, .....ve Burdur'dur. Toplam araç sayısı yaklaşık 2.3 milyon olup, yılda muayene edilecek araç sayısı yaklaşık 1.45 milyondur.

**4. Bölge**, 24 ili içermektedir. Bu iller Bursa, .....ve Şırnak'tır. Toplam araç sayısı yaklaşık 2.1 milyon olup, yılda muayene edilecek araç sayısı yaklaşık 1.43 milyondur.

Amaçlanan, bu bölgelerin birinde veya birden fazlasında araç sahipleri için araç muayene hizmetleri vermek üzere araç muayene istasyonları kurmayı ve işletmeyi düşünen özel kuruluşlara 10 yıllık bir hakkı devretmektir. Bu işin finansmanı, sadece Hükümet tarafından belirlenen muayene ücretleriyle olacaktır. Araç muayene istasyonlarında araç muayenelerinin dışında, herhangi bir faaliyete izin verilmeyecektir.

Eylül 2000 itibariyle illerdeki araçların cinslerine göre gerçek dağılımlarını görmek için Ek 1'e bakınız. Son yıllardaki gelişmelere bağlı olarak, yıllık % 5-10 bir büyüme hızı öngörülmektedir.

## 2. KATILMA ŞARTLARI

Hak sahipliği için başvuran ve İşletici olacak olan ya bir Türk şirketi olmalı ya da bir Türk şirketi kurmaya hazır olmalıdır. Aynı zamanda, özel bilgi ve deneyim sağlayacak ortaklarla (diğer şirketler, kuruluşlar veya kurumlar) işbirliği anlaşmaları yapmış olmalıdır. Ortaklardan en az birinin periyodik araç muayenesi (Teknik Ortak) konusunda kapsamlı deneyimi olması gerekmektedir.

## 3. REDDEDİLMEME DURUMU

Araç işiyle ilgili başka konularla ilgilenen Başvuranın başvurusu otomatik olarak reddedilir, örneğin İşletici yeni ve kullanılmış araç, yedek parça, aksesuar, lastik, akaryakıt, yağ, vb.'nin alımını/satımını veya araçların tamirini yapan işletmelerin sahibi veya kısmi sahibi olamazlar.

## 4. İSTENECEK BELGELER

- 4.1 Başvuran tarafından imzalanmış olan Müracaat Formu
- 4.2 Ticaret Odası ve/veya Sanayi Odası sertifikası (mevcut şirkete ait)
- 4.3 İşletici'nin, Teknik Ortağın ve diğer ortakların genel tanımı
- 4.4 İşletici ile ortaklar arasındaki sözleşmeler
- 4.5 Mali durum deklarasyonu
- 4.6 Genel yönetim deneyimi
- 4.7 Periyodik araç muayenesi deneyimi
- 4.8 Proje ve inşaat işleri deneyimi
- 4.9 Aşağıdakileri içeren ve İşletici'nin işi nasıl yapacağını gösteren plan ve rapor
  - 4.9.1 işin organizasyon yapısı
  - 4.9.2 çeşitli işlerin hangi kuruluşlar/işletmeler tarafından yapılacağı
  - 4.9.3 proje ve inşaat işlerinin nasıl kontrol edileceği ve denetleneceği
  - 4.9.4 proje ve inşaat işlerine yönelik iş programı
  - 4.9.5 ekipman yerlerini içeren istasyon yerleşimine ait proje örnekleri
  - 4.9.6 ekipmanların teknik özellikleri
  - 4.9.7 birinci yıldaki, ikinci ve üçüncü yıllardaki muayene istasyonlarının ve genel merkezin nerede olacağı
  - 4.9.8 gezici muayene birimleri ve diğer özel uygulamalarla ilgili bilgiler
- 4.10 Elde edilen gelirlerin Genel Müdürlüğe devredilebilecek yüzdesini ve kapital maliyetlerini gösterecek şekilde, hak sahipliğinin 1. – 5. yıllarına ait yatırımların, gelirlerin ve masrafların hesaplanması

## 5. TEKLİFLERİN HAZIRLANMASI

Başvuru, teknik bölüm ve ekonomik bölüm, olmak üzere iki bölümden oluşacaktır. Sırasıyla Teknik Başvuru ve Ekonomik Başvuru olarak adlandırılan, iki ayrı zarf şeklinde teslim edilecektir. Her ikisinde bulunacak başvuru belgeleri (yukarıda 4.1’de belirtilen) imzalanmış olacaktır. Ekonomik Başvuru, 4.2, 4.4, 4.5 ve 4.10. maddelerinde belirtilen belgeleri içerecektir. Teknik Başvuru, diğer belgelerden (4.3, 4.6, 4.7, 4.8 ve 4.9) oluşacaktır.

Belgeler Türkçe veya İngilizce olarak teslim edilebilecektir. Başvuruda, başvuranın ve ortaklarının, isimleri, adresleri ve iletişim adresleri belirtilecektir.

İstenilen bilgiler eksiksiz, kesin ve açık olacaktır. Başvuranın adı dışında verilen tüm bilgiler, başvuran tarafından talep edildiği takdirde, gizli tutulacaktır.

## 6. DÜZELTME VE BELGELERİN YENİDEN-TESLİMİ İLE İLGİLİ KOŞULLAR

Teklifinde bulunan bir maddeyi (maddeleri) değiştirmek isteyen başvuran, tekliflerin verilmesini takip eden xx hafta içinde bunu yapabilir. En kısa zamanda değişikliklerin ne olduğunu ve kapsamını Genel Müdürlüğe bildirmesi gerekir. Başvuran, aynı zamanda, değişikliklerin yapıldığı tamamlanmış belgeyi(leri), tarafından imzalanmış olan ve sunulmakta olan belgenin(lerin) daha önce teklifte sunulan belgeyle(lerle) değiştirilmesini belirten bir kapak yazısı ile sunmalıdır.

## 7. TESLİM TARİHİ VE TESLİM EDİLECEĞİ YER

Başvuru belgeleri, YYYYMMDD tarihinde mesai saati bitiminden önce, Karayolları Genel Müdürlüğü, Bakım Dairesi Başkanlığı, Yücetepe, Ankara adresine teslim edilecektir

## 8. BU İHALEYE ÖZEL ŞARTLAR

Başvuranın; Ek 1’de verilen araçların il bazında dağılımını, Ek 2’de belirtilen temel hizmet koşullarını ve zaman çizelgesini, Ek 3’te belirlenen muayene programını ve Ek 4’te belirlenen muayene ekipmanlarının özelliklerini incelemesi önerilir. Bu Eklerdeki bilgilerin ışığında, başvuran, on yıllık hak sahipliğinin tamamına yönelik muayene kapasitesi, yatırım ve işletme maliyetleri ile ilgili gereksinimleri hesaplamalıdır. Hak sahipliğinin ilk yılında herhangi bir gelir elde edilmeyeceğinin ve kurulumun süresinin hak sahipliğinin üçüncü yılı bitiminden önce tamamlanmasının zorunlu olduğunun bilinmesi gerekir.

## 9. DEĞERLENDİRME ESASLARI

Başvurular, ilk olarak teknik niteliklere, daha sonra ekonomik ve mali hususlara göre değerlendirilecektir. Çeşitli hususlar aşağıdaki temel esaslara göre değerlendirilecektir:

	<u>Ağırlıklı puan</u>
<b>A – Müracaatın kapsamı</b>	
• Birden fazla bölge için müracaat	15
<b>B – İstasyon ağı</b>	10
<b>C – Deneyim</b>	
• Genel yönetim ile ilgili deneyim	5
• Araç muayenesi ile ilgili deneyim (Teknik Ortağın deneyimi)	15
• Yerleşim, proje ve inşaat işi ile ilgili deneyim	10
<b>D – Mali durum</b>	
• Öz varlığı	5
• Serbest varlığı	5
• Bu yatırıma kanalize edilecek toplam miktar	10
• Banka referansı	10
• Bilanço	5
<b>E – Başvurudaki bilgiler</b>	<b>10</b>
	100

Genel Müdürlük, gerek duyduğu takdirde, başka belgeler isteyebilecek ve değerlendirmede diğer şartları da dikkate alabilecektir.

Tekliflerin değerlendirilmesinin X ay alması öngörülmektedir.

## 10. DEĞERLENDİRME SONUÇLARININ AÇIKLANMASI

(Bu Türkiye için olağan bir prosedür müdür? Biz İsveç'te, başvurana bir mektupla ya kendi teklifinin ya da X Firmasının teklifinin kabul edildiğini bildiririz.)

## 11. TEMİNAT MEKTUBU

(Eğer gerek duyulursa...)

## 12. BAŞVURU FORMLARININ LİSTESİ



**EKLER:**

- EK-1: İl bazında araçların değişik cinslerine göre dağılımı, Eylül 2000  
(KGM tarafından temin edilecektir)
- EK-2: Sözleşme (KGM ile İşleticiler arasında yapılacak)
- EK-3A: Muayene programı – Araç muayenesi
- EK-3B: Motorsikletler için muayene programı 1997
- EK-4: Muayene teçhizatının özellikleri

**.....'DE PERİYODİK ARAÇ MUAYENE İSTASYONLARININ  
KURULMASI VE İŞLETİLMESİ HAKKININ DEVRİ İLE İLGİLİ SÖZLEŞME**

**1. TARAFLAR, ADRESLER**

Bu sözleşme Karayolları Genel Müdürlüğü ile İşletici ..... arasında yapılmıştır.

**2. İŞİN KAPSAMI**

İşletici, sözleşmede belirtilen şartlar çerçevesinde, araç muayene istasyonları kurup işletecektir.

**3. HAK SAHİPLİĞİNİN SÜRESİ**

Hak sahipliği süresi, sözleşmenin imzalanmasından sonra başlamak üzere on yıldır.

**4. SAHA TAHSİSİ**

**5. İŞARET BULUNDURULMASI**

Bir sokak veya karayolundan görülebilen tüm araç muayene istasyonlarında, buranın bir araç muayene istasyonu olduğunu topluma belirtecek ve Genel Müdürlükçe belirlenecek şekilde hazırlanmış bir levha bulunacaktır. Eğer muayene istasyonu bir sokak veya karayolundan görülmeyecek şekilde ise, erişim/giriş yolunun başına benzer şekilde bir levha konulacaktır.

**6. PLANLARIN ONAYLANMASI**

Yerleşim planları, binaların çizimleri ve teknik özellikleri, ve eğitim ve muayene ekipmanlarının bakım ve kalibrasyon planları onay için Genel Müdürlüğe teslim edilecektir.

**7. İŞE BAŞLAMA İZİNİ**

Araç muayene istasyonunun tamam olduğu, test edildiği ve işletmeye hazır olduğu Genel Müdürlüğe rapor edildikten sonra, İşletici işe başlama iznini alacaktır. Genel Müdürlük, işe başlamadan önce, istasyonu görmek isteyebilir.

**8. ÇALIŞMA PROGRAMI VE ZAMAN ÇİZELGESİ**

Muayene istasyonu ağı üç yıl içinde kurulacaktır. Olası hak sahiplerinin, araç filosundaki beklenen artışa bağlı olarak, Ek-1'de belirtilen rakamların %20 civarında daha fazlası

olmak kaydıyla yaklaşımda bulunulmalıdır. İşletim sürecinde toplamın belirtilenlerin en az %120'si fazlası bir muayene kapasitesine ulaşacağı öngörülmektedir.

Hak sahiplerinden her ilde enaz bir (büyük şehirlerde birden fazla) araç muayene istasyonu kurmaları ve hakkın devredilmesini takip eden ilk yılın sonunda tüm istasyonların yaklaşık %40'ını işletmeye açılmış olmasını sağlayacak şekilde muayene elemanlarının alımlarını ve eğitimlerini tamamlamış olmaları gerekecektir.

Hakkın devredilmesini takip eden ikinci yıl içinde araç sahiplerinin en yakın muayene istasyonuna gidebilmeleri için en fazla 50 km yol katedecekleri şekilde istasyon ağının %90'ını tamamlayacaklardır. Kapasite yaklaşık %60'a ulaşmalıdır.

Hakkın devredilmesini takip eden üçüncü yıl içinde istasyon daha fazla genişletilmiş ve tamamlanmış olacaktır ki burada hedeflenen, araç sahiplerinin %95'inin araç muayene istasyonlarına 40 km mesafe içinde olmalarıdır. Hak sahiplerinin muayene taleplerini gözlemeleri ve araç filosundaki gelişmeleri izlemeleri ve buna bağlı olarak istasyon ağını ve personel sayısını ayarlamaları gerekmektedir.

## 9. GECİKME CEZALARI

Hak sahipliğinin birinci, ikinci ve üçüncü yıllarına ait ilgili tamamlama tarihlerine bağlı olarak, 8. maddede belirtilen koşulların yerine getirilmesine kadar ki her bir haftalık gecikme için, İşletici Genel Müdürlüğe YYY milyon TL ceza ödeyecektir.

## 10. YERİNE GETİRİLMESİ GEREKEN ŞARTLAR

Eğer İşleticinin araç muayenesi dışında başka faaliyetleri ve gelir kaynakları varsa, bunlar Genel Müdürlüğe bildirilecektir.

Muayene istasyonunun yerleşiminin ya da binalarının, herhangi bir nedenle araç muayeneleri dışında kullanılması durumunda, bu husus onay için Genel Müdürlüğe rapor edilecektir.

## 11. MUAYENE ÜCRETLERİ VE MALİ KONULAR

Muayene ücretleri Hükümet tarafından belirlenir. Hakkın devrinin ikinci yılının başından itibaren hafif araç, motorsiklet ve traktör için *15 ABD Doları*, ağır otobüs, iki akslı kamyon veya treyler için *35 ABD Doları* ve ağır otobüs, üç veya daha fazla akslı kamyon veya treyler için *45 ABD Doları* olacaktır. Yarı-treyler, gerçek aks sayısına bakılmaksızın, üç-akslı olarak kabul edilmektedir. Bunların karşılığı olan yeniden-muayene ücretleri ise sırasıyla 10, 20 ve 25 ABD Dolarıdır.

Haksahibi, hak sahipliğinin söz konusu olduğu her yıla ait bir bütçeyi, onay için Genel Müdürlüğe vermek zorundadır. Genel Müdürlük haksahibinin tüm mali uygulamaları ve işlemleri ile ilgili olarak tam şeffaflık talep edecek ve inceleme ve denetim hakkına sahip olacaktır. Genel Müdürlük, bütçe doğrultusunda, planlanan ekonomik sonuca erişebilmeyi sağlamak üzere muayene ücretlerinde değişiklikler önerebilecektir.

Muayene istasyonunda para ile ilgili herhangi bir işlem yapılmayacaktır. Muayene süresinin sona ermesinden önce araç sahibine bir çağrı gönderilecektir. Çağrıda, muayene için geçerli olan son tarih ve ücret belirtilecektir. Ücretin (ve ödenmemiş vergi veya cezaların) bankaya veya postaneye ödenmesinden ve ödeme makbuzunun alınmasından sonra, araç sahibi çağrı kartını istasyonda ödeme için kullanabilecektir.\* Eğer bir araç muayeneden geçmezse, bankaya veya postaneye önceden ödeme yapabilmesi için, müşteriye yeniden-muayene ücretini içeren benzer bir kart verilir.

## **12. İŞLETME MALİYETLERİ, VERGİLER VE DİĞER MALİYETLER**

## **13. MUAYENE ELEMANLARININ EĞİTİMİ**

Hak sahibi, çeşitli araçlarla ilgili yeterli temel teknik bilgiye sahip muayene elemanı işe almak ve muayeneleri gerçekleştirebilmeleri için personele iyi teorik bilgi ve pratik beceri verecek şekilde eğitimler düzenlemek zorundadır. Eğitimler, Genel Müdürlükçe onaylanacak olan eğitim planlarında belgelenmelidir.

Üç tip eğitim öngörülmektedir: muayene elemanlarının eğitim sonrası hafif araçları ve traktörleri muayene edebilme yetkisine sahip olacakları temel eğitim, ve muayene elemanlarının, sırasıyla, ağır araçları ve motorsikletleri muayene edebilme yetkisine sahip olacakları ek eğitim. Eğitimlerin sonunda, teori ve uygulama sınavları yapılacaktır. Muayene elemanlarının bireysel yeterlilikleri Genel Müdürlüğe bildirilecektir. Genel Müdürlük, muayene elemanlarının her birine bireysel bir tanıma kodu verecektir.

Muayene elemanları, muayene etme yetkisine sahip olacakları araç kategorileri için gerekli olan sürücü belgesine sahip olacaklardır.

## **14. MUAYENE ELEMANLARININ İSTİHDAM KOŞULLARI**

Genel Müdürlük tarafından onaylanıp bireysel tanıma kodu verildikten sonra, araç muayene memuru ile en az beş yıllık bir iş akdi yapılacaktır.

Muayene elemanları, araç sahibi olmaları ve muayeneler dışında araçlarla ilgili diğer faaliyetlerle ilgilenmeyeceklerdir. Eğer muayene elemanının muayene görevi dışında başka gelir kaynakları varsa, bunu işverene bildirilmesi gerekmektedir. İşletici, çalıştırdığı bu kişilerin bu tür ek işlerinin ve faaliyetlerinin tümünü kayda alması gerekecektir. Muayene elemanının sahip olduğu araçlar, başka bir muayene elemanı tarafından muayene edilecektir.

---

\* Eğer bu tür bir idari sistem başlangıçta mümkün olmaz ise, araç sahipleri banka veya postaneden "muayene çeklerini" satın almak zorunda kalacaklardır.

## 15. MUAYENE İSTASYONLARININ HAZIRLANMASI

Araç muayene istasyonunda en az 2<sup>nci</sup> sınıf bir hizmet binası, en az 3<sup>üncü</sup> sınıf muayene binası(ları) ve personelin, müşterilerin ve misafirlerin araçlarını park edecekleri sathi kaplamalı alanlar ve sathi kaplamalı giriş-çıkış yolları yer almalıdır. Binalar ya birbirinden ayrı ya da tek bir blok halinde olabilir. Aynı zamanda daha büyük bir binanın giriş katı da olabilir.

Hizmet binasında idareci, yönetici, arşiv ve evrakların saklandığı yerler, personel ve bekleyen müşteriler için odalar olmalıdır. Personel kafeteryası aynı zamanda bir konferans odası olarak kullanılacak şekilde düzenlenmelidir. Bay ve bayanlar için ayrı tuvaletlerin ve lavaboların yanısıra bekleme odasının yakınında bebek bakım ve özürli olanaklarına sahip müşteriler için de tuvalet bulunmalıdır. Altyapı için gerekli olanlar içme ve kullanma suyu/kanalizasyon tesisleri, elektrik ve haberleşme tesisleridir.

Muayene istasyonları, genel olarak, her tür aracın muayene edilebileceği şekilde tasarlanmalıdır. Bu da minimum, en az 25 m uzunluğunda, en az 6 m genişliğinde ve tabandan tavana mesafesi en az 5 m olan ve her iki ucunda kapıları bulunan bir muayene binası demektir. Bu binanın ortasında, zeminden 1.65 m aşağıda ızgarası ve her iki uçunda merdivenleri olan, en az 21 m uzunluğunda bir muayene çukuru olacaktır. Bazı özel ekipman bulundurulmalıdır. (EK 4’de bakınız).

Büyük bir muayene istasyonunda aynı zamanda özel kategorilerdeki araçların muayenesi ve bunlarla ilgili özel cihazlara yönelik özel çalışma mekanları oluşturma mümkün olabilir, örneğin motorsikletler için özel kaldıraçlar.

Uygun yerlerde misafirler, personel ve mantıki ölçüde bekleyen araçlar için park yerleri bulundurulmalıdır. Hafif araçların park yeri en az 2.5 x 5 m, ağır araçların park yeri en az 3.5 m genişliğinde olmalıdır. Bekleyen sürücülerin park yeri, sürücülerin giriş ışıklarını görebilecekleri şekilde olmalıdır.

Giriş, çıkış yolları ve dahili yollar tek-yönlü olmalıdır. Kurp yarıçapı ağır araçlar için 12 m, hafif araçlar için 8 m olmalıdır.

Hak sahiplerinin, arazi hazırlıkları ve inşaat işleri başlamadan, yerleşim planını, binaların çizimlerini ve teknik özelliklerini onay için Genel Müdürlüğe vermeleri gerekmektedir.

## 16. HİZMETE AÇILMA

Hak sahipleri ilk yılda gelir elde etmeyeceklerdir. Araç muayene hizmetlerinin Genel Müdürlük’ten hak sahiplerine devri ile ilgili yasal transfer ilk yılın sonunda uygulamaya girecektir.

## **17. TEMEL İŞLETME KOŞULLARI, HİZMET SEVİYESİ**

Tamamlandığı zaman, hakkın devredilmesini takip eden üçüncü yılın sonundan önce, istasyon ağı araç sahiplerinin %95'inin en yakın muayene istasyonuna gidebilmeleri için en fazla 40 km yol katedecekleri şekilde düzenlenmiş olacaktır. Hak sahipliğinin birinci yılı sonunda işletmeye başlarken, her ilde (Ankara, İstanbul ve İzmir'de birden fazla) bir istasyon kurulmuş ve EK 1'de gösterilen araç sayılarının %40'ı kadar bir kapasiteye erişilmiş olacaktır.

Hakkın devredilmesini takip eden ikinci yılın sonunda, araç sahiplerinin en yakın muayene istasyonuna 50 km içinde olacak şekilde istasyon ağının %90'ı tamamlanmış olacaktır. Kapasite ise araçların yaklaşık %60'ına ulaşacaktır.

Araç muayene istasyonlarının çoğu sabit istasyon olarak kurulacak ve hafta içi 0600 – 2000, Cumartesi/Pazar ise 0800 – 1300 saatleri arasında açık bulundurulacaktır. Ancak, yılda muayene edilecek araç sayısı 20 000'den az olan yerlerde, istasyonun açık olacağı başka saatler ve diğer uygulamalar dikkate alınabilecektir. Gezici muayene hizmetleri, haftanın belli günlerinde sabit bir istasyon tarafından yürütülen "uydu" istasyonlar, veya haftanın belli günlerinde tesislerini ve ekipmanlarını geniş kapsamlı yetkilerle kullanabilecek şekilde garajlar ve hizmet istasyonları ile özel anlaşmalar diğer uygulamalara örneklerdir.

Hak sahiplerinin; 24 saat kişilerin bizzat kendilerinin, Internet aracılığıyla, başvurabilecekleri bilgisayarlı ve hafta içi 0600 – 2000 ve Cumartesi/Pazar günleri 0800 – 1300 saatleri arasında açık bulundurulacak 0800-numaralı telefonla başvurabilecekleri randevu sistemini kurmaları gerekmektedir.

Hak sahiplerinden, müşterilerin 15 gün önceden randevu alabilecekleri ve böylelikle muayenelerin verilen randevu saatini takip eden 15 dakika içinde başlatılabileceği şekilde işlerini organize etmeleri istenmektedir.

## **18. MUAYENE RAPOR FORMU, "MUAYENEYİ GEÇTİ YAPIŞKAN PULU" VE RAPORLAMA**

Genel Müdürlük, İşletici firmanın anteti ile basılabilecek ve İşletici tarafından kullanılacak rapor formunu belirleyecektir. Muayeneyi geçmiş olan araçlara konulacak özel yapışkan pulları Genel Müdürlük temin edecektir. Muayenelerin sonucu, iletişim sistemi vasıtasıyla bilgisayar ortamında, aynı gün araç tesciline raporlanacaktır.

## **19. KALİTE KONTROL VE DENETİM**

Genel Müdürlük, hak sahibinin faaliyetlerinin kalite kontrolü ve denetimi için özel, ülke çapında bir organizasyon oluşturacaktır. Bu organizasyon personeline, tesislere, bürolara, defterlere ve arşivlere olduğu kadar eğitim tesislerine de önceden haber vermeksizin bile tam erişim imkanı sağlanacaktır.

Hak sahibinin, muayenelerin aynı şekilde ve ulusal standartlara göre yapıldığını garanti altına alabilmesi için, bir kalite teminatı sistemi olacaktır. Bu sistem, şikayetlerin nasıl ele alınacağına ve bunların nasıl belgelendirileceğine yönelik sabit rutinleri içerecektir. Aynı zamanda, bu kalite teminatı sisteminden sorumlu olacak belli bir kişiyi ataması gerekecektir. Personel eğitimi, ekipman bakım ve kalibrasyon planları Genel Müdürlüğün kalite kontrol organizasyonu tarafından onaylanacaktır.

Genel Müdürlüğün kalite süpervizörleri muayene memurlarının performansını istatistikî bir şekilde izleyeceklerdir. Aynı zamanda, muayene istasyonlarını ziyaret edecek ve muayenelerin ulusal standarda uygun olarak yapıldığını, personel eğitimlerinin planlara uygun olduğunu, ekipman ve cihazların bakımının ve kalibrasyonlarının planlara göre yapıldığını, vb. ve topluma verilen hizmetin yeterli olduğunu kontrol edecekler.

## **20. HAK SAHİBİNİN ŞARTLARI YERİNE GETİRMEMESİ DURUMUNDA YAPILACAK EYLEMLER**

Kalite deneticileri tarafından eğer bazı küçük aksaklıklar veya kalite sapmaları belirlenirse, bu durumlar sözkonusu istasyonun müdürüne yazılı olarak rapor edilir. Raporun bir kopyası ana merkezde bulunan kalite sorumlusuna gönderilir. Daha önemli aksaklıklar veya kalite sapmaları ana merkezde bulunan kalite sorumlusuna yazılı olarak, haksahibinin en kısa zamanda bunlarla ilgili ne tür bir işlem yapacağını gösteren bir cevap vermesi istenerek, rapor edilir. Ciddi aksaklıklar, ki tekrarlandığında hak sahipliğinin iptal edilmesi söz konusudur, aynı zamanda resmi bir uyarıyı içerir.

Ciddi aksaklıkların tekrarlanması durumunda hak sahipliği sona erdirilir. Kritik hususları düzeltme konusunda sahtekarlık, yolsuzluk ve yapılması gerekeni yerine getirmemek, hak sahipliğinin sona erdirilmesine neden olacak diğer örneklerdir.

## **21. HAK SAHİPLİĞİNİN SONA ERMESİ**

Hak sahipliğinin sona ermesi durumunda muayene istasyonları, örneğin araziler, binalar ve ekipmanlar bağımsız değerlendiriciler tarafından değerlendirilecek ve yeni hak sahibi tarafından devralınacaktır. Merkeze ait tesisler, bilgisayarlar, merkezdeki ve istasyonlardaki diğer ofis ekipmanları ve mobilyaları ile ilgili benzer bir şart yoktur. Fakat, eğer hak sahibi ve sonraki hak sahibi anlaşılırsa, bunlar da aynı şekilde değerlendirilip yeni hak sahibi tarafından devralınacaktır.

Hak sahipliği sözleşmesi 10 yıllık bir süre içindir. Dokuzuncu yılın sonunda, bir yeniden-değerlendirme yapılacaktır. Bunun sonunda Genel Müdürlük, ya yeni bir ihale süreci başlatılması ya da hak sahibinin yeni bir beş yıl için hak sahipliğinin uzatılması konusunda karar verecektir. Hak sahibi on yıl sonunda hak sahipliğini bitirmek isteyebilir. Bu durumda, dokuzuncu yılın bitiminden önce Genel Müdürlüğe haber vermesi gerekir. Hak sahipliğini daha önce bitirmek isteyen hak sahibi, olabildiğince erken bir zamanda Genel Müdürlüğü bilgilendirmesi ve yeni bir hak sahipliği sözleşmesi yapılmadan önce bırakmasının mümkün olmadığını kabul etmesi gerekir.

Eğer yeni bir hak sahibi ile sözleşme yapılırsa, İl Değerlendirme Komiteleri yeni hak sahibine verilecek demirbaşların mevcut değerini belirleyecektir. Eğer değerlendirmeye itiraz edilirse, konu mahkemeye intikal edecektir. Bu durumda, mahkeme özel bir Değerlendirme Komitesi görevlendirebilir ve bu Komitenin kararı nihai karar olarak kabul edilir.

## **22. YENİ HAK SAHİBİ İLE YAPILACAK SÖZLEŞME**

Yeni hak sahibi ile yapılacak sözleşme, benzer olmakla beraber tamamiyle aynı olmayabilecek şekilde, bu sözleşmedeki şartları içerecektir.

## **23. SÖZLEŞMEDEKİ ANLAŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜMÜ**

Genel Müdürlük ve İşletici arasında sözleşmenin yorumlanmasından doğan anlaşmazlık söz konusu olduğunda, tarafsız bir hakem görevlendirilecektir.

## **24. SÖZLEŞMENİN ONAYLANMASI**

İşleticinin sözleşmeyi kabul edip imzaladığı günden sonra ki ilk gün, taraflar tarafından başka bir tarih kabul edilmediği takdirde, on yıllık hak sahipliğinin ilk günü olarak kabul edilecektir.

## **25. EKLER**

## **26. HAK SAHİPLİĞİNİN SONA ERDİRİLMESİ**



## **Muayene teçhizatının özellikleri**

### **1. Tamburlu fren test cihazları**

Ağır vasıtalar için kullanılacak bir tamburlu fren test cihazı, çapı en az 190 mm olan tamburlara ve en az 2 km/sa test hızına haiz olmalıdır. Test edilecek aks tamburlar üzerine geldiğinde otomatik olarak çalışmalı, tekerlek kilitlendiğinde otomatik olarak durmalı ve ayarlanabilir bir gecikmeyi müteakip tekrar çalışmalıdır. Cihaz, en az 10 tonluk bir aks yüküne göre boyutlandırılmış olmalı ve tercihan gerçek aks yükünü meydana getirmek üzere bir ağırlık tertibatı içermelidir. Hava basıncı da dahil test sıralamasının kaydı yapılabilmesi ve çıktısı alınabilmelidir. Test cihazında tercihan otomasyonlu analiz ve sonuç değerlendirmesi yapabilecek donanımlar bulunmalıdır. Bilgisayar ağına bağlantı sağlayan bir arayüz temin edilmiş olmalıdır.

Kombine bir hafif/ağır tamburlu fren test cihazında da aynı nitelik ve özellikler bulunmalı, ancak hafif vasıta testlerinde kullanıldığında daha hassas bir ölçek ayırımına ve en az 5 km/sa test hızına haiz olmalıdır. Tercihan tamburlar arasındaki mesafenin azaltılması da mümkün olmalıdır.

Hafif vasıtalar için kullanılacak bir tamburlu fren test cihazı, çapı en az 190 mm olan tamburlara ve en az 5 km/sa test hızına haiz olmalıdır. Test edilecek aks tamburlar üzerine geldiğinde otomatik olarak çalışmalı, tekerlek kilitlendiğinde otomatik olarak durmalı ve ayarlanabilir bir gecikmeyi müteakip tekrar çalışmalıdır. Cihaz, en az 5 tonluk bir aks yüküne göre boyutlandırılmış olmalı ve tercihan gerçek aks yükünü meydana getirmek üzere bir ağırlık tertibatı içermelidir.

### **2. Far ayarı kontrol ünitesi**

Far ayarı kontrol üniteleri, optik eksenleri zemin seviyesinin 0.25 ila 1.40 m üzerinde bulunan farları ve yardımcı lambaları kontrol etmek üzere dizayn edilmiş olmalıdırlar. Ünite, aracın durduğu zemin ile tam paralellik sağlayacak şekilde ayarlanabilmeli ve tercihan raylar üzerine monte edilmiş olmalıdır.

### **3. Egzoz gazı analiz cihazı**

Egzoz yayılımını ve  $\lambda$ -sensör fonksiyonunu kontrol eden egzoz gazı analiz cihazları, ölçülen değerlerin  $\lambda$  değerini 0.005 doğrulukla belirlemesi temeline dayalı olarak egzoz gazında bulunan CO, O<sub>2</sub> ve CO<sub>2</sub> miktarlarını %0,5 doğrulukla ölçebilmelidir. Bilgisayar ağına bağlantı sağlamak üzere bir arayüz temin edilmiş olmalıdır.

Ölçümler arasında test ucu, hortumlar ve analiz cihazından hava geçirmek üzere ilave ekipman bulunması tavsiye edilir.

#### **4. Opasimetre**

Dizel egzoz gazlarının saydamsızlığını ölçmeye yarayan opasimetreler, saydamsızlığı xxxxxx doğrulukla ölçebilmelidirler. Bilgisayar ağına irtibat sağlayan bir arayüz temin edilmiş olmalıdır.

#### **5. Sesölçer**

Yakınlık metodu olarak adlandırılan yöntemle egzoz gürültü seviyesini kontrol eden sesölçerler, yayılan gürültüyü 1 db (A) doğrulukla ölçebilmelidirler.

#### **6. Aks krikoları**

Ağır vasıtalar için pnömatik aks krikoları, tek noktadan kaldırma halinde en az 10 tonluk bir kaldırma kapasitesine haiz olmalıdırlar. İki noktadan kaldırma için kaldırma kulakları temin edilmiş olmalıdır. Kriko, çukur boyunca rahat hareketi sağlamak üzere tekerlekli bir arabaya monte edilmiş ve basınçlı hava besleme sistemine kendi kangallanan plastik borulama ile bağlanmış olmalıdır.

Hafif vasıtalar için pnömatik aks krikoları, en az 1.5 tonluk bir kaldırma kapasitesine haiz olmalıdır. Krikoda, kaldırma kuvvetlerinin tekerleklere mümkün olduğu kadar yakından uygulanabilmesini sağlayan adaptörlü, uzatılabilir kaldırma kolları bulunmalı ve bu, aracın altında diğer pozisyonlarda da yapılabilmelidir. Kriko, çukur veya kaldırıcı boyunca rahat hareketi sağlamak üzere tekerlekli bir arabaya monte edilmiş ve basınçlı hava besleme sistemine kendi kendine kangallanan plastik borulama ile bağlanmış olmalıdır.

#### **7. Hafif vasıtalar için kaldırırcılar**

Ağır vasıtalar ve araç kombinasyonlarına ait şasi kısımlarının muayenesi için bir muayene çukuru kullanılması en mantıklı çözüm olmakla birlikte, hafif vasıtalara ait şasi kısımlarının muayenesi için araç kaldırırcılar kullanılması daha mantıklıdır. Bu uygulama için iki tip kaldırırcı elverişlidir – dört payandalı kaldırırcılar ve payandasız kaldırırcılar. Her iki tipte de, muayenesi yapılacak aracın tekerleklerinin üzerinde durduğu paralel ve nispeten geniş çelik plakalar (“tekerlek hatları”) bulunur. Bunların her iki ucunda, aracın çıkıp inebilmesi için katlanır rampalar vardır. Dört payandalı kaldırırcı, üzerine tekerlek hatlarının monte edildiği çapraz kirişlere haiz olup kaldırma işlemi payandalardaki teller vasıtasıyla yapılır. Payandasız kaldırırcıda çapraz kirişler yoktur, ve kaldırma işlemi makas tipi bir mekanizmada bulunan hidrolik silindirler vasıtasıyla gerçekleşir.

Payandasız kaldırırcı tercih edilir. Bu kaldırırcı, herhangi bir engel olmaksızın zeminin düz olmasını sağlar ve çapraz kirişlerin bulunmaması da ergonomik bir avantajdır.

Hem dört payandalı hem de payandasız kaldırırcılar, en az 1.70 m’lik bir azami kaldırma yüksekliğine haiz olmalı ve sıfırdan azami kaldırma yüksekliğine kadar en çok 0,05 m

aralıklarda kaldırıcıyı durdurmak ve sabitlemek mümkün olmalıdır. Kaldırma ve indirme hızı, yaklaşık 15-17 saniyelik bir toplam kaldırma süresine tekabül edecek şekilde asgari 0.10 m/s olmalıdır.

Kaldırıcı, ön veya arka tekerlekleri tekerlek hattından kaldırmak üzere hareket ettirilebilir 1,5 tonluk bir kriko ile donatılmış olmalı ve tercihan üzerinde ön tekerleklerden birinin durduğu hareket ettirilebilir bir plakadan ibaret olan “boşluk dedektörü” de bulunmalıdır.

## 8. Diğerleri

Yukarıdakilere ilave olarak; araç muayene istasyonu, özel durumlarda, eğitim amaçlarıyla ve yardımcı teçhizat olarak kullanılacak bazı ekipmanlara haiz olmalıdır. Bunlar, pnömatik fren sistemli araçların fren testi sırasında hava basıncını kaydeden bir manometre ve bağlantı adaptörlerini, denetçileri “kalibre” etmek üzere pedala uygulanan kuvveti ölçen bir cihazı, fren çalışma ve yükleme zamanlarını ve eğer gerekiyorsa kilometre saati/takometre ve taksimetre doğruluğunu ölçmek için bir kronometreyi, limitteki durumlarda kullanılmak üzere lastik diş derinliği ölçme aletini, yol fren testlerinde kullanılacak hızölçerleri ve römork bağlantıları aşınmasının kabul edilebilir değerlerde olup olmadığını belirleyen ölçme aletlerini kapsar. Ayrıca, 10 tonluk ve 1.5 tonluk birer “timsah” tipi zemin krikosunun, bir el aleti takımının ve çeşitli ebat ve şekillerde manivelaların da bulundurulması tavsiye edilir. Bunların yanında, havalı frenleme sistemlerinin istasyonun basınçlı hava besleme sistemi kullanılarak doldurulmasını sağlayan tesisatın ve tamburlu fren testinden önce lastikleri şişiren teçhizatın da bulunması önerilmektedir.

### Araç kuyruğu numaralandırma sistemi

Bir araç kuyruğu numaralandırma ve giriş sinyal sistemi tavsiye edilmektedir. Bu sistemlerin en gelişmiş şekli, bekleme zamanını asgariye indirmek üzere bilgisayarlı planlama ve önkayıt sistemleri ile irtibatlandırılmıştır. Gelen müşteri, aracını, klavye, ekran ve küçük bir yazıcıya haiz bir üniteye sürer ve aracının plaka numarasını veya randevu saatini girerek bir kuyruk numarası alır. Sistem, gerçek üretim ve bekleme durumunu analiz ederek müşteriye, ön kayıtlı zamandan mümkün olduğu kadar kısa bir süre sonra giriş sinyali verecek olan bir numara verir.

## KGM ne yapmalı?

- Polise yeni araç tescili ile ilgili şartları bildirin ve POLNET’le, araç ve sürücü belgesi tescilleriyle ilgili gelişmeleri yakından izleyin.

Araç tescilleri, tüm araçlar için **muayene edilmeden yasal olarak kullanılacakları dönemin bitiş tarihlerini** içermelidir. Her ay tescil incelenerek, yasal kullanım sürelerinin bitiş tarihlerine beş ay kalan tüm araçların plakalarını ve sahiplerinin adreslerini içeren bir liste oluşturun. Bu liste daha sonra, posta ile araç sahiplerine gönderilecek olan çağrı kartlarının hazırlanmasını için kullanılacaktır. Çağrı kartı mesajı şu şekilde olmalıdır:

**06 AB 123 tescil sayılı aracınızın yakın bir gelecekte muayenesi gerekmektedir. Muayene edilmeden yasal olarak kullanabileceğiniz son tarih yyyy-aa-gg’dür. Muayene ücreti xxx milyon TL’dir. Bu meblağ bankadaki 1234-5678-9012 nolu hesaba yatırılabilir veya postaneye ödenebilir. Postanenin veya bankanın kaşesini taşıyacak bu kart, muayene sırasında ödeme yerine geçecektir. 0800-9876543 nolu telefonu arayarak size en yakın muayene istasyonu için randevu almanız gerekmektedir. Randevunuzu, aynı zamanda, İnternet kanalıyla [abcde@fghjk.com](mailto:abcde@fghjk.com) sitesinden de alabilirsiniz.**

Araç tescil kütüğü; kişisel bir kod kullanılarak, aracın muayenesinin yeni bitiş tarihi ile kontrol merkezini tanımlayan bilgileri birlikte otomatik olarak alacak ve kayıtlayacak bir yapıda olmalıdır.

- Tüm yeni araçlar için yasal kullanım tarihinin kayıt altına alınması işlemini en kısa zamanda başlatın.
- Rapor formlarının düzenine ve içeriklerine karar verin.

Rapor formları olası İşleticiler tarafından bastırılmalı ve İşleticinin antetini taşınmalıdır. Formun, antet dışında kalan kısmı, KGM tarafından belirtildiği şekilde olmalıdır.

- Polisle birlikte bir çalışma grubu oluşturun ve aşağıdakileri gerçekleştirin;
  - a) formu ve "kontrol edilecek ayı-tarihi-" belirtecek yapışkan pulun kullanılabilceği yeri kararlaştırın
  - b) araç tescilinin doğru adreslerle nasıl güncelleştirileceğini tartışın.

Bitiş tarihine 4 ay kala çağrı alınmaması durumunda doğru adresin araç tesciline gönderilmesi yönünde talimat veren reklamlar, TV ve radyo spotları? Ya da muayene istasyonlarını araç tesciline bağlamak, muayene sırasında adresleri kontrol etmek, ve muayene sonuçları ile birlikte doğru adresleri rapor etmek? Ya da...?

- Yapışkan pulların ve bitiş tarihlerinin kontrolünün polis tarafından yapılması gereken bir görev olduğu konusunda polisi ikna edin. Eğer bu olmazsa, muayene edilen araç sayısı ile ilgili olarak bugünkü rakamları iyileştirmek çok zor olacaktır.
- Yeni araçlarda da yapışkan pulun bulunmasına ve yapışkan pulsuz aracın kullanılmasının yasal olmadığına yönelik mevzuatı başlatın.

#### **Muayene "ayı"nı (tarihi) belirtir yapışkan pul**

Önerilen tasarım: renkli geri plan üzerinde siyah sayıların ve harflerin olduğu yaklaşık 45 x 70 mm'lik bir dikdörtgen. Renkler, bir düzen içinde, her yıl değiştirilmelidir: kırmızı – yeşil – menekşe – sarı – mavi – kahverengi – tekrar kırmızı vb. Üst sıradaki harfler **OC, ŞU, MAR, Nİ, MAY, HA, TE, AĞ, EY, EK, KA, AR**, ve alt sıradaki rakamlar **01, 02, 03** vb. olmalıdır. Harflerin ve sayıların yüksekliği yaklaşık 30 mm olmalıdır.

Yapışkan pulda yasal kullanımın bitiş tarihi bulunmayacak, ancak bu tarihin içinde bulunacağı ay ve yıl belirtilecektir. Yapışkan pul, hasar görmeden çıkarılamayacak bir materyalden yapılmalıdır. Çıkarabilmek için bir jilet veya benzer bir araç kullanılmalıdır.

Önerilen yer: ön camı olan araçlarda, sağ-alt köşenin içi, ön camı olmayan araçlarda, arka plakanın üstü.

Yeni bir yapışkan pul sadece araç muayeneden geçtiğinde verilmelidir. Araç muayeneden geçmezse yeni pul verilmemelidir.

Yapışkan pulların üretiminin ve İşleticilere dağıtımının sorumluluğu KGM'de olmalıdır.

- Bozulma sorunu ve bunun nasıl engelleneceği hususunu dikkatlice ele alın.

Müşterinin, muayenede hazır bulunmasına ve muayene elemanları ile doğrudan ilişki kurmasına izin verilip verilmeyeceği hususu dikkatli bir şekilde tartışılmalı ve analiz edilmelidir. Bir yandan, tam olarak neyin arızalı olduğunu görebilme, muayene elemanına sorular sorabilme ve ondan doğrudan yorumlarını alabilme ve müşterinin mevcudiyeti durumunda muayenelerin toplam olumlu etkisi daha büyük olacaktır. Ayrıca, bu zaman kazandıracaktır. Aynı zamanda, muayene memurunun aracı üzerinde herhangi bir zararlı yöntem kullanmadığını görmesi müşteri için bir avantajdır.

Diğer bir yandan, müşteri ile muayene memurları arasındaki doğrudan ilişki, sorunlar yaratabilecektir. Muayene memurları için alternatif görevler ve sıra numaraları olan sistemler, muayene memurlarının belli bir müşteriyi ve müşterinin belli bir muayene memurunu seçmesini engelleyerek, bozulma sorunlarını azaltabilecektir. Açık yerleşim ve

bir çok muayene memurlarının paralel bir düzen içinde sessiz bir ortamda çalışmaları, olanakların, örneğin rüşvet, daha da azalmasını sağlayacaktır. İstasyonlarda para alınmaması da riski azaltacaktır. Ancak, bozulma riskini azami bir şekilde azaltmak için, müşterilerle muayene memurlarının doğrudan herhangi bir ilişkilerinin olmaması gerekmektedir.

Bozulmayı engellemek için, istasyonun çok küçük olmaması da önemlidir. Eğer belli bir yerdeki gerekli kapasite belli bir rakamın altında ise, örneğin yılda 20 000 muayene, ve sadece bir veya iki muayene memuru yeterli ise, o çevrede yaşayan muayene memurları ile yürütülen devamlı açık bir merkez bulundurulması önerilmemektedir. İstasyonu haftada bir veya iki gün açmak, daha büyük bir istasyondan personel göndermek daha iyi olacaktır. Bu durumda, bir rotasyon programına göre, her seferinde değişik muayene memurları gönderilecektir. Eğer mümkünse, muayene personelinin sayısı, her vardiya için 10 – 15 civarında olmalıdır.

Bozulma riskini en aza indirmek için, müşterinin aracını muayene boyunca izlemesinin değerli katkılarından nelerin gözden çıkarılabileceğine karar vermek, bizim yapabileceğimiz birşey değildir. Bunun Türkiye'deki iş kültürü ve gelenekleri ile daha yakın ilişkisi olan insanlar tarafından kararlaştırılması gerekir.

- Neyin kontrol edileceğini, kontrollerin nasıl yapılması gerektiğini ve saptanan arızaların nasıl değerlendirileceğini çok açık bir şekilde belirten bir muayene programı oluşturun.

Kontrollerin nasıl yapılacağını çok detaylı bir şekilde belirlemek çok önemlidir. Başarılı olabilmesi için, bir muayene sistemi toplumun güvenini kazanmalıdır. Bu durumda, değişmezlik önemli bir ön koşuldur. Muayene memurları, aynı yöntemleri uyguluyor ve aynı tip ekipmanı kullanıyor şekilde görünmelidirler. Araçın muayene edilen her yerde, arızaları değerlendirebilecek ve aynı sonuçlara varabilecek şekilde eğitilmelidirler.