meinFahrer

TÜRKÇE SÜRÜM

ŞOFÖRLÜ KİRALIK ARAÇ (MİETWAGEN) REHBERİ

Uygulamada Yolcu Taşımacılığı

Sektör nasıl işler, neye izin verilir ve kendi kiralık araç şirketini nasıl kurarsın. Hesaplamalar, kontrol listeleri ve Hamburg, Berlin ve Münih kurallarıyla.

Yayımlayan: meinFahrer ve Hakan Er

Güncelleme: 15 Kasım 2026

Uygulamada Yolcu Taşımacılığı
Şoförlü kiralık araç (Mietwagen) rehberi
Almanca özgün adı: Personenbeförderung in der Praxis

Yayımlayan: meinFahrer ve Hakan Er
Güncelleme: 15 Kasım 2026. Mevzuat durumu: 13 Kasım 2026.

Bu kitap Almanca özgün metnin Türkçe çevirisidir. Belirleyici olan Almanca sürümdür. Almanya'daki resmî terimler, makamlarda bu adlarla karşına çıktığı için Almanca bırakıldı ve ilk geçtikleri yerde açıklandı.

Kurallar ve tutarlar değişir. Bir karar vermeden önce yetkili makamın güncel sayfasına bakmakta fayda var.

meinfahrer.app adresinden ücretsiz indirilebilir. Almanca ve İngilizce sürümleri de orada.

İçindekiler

KISIM 1 · SEKTÖR

01	Şoförlü kiralık araç (Mietwagen) nedir	4
02	Sektör nasıl işler	17
03	Uber, Bolt ve diğer aracılar	29
04	Kurallar	42
05	Sektörün itibarı	56
06	Sektör nereye gidiyor	69

KISIM 2 · KİRALIK ARAÇ ŞİRKETİ

07	Kazanç ve maliyetler: değer mi?	83
08	7 adımda kendi şirketine giden yol	100
09	Unternehmerschein (girişimci belgesi)	112
10	Şirket türü, ruhsat, işyeri	126
11	Konzession (işletme izni)	142
12	Araç	157
	Yazar hakkında	169

Kısım 3 (Araçlar) ve Kısım 4 (Uygulamadan ipuçları) sonraki bir baskıda gelecek.

KISIM 1 · SEKTÖR

01

Şoförlü kiralık araç (Mietwagen) nedir

Almanca'da “Mietwagen” kelimesini duyan çoğu kişi, kiralama şirketinden alıp kendi sürdüğü bir arabayı düşünür. Bu rehber başka bir şeyi anlatıyor: yolcuları kendi şoförleriyle taşıyan şirketleri. Taksiye benzerler, ama kendi kurallarıyla çalışırlar. Almanya'da Uber ya da Bolt üzerinden alınan ve taksi olmayan yolculukların neredeyse hepsini böyle bir şirket yapar.

Bu bölüm, yasaya göre bir Mietwagen'in ne olduğunu, işlerini nasıl aldığını ve her yolculuktan sonra hangi kuralın geçerli olduğunu anlatır. Onu taksiden, ridepooling'den, ambulansla hasta naklinden ve otobüsten ayırır. Bölümün sonunda kendi hizmetinin hangi türe girdiğini ve bunun için hangi izne ihtiyacın olduğunu söyleyebilirsin.

Bir kelime, iki anlam

Günlük dilde Mietwagen, birkaç günlüğüne kiralayıp kendin sürdüğün bir arabadır. Bu, sürücüsüz araç kiralamadır. Kimseyi taşımaz, bu yüzden *PBefG* (Yolcu Taşıma Kanunu) kapsamına girmez.

Yasada ise *Mietwagen* (şoförlü kiralık araç) şoförlü bir araçtır. Müşteri arabayı değil, bir yolculuğu kiralar: nereye gitmek istediğini söyler, şirketin bir şoförü onu oraya götürür. Karışıklığı önlemek için sektörde çoğu zaman “Mietwagen mit Fahrer” (şoförlü kiralık araç) denir. Taşıma hizmetleri, özel şoför hizmetleri ve limuzin hizmetleri de buna girer. Almanya'da Uber ya da Bolt üzerinden yolculuk ayırtan kişi de çoğu zaman bir Mietwagen'de oturur: uygulama yolculuğu aracılık eder, bir Mietwagen şirketi de yolculuğu yapar (Bölüm 3).

	Sürücüsüz araç kiralama	Şoförlü Mietwagen
Müşteri ne alır	belirli bir süre için bir araba	A'dan B'ye bir yolculuk
Kim sürer	müşterinin kendisi	şirket sahibi ya da şoförü
PBefG geçerli mi	hayır	evet
PBefG'ye göre izin	hayır	evet, her araç için

	Sürücüsüz araç kiralama	Şoförlü Mietwagen
Şirket sahibinin *Fachkundeprüfung*'u (mesleki yeterlilik sınavı)	hayır	evet
Direksiyondaki kişi için *P-Schein* (yolcu taşıma ehliyeti)	hayır	evet
Fiyat nasıl oluşur	günlük kira, kilometre	iş başına yolculuk ücreti

Bu rehberin okurları bütün bunlara pek "Mietwagen" demez. "Uber-Firma", "Flotte" ya da "Flottenpartner" derler, izne "*Konzession*" (işletme izni) ya da "Lizenz", Fachkundeprüfung'a da "*Unternehmerschein*" (girişimci belgesi) derler. Kastedilen hep aynıdır: izinle, binek araçlarla yolcu taşıyan bir şirket. Rehber sektörün kelimelerini kullanır, önemli olduğu yerde resmî terimi açıklar.

SIK YAPILAN HATA

"Araba kiralayan Unternehmerschein almak zorunda."
Sürücüsüz araç kiralayan kişi yolcu taşımaz. Bunun için ne PBefG'ye göre izin ne de Fachkundeprüfung gerekir. İkisi de ancak sen ya da şoförlerin para karşılığında yolcu taşıdığınızda gerekli olur.

Para karşılığında yolcu taşıyan izin almalı

Yolcu Taşıma Kanunu, insanları motorlu araçlarla para karşılığında ya da iş olarak taşıyan herkes için geçerlidir. Bunu yapmak isteyen izin almak zorundadır ve böylece yasa anlamında girişimci olur. Sektörde bu izne Konzession denir. Onsuz taşımacılık yapmak bir kabahattir ve cezası 20.000 Euro'ya kadar çıkabilir (Bölüm 4).

Burada para sayılan yalnızca yolculuk ücreti değildir. Birinin işi için dolaylı olarak elde etmek istediği ekonomik avantajlar da yasaya göre bir ücrettir. Yani yolcunun hiçbir şey ödemediği bir yolculuk da, bir işi desteklemesi amaçlanıyorsa yasaya girebilir.

İstisna, binek araçla yapılan şu yolculuklardır: hiçbir ücret alınmayanlar ya da kilometre başına toplam ücretin, *Bundesreisekostengesetz*'in (federal yolluk kanunu) iş açısından önemli görev yolculukları için belirlediği oranı aşmadığı yolculuklar. Bu oran kilometre başına 30 sent. İstisna, bu tür yolculukları düzenli olarak sunan biri için de geçerlidir. Amacı, yolcuların masraflara katıldığı yolculuk paylaşımlarıdır.

Yolculuk paylaşımı için hesap örneği. Diyelim ki 600 kilometre yol gidiyorsun ve üç kişiyi yanına alıyorsun. İzin gerekmeden hepsi birlikte sana en fazla 180 Euro, yani kişi başına 60 Euro ödeyebilir. Her birinden 70 Euro istersen bu 210 Euro, yani kilometre başına 35 sent eder. O zaman sınırın üzerindesin ve yolculuk PBefG'ye girer.

SIK YAPILAN HATA

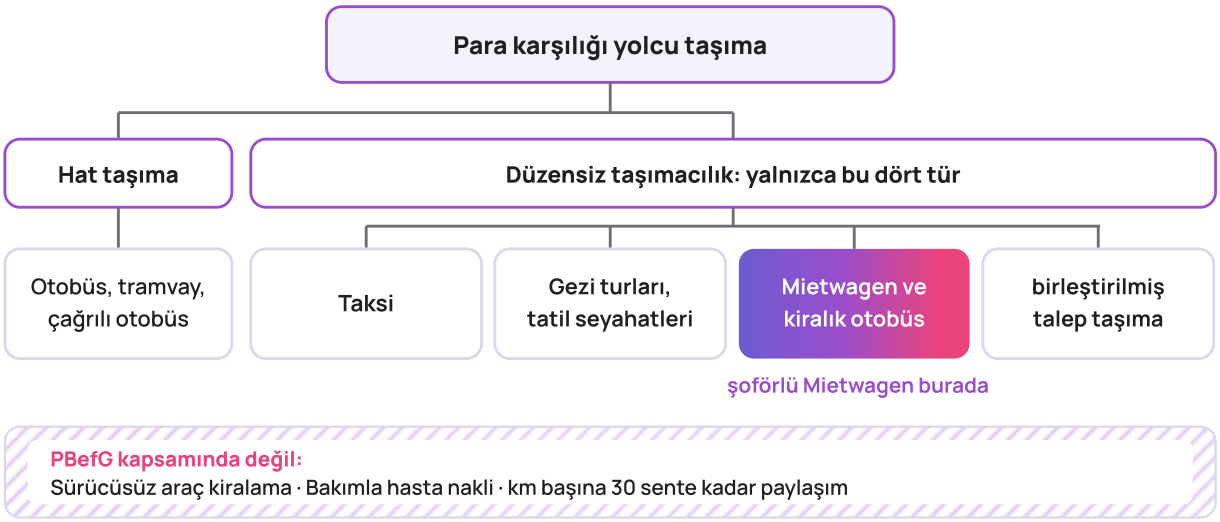
"Ayda sadece birkaç kez sürüyorsam bu henüz ticari faaliyet sayılmaz."
PBefG ne kadar sık sürdüğüne değil, para karşılığında taşıyıp taşımadığına bakar. Kilometre başına 30 sent sınırını aşan tek bir ücretli yolculuk bile izin gerektirir. Tek araçlı yan bir iş, büyük bir işletmeyle aynı Konzession'a ihtiyaç duyar (Bölüm 8).

Yasa dört tür tanır, Mietwagen bunlardan biri

PBefG iki büyük grubu birbirinden ayırır. Hat taşımacılığı (*Linienverkehr*) sabit duraklar arasında tarifeye göre işler; otobüs ve tramvay buna girer. Geri kalan her şey düzensiz taşımacılıktır (*Gelegenheitsverkehr*). Yasa bunun için yalnızca dört tür tanır:

- taksi taşımacılığı,
- gezi turları ve tatil yeri seyahatleri,
- kiralık otobüs (*Mietomnibus*) ve Mietwagen taşımacılığı,
- birleştirilmiş talep taşımacılığı (*gebündelter Bedarfsverkehr*).

HİZMETİN HANGİ TÜRE GİRİYOR?



Otobüs ve tren dışındaki yolculuklar için yasa yalnızca dört tür tanır. Her hizmet bunlardan birine uymalıdır ve her biri kendi iznini gerektirir.

Bir şirket kendine özgü bir karma tür uyduramaz. Yeni taşıma türleri için yasa yalnızca süreli denemelere izin verir. Şirket her tür için ona uyan izne ihtiyaç duyar. Mietwagen Konzession'ı olan biri bununla taksi işletemez ve yolcuları birleştiremez.

Mietwagen'i üç özellik belirler

Yasa Mietwagen'i tek bir cümleyle tanımlar. Basit bir dille üç özelliği vardır:

1. **Bütün olarak kiralanan bir binek araç.** Müşteri, kendisi ya da grubu için aracın tamamını ayırtır. Tek tek koltukları farklı müşterilere vermek Mietwagen'de yasaktır. Bu, birleştirilmiş talep taşımacılığı olurdu (aşağıya bak).
2. **Yolculuğu şirket sahibi yapar.** Ya kendisi sürer ya da şoförlerinden birini görevlendirir.
3. **Yolculuğun amacını, hedefini ve akışını müşteri belirler.** Nereye gidileceğine ve yolda durulup durulmayacağına o karar verir.

Binek araç burada, şoför dahil en fazla dokuz kişilik bir araçtır. Daha büyük araçlarla otobüs taşımacılığı başlar.

Büyük binek araçların Mietwagen için ne kadar önemli olduğunu, Federal Ulaştırma Bakanlığı'nın 2024 yılı sonu itibarıyla yaptığı sayım gösteriyor. Araçlarını büyüklüğe göre bildiren eyaletlerde Mietwagen'lerin yüzde 38,8'i sekiz ya da dokuz kişilikti. Taksilerde bu oran yüzde 15,5'ti. Yani dokuzdan fazla koltuğu olmadığı sürece şoförlü minibüsler Mietwagen işinin büyük bir parçasıdır.

Bu özellikler günlük hayatta ne anlama gelir:

Durum	Mietwagen mi?	Neden
Bir çift havalimanına yolculuk ayırtıyor	evet	tek iş, aracın tamamı, hedefi müşteri belirliyor
Sekiz kişilik bir ekip dokuz kişilik bir araçla fuara gidiyor	evet	tek iş, en fazla dokuz kişilik binek araç
Bir firma, birkaç randevusu olan bütün bir gün için şoförlü bir araç ayırtıyor	evet	hedefi ve akışı müşteri belirliyor
Birbirini tanımayan iki kişi ayrı ayrı ayırtıyor, şirket onları tek araca koyuyor	hayır	iki iş birleştirilmiş, bu birleştirilmiş talep taşımacılığı
20 kişilik bir tur grubu otobüsle gidiyor	hayır	binek araç değil, bu kiralık otobüs taşımacılığı

İşler sokakta değil, şirkette kabul edilir

Bir Mietwagen yalnızca işyerinde (*Betriebssitz*) ya da şirket sahibinin evinde alınmış işleri yapabilir. Eskiden bu, müşterinin merkezi araması demekti. Bugün birçok iş elektronik olarak gelir: e-postayla, şirketin kendi sitesi üzerinden ya da Uber veya Bolt gibi bir uygulamayla. Önemli olan, işin sokakta şoföre değil, şirkete gelmesidir.

Bu kuralın ne kadar ciddi olduğunu Uber'in Almanya'daki geçmişi gösteriyor. Eski Uber Black hizmetinde uygulama işleri doğrudan şoförlere gönderiyordu. *Bundesgerichtshof* (Federal Yüksek Mahkeme) 2018'de bunu hukuka aykırı buldu, çünkü işin önce işyerine gelmesi gerekir. Şirkete aynı anda gönderilen bir e-posta bunu değiştirmedi (Bölüm 3). O zamandan beri uygulamalarda da işler şirket üzerinden geçiyor.

MIETWAGEN İŞİNİ BÖYLE ALIR



Mietwagen için yasak:
el sallanarak durdurulmak · taksi durağında beklemek · yol kenarında yolcu beklemek
şirket yerine doğrudan şoföre gelen işler

> Her iş önce şirkete gelir, uygulama üzerinden gelse bile. Mietwagen sokakta yolcu alamaz.

Şirket her işin geliş kaydını tutar: bir iş defterinde ya da elektronik olarak, açıkça uygulama üzerinden de. Bu kaydı bir yıl saklar. Bunun günlük işte nasıl yürüdüğünü Bölüm 17 anlatır.

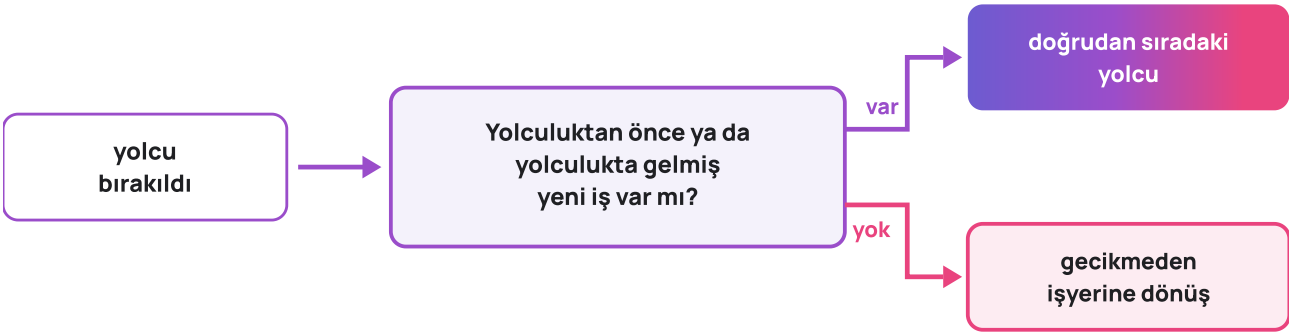
İşin geliş yolu	İzinli mi	Ne kaydedersin
Müşteri işyerini arıyor	evet	geliş, saat, alış yeri, hedef
Müşteri e-posta yazıyor ya da sitende ayırtıyor	evet	ayırtmanın gelişi ve saati
Müşteri Uber, Bolt ya da başka bir uygulama üzerinden ayırtıyor, iş şirkete geliyor	evet	uygulamanın verileri, bir yıl boyunca
Müşteri sokakta el sallayarak aracı durduruyor	hayır	–
Şoför taksi durağında ya da yol kenarında yolcu bekliyor	hayır	–

Buradan bir Mietwagen'in neyi yapamayacağı çıkar: el sallanarak durdurulmak, taksi durağında durmak ya da yol kenarında yolcu beklemek. İşlerin kabulü, aracılığı ve yapılması, aracın beklemede tutulması ve reklam, taksiyle ya da birleştirilmiş talep taşımacılığıyla karıştırılabilecek şekilde olmamalıdır. Taksiye ayrılmış işaret ve özellikler, örneğin tavandaki taksi lambası, Mietwagen'lerde yasaktır.

Yolculuktan sonra işyerine dönüş, sıradaki iş gelmediyse

Mietwagen'ler için en bilinen kural, *Rückkehrpflicht* (işyerine dönme zorunluluğu) kuralıdır. Her işten sonra araç gecikmeden işyerine döner. Araç yolculuktan önce işyerinden ya da şirket sahibinin evinden, ya da yolculuk sırasında yeni bir iş almışsa bu geçerli değildir. O zaman doğrudan sıradaki yolcuya gider.

HER YOLCULUKTAN SONRA NE GEÇERLİ



Yolculuk sırasında iş kabul etmek açıkça serbesttir.
Büyük belediyeler: Makam, merkezden en az 15 km uzakta bir bekleme yeri onaylayabilir.

> Rückkehrpflicht yalnızca yeni bir iş yoksa geçerlidir. İşi bol bir araç çoğu zaman birkaç işi art arda yapar.

Yani yolculuk sırasında yeni iş kabul etmek açıkça serbesttir. İşi bol bir araç çoğu zaman arada işyerine uğramadan birkaç işi art arda yapar. Ancak yeni bir iş yoksa dönmesi gerekir.

Tipik durumlarda bu şöyle görünür:

Yolcuyu bıraktıktan sonraki durum	Ne geçerli
Yolculuk sırasında uygulamadan sıradaki iş geldi	doğrudan sıradaki yolcuya
İşyeri yolculuktan önce art arda iki iş vermişti	ikisini art arda yap
Yeni bir iş yok	gecikmeden işyerine dön
Dönüş yolunda yeni bir iş geliyor	yeni işi yap
İş yok, şoför varış noktasında durup uygulamayı bekliyor	yasak
Büyük belediye, makam bir bekleme yeri onaylamış	işyeri yerine bekleme yerine

Yüzölçümü büyük belediyelerde izin makamı, yeni işi olmayan Mietwagen'lerin işyeri yerine başka bir bekleme yerine (*Abstellort*) gitmesine izin verebilir. Bu durumda merkez ile bekleme yeri arasında en az 15 kilometre olmalıdır. Böyle bir izin yoksa ikinci bir dönüş yeri de yoktur. Elverişli bir yerdeki otopark bu yüzden işyeri olmaz (Bölüm 10).

İhlal için ne kadar az şeyin yettiğini, Bundesgerichtshof'un 3 Haziran 2026'da karara bağladığı dava gösteriyor. Bir taşerona kayıtlı bir Mietwagen, Köln'deki Breslauer Platz'ta bir yolcuyu bıraktı ve yeni bir iş olmadan orada bekledi: saat 10.10'dan en az 10.22'ye kadar. Bu yetti. Taşeronu görevlendiren şirket de sorumlu tutuldu (Bölüm 4). Mietwagen kurallarına aykırılıklar ayrıca 10.000 Euro'ya kadar para cezasına yol açabilir.

Rückkehrpflicht yıllardır tartışılıyor. Platformlar ve birçok Mietwagen işletmecisi, boş yolculuklara yol açtığı için onu artık geçersiz buluyor. Taksi sektörü ise onu savunuyor, çünkü kendi gözünde taksiyle arasındaki farkı koruyor. Hukuken durum net: *Bundesverfassungsgericht* (Federal Anayasa Mahkemesi) onu 1989'da meslek özgürlüğüyle bağdaşır buldu, Bundesgerichtshof da 2026'da onayladı. Federal Hükümet'in Ekim 2026 tarihli bürokrasiyi azaltma yasa tasarısı da onu değiştirmiyor (Bölüm 6).

SIK YAPILAN HATA

"Yolculuktan sonra uygulama sıradaki işi gönderene kadar varış noktasında biraz bekleyebilirim."
Yeni iş yoksa gecikmeden işyerine dönülür. Köln'deki davada varış noktasında yaklaşık on iki dakika beklemek ihlal için yetti. Ama sıradaki iş yolculuk sırasında ya da dönüş yolunda gelirse, onu doğrudan yaparsın.

PRATİK İPUCU

Her işin ne zaman geldiğini kaydet. Sıradaki iş yolculuk sırasında gelirse, geliş saati sonradan aracın dönmek zorunda olmadığını kanıtlar.

UYGULAMADAN

"7 harte Wahrheiten als Mietwagenunternehmer (die keiner ausspricht)" adlı videoda (YouTube kanalı "Adiyan", Nisan 2026) Rückkehrpflicht'in pazarlık konusu olmadığı söyleniyor. Kısa vadede daha fazla ciro getiren şey, uzun vadede Konzession'a mal olur. Bu yüzden şoförlere kurallar yazılı olarak verilmeli ve imzalatılmalı.

Taksinin, Mietwagen'de olmayan yükümlülükleri var

Taksi ve Mietwagen birbirine benzer ve çoğu zaman aynı yolları gider. Hukuken ise aralarında çok fark var.

Taksi, makamın onayladığı yerlerde, yani taksi duraklarında bekler; hem de işyerinin bulunduğu belediyede. Yolcular durakta biner, el sallayarak durdurur ya da çağırır. Yolculuk sırasında da iş alabilir. Buna karşılık Mietwagen'de olmayan yükümlülükleri vardır:

- **Taşıma zorunluluğu (*Beförderungspflicht*):** Zorunlu hizmet bölgesinde (*Pflichtfahrbereich*), yani taksi tarifesinin geçerli olduğu alanda, taşıma şartlarına uyulduğu sürece taksi yolcuyu almak zorundadır.
- **Çalışma zorunluluğu (*Betriebspflicht*):** Taksi işletmecisi işletmesini açmak ve sürdürmek zorundadır. Kapsamını eyaletler yönetmelikle düzenler.
- **Tarife zorunluluğu (*Tarifpflicht*):** Yolculuk ücretini eyalet hükümeti ya da onun belirlediği bir kurum yönetmelikle belirler. Önceden ayırtılan yolculuklar için yönetmelik sabit fiyatlar ya da en düşük ve en yüksek fiyattan oluşan bir aralık öngörebilir.

Mietwagen için çalışma ve taşıma zorunluluğu açıkça geçerli değildir. Araçlarının ne zaman çalışacağına ve hangi işleri kabul edeceğine sen karar verirsin. Fiyatı müşteriyle sen kararlaştırırsın. Ama izin makamı kendi bölgesi için Mietwagen'lere asgari fiyat koyabilir. Kasım 2026'ya kadar bunu başkaları yanında Lörrach ilçesi, Heidelberg, Essen, Dortmund, Köln ve Münih yaptı; bazılarında dava süreçleri de var. Berlin'de asgari fiyat yok (Bölüm 4).

Donanım da farklıdır. Taksi açık fildişi rengine boyanır, tavanında ışıklı taksi lambası taşır ve taksimetresi ya da onaylı bir yazılım sistemi vardır. Mietwagen'de yolu bir *Wegstreckenzähler* (mesafe sayacı) ya da onaylı bir yazılım sistemi ölçer. Eyalet bir istisnaya izin vermiyorsa, ikisinde de aracın dışında reklam yalnızca yan kapılarda serbesttir (Bölüm 12). Her Mietwagen'in ayrıca sağ tarafta en az iki kapısı ve bir alarm sistemi olmalıdır.

Önemli bir fark, izinlerin sayısıyla ilgilidir. Taksi için makam, yerel taksi sektörünün işleyişi başka türlü tehlikeye girecekse yeni izinleri reddetmek zorundadır. Bu yüzden Berlin'de *Landesamt* (eyalet dairesi) 16 Şubat 2026'dan beri yeni taksi Konzession'ı vermiyor ve bir bekleme listesi tutuyor (Bölüm 11). Mietwagen'ler için böyle bir inceleme yoktur. Sayıları sınırlı değildir.

Katma değer vergisi de farklıdır. Mietwagen yolculuklarında yüzde 19'luk genel oran geçerlidir. Taksiler bir belediye içindeki ya da 50 kilometreye kadarki yolculuklarda yalnızca yüzde 7 öder. Yani 100 Euro'luk yolculuk ücretinin içinde Mietwagen'de 15,97 Euro, yakın mesafedeki takside 6,54 Euro KDV vardır. Bunun hesap için ne anlama geldiğini Bölüm 2 gösterir.

Mesleğe giriş yolu ise aynıdır. Taksi ve Mietwagen işletmecileri mesleki yeterliliklerini aynı belgeyle kanıtlar; çoğu zaman *IHK*'daki (sanayi ve ticaret odası) sınavla (Bölüm 9). Direksiyondaki kişinin ikisinde de yolcu taşıma ehliyetine, yani P-Schein'a ihtiyacı vardır.

Nüfusu 50.000'den fazla olan yerlerde bir binek araç aynı anda hem taksi hem Mietwagen olarak izin alamaz. Bu tür karma izinler (*Mischkonzession*) nadirdir. 2024 sonunda Almanya genelinde bu izne sahip 2.584 araç vardı; Berlin, Hamburg ve Bremen'de hiç yoktu. Bunun yerine birçok şirket taksi ve Mietwagen'i ayrı araçlarla yan yana işletiyor (Bölüm 2). Karma izinli bir araç Mietwagen olarak çalışıyorsa taksi lambası görünmemelidir.

	Taksi	Mietwagen
İşler nasıl gelir	taksi durağında, el sallanarak, yolculuk sırasında, işyerinde	yalnızca işyerinde ya da şirket sahibinin evinde, uygulama üzerinden de
Yolculuktan sonra	Rückkehrpflicht yok; beklemek yalnızca taksi duraklarında	işyerine dönüş, yeni bir iş gelmediyse
Taşıma zorunluluğu	evet, zorunlu hizmet bölgesinde	hayır
Çalışma zorunluluğu	evet	hayır
Fiyat	yönetmelikle tarife	serbestçe kararlaştırılır; makam asgari fiyat koyabilir
KDV	belediye içinde ya da 50 km'ye kadar yüzde 7, diğer durumlarda yüzde 19	yüzde 19
Ölçüm cihazı	taksimetre ya da onaylı yazılım	Wegstreckenzähler ya da onaylı yazılım
Görünüm	açık fildişi, taksi lambası	taksi özelliği yok
İşlerin gelişini kaydetmek	PBefG'de zorunlu değil	zorunlu, bir yıl saklanır
İzin sayısı	sınırlanabilir, bekleme listesi olabilir	ihtiyaca göre sınır yok

	Taksi	Mietwagen
Şirket sahibinin mesleki yeterlilik belgesi	aynı	aynı
Şoför	P-Schein	P-Schein

SIK YAPILAN HATA

"Mietwagen olarak ben de taksi gibi belirli saatlerde çalışmak zorundayım."
Çalışma zorunluluğu yalnızca taksiler için geçerlidir. Mietwagen'le yalnızca gündüz mü, yalnızca hafta sonu mu, yoksa gece gündüz mü çalışacağına kendin karar verirsin.

Yabancılar bir aracı paylaşınca: birleştirilmiş talep taşımacılığı

2021'deki yolcu taşıma hukuku reformundan beri birleştirilmiş talep taşımacılığı ayrı bir taşıma türüdür; ridepooling olarak bilinir. Ayrı ayrı ayırtma yapmış ve benzer yollara giden birkaç yolcu bir aracı paylaşır. Yalnızca önceden ayırtma ile ve kural olarak yalnızca işyerinin bulunduğu belediyede çalışılır. Şehir ve banliyö taşımacılığında makam bir birleştirme oranı belirler, yani gerçekte ne kadarının birleştirilmesi gerektiğini. Ayrıca otobüs ve tren fiyatlarıyla arasında yeterli fark bırakan asgari fiyatlar koymak zorundadır. Bu hizmet için şirketin ayrı bir izne ihtiyacı vardır.

Mietwagen'le arasındaki fark yolcu sayısında değil, iş sayısındadır. Bir aile ya da ekip birlikte gidiyorsa bu Mietwagen olarak kalır, çünkü tek bir iş vardır. Ama şirket ayrı iki ayırtmayı tek bir araçta birleştirirse bu birleştirilmiş talep taşımacılığıdır. Bunun için Mietwagen Konzession'ı yetmez, iki yolcu da razı olsa bile.

	Mietwagen	Birleştirilmiş talep taşımacılığı
Yolculuk başına iş	bir	birkaç, ayrı ayrı ayırtılmış
Araçta kim oturur	müşteri ve yanındakiler	birbirini tanıması gerekmeyen yolcular
Bölge	yasada sınır yok	kural olarak işyerinin bulunduğu belediye
Fiyat	serbest, asgari fiyat mümkün	asgari fiyat zorunlu

Büyük şehirler için ikisini birleştiren özel bir kural var: Nüfusu 100.000'den fazla olan şehirlerde makam, birleştirilmiş talep taşımacılığının kurallarını Mietwagen'lere de uygulayabilir. Şartı, uygulama üzerinden aracılık edilen Mietwagen'lerin taksi, Mietwagen ve birleştirilmiş talep taşımacılığı yolculuklarının yüzde 25'inden fazlasını oluşturmasıdır.

Çağrılı otobüs (*Rufbus*) ise yine başka bir şeydir. Talebe bağlı hat taşımacılığı (*Linienbedarfsverkehr*) hat taşımacılığına, dolayısıyla toplu taşımaya girer: yolcular onu çağırır, sabit bir güzergâh olmadan belirlenmiş biniş ve iniş noktaları arasında, belirli bir bölgede ve belirli saatlerde çalışır. Toplu taşımadan sorumlu kurumun belirlediği fiyatlar ve kurallar geçerlidir.

Hasta taşıma yolculuğu, ambulansla nakil değildir

Bu ikisi sık sık karıştırılır. Ambulansla hasta naklinde (*Krankentransport*) hasta yolda tıbbi bakıma ya da ambulansın özel donanımına ihtiyaç duyar veya durumu nedeniyle buna ihtiyaç duyması beklenir. Bu tür yolculuklar PBefG'ye girmez. Eyaletlerin kendi yasalarıyla düzenlediği acil sağlık hizmetine (*Rettungsdienst*) aittir; kendi araçları ve kendi uzman personeli vardır.

Hasta taşıma yolculuğu (*Krankenfahrt*) ise normal bir taşımadır. Bakıma ihtiyacı olmayan bir hasta doktora, tedaviye ya da hastaneye gider. Bu yolculukları taksiler ve Mietwagen'ler yapabilir; sağlık sigortasından nakil belgesi (*Transportschein*) olan yolcular için de. Yolculuk, sigortanın karşıladığı bir hizmetle bağlantılı olarak zorunlu tıbbi nedenlerle gerekliyse masrafları sağlık sigortası üstlenir. Yolcu yüzde 10, en az 5 ve en fazla 10 Euro katkı payı öder (Bölüm 2).

	Hasta taşıma yolculuğu	Ambulansla hasta nakli
Kim yolculuk eder	bakıma ihtiyacı olmayan hasta	yolda bakılması gereken hasta
Araç	taksi ya da Mietwagen	özel donanımlı ambulans
Personel	P-Schein'lı şoför	acil sağlık hizmetinin uzman personeli
Hukuki dayanak	PBefG	eyaletin acil sağlık hizmeti kanunu
Mietwagen Konzession'ıyla mümkün mü	evet	hayır

Hasta taşıma yolculukları için bazı şehirlerde Mietwagen asgari fiyatından istisnalar var. Köln, Essen ve Dortmund'da asgari fiyat, bir sağlık sigortasının ücret kararlaştırdığı hasta taşıma yolculuklarında geçerli değildir; Essen ve Dortmund'da ise yalnızca tamamen bu tür yolculuklar yapan araçlar için (Bölüm 4). Sağlık sigortalarıyla hesaplaşmanın nasıl yürüdüğünü Bölüm 20 anlatır.

SIK YAPILAN HATA

"Mietwagen Konzession'ıyla ambulansla hasta nakli de yapabilirim."
Mietwagen'le, yolda bakıma ihtiyacı olmayan hastalar için hasta taşıma yolculukları yaparsın. Ambulansta bakımla yapılan hasta nakli acil sağlık hizmetine aittir ve ilgili eyaletin hukukuna tabidir.

Minibüs, limuzin, havalimanı transferi: Mietwagen nerede biter

Mietwagen her zaman bir binek araçtır, yani şoför dahil en fazla dokuz kişilik bir araç. Sekiz yolcu koltuğu olan bir van bu yüzden hâlâ Mietwagen olabilir. Daha büyük grupları otobüsle taşıyan, kiralık otobüs taşımacılığı için izne ihtiyaç duyar. Otobüs şirketleri için ayrıca AB'nin mesleğe kabul kuralları geçerlidir ve direksiyonda D1 ya da D sınıfı otobüs ehliyeti gerekir.

Bir şirketin para karşılığında binek araçla sunduğu özel şoför hizmetleri, limuzin hizmetleri ve havalimanı transferleri kural olarak Mietwagen taşımacılığıdır. Bunlar için, işin işyerinde alınması ve Rückkehrpflicht dahil, Uber ve Bolt üzerinden yapılan yolculuklarla aynı kurallar geçerlidir. Binek araçla çalıştığın sürece

bunun için otobüslere özel bir sınava ihtiyacın yok. Belirli öğrenci ve engelli taşımaları için özel kurallar var (Bölüm 21).

Hizmet	Araç	Taşıma türü	Neye ihtiyacın var
Uber ya da Bolt üzerinden yolculuklar	binek araç	Mietwagen	araç başına Mietwagen Konzession'ı, P-Schein'lı şoför
Havalimanı transferi, özel şoför hizmeti	dokuz kişiye kadar binek araç	Mietwagen	yukarıdaki gibi
15 kişilik bir grup için servis	otobüs	kiralık otobüs	kiralık otobüs izni, otobüs ehliyeti
Ayrı ayırtmaları tek araçta birleştirmek	binek araç ya da minibüs	birleştirilmiş talep taşımacılığı	ayrı izin, makamın asgari fiyatı
Bakıma ihtiyacı olmayan hasta doktora	binek araç	Mietwagen (hasta taşıma yolculuğu)	Mietwagen Konzession'ı, hesaplaşma için sağlık sigortasıyla sözleşme
Bakıma ihtiyacı olan hasta	ambulans	acil sağlık hizmeti	eyaletteki acil sağlık hizmeti kanununun kuralları
Sürücüsüz araç kiralamak	binek araç	taşıma yok	PBefG'ye göre izin yok

Uber ve Bolt aracılık eder, yolculuğu şirket yapar

Uber, Bolt ve benzeri uygulamalar Almanya'da aracı olarak çalışır. Yasa bu rolü tanır: yolculuklara aracılık eden ama kendisi taşımayan mobilite platformu işletmecileri. Kendi izinlerine ihtiyaçları yoktur. İzne, yolculuğu yapan şirket ihtiyaç duyar. İşyerine dönüşten işlerin kaydına kadar yükümlülükler de onundur. Durum yalnızca, bir platform yolculukların aracılığını ve yapılmasını örgütsel ve sözleşmesel olarak sorumlu biçimde kontrol ediyorsa farklıdır. O zaman platform kendisi taşıyıcı sayılır.

Bugünkü model birkaç davanın sonucudur. Özel kişilerin izinsiz kendi arabalarıyla taşıdığı eski UberPop hizmeti 2015'te yasaklandı. İşlerin doğrudan şoförlere gittiği o zamanki haliyle Uber Black de 2018'de (Bölüm 3). Bugün uygulamalar izinli şirketlere aracılık ediyor.

Şoförler için bu şu demek: Uber ya da Bolt üzerinden yolcu taşımak isteyen ya kendi Konzession'ına sahip olmalı ya da Konzession'ı olan bir şirket için sürmelidir. Platformlar bu şirketlere filo ortağı ("Flottenpartner") der. Uber her araç için geçerli bir Konzession ve ticari sigorta ister, Bolt ise içinde "Mietwagen" yazan bir araç ruhsatı (Bölüm 12). Konzession'ı olmadan kendi arabanla yola çıkmak yasaktır. Platformların nasıl çalıştığını ve şirket sahipleri ile şoförler için ne anlama geldiğini Bölüm 3 anlatır.

Rol	İhtiyacı	Taşıdığı
Platform (aracı)	PBefG'ye göre izin yok	aracılık, ödeme, teknik
Mietwagen şirketi	her araç için Konzession, Fachkunde	PBefG'deki tüm yükümlülükler, şoförleri için de

Rol	İhtiyacı	Taşıdığı
Çalışan şoför	P-Schein	şirketin talimatlarına göre yolculuk
Kendisi süren şirket sahibi	Konzession, Fachkunde ve P-Schein	hepsi birden

SIK YAPILAN HATA

"Uber ve Bolt sadece teknoloji şirketi, kurallar onları ilgilendirmez. O zaman beni de ilgilendirmez."

İlk kısım doğru: Aracı olarak platformların izne ihtiyacı yoktur. Tam da bu yüzden bütün yükümlülükler yolculuğu yapan şirkettedir. Bir uygulama üzerinden iş alan, Mietwagen işletmecisidir ve her Mietwagen kuralına uymak zorundadır.

KONTROL LİSTESİ: HİZMETİN BİR MİETWAGEN Mİ?

- [ ] Yolcuları para karşılığında, kilometre başına 30 sentin üzerinde taşıyorsun
- [ ] Şoför dahil en fazla dokuz kişilik bir binek araçla çalışıyorsun
- [ ] Her iş tek tek koltuklar için değil, aracın tamamı için geçerli
- [ ] Yolculuğun hedefini ve akışını müşteri belirliyor
- [ ] İşler işyerine ya da evine geliyor, uygulama üzerinden de
- [ ] Her işi kaydediyor ve bir yıl saklıyorsun
- [ ] Araçların yeni iş yoksa işyerine dönüyor
- [ ] Hiçbir araçta taksi özelliği yok
- [ ] Yolcuların yolda tıbbi bakıma ihtiyaç duymuyor
- [ ] Her araç için izin var, her şoförün P-Schein'ı var

Bir madde uymuyorsa hizmetin başka bir türe girer ya da başlamadan önce işleyişi değiştirmen gerekir.

KENDİ ÜRÜNÜMÜZ: LERNAPP

Taksi, Mietwagen ve birleştirilmiş talep taşımacılığı arasındaki farklar Fachkundeprüfung konularına girer. Onları LernApp ile çalışabilirsin.

Bir bakışta

- Yasada Mietwagen, bir müşterinin bir yolculuk için bütün olarak kiraladığı şoförlü bir binek araçtır. Sürücüsüz araç kiralamayla ilgisi yoktur.
- Para karşılığında yolcu taşıyan izin almak zorundadır. İstisna yalnızca ücretsiz yolculuklar ve hepsi birlikte kilometre başına 30 sente kadar olan yolculuk paylaşımlarıdır.
- Yasa düzensiz taşımacılığın dört türünü tanır: taksi, gezi turları, Mietwagen ve kiralık otobüs, birleştirilmiş talep taşımacılığı. Her hizmet bunlardan birine uymalıdır.

- İşler işyerine ya da şirket sahibinin evine gelir, uygulama üzerinden de. Geliş kaydedilir ve bir yıl saklanır.
- Yolculuktan sonra araç işyerine döner; ancak yolculuktan önce ya da yolculuk sırasında yeni bir iş almışsa dönmez. Yolculuk sırasında yeni iş kabul etmek açıkça serbesttir.
- Taksi durakta bekler, sabit bir tarifesi, taşıma ve çalışma zorunluluğu vardır ve yakın mesafede yüzde 19 yerine yüzde 7 KDV öder. Mietwagen'in bu yükümlülükleri yoktur, ama taksi gibi görünemez. Sayısı sınırlı değildir.
- Ridepooling (birleştirilmiş talep taşımacılığı), otobüsler ve bakımla yapılan hasta nakli, kendi kuralları olan ayrı işlerdir. Bakım gerektirmeyen hasta taşıma yolculuklarını Mietwagen yapabilir.
- Uber ve Bolt yolculuklara aracılık eder. İzin ve yükümlülükler, yolculuğu yapan şirkettedir.

Devamı Bölüm 2'de: Sektör nasıl işler.

KISIM 1 · SEKTÖR

02

Sektör nasıl işler

Her yolculuğun arkasında, araçta oturanlardan daha fazla taraf vardır. Şirketler araç ve şoför sağlar, platformlar işleri aracılık eder, yolcular ve diğer iş verenler öder, makamlar izin verir ve denetler. Bir *Mietwagen* (şoförlü kiralık araç) şirketi kuran kişi, bu yapının neresinde durduğunu ve her yolculuktan kimin pay aldığını bilmeli.

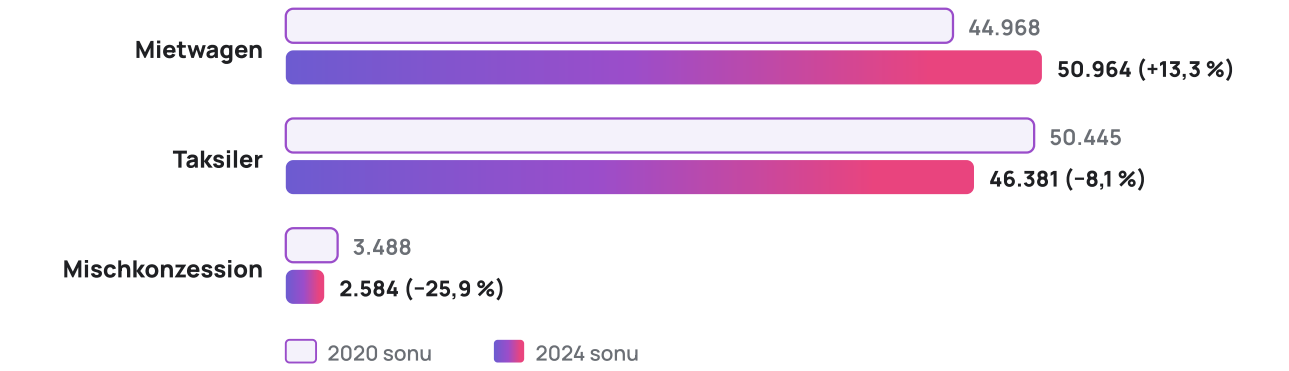
Bu bölüm sektörün ne kadar büyük olduğunu ve 2020'den bu yana Almanya genelinde ve tek tek eyaletlerde nasıl değiştiğini gösterir. Bütün tarafları rolleriyle tanıtır. Bir yolculuk ve bir hafta üzerinden, paranın rezervasyondan şoförün maaşına kadar nasıl aktığını hesaplar.

Yaklaşık 100.000 araç, yarısından fazlası Mietwagen

Taksi ve Mietwagen için sürekli tutulan resmî bir istatistik yoktur. Bunlar *Verkehrsstatistikgesetz* (ulaştırma istatistikleri kanunu) kapsamına girmez. Federal Ulaştırma Bakanlığı bu yüzden rakamları eyaletlerin izin makamlarından özel anketlerle toplatır, en son 31 Aralık 2024 itibarıyla. Eyaletler buna gönüllü katılır. Bir önceki anket 2020 sonuna aittir. Karşılaştırma, sektörün dört yılda ne kadar değiştiğini gösterir:

	2020 sonu	2024 sonu	Değişim
Taksiler	50.445	46.381	−8,1 %
Mietwagen	44.968	50.964	+13,3 %
Mischkonzession'lı araçlar (karma izin: taksi ve Mietwagen)	3.488	2.584	−25,9 %
Toplam araç	**98.901**	**99.929**	**+1,0 %**
Yalnızca taksisi olan şirketler	18.824	15.979	−15,1 %
Yalnızca Mietwagen'i olan şirketler	8.525	8.816	+3,4 %
Taksisi ve Mietwagen'i olan şirketler	4.907	4.630	−5,6 %
Toplam şirket	**32.256**	**29.425**	**−8,8 %**

ALMANYA'DA İZİNLİ ARAÇLAR



2020 sonu ile 2024 sonu arasında Mietwagen taksiyi geçti. Toplam araç sayısı neredeyse aynı kaldı.

Taksiden çok Mietwagen. 2024 sonunda Almanya'da taksiden daha fazla Mietwagen izinliydi: Bütün araçların yüzde 51,0'ı Mietwagen, yüzde 46,4'ü taksiydi. Dört yıl önce durum tersineydi, Mietwagen payı yüzde 45,5'ti. Toplam araç sayısı neredeyse aynı kaldı: Taksiden eksilen, aşağı yukarı Mietwagen'e eklendi.

Daha az şirket, ama daha az araç değil. Şirket sayısı 2.900'e yakın azaldı, en çok taksi tarafında. Bakanlık bunda 1996'dan beri görülen bir eğilim görüyor: Yalnızca taksi işleten şirketlerin sayısı düşüyor, yalnızca Mietwagen işletenlerinki daha iyi gidiyor.

Birçok işletmede ikisi birden var. 2024 sonunda 4.630 şirket aynı anda hem taksi hem Mietwagen işletiyordu. Bunlardan yalnızca 782'sinin, bir aracın ikisi için de izinli olduğu Mischkonzession'ı vardı. Kalan 3.848 şirket ayrı araçlarla çalışıyordu. Nüfusu 50.000'i aşan yerlerde Mischkonzession'a izin verilmez (Bölüm 1).

Mietwagen şirketleri büyüyor, taksi işletmeleri küçük kalıyor

Anket şirketleri araç sayılarına göre de sayar. Taksi ile Mietwagen arasındaki en büyük fark burada görülür:

Şirketin aracı	yalnızca Mietwagen 2020	yalnızca Mietwagen 2024	Değişim	yalnızca taksi 2024
kendi aracı yok	146	221	+51,4 %	238
1 araç	3.151	2.758	−12,5 %	11.213
2 araç	1.668	1.516	−9,1 %	1.945
3 ve daha fazla araç	3.560	4.321	+21,4 %	2.583
toplam	**8.525**	**8.816**	**+3,4 %**	**15.979**

2024 sonunda yalnızca Mietwagen işleten şirketlerin neredeyse yarısının (yüzde 49,0) üç veya daha fazla aracı vardı, 2020'de bu oran yüzde 41,8'di. Tek araçla çalışanlar ancak üçte birin biraz altında kaldı (yüzde 31,3). Takside durum tersine: Her on taksi şirketinden yedisi tek araçla çalışıyor (yüzde 70,2). Ama orada da bunların sayısı 2020'den bu yana yüzde 19,6 azaldı.

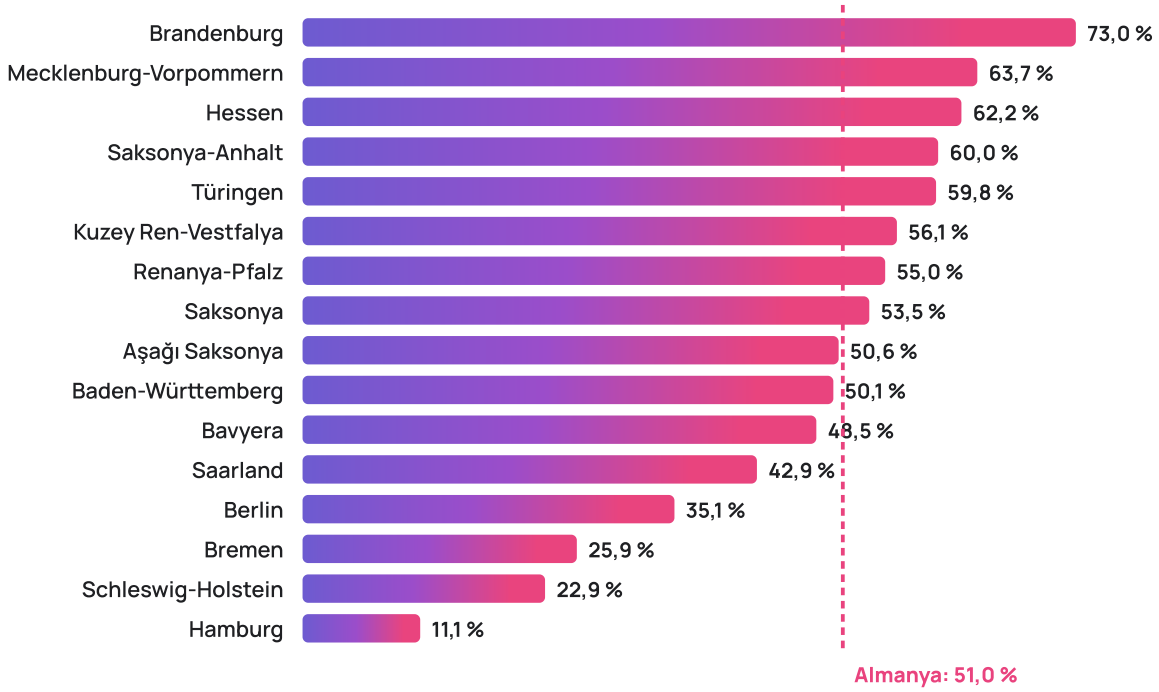
Kuracak kişi için bunun anlamı: Tek araçlı bir Mietwagen şirketi serbesttir ve sık görülür, bunlardan 2.700'den fazla var. Ama pazar birden çok aracı olan işletmelere doğru kayıyor. Tek araçla başlamanın kâr getirip getirmediğini Bölüm 7 gösterir.

Her eyalet ayrı bir pazar

Kaç Mietwagen'in yolda olduğu eyaletten eyalete çok farklıdır. En çok Kuzey Ren-Vestfalya'da (10.018) var, onu Bavyera (7.445) ve Hessen (6.463) izliyor. Bütün taksi ve Mietwagen'ler içindeki paya bakılınca Brandenburg önde: Orada araçların yüzde 73'ü Mietwagen. Hamburg'da bu oran yalnızca yüzde 11.

Eyalet	Mietwagen 2020	Mietwagen 2024	Değişim	Tüm araçlardaki payı 2024
Baden-Württemberg	4.775	5.701	+19,4 %	50,1 %
Bavyera	6.325	7.445	+17,7 %	48,5 %
Berlin	4.589	2.919	−36,4 %	35,1 %
Brandenburg	2.733	3.744	+37,0 %	73,0 %
Bremen	195	196	+0,5 %	25,9 %
Hamburg	384	381	−0,8 %	11,1 %
Hessen	4.276	6.463	+51,1 %	62,2 %
Mecklenburg-Vorpommern	723	1.372	+89,8 %	63,7 %
Aşağı Saksonya	4.078	4.251	+4,2 %	50,6 %
Kuzey Ren-Vestfalya	9.247	10.018	+8,3 %	56,1 %
Renanya-Pfalz	1.690	1.928	+14,1 %	55,0 %
Saarland	313	345	+10,2 %	42,9 %
Saksonya	2.298	2.802	+21,9 %	53,5 %
Saksonya-Anhalt	1.488	1.596	+7,3 %	60,0 %
Schleswig-Holstein	704	556	−21,0 %	22,9 %
Türingen	1.150	1.247	+8,4 %	59,8 %
Almanya	**44.968**	**50.964**	**+13,3 %**	**51,0 %**

TÜM TAKSİ VE MIETWAGEN'LER İÇİNDE MIETWAGEN PAYI, 2024 SONU



Her eyalet ayrı bir pazar. Brandenburg'da her dört araçtan neredeyse üçü Mietwagen, Hamburg'da yalnızca dokuzda biri.

Mietwagen sayısı en çok Mecklenburg-Vorpommern'de (yüzde 89,8 artış), Hessen'de (yüzde 51,1 artış) ve Brandenburg'da (yüzde 37,0 artış) arttı. Yalnızca üç eyalette azaldı: Berlin'de yüzde 36,4, Schleswig-Holstein'da yüzde 21,0 ve Hamburg'da çok az. Rakamlar eyaletlerin tamamı için geçerlidir. Tek bir şehirde tablo bambaşka olabilir.

2024 sonundan bu yana çok şey değişti

Federal rakamlar neredeyse iki yıllık. Bazı şehirlerde o günden bu yana çok şey oldu, en çok Berlin'de. Orada işletmeleri *Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten* (Berlin'in vatandaşlık ve düzen işleri eyalet dairesi) kendisi sayıyor:

Berlin	Mietwagen şirketleri	Mietwagen
Aralık 2023	695	4.498
Mart 2025	436	2.335
Ekim 2026	275	1.522

Berlin'deki Mietwagen sayısı böylece üç yıldan kısa sürede üçte bire indi. Taksi sayısı Mart 2025'ten Ekim 2026'ya 5.680'den 6.244'e çıktı. Berlin eyalet hükümetine (*Senat*) göre taksi *Konzession*'larına (işletme izni) talep birden arttı. Berlin bu yüzden 16 Şubat 2026'dan beri şimdilik yeni taksi Konzession'ı vermiyor (Bölüm 11).

Tagesspiegel gazetesinin haberine göre Mietwagen şirketlerinin bir kısmı çevre bölgelere kaydı: Brandenburg'daki Teltow-Fläming ilçesinde 2026 başında 1.357 Mietwagen tescilliydi, Berlin'de ise yaklaşık 1.600. Bunun nedenini Bölüm 5 açıklar. Köln'de ise 2025 sonunda taksiden belirgin şekilde fazla Mietwagen vardı: 1.614'e karşı 1.138.

> **PRATİK İPUCU**
>
> Bir yer seçmeden önce şehrinin güncel rakamlarına bak. Bazı makamlar bunları yayımlar, örneğin Berlin'deki eyalet dairesi kendi istatistiğinde. Artan ya da azalan rakamlar, makamın ne kadar sıkı denetlediğini ve aynı yolcular için kaç aracın yarıştığını gösterir.

Ciro: resmî olarak yalnızca taksi için kayıtlı

Sektörün ne kadar ciro yaptığı yalnızca taksi için resmî olarak kayıtlıdır, o da yalnızca 2018'e kadar. Federal istatistik dairesi *Statistisches Bundesamt* o yıl için taksi sektöründe yaklaşık 4,59 milyar Euro ciro bildirdi. Bunu yaklaşık 25.200 şirket, yaklaşık 164.100 çalışanla elde etti, bunların yaklaşık yüzde 85'i bağımlı çalışandı. Mietwagen bu rakamlara dahil değil.

Mietwagen için yalnızca tahminler var. Pazar araştırma şirketi Statista, 2025 için Mietwagen sektöründe yaklaşık 1,6 milyar Euro, taksi pazarında yaklaşık 3,2 milyar Euro ciro bekliyordu. Buna göre Mietwagen cirosu 2019'a göre neredeyse iki katına çıktı, taksi ise 2019'da hâlâ 4,4 milyar Euro'dan fazla ciro yapıyordu. Bunu Ağustos 2025'te haber portalı tagesschau bildirdi. Mietwagen'de kaç kişinin şoför olarak çalıştığını hiçbir resmî istatistik kaydetmez.

Ne	Değer	Rakamın türü
Taksi sektörü cirosu 2018	yaklaşık 4,59 milyar Euro	resmî, Statistisches Bundesamt
Taksi cirosu 2019	4,4 milyar Euro'dan fazla	Statista tahmini
Taksi cirosu 2025	yaklaşık 3,2 milyar Euro	Statista tahmini
Mietwagen cirosu 2025	yaklaşık 1,6 milyar Euro	Statista tahmini
Mietwagen şoförü sayısı	bilinmiyor	istatistik yok

Statistisches Bundesamt ile Ulaştırma Bakanlığı'nın rakamları ayrıca farklı sayar. Biri şirketleri faaliyetlerine göre kaydeder, diğeri izinleri. Bu yüzden 2018'deki 25.200 taksi şirketi, özel anketin rakamlarıyla doğrudan karşılaştırılamaz.

Kimler oyunda

Kim	Rolü	Ayrıntı
Mietwagen şirketi	izni elinde tutar, araç ve şoför sağlar, *PBefG*'den (Yolcu Taşıma Kanunu) doğan yükümlülükleri taşır	Bölüm 7 ile 12 arası

Kim	Rolü	Ayrıntı
Taşeronlar	başka bir Mietwagen şirketinin devrettiği işleri kendi izinleriyle yaparlar	bu bölüm, Bölüm 18
Şoför	şirket adına sürer, *P-Schein*'a (yolcu taşıma ehliyeti) ihtiyaç duyar	Bölüm 13 ve 14
Aracılar (platformlar)	yolculukları uygulama üzerinden aracılık eder, ödemeyi yürütür ve bir pay alırlar	Bölüm 3 ve 15 ile 18 arası
Yolcular	rezervasyon yapar ve öder; sözleşmeleri yolculuğu yapan şirketle kurulur	bu bölüm
Diğer iş verenler	sağlık sigortaları, ilçeler, firmalar ve oteller yolculukları doğrudan verir	Bölüm 19 ile 22 arası
Makamlar	izin makamı, gümrük ve vergi dairesi izin verir ve denetler	Bölüm 4 ve 25
Taksi sektörü	aynı yolcular için yarışır, kısmen aynı uygulamaları kullanır ve ihlallere karşı dava açar	Bölüm 4 ve 5
Dernekler	şirketleri ve şoförleri siyasete ve makamlara karşı temsil eder	Bölüm 6 ve 38

Şirket. Merkezde izni olan şirket durur. Yolcuları o taşır ve böylece kanun anlamında girişimcidir. Araçları ve şoförleri sağlar, işleri işyerinde (*Betriebssitz*) kabul eder ve makama karşı kurallara uyulmasından sorumludur. Bu, tek aracını kendisi süren bir şahıs şirketi sahibi de olabilir, onlarca aracı ve kendi dispeçeri olan bir işletme de. Kanun belirli bir şirket türü öngörmez (Bölüm 10).

Ana yüklenici ve taşeron. Her iş platformdan doğrudan yolculuğu yapan işletmeye gitmez. Bazı Mietwagen şirketleri yolculukları, taşeron olarak çalışan başka Mietwagen şirketlerine devreder. Uber, Almanya için Uber üzerinden aracılık edilen yolculukların fiyatlarını belirleyen bir ana yüklenicili model tarif eder. Taşeron de yolcuyu kendisi taşır ve bu yüzden kendi iznine ihtiyaç duyar. Kanun ayrıca, bir başvuru sahibinin yolculuk yaptırdığı bütün şirketlerin işyerinin veya şubesinin Almanya'da olmasını şart koşar. Federal Yüksek Mahkeme'nin (*Bundesgerichtshof*) 3 Haziran 2026 tarihli kararına göre bir Mietwagen şirketi, taşeronunun ihlallerinden kendisi sorumlu tutuldu (Bölüm 4). Federal Çalışma Bakanlığı özellikle taşeronlarda çalışma standartlarının çiğnendiğine dair giderek daha fazla işaret görüyor (Bölüm 5).

Şoförler. Direksiyonda şirket sahibinin kendisi ya da onun çalıştırdığı bir şoför oturur. Herkesin P-Schein'a ihtiyacı var. Çalışan şoförlerin en az yasal asgari ücrete hakkı vardır: 1 Ocak 2026'dan beri saatte 13,90 Euro, 1 Ocak 2027'den itibaren 14,60 Euro. Uber, ortak şirketlerinin şoförlerinin sosyal sigortalı çalışan olduğunu belirtiyor. İşvereni olmadan bağımsız olarak yolcu taşımak isteyen kendi iznine ihtiyaç duyar (Bölüm 1).

Aracılar. Uber, Bolt ve diğer uygulamalar yolcularla şirketleri bir araya getirir. Kanun onları kendi izne ihtiyaç duymayan aracılar olarak görür. Günlük işte yine de çok şeyi onlar belirler: Yolcuya fiyatı gösterir, işleri dağıtır, kartla ödemeyi tahsil eder ve paylarını alırlar. Uber ve Bolt'un yanında FREENOW, taxi.eu, Blacklane ve Bliq gibi başka uygulamalar da var. Tek tek nasıl çalıştıklarını Bölüm 3 açıklar.

Yolcular. Rezervasyon uygulamayla, telefonla, bir web sitesi üzerinden ya da doğrudan şirkette yapılır. Uber veya Bolt üzerinden yapılan rezervasyonda da yolcu taşıma sözleşmesini yolculuğu yapan şirketle kurar. İki platformun koşullarında da böyle yazar. Platform yolcuya faturayı bu şirket adına keser.

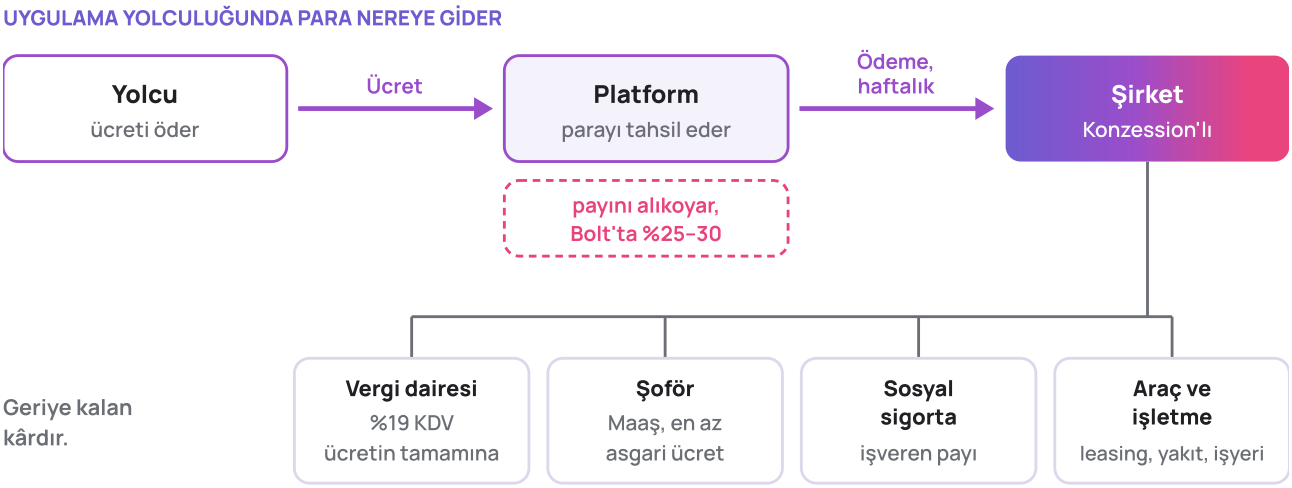
Diğer iş verenler. Platformların yanında yolculukları doğrudan veren müşteriler de vardır. Sağlık sigortaları tedaviye giden yolculukları öder. İlçeler, şehirler ve sosyal kuruluşlar öğrenci taşımalarını ve engelli bireylerin yolculuklarını verir. Firmalar, oteller ve seyahat acenteleri misafirleri ve çalışanları için yolculuk sipariş eder. Bu müşterileri şirket kendisi kazanmalı ve takip etmelidir. Bunun nasıl yapıldığı Bölüm 19 ile 22 arasında anlatılır.

Makamlar. İzin makamı Konzession'ı verir ve ardından işletmeyi denetler. Gümrük (*Zoll*), kayıt dışı istihdamı denetleyen birimi *Finanzkontrolle Schwarzarbeit* ile şoförlerin kayıtlı olup olmadığını ve asgari ücret alıp almadığını kontrol eder. *Finanzamt* (vergi dairesi) KDV'yi ve kayıtları inceler. Birçok büyük şehirde makamlar ve platformlar artık izinsiz araçları uygulamalardan çıkarmak için verilerini karşılaştırıyor (Bölüm 5).

Taksi sektörü. Taksi ve Mietwagen aynı yolcular için yarışır. Aynı zamanda taksiler de uygulamalar üzerinden çalışır: Uber, Haziran 2024'te uygulamasını Almanya'daki bütün taksi şirketlerine açtı, Bolt da taksi aracılığı yapıyor. Mietwagen işletmeleri kurallara aykırı davrandığında taksi şirketleri onlara karşı mahkemeye de gidiyor. Federal Yüksek Mahkeme'nin 2026'da karara bağladığı davada, Kölnlü bir taksi kooperatifi Uber üzerinden bir test siparişiyle bir Mietwagen'in geri dönüp dönmediğini kontrol etmişti (Bölüm 4).

Dernekler. Şirketler, önemli konularda birbirleriyle çelişen derneklerde örgütlenmiştir. Bundesverband Taxi und Mietwagen (BVTM) örneğin *Rückkehrpflicht*'in (işyerine dönme zorunluluğu) daha iyi denetlenmesini ve asgari fiyatların hızla getirilmesini istiyor. Kendi açıklamasına göre Mietwagen ve taksi şirketlerini ve şoförlerini temsil eden wirfahren derneği ise Eylül 2026'da yüksek yakıt fiyatları nedeniyle Rückkehrpflicht'in ülke genelinde askıya alınmasını talep etti. Ayrıntısı Bölüm 6'da.

Bir uygulama yolculuğunda para nasıl akar



Platform şoföre değil, şirkete öder. Şirket vergiyi, maaşı ve diğer bütün giderleri bu ödemeden karşılar.

Bir uygulama üzerinden rezerve edilen yolculuk örneğiyle:

1. **Rezervasyon.** Yolcu fiyatı rezervasyondan önce görür. Uber'de fiyat yolculuk sırasında, dolambaçlı yollarda bile artık değişmez. Rezervasyondan önce talebe göre yükselebilir veya düşebilir. Uber bunu "Fakten zu Uber in Deutschland" sayfasında böyle anlatıyor.

2. **Ödeme.** Yolcu uygulamada öderse platform parayı şirket adına tahsil eder. Bolt'ta nakit ödeme de mümkündür, o zaman para şoförün elindedir.
3. **Platform payı.** Platform hizmet bedelini alıkoyar. Bolt, Mietwagen için şehre göre yüzde 25 ile 30 arası belirtiyor ve bunu nakit yolculuklar için de hesaplıyor. Uber sabit bir oran yayımlamıyor (Bölüm 3).
4. **Ödeme aktarımı.** Kalanı platform şirkete öder. Uber ve Bolt haftalık hesap keser. Uber'de ciro şoförlere değil, filo ortağının hesabına gider.
5. **Giderler.** Şirket bu ödemeden geri kalan her şeyi karşılar: KDV, maaşlar ve sosyal sigorta primleri, araçlar, sigorta, yakıt ya da elektrik, bakım ve kalibrasyon, büro ve muhasebe. Bundan sonra kalan kârdır ve onun üzerinden de vergi ödenir.

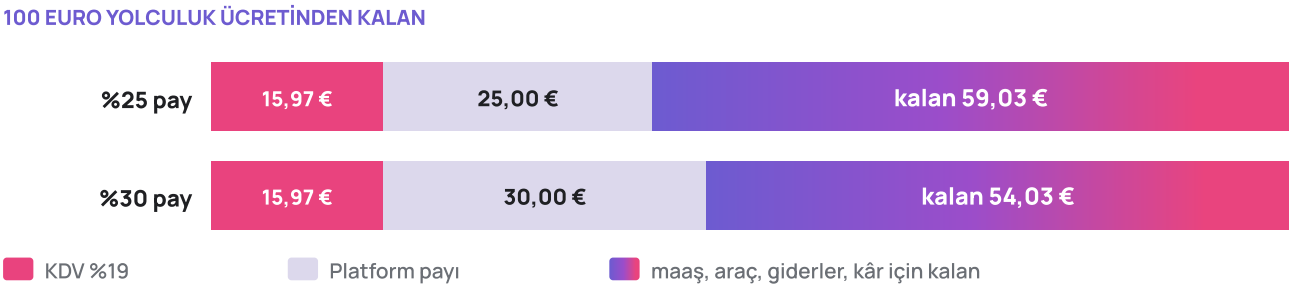
	Bolt	Uber
Mietwagen için hizmet bedeli	Berlin, Frankfurt, Köln ve Düsseldorf'ta %30, Nürnberg'de %29, diğer yerlerde %25	sabit oran yayımlanmamış; kendi oranını sözleşme ve hesap dökümü gösterir
Neyin üzerinden hesaplanır	brüt yolculuk ücreti	sözleşmeye bak
Nakit ödeme	mümkün, bedel yine de kesilir	Bölüm 3 ve 16'da
Hesap kesimi	haftalık, bedel doğrudan düşülür	haftalık, filo ortağının hesabına
Yolculuğun fiyatı	platform tarafından gösterilir	bir ana yüklenici belirler, talebe göre dinamik

Bilgilerin tarihi: Kasım 2026, platformların sayfalarına göre (Bölüm 3). İkisi de oranlarını değiştirebilir.

100 Euro'luk yolculuk ücretinden 54 ile 59 Euro kalır

KDV, yalnızca platformun aktardığı tutara değil, yolcunun ödediği yolculuk ücretinin tamamına uygulanır. Mietwagen için oran yüzde 19'dur. 100 Euro'luk yolculuk ücretinin içinde yani 15,97 Euro KDV vardır.

Örnek: 100 Euro yolculuk ücreti	%25 payda	%30 payda
Yolcunun ödediği yolculuk ücreti	100,00 €	100,00 €
içindeki KDV (%19)	−15,97 €	−15,97 €
platformun hizmet bedeli, yolculuk ücreti üzerinden	−25,00 €	−30,00 €
maaş, araç, diğer bütün giderler ve kâr için kalan	**59,03 €**	**54,03 €**



Bolt'un anlattığı gibi platform payı brüt yolculuk ücretinden hesaplanmıştır. Bolt, Mietwagen için şehre göre yüzde 25 ile 30 arası alır.

Hesap, platform payının Bolt'un anlattığı gibi brüt yolculuk ücretinden alındığını varsayar. Platform payının faturası AB'deki başka bir ülkeden, örneğin Uber'in Hollanda'daki şirketinden geliyorsa, bunun KDV'sini Mietwagen şirketi kendisi borçlanır. Buna *Reverse Charge* (tersine vergilendirme) denir. İndirim hakkı olan şirket bu vergiyi aynı işlemde geri indirir. Sonuçta ona bir maliyeti olmaz, ama KDV ön beyannamesinde (*Voranmeldung*) yer alması gerekir. *Kleinunternehmer* (KDV'den muaf küçük işletme) için hesap farklıdır (Bölüm 7 ve 24).

Karşılaştırma için taksi: Belediye sınırları içinde ya da 50 kilometreye kadar giderse yalnızca yüzde 7 KDV uygulanır. 100 Euro'luk yolculuk ücretinin içinde o zaman 6,54 Euro vardır. Aynı yolculuk ücretinde taksi şirketine, henüz platform payı düşülmeden, 9,43 Euro daha fazla kalır.

Örnekle bir hafta

Bunun bütün bir hafta için ne anlama geldiğini varsayımsal değerlerle bir örnek gösteriyor. Bir araç Berlin'de Bolt üzerinden bir haftada 2.000 Euro yolculuk ücreti kazanıyor. Oradaki platform payı yüzde 30.

Bir hafta, bir araç (varsayım)	Euro
Yolcuların ödediği yolculuk ücretleri	2.000,00
%30 hizmet bedeli, Bolt tarafından düşülür	−600,00
Hesabına yatan	**1.400,00**
içinde hâlâ var: yolculuk ücretlerinin KDV'si, vergi dairesine	−319,33
maaş, araç, işyeri ve kâr için kalan	**1.080,67**

Hesaba yatan para olduğundan fazla görünür. 1.400 Euro'nun 319,33 Euro'su vergi dairesine aittir. Bunu harcayan, bir sonraki ön beyannamede o paraya sahip olmaz.

Kalandan şirket önce şoförü öder. Çalışanlar her çalışma saati için en az asgari ücret alır, talimatla hazır bekledikleri iki iş arasındaki bekleme süreleri için de. Buna işverenin sosyal sigorta primleri eklenir, Bölüm 7'deki hesaba göre yaklaşık yüzde 21.

Asgari ücretle 8 saatlik bir vardiya	2026	2027'den itibaren
Saatlik asgari ücret	13,90 €	14,60 €
8 saatlik maaş	111,20 €	116,80 €
yaklaşık %21 işveren payıyla	134,55 €	141,33 €
%30 payda yalnızca bu maaş için gereken yolculuk ücreti	**249,03 €**	**261,58 €**

Yüzde 30 platform payında yolculuk ücretinin her bir Euro'sundan 54,03 Cent kalır. Asgari ücretle sekiz saat süren bir şoför bu yüzden, araç, yakıt, sigorta ve işyeri için tek bir Euro bile kalmadan önce yaklaşık 250 Euro yolculuk ücreti kazanmalıdır. Maaş ve araç giderlerinden sonra ne kaldığını Bölüm 7 hesaplar.

SIK YAPILAN HATA

"Şoförü Uber ya da Bolt öder."
Platform şirkete öder, çalışan şoförlere değil. Uber'de şoförlerin yolculuklarından gelen ciro önce filo ortağının hesabına gider, portal şoförlere para göndermez. Maaşı şirket işveren olarak borçlanır, platformun az ödediği bir haftada da.

SIK YAPILAN HATA

"Uygulamanın yatırdığı para benim."
Yatan paranın içinde yolculuk ücretinin tamamı üzerinden hesaplanan KDV hâlâ vardır. 2.000 Euro yolculuk ücretinden 1.400 Euro yatıyorsa bu 319,33 Euro eder. Platform payı düşülmüştür, vergi düşülmemiştir.

Her para uygulamadan gelmez

Her yolculuk uygulama üzerinden yapılmaz ve her para haftalık gelmez:

İş veren	Kim öder	Fiyat nasıl oluşur	Para ne zaman gelir	Ayrıntı
Uygulama üzerinden yolcu	şirket adına platform	platform veya ana yüklenici	haftalık, platform payı düşüldükten sonra	Bölüm 3 ve 16
Doğrudan yolcu	yolcu	serbestçe anlaşılır, şehrin asgari fiyatına dikkat	hemen veya faturayla	Bölüm 4
Sağlık sigortası	sigorta, yolcu katkı payı öder	sigortayla sözleşme	sigortayla hesaplaştıktan sonra	Bölüm 20
İlçe, şehir, sosyal kuruluş	iş veren	sözleşme	sözleşmeye göre	Bölüm 21

İş veren	Kim öder	Fiyat nasıl oluşur	Para ne zaman gelir	Ayrıntı
Firma, otel, seyahat acentesi	müşteri	anlaşma	faturayla, 2027 veya 2028'den itibaren e-fatura olarak	Bölüm 22 ve 24

Hasta taşımaları. Yolculuk, sigortanın karşıladığı bir hizmetle bağlantılı olarak zorunlu tıbbi nedenlerle gerekliyse sağlık sigortası yol masrafını üstlenir. Yolcu yüzde 10, en az 5 ve en fazla 10 Euro katkı payı öder. 30 Euro'luk bir yolculukta bu 5 Euro, 80 Euro'da 8 Euro, 150 Euro'da 10 Euro'dur. Şirket sigortayla hesaplaşır (Bölüm 20).

Öğrenci taşımaları ve engelli bireylerin yolculukları. Ödeme, şirketin ilçe, şehir veya kuruluşla yaptığı sözleşmeye göre yapılır (Bölüm 21).

Firmalar, oteller ve seyahat acenteleri. Genellikle faturayla öderler. 2027'den itibaren bir önceki yıl cirosu 800.000 Euro'yu aşan işletmeler kurumsal müşterilerine e-fatura kesmek zorunda, 2028'den itibaren herkes. 250 Euro'ya kadar olan faturalar bunun dışındadır (Bölüm 24). E-fatura alabilmek ise her şirket için 1 Ocak 2025'ten beri zorunludur (Bölüm 6).

Taksi yolculukları. Fiyatı tarife belirler. Belediye sınırları içinde ya da 50 kilometreye kadar yalnızca yüzde 7 KDV uygulanır. Bir taksi uygulama üzerinden çalışırsa taksi şirketi de platforma pay öder. Bolt taksiler için Berlin, Frankfurt, Köln, Düsseldorf ve Münih'te yüzde 30, Nürnberg'de yüzde 29 ve diğer bütün şehirlerde yüzde 13 belirtiyor (Bölüm 3).

Kendi müşterilerin platform payı ödemez. Buna karşılık şirket onları kendisi bulmalı, sözleşme yapmalı, fatura kesmeli ve parasını daha uzun beklemelidir.

UYGULAMADAN

"Mietwagenunternehmer werden 2025: Komplettanleitung (IHK, Konzession, Uber)" adlı videoda (YouTube kanalı "Adiyan", Aralık 2025) platformlarla çalışmak en yaygın yol olarak anlatılıyor. Aynı videoda Uber ve Bolt'un düşük fiyat kesiminde çalıştığı da söyleniyor. Kendi müşterilerini kazanmak belirgin şekilde daha zahmetli, ama temelde tavsiye edilen yol bu.

PRATİK İPUCU

Planlamanda uygulamanın gösterdiği yolculuk ücretiyle değil, KDV ve hizmet bedeli düşüldükten sonra kalan tutarla hesap yap. Yüzde 25 payda 100 Euro'luk yolculuk ücretinden bu 59,03 Euro, yüzde 30'da 54,03 Euro'dur.

KONTROL LİSTESİ: RAKAMLARLA PLANLAMADAN ÖNCE

- [ ] Şehrimin ve eyaletimin rakamlarına baktım: kaç Mietwagen var, eğilim ne
- [ ] Platformumun şehrimdeki pay oranını buldum
- [ ] Payın brüt mü net yolculuk ücretinden mi hesaplandığını netleştirdim
- [ ] Her ödemeden KDV'yi kenara ayırdım
- [ ] Vardiya başına maaşı işveren payıyla hesapladım
- [ ] Platform payı faturasının AB'deki başka bir ülkeden gelip gelmediğini kontrol ettim
- [ ] Hangi kendi müşterilerin söz konusu olabileceğini düşündüm

- [ ] Bölüm 7'deki hesabı kendi rakamlarımla yaptım

Bir bakışta

- 2024 sonunda Almanya'da yaklaşık 100.000 araç taksi veya Mietwagen olarak izinliydi: 50.964 Mietwagen ve 46.381 taksi. 2020'den bu yana yüzde 13 daha fazla Mietwagen ve yüzde 8 daha az taksi var.
- Mietwagen şirketleri büyüyor: Neredeyse yarısının üç veya daha fazla aracı var. Takside her on şirketten yedisi tek araçla çalışıyor.
- Eyaletler arasında büyük fark var: Brandenburg'da araçların yüzde 73'ü Mietwagen, Hamburg'da yüzde 11'i. Berlin'de Mietwagen sayısı 2023 sonundan bu yana üçte bire düştü.
- Resmî ciro rakamları yalnızca taksi için var. Mietwagen sektörünün 2025 cirosunu Statista yaklaşık 1,6 milyar Euro olarak tahmin ediyor.
- İzin ve yükümlülükler yolculuğu yapan şirkettedir, taşeronda de. Oyunda ayrıca şoförler, aracılar, yolcular, diğer iş verenler, makamlar, taksi sektörü ve dernekler var.
- Uygulama yolculuğunda platform payını alır, haftalık hesap keser ve kalanı şirkete öder. 100 Euro'luk yolculuk ücretinden KDV ve yüzde 25 ile 30 arası platform payından sonra bütün giderler ve kâr için 54 ile 59 Euro kalır.
- Yatan paranın içinde KDV hâlâ vardır. Asgari ücretle çalışan bir şoför, yüzde 30 payda yalnızca maaşını karşılamak için sekiz saatlik vardiya başına yaklaşık 250 Euro yolculuk ücretine ihtiyaç duyar.
- Sağlık sigortaları, ilçeler, firmalar ve oteller sözleşmeye göre ya da faturayla öder; platform payı yoktur, ama zahmeti daha fazladır.

Devamı Bölüm 3'te: Uber, Bolt ve diğer aracılar: platformlar nasıl çalışır, ne kazanır ve şirket sahipleri ile şoförler için ne anlama gelir.

KISIM 1 · SEKTÖR

03

Uber, Bolt ve diğer aracılar

Sektörün en bilinen isimleri tek bir araç bile sürmez. Uber, Bolt ve diğer uygulamalar yolculukları izni olan şirketlere aracılık ederek iletir ve her yolculuktan pay alır. Çoğu *Mietwagen* (şoförlü kiralık araç) işletmesi için en önemli iş kaynağı onlardır, birçok şoför için de sektöre girmenin asıl nedeni.

Bu bölüm, yasanın platformlara hangi rolü verdiğini ve mahkemelerin bugünkü modeli nasıl şekillendirdiğini anlatır. Fiyatı kimin belirlediğini, platformların her yolculuktan ne kazandığını ve 100 Euro'luk yolculuk ücretinden sana ne kaldığını gösterir. Ayrıca kayıt için neye ihtiyacın olduğunu, hangi yükümlülüklerin sende kaldığını, uygulamaların şoförler için ne anlama geldiğini ve Uber ile Bolt dışında hangi aracıların olduğunu da öğrenirsin.

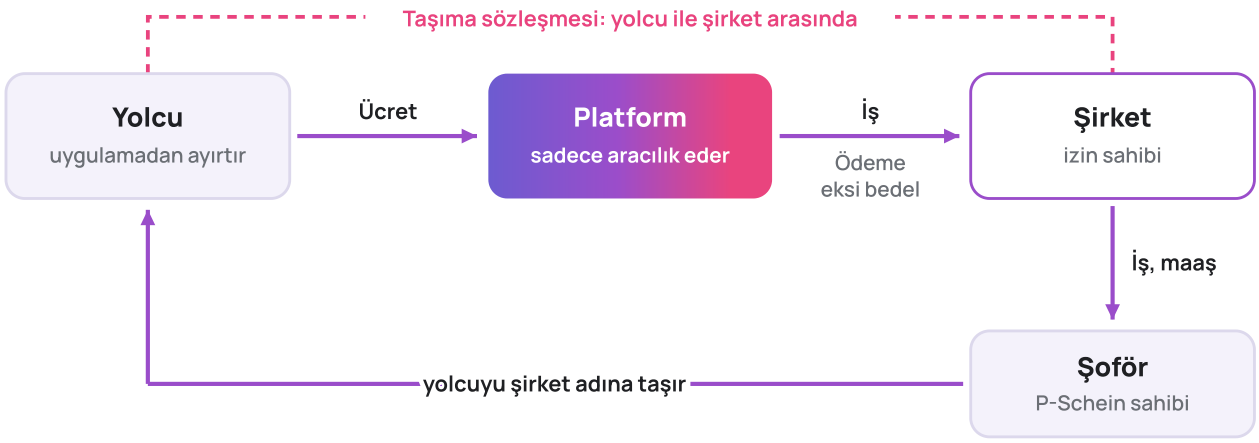
Platform aracılık eder, yolculuğu izni olan bir şirket yapar

2021'deki yolcu taşıma hukuku reformundan bu yana yasa aracıları açıkça tanır. Kastedilen, ana işi izne tabi taşımacılık sözleşmelerinin kurulmasını sağlamak olan ve kendisi taşımacılık yapmayan mobilite platformu işletmecileridir. Kendilerine ait bir izne ihtiyaçları yoktur. Yasa onlara aracı der.

Yasa sınırı tek bir noktada çizer: Bir yolculuğun aracılığını ve yapılmasını organizasyon ve sözleşme bakımından sorumlu olarak kontrol eden, taşımacılığı kendisi yapmış sayılır ve her şirket gibi izne ihtiyaç duyar. Uber ve Bolt Almanya'da aracı olarak faaliyet gösterir. Yolculukları kendi izni olan taksi ve Mietwagen şirketleri yapar.

Yolcu açısından durum şöyle: Yolculuğu uygulamadan ayırtır, ama taşıma sözleşmesini yolculuğu yapan şirketle kurar. Uber ve Bolt'un koşullarında böyle yazar. Platform yolculuk ücretini bu şirket adına tahsil eder ve faturayı yolcuya bu şirket adına keser. Bunun sana bir sonucu var: KDV'yi platformun sana ödediği tutar üzerinden değil, yolculuk ücretinin tamamı üzerinden borçlanırsın (Bölüm 2 ve 7).

UYGULAMA YOLCULUĞUNDA KİM KİMİNLE MUHATAP



Yolcu platformdan ayırtır, ama sözleşmesi yolculuğu yapan şirketledir. İzin ve yükümlülükler oradadır.

Taraf	Ne yapar	Neye ihtiyacı var
Yolcu	uygulamadan ayırtır, kartla ya da nakit öder	–
Platform	fiyatı gösterir, işi dağıtır, parayı tahsil eder, hizmet bedelini alıkoyar	sadece aracılık ettiği sürece izin gerekmez
Şirket	işi kabul eder, yolculuğu yapar, maaş ve KDV öder	her araç için izin (Bölüm 4 ve 11)
Şoför	şirket adına sürer	*P-Schein* (yolcu taşıma ehliyeti), şirketle iş sözleşmesi (Bölüm 13 ve 14)
Makam	izni verir, işletmeyi denetler	–

Tablo, yükümlülüklerin nerede olduğunu gösteriyor: yolculuğu yapan şirkette. Platform arada durur, ama yasaya göre yolculuğun sorumluluğu onda değildir.

SIK YAPILAN HATA

"Uber ve Bolt aslında taşıma hizmeti değil, teknoloji şirketi. Taksi ve Mietwagen kurallarıyla bir ilgileri yok."
Doğrusu: Platformlar aracılık eder, taşımacı ise izni olan şirkettir. Bu yüzden taksi ve Mietwagen kuralları uygulama üzerinden yapılan her yolculuk için geçerlidir, sadece bunları şirket üstlenir. Aracılığın kendisi de *PBefG*'ye (Yolcu Taşıma Kanunu) tabidir.

Uygulamadaki kategori, taksinin mi Mietwagen'in mi gideceğini belirler

Uygulamalarda farklı kategoriler vardır, örneğin basit yolculuklar, daha fazla konfor, daha büyük araçlar, premium ve taksi. Hangilerinin olduğu şehre bağlıdır. Taksiler "Uber Taxi" ya da "Bolt Taxi" gibi kendi kategorilerinde çalışır ve yerel tarifeye göre gider. Geri kalan her şeyi Mietwagen şirketleri yapar. Çünkü

şoförlü bir otomobili yalnızca kendisi için ayırtan kişi, yasaya göre ya taksiyle ya da Mietwagen ile gider. Yasa bu tür yolculuk için başka bir biçime izin vermez. Uber de kendi bilgi sayfasında Mietwagen aracılığından söz eder.

	Uygulamada taksi kategorisi	diğer tüm kategoriler
Kim sürer	taksi şirketi	Mietwagen şirketi
Fiyat	yerel taksi tarifesi	serbestçe belirlenir, Uber'de ana yüklenici koyar, şehrin asgari fiyatları geçerlidir
KDV	belediye sınırları içinde ya da 50 kilometreye kadar yüzde 7	yüzde 19
İşin gelişi	taksi sokakta da durdurulabilir	iş işyerine (*Betriebssitz*) gelmek zorundadır
Yolculuktan sonra	taksi durağında bekleyebilir	işyerine döner, ancak yolculuktan önce ya da yolculuk sırasında bir sonraki işi almışsa dönmez

Vergi oranları Bölüm 4'te, işin gelişi ve geri dönüş kuralları Bölüm 1'de.

Bir araç ikisi birden olamaz. Nüfusu 50.000'i aşan yerlerde makam aynı otomobil için hem taksi hem Mietwagen izni veremez. Hem taksi hem Mietwagen işleten kişi bu yüzden ayrı araçlara ihtiyaç duyar ve her biri uygulamada kendi kategorisinde çalışır.

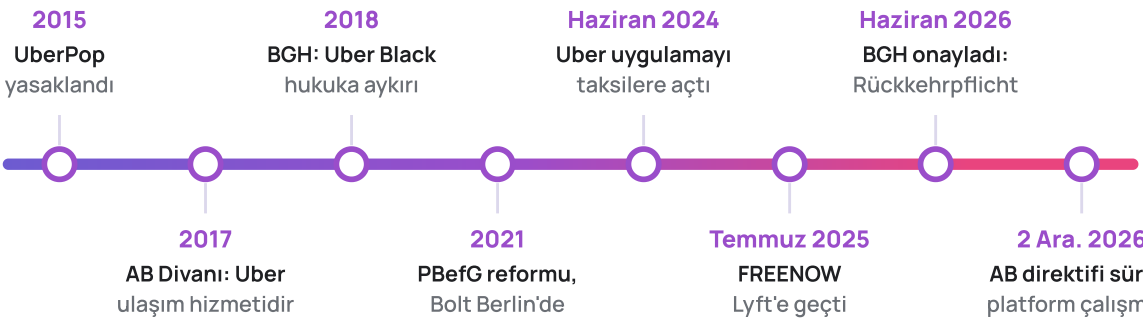
Bugünkü model birkaç mahkeme kararının sonucu

Uber'in bugün Almanya'da nasıl çalıştığını mahkemeler şekillendirdi. Üç karar belirleyici oldu:

- **UberPop, 2015.** Bu hizmette özel kişiler kendi araçlarıyla izinsiz yolcu taşıyordu. Frankfurt am Main Eyalet Mahkemesi (*Landgericht*) 2015'te bunu haksız rekabet olarak Uber'e yasakladı, çünkü şoförler gerekli izin olmadan yolcu taşıyordu.
- **Avrupa Birliği Adalet Divanı, 2017.** UberPop gibi bir hizmet salt dijital bir aracılık hizmeti değil, bir ulaşım hizmetidir. Üye devletler onu bu yüzden ulaşım gibi düzenleyebilir.
- **Uber Black, 2018.** Bu hizmette uygulama işleri doğrudan Mietwagen şoförlerine gönderiyordu. Federal Yüksek Mahkeme (*Bundesgerichtshof*, BGH) bunu hukuka aykırı buldu, çünkü işler önce şirketin işyerine gelmek zorundadır. Şirkete aynı anda gönderilen bir e-posta da bunu değiştirmedi. Karara göre bu kural Anayasa (*Grundgesetz*) ile uyumludur ve taksi sektörünü korur. Uber ihlale katılan taraf olarak sorumlu tutuldu.

O zamandan beri açık: Uygulamadan yapılan bir rezervasyonda da iş önce şirkete gelmek zorundadır ve şirket bu gelişi kayda geçirir. Yasa bunun için açıkça uygulama tabanlı bir sisteme izin verir, kaydı bir yıl saklarsın. İş ancak bundan sonra şoföre gider.

YASAKTAN BUGÜNKÜ MODELE



Bugünkü modeli mahkemeler şekillendirdi: İşler önce izni olan şirkete gelir.

Sonrası hızlı geldi. Bolt 2021'de Berlin'de başladı. Haziran 2024'te Uber uygulamasını Almanya'daki tüm taksi şirketlerine açtı. FREENOW Temmuz 2025'ten beri ABD'li yolcu taşıma şirketi Lyft'e ait. taxi heute'nin 29 Ekim 2026'daki haberine göre Uber kendi açıklamasıyla artık Almanya'da yaklaşık 70 şehirde bulunuyor. 3 Haziran 2026'da BGH, Uber X üzerinden yapılan yolculuklarla ilgili bir davada *Rückkehrpflicht*'i (işyerine dönme zorunluluğu) onayladı (Bölüm 4).

SIK YAPILAN HATA

"Uber Almanya'da yasak."
Yasaklanan belirli hizmetlerdi: 2015'te izinsiz özel şoförlerle UberPop, 2018'de işlerin doğrudan şoförlere gittiği eski Uber Black. Bugün Uber, yolculukları izni olan taksi ve Mietwagen şirketlerine aracılık ederek iletir. Bu şirketler taksi ve Mietwagen kurallarına uyduğu sürece buna izin vardır.

2021 reformu aracıları yasaya aldı

Yasa koyucu 2021'deki yolcu taşıma hukuku reformuyla, platform yolculukları için bugün hâlâ geçerli olan üç şeyi düzenledi:

Kural	Ne anlama gelir	Ayrıntı
Ayrı bir rol olarak aracı	Platformlar sadece aracılık ettikleri ve yolculukları sorumlu olarak kontrol etmedikleri sürece izne ihtiyaç duymaz	bu bölüm
Mietwagen için asgari fiyatlar	her izin makamı kendi bölgesi için asgari fiyat belirleyebilir	Bölüm 4
Veri yükümlülükleri	şirketler ve aracılar hizmetleriyle ilgili veri sağlar, örneğin araçların anlık müsaitliği; şahıs şirketleri (*Einzelunternehmer*) bundan muaftır	Bölüm 4 ve 6

Reform ayrıca doğrudan uygulamaların başarısına bağlı bir kural da içeriyor. Nüfusu 100.000'i aşan şehirlerde izin makamı *gebündelter Bedarfsverkehr* (talebe göre toplu yolcu taşıma) kurallarını Mietwagen'e de uygulayabilir. Şartı, uygulama üzerinden aracılık edilen Mietwagen'lerin taksi, Mietwagen

ve gebündelter Bedarfsverkehr ile yapılan düzensiz taşımacılıktaki (*Gelegenheitsverkehr*) tüm yolculukların yüzde 25'inden fazlasını oluşturmasıdır. Bu bir zorunluluk değil: Makam böyle karar verebilir, hem de yalnızca kamunun ulaşım çıkarlarını korumak için.

Bunların bir kısmı şimdiden yeniden değişiyor. 1 Aralık 2028'de PBefG'de aracıyı tanımlayan fıkraların ve veri hükümlerinin kalkması planlanıyor, çünkü akıllı ulaşım sistemleriyle ilgili yeni bir yasa verileri düzenliyor (Bölüm 6). Senin kendi izin yükümlülüğünde bu hiçbir şeyi değiştirmez.

Uber'de fiyatı tek tek işletmeler belirlemez

Takside fiyatı tarife belirler. Uber üzerinden yapılan Mietwagen yolculuklarında ise fiyatı tek tek işletme belirlemez. Uber "Fakten zu Uber in Deutschland" (Almanya'da Uber hakkında gerçekler) sayfasında, Uber üzerinden aracılık edilen yolculukların fiyatlarını bir ana yüklenicinin (*Generalunternehmer*) koyduğunu yazıyor. Bu yüklenici dinamik fiyat kullanır: Talep artarsa fiyat yükselebilir, düşerse fiyat da düşebilir. Yolcu fiyatı sipariş vermeden önce görür. Yolculuk sırasında fiyat artık değişmez, trafik sıkışıklığında ya da dolambaçlı yollarda da.

Şirket sahibi olarak bunun sana anlamı şu: Bir işi kendin belirlemediğin bir fiyattan kabul edersin ve yolculuk planlanandan uzun sürerse riski sen taşırsın. Etkileyebildiğin şey fiyat değil, maliyetlerin ve hangi işleri seçtiğindir.

Uber'in kendi anlatımına göre yolculuklar araçlar daha iyi kullanıldığı için çoğu zaman taksiden biraz daha ucuz. Farkın gerçekte ne kadar büyük olduğunu tarafsız biçimde ölçen kimse yok (Bölüm 5).

Fiyatı kim hesaplarsa hesaplasın: Bir şehir asgari fiyat belirlemişse şirket bunun altına inemez. Köln'de indirimler fiyatı sınırın altına çekerse şirketin yanında aracı da sorumlu tutulabilir. Hangi şehirlerde asgari fiyat olduğu ve nasıl hesaplandığı Bölüm 4'te.

> SIK YAPILAN HATA
>
> ***"Fiyatı uygulama veriyorsa, fiyatın çok düşük olması benim sorunum değil."***
> Asgari fiyata uyma yükümlülüğü yolculuğu yapan şirkete aittir. Fiyatı bir ana yüklenicinin ya da uygulamanın koymuş olması bunu değiştirmez. Hesap dökümlerindeki fiyatları nasıl kontrol edeceğini Bölüm 16 gösterir.

Platformlar her yolculuktan kazanır

Aldıkları paya hizmet bedeli (*Servicegebühr*) denir ve yolculuk ücretinin bir yüzdesidir. Bunu yolcu ya da çalışan şoför değil, şirket öder.

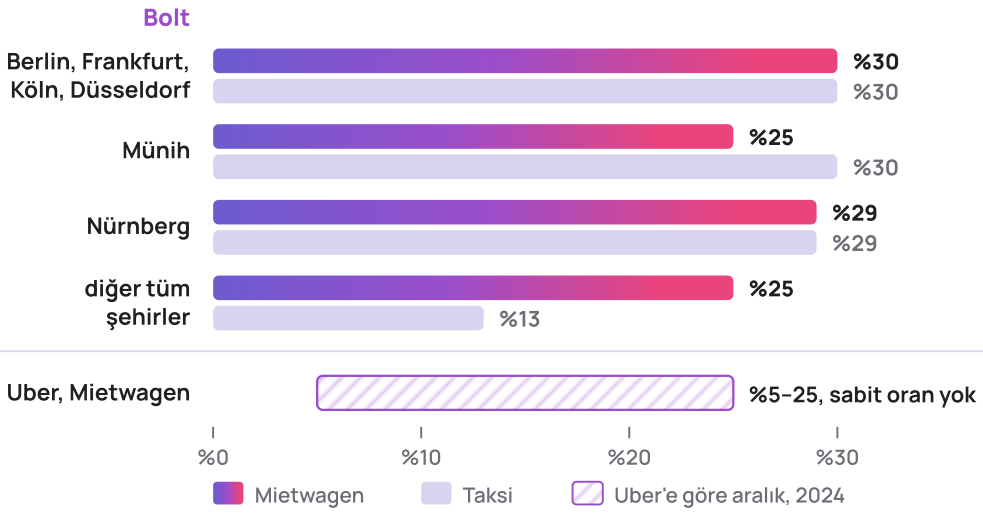
Bolt oranlarını şehir şehir açıklar

Bolt oranlarını yayımlar. Mietwagen ve taksi için farklıdırlar ve şehre bağlıdırlar (Kasım 2026 itibarıyla):

Şehir	Mietwagen	Taksi
Berlin	%30	%30
Frankfurt	%30	%30
Köln	%30	%30
Düsseldorf	%30	%30
Münih	%25	%30
Nürnberg	%29	%29
diğer tüm şehirler	%25	%13

Bedel hem uygulama hem nakit ödemede alınır, iptal ücretlerinde de. Bolt bunu haftalık cirodan düşer ve bedellerin toplamını “Umsätze” (ciro) bölümünde gösterir. Bolt'un şoför yardım sayfalarına göre brüt yolculuk ücretinden, yani KDV dahil fiyattan hesaplanır. Yolcuların uygulamada verdiği bahşişten bedel alınmaz. Bolt oranları değiştirebilir.

HİZMET BEDELİ, YOLCULUK ÜCRETİNİN YÜZDESİ



Bolt oranlarını şehir şehir açıklar, Kasım 2026 itibarıyla. Uber sabit bir oran açıklamaz; aralık Uber'in Almanya müdüründen.

Uber sabit bir oran açıklamaz

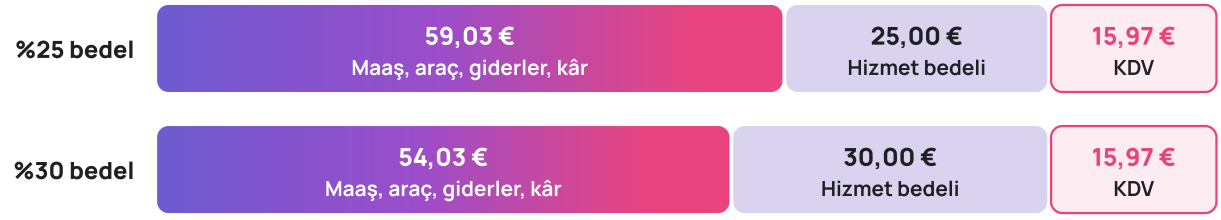
Uber, Mietwagen için sabit bir oran yayımlamaz. Uber'in açıklamasına göre hizmet bedeli genellikle yolculuk ücretinin bir yüzdesidir, uygulamaya erişim için temel bir ücret yoktur. Uber'in Almanya müdürü 2024'te Kölner Stadt-Anzeiger gazetesine filo büyüklüğüne ve yolculuk sayısına göre yüzde 5 ile 25 arasında bir aralık, ortalama olarak da düşük iki haneli bir yüzde söyledi. Bir şirketin gerçek oranını yalnızca sözleşmesi ve hesap dökümleri gösterir. Uber 2024'te yeni şehirlerdeki taksi şirketlerine ilk on iki ay için yüzde 5'lik bir bedel teklif etti.

100 Euro'luk yolculuk ücretinden bu kadar kalır

Bir Mietwagen'de 100 Euro'luk yolculuk ücretinin içinde 15,97 Euro KDV vardır, çünkü yüzde 19 geçerlidir (Bölüm 4). Hizmet bedeli, Bolt'un anlattığı gibi brüt yolculuk ücretinden düşer. Geriye kalan, maaşı, aracı, diğer tüm giderleri ve kârı karşılamak zorundadır (Bölüm 2).

Örnek: 100 Euro yolculuk ücreti	%25 bedelde	%30 bedelde
Yolcunun ödediği yolculuk ücreti	100,00 €	100,00 €
içindeki KDV (%19)	−15,97 €	−15,97 €
Platformun hizmet bedeli	−25,00 €	−30,00 €
maaş, araç, giderler ve kâr için kalan	**59,03 €**	**54,03 €**

100 EURO'LUK ÜCRETTEN NE KALIR



Bedel brüt ücretten düşülür, Bolt'un anlattığı gibi. Mietwagen: %19 KDV.

> 100 Euro'luk yolculuk ücretinden 54 ile 59 Euro kalır. Platformun ödemesinde KDV hâlâ vardır.

Platformun ödemesinden bedel zaten düşülmüştür, ama içinde KDV hâlâ vardır. Bolt'un Berlin'de 100 Euro'dan ödediği 70 Euro'nun 15,97 Euro'su yani hâlâ *Finanzamt*'a (vergi dairesi) gider (Bölüm 7). Ödemeyi cirosu sanan, kendini zengin hesaplar.

Bedelin faturası yurt dışından gelebilir

Uber'in açıklamasına göre bedelin faturası Hollanda'daki bir şirketten gelir; Berlin'deki ortaklar için Uber'in bu konudaki bilgileri geçerli değildir. Fatura Hollanda'dan geliyorsa, bunun üzerindeki KDV'yi Mietwagen şirketi kendisi borçlanır; buna *Reverse Charge* (sorumlu sıfatıyla KDV) denir.

Varsayılan rakamlarla bir örnek: Bir ayın bedelleri 2.000 Euro tutuyor, fatura Hollanda'dan geliyor. Bunun üzerinden yüzde 19 KDV, yani 380 Euro borçlanırsın. İndirim hakkın (*Vorsteuerabzug*) varsa aynı 380 Euro'yu aynı anda geri düşersin, sonuçta hiçbir şey ödemezsin (Bölüm 2). *Kleinunternehmer* (KDV'den muaf küçük işletme) olarak bunu düşemezsin, o zaman 380 Euro gerçek bir maliyettir (Bölüm 7).

UYGULAMADAN

"7 harte Wahrheiten als Mietwagenunternehmer (die keiner ausspricht)" adlı videoda (YouTube kanalı "Adiyan", Nisan 2026) şöyle deniyor: Platformlar ciro getirir, ama güvence getirmez. Aracılara ödenen komisyon eskiden yüzde 15 imiş, belirli sayıda yolculuktan sonra daha da düşermiş. Bugün yüzde 30 kesiliyormuş, cironun üçte biri. Yalnızca uygulamalara güvenen kişi, girişimciden çok aracıların yöneticisi olurmuş. Oradaki sonuç: "Vermittlung ist kein Fundament." (Aracılık bir temel değildir.)

Oranını her ay yeniden hesapla

Uber sabit bir oran açıklamadığı ve Bolt oranlarını değiştirebildiği için basit bir hesap yapmaya değer: hesap dökümüne göre hizmet bedelleri, aynı ayın yolculuk ücretlerine bölünür. Varsayılan rakamlarla bir örnek:

	1. ay	2. ay
Hesap dökümüne göre yolculuk ücretleri	6.400,00 €	6.000,00 €
Hesap dökümüne göre hizmet bedelleri	1.600,00 €	1.680,00 €
senin oranın	**%25**	**%28**

İkinci ayda yolculuk ücretleri düşmüş, bedeller ise artmış. Bu hesap yapılmazsa, durum ancak para eksik kalınca fark edilir.

> **PRATİK İPUCU**
>
> Hesap yaparken platformun brüt mü net mi yolculuk ücretinden hesapladığına dikkat et. Bu sözleşmede yazar. Platformdan farklı hesaplarsan iki farklı rakamı karşılaştırırsın. Hesap dökümlerini ayrıntılı olarak nasıl okuyacağın Bölüm 16'da.

Kendi izni olmayan kimse platforma giremez

Uber ya da Bolt üzerinden yolculuk yapmak isteyen kişinin önce PBefG'ye göre izni olan bir şirkete ihtiyacı vardır, hem de her araç için. Buna ticari sigortalı araçlar ve P-Schein sahibi şoförler eklenir. Şirket ancak bundan sonra platforma filo ortağı (*Flottenpartner*) olarak kaydolur. Platformlar izni olan şirketlere bu adı verir.

	Uber	Bolt
Kayıt	belgelerle filo ortağı olarak	çevrim içi, Fleet Portal üzerinden
Belgeler (seçme)	*Fahrzeugschein* (araç ruhsatı), *Konzession* (işletme izni), *Gewerbeschein* (ticari faaliyet belgesi) ya da ticaret sicili özeti (*Handelsregisterauszug*), varsa KDV kimlik numarası (*Umsatzsteuer-Identifikationsnummer*) kanıtı	izin belgesi (*Genehmigungsurkunde*), vergi kimlik numarası (*Steuer-Identifikationsnummer*) gibi vergi bilgileri
Araçlar	izin verilen modelleri Uber şehir şehir belirler	Mietwagen olarak tescil (Bölüm 12)
Şoförler	ancak şirket onları filosuna ekledikten sonra başlayabilir	şirket tarafından sisteme eklenir (Bölüm 15)
Bilgi eksikse	–	Bolt erişimi askıya alabilir ya da ödemeleri durdurabilir

Bolt vergi bilgilerini, Plattformen-Steuertransparenzgesetz (platformlarda vergi şeffaflığı kanunu) gereği hizmet verenler hakkındaki bilgileri *Bundeszentralamt für Steuern*'e (federal merkez vergi idaresi) bildirdiği için ister. Adımların ayrıntısı, araçlardan beklenenler ve platformlar arasındaki farklar Bölüm 15'te.

Bu şahıs şirketleri için de geçerlidir. Kendi aracıyla tek başına Uber ya da Bolt üzerinden sürmek isteyen kişinin de bunun için kendi iznine ihtiyacı vardır ve tek araçlı filo ortağı olarak kaydolur (Bölüm 1 ve 8). Tek başına çalışan şoförler için daha küçük bir yol yoktur.

KONTROL LİSTESİ FİLO ORTAĞI KAYDINDAN ÖNCE

- ☐ Uygulamaya girecek her araç için izin
- ☐ Araçlar Mietwagen olarak tescilli ve ticari sigortalı
- ☐ Model, platformun benim şehrim için listesinde var
- ☐ Gewerbeschein ya da ticaret sicili özeti elimde
- ☐ Vergi numarası (Steuernummer), vergi kimlik numarası ve varsa KDV kimlik numarası hazır
- ☐ Her şoförün geçerli P-Schein'ı ve iş sözleşmesi var
- ☐ İşyerinde iş kabulü ve kaydı kuruldu (Bölüm 17)

Platformlar işini kolaylaştırır, yükümlülükler sende kalır

Birçok Mietwagen işletmesi için Uber ve Bolt en önemli iş kaynağıdır. Bunun avantajları da dezavantajları da var.

Bunu platform üstlenir	Bu şirkette kalır
Talep: Yolcular yolculuğu uygulamada bulur, senin reklam yapmana gerek kalmaz	**Yükümlülükler:** Rückkehrpflicht, işlerin kaydı, asgari fiyatlar, asgari ücret ve çalışma süresi
Ödeme: Platform yolculuk ücretini tahsil eder ve faturayı yolcuya keser	**Sorumluluk:** taşeronlarının ihlalleri için de
Teknik: rezervasyon uygulaması, şoför uygulaması ve haftalık hesap dökümü	**Fiyat ve bedel:** neredeyse hiç etkin yok, ikisi de değişebilir
Dağıtım: Uygulama işi boştaki bir araca gönderir	**Risk:** uygulamada hesabın kapatılması, tek bir sağlayıcıya bağımlılık

Yükümlülükleri yolculuğu yapan şirket taşır

Rückkehrpflicht, işlerin kaydı, asgari fiyatlar, asgari ücret ve çalışma süresi yolculuğu yapan şirketin işidir (Bölüm 4 ve 17). Ana yüklenici ve taşeronlardan (*Subunternehmer*) oluşan zincirlerde, duruma göre iş veren de taşeronunun ihlallerinden sorumlu olabilir. Federal Yüksek Mahkeme böyle bir dava için bunu 3 Haziran 2026'da karara bağladı. Ayrıntılar Bölüm 4'te.

SIK YAPILAN HATA

"Bir şoför kurallara uymazsa sorumlu platformdur."
Yasadan doğan yükümlülükler yolculuğu yapan şirkete aittir. Federal Yüksek Mahkeme'nin Köln davasında Mietwagen şirketi, taşeronunun ihlalinden bile sorumlu tutuldu. Mahkeme orada platformun sorumluluğu hakkında karar vermedi. Platforma karşı neyin geçerli olduğu Bölüm 18'de.

Makamlar ve platformlar verilerini karşılaştırır

tagesschau.de'nin 21 Kasım 2025'teki haberine göre Uber ve Bolt, şirketleri kurallara uymakla yükümlü tuttuklarını ve kurallara aykırı davranan işletmelerin hesaplarını kapattıklarını açıkladı. Makamlar ve platformlar verilerini karşılaştırdığından beri geçerli izni olmayan şirketler uygulamaya erişimini kaybediyor. Üç şehir bunun nasıl göründüğünü gösteriyor (Bölüm 5):

Şehir	Makam ve platformlar ne yapıyor	Sonuç
Berlin	Platformlar Ağustos 2023'ten beri yeni Mietwagen şirketlerini ve araçlarını, Aralık 2024'ten beri de taksileri önceden *Landesamt*'a (Berlin eyalet dairesi) kontrol ettiriyor	2025 başındaki taksi karşılaştırmasında yaklaşık 13.000 kayıtta 663 itiraz
Frankfurt am Main	platformlardaki kayıtların izinlerle karşılaştırılması, 2025 sonu	2.478 kaydın yüzde 18,7'sinde geçerli Konzession yoktu, 464 şirketin hesabı kapatıldı
Köln	araç verilerinin Uber ve Bolt ile karşılaştırılması, Kasım 2025	1.598 aracın 1.541'i doğru kayıtlı, 8'i geçici olarak kapatıldı; 2025 başından beri toplam 140 yasa dışı araç sistemden çıkarıldı

Senin için anlamı şu: Platformda şirketin ve araçların hakkında kayıtlı olanlar izninle uyuşmak zorundadır. Bir aracı değiştirirsen bunu makamda da platformda da değiştirirsin. Bir platformun hesabını ne zaman kapatabileceği ve buna karşı ne yapabileceğin Bölüm 18'de.

Tek platformu olan, ona bağlıdır

Bütün işlerini tek bir platformdan alan kişi, onun fiyatlarına, bedellerine ve kararlarına bağlıdır. İkinci bir platform riski biraz dağıtır. Sağlık sigortaları, firmalar ya da oteller gibi kendi müşterilerin bunu daha güçlü dengeler, ama daha çok iş çıkarır, ve bu yolculuklarda platform bedeli olmaz (Bölüm 7 ve 19 ile 22 arası).

"Mietwagenunternehmer werden 2025: Komplettanleitung (IHK, Konzession, Uber)" adlı videoda (YouTube kanalı "Adiyan") platformlarla çalışmak en yaygın yol olarak anlatılıyor. Aynı zamanda orada şöyle deniyor: Uber ve Bolt düşük fiyat segmentinde çalışıyor. Kendi müşterilerini kazanmak çok daha zahmetli, ama esas olarak tavsiye edilen bu.

PRATİK İPUCU

Cironun yüzde kaçının hangi platformdan geldiğini not et. Neredeyse hepsi tek bir platformdan geliyorsa, hesabın kapatılmasının ya da daha yüksek bir bedelin sana ne kadara mal olacağını bilirsin ve zamanında önlem alabilirsin.

Şoförler uygulama için değil, şirket için çalışır

Uber ya da Bolt üzerinden şoförlük yapan kişi platform için değil, onu çalıştıran şirket için çalışır. Uber de şoför sayfasında, bir filo şirketinde çalışan şoför olarak başlanabileceğini kendisi belirtiyor. Maaş bu şirketle yapılan iş sözleşmesine göre belirlenir, en az yasal asgari ücret kadardır: 1 Ocak 2026'dan beri saatte 13,90 Euro, 1 Ocak 2027'den itibaren 14,60 Euro (Bölüm 2 ve 14). Uber, şoför ile filo ortağı arasındaki ilişkiyi göremediğini belirtiyor.

Para da şirket üzerinden akar. Uber'de şoförlerin yolculuklarından gelen ciro önce filo ortağının hesabına geçer, portal şoförlere hiçbir şey göndermez. Maaşı işveren olarak şirket borçlanır, platformun az ödediği bir haftada da (Bölüm 2).

Buradan şu çıkar: İzni olmayan hiç kimse "doğrudan Uber için süremez". Bir uygulama üzerinden yolcu taşımanın üç yolu var:

	çalışan şoför	**şirket sahibi, kendisi sürer**	**şoförleri olan şirket sahibi**
İzin	hayır, işverende olur	evet, her araç için	evet, her araç için
P-Schein	evet	evet	sadece şoförler
Platformda	şirket tarafından filoya eklenir	tek araçlı filo ortağı olarak	birden çok araçlı filo ortağı olarak
Para	işverenden maaş	platformun ödemesi	platformun ödemesi, maaşları bundan ödersin
Ayrıntı	Bölüm 13 ve 14	Bölüm 7 ve 8	Bölüm 7 ve 13

Şoför olarak başlamak isteyen kişi yani platformu değil, izni olan bir Mietwagen şirketini arar. Bir işverende nelere dikkat etmen gerektiği Bölüm 13'te.

SIK YAPILAN HATA

"P-Schein'ımla kendim Uber'e kaydolup kendi hesabıma sürebilirim."

P-Schein yolcu taşımana izin verir, ama sadece izni olan bir şirket için. Kendi hesabına sürmek, kendin şirket sahibi olmak demektir: *Fachkundeprüfung* (mesleki yeterlilik sınavı), işyeri, özkaynak ve Konzession ile (Bölüm 8). İzinsiz sürmenin para cezası 20.000 Euro'ya kadar çıkabilir (Bölüm 4).

AB platform çalışmasını yeniden düzenlemek istiyor

Uygulama şoförün işi hakkında çok şey kaydeder. Uber'de bunlar örneğin yolculuklar, ödemeler ve şoför çevrim içi olduğu sürece konumudur. Platform çalışmasına ilişkin bir AB direktifi tam burada devreye giriyor:

- Olgular platformun yönlendirme ve denetimine işaret ediyorsa, bir iş ilişkisi olduğu varsayılır.
- Aradaki firmalar ya da taşeronlar üzerinden bir platform için çalışan kişiler de aynı korumaya sahip olmalı.

- Bir hesabın kapatılması gibi yazılımın verdiği kararları insanlar denetlemek zorunda.

Almanya direktifi 2 Aralık 2026'ya kadar uygulamaya geçirmek zorunda. Bunun Mietwagen için ne anlama gelebileceği belli değil, çünkü Alman modelinde şoförleri platform değil şirket istihdam eder. Bir Alman yasası yürürlüğe girene kadar mevcut kurallar geçerli kalır (Bölüm 6).

Uber ve Bolt'un yanında başka aracılar da var

Köln şehrinin 23 Ocak 2026'daki açıklamasına göre Köln'de aracılık edilen yolculuklar ağırlıklı olarak Uber ve Bolt üzerinden yapılıyor. Ama ikisi tek uygulama değil:

Aracı	Neye aracılık eder	Bilgiler
FREENOW	taksi ve şoförlü Mietwagen	Temmuz 2025'ten beri ABD'li yolcu taşıma şirketi Lyft'e ait
taxi.eu	taksi, taksi merkezlerinin uygulaması	kendi açıklamasına göre 160'tan fazla Avrupa şehrinde
Blacklane	yerel ortak şirketler üzerinden özel şoför hizmeti	kendi açıklamasına göre 60 ülkede 500'den fazla şehirde
Bliq	aracılık platformu	Berlin'de, taksi şirketleri 2025 başında Landesamt tarafından kontrol edilen beş platformdan biri

Berlin'deki *Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten* (Berlin eyaletinin vatandaş ve kamu düzeni işleri dairesi) 2025 başında kayıtlı taksi şirketlerini beş platformda kontrol etti: taxi.eu uygulamasıyla Taxi-One, Bliq, Bolt, FREENOW ve Uber.

Bunların yanında otellerin, seyahat acentelerinin ve havalimanlarının transfer aracılığı yapan rezervasyon portalları da var. Hepsi için aynı ilke geçerli: Yolculuğu izni olan bir şirket yapar ve yükümlülükler ondadır. Blacklane üzerinden yapılan özel şoför yolculukları da kural olarak Mietwagen taşımacılığıdır, Rückkehrpflicht ve geri kalan her şeyle (Bölüm 1).

Bir bakışta

- Uber, Bolt ve diğer uygulamalar aracıdır. Yolculukların aracılığını ve yapılmasını sorumlu olarak kontrol etmedikleri sürece izne ihtiyaçları yoktur.
- Taşıma sözleşmesi yolcu ile yolculuğu yapan şirket arasındadır. Platform parayı bu şirket adına tahsil eder, KDV'yi ise yolculuk ücretinin tamamı üzerinden sen borçlanırsın.
- Uygulamadaki taksi kategorilerinde taksiler, diğer tüm kategorilerde Mietwagen'ler gider. Büyük yerlerde bir otomobil ikisi birden olamaz.
- UberPop 2015'te, eski haliyle Uber Black 2018'de yasaklandı. Bugün her iş önce şirkete gelir.
- Uber'de fiyatları bir ana yüklenici talebe göre dinamik olarak belirler. Bir şehrin asgari fiyatları yine de geçerlidir ve seni bağlar.

- Bolt, Mietwagen için şehre göre yüzde 25 ile 30 arası alır. Uber sabit bir oran açıklamaz. 100 Euro'luk yolculuk ücretinden 54 ile 59 Euro kalır.
- Her araç için kendi iznin olmadan filo ortağı olarak erişim yoktur. Makamlar ve platformlar verilerini karşılaştırır ve uyuşmayan hesapları kapatır.
- Şoförler platform için değil, şirket için çalışır. “Doğrudan Uber için” sürmek ancak kendi izninle mümkündür.

Devamı Bölüm 4'te: Kurallar: onları kim koyar, Konzession için ne geçerlidir ve ihlallerde neyle karşılaşırsın.

KISIM 1 · SEKTÖR

04
Kurallar

Mietwagen'ler (şoförlü kiralık araç) için birçok yasadan gelen kurallar geçerlidir ve bu kurallar denetlenir: izin makamı, gümrük (*Zoll*), *Finanzamt* (vergi dairesi) ve mahkemeye giden taksi şirketleri tarafından. Kuralları bilen, *Konzession*'ını (işletme izni) korur. Bilmeyen, 20.000 Euro'ya kadar para cezasını ve en kötü durumda bütün işletmeyi riske atar.

Bu bölüm kuralları kimin koyduğunu, Konzession için neye ihtiyacın olduğunu, hangi sürelerin işlediğini, işletme sırasında neyin geçerli olduğunu ve ihlallerde seni neyin beklediğini gösterir. Buna sektörde en çok tartışılan iki konu eklenir: Federal Yüksek Mahkeme'nin (*Bundesgerichtshof*, BGH) 3 Haziran 2026'da onayladığı *Rückkehrpflicht* (işyerine dönme zorunluluğu) ve bazı şehirlerin getirdiği asgari fiyatlar.

Yasaları federal devlet yapar, karar yerelde verilir

En önemli kurallar federal yasalarda yer alır. Personenbeförderungsgesetz, kısaca *PBefG* (Yolcu Taşıma Kanunu), kimin izne ihtiyaç duyduğunu, hangi taşıma türlerinin olduğunu ve Mietwagen için neyin geçerli olduğunu belirler. Üç yönetmelik onu tamamlar:

- **Berufszugangsverordnung** (PBZugV, mesleğe giriş yönetmeliği) kimin girişimci olabileceğini düzenler: güvenilirlik, özkaynak, *Fachkundeprüfung* (mesleki yeterlilik sınavı).
- **Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr** (*BOKraft*, taşımacılık işletme yönetmeliği) işletmeyi ve araçları düzenler.
- **Fahrerlaubnis-Verordnung** (FeV, sürücü belgesi yönetmeliği) şoförlerin *P-Schein*'ını (yolcu taşıma ehliyeti) düzenler.

Kurallar yerelde uygulanır. İzinleri hangi makamın vereceğini her eyalet hükümeti belirler. Mietwagen için yetkili makam, şirketin merkezinin ya da şubesinin bulunduğu bölgedeki makamdır. Bu yüzden hangi makamla muhatap olacağını işyerin (*Betriebssitz*) belirler (Bölüm 10).

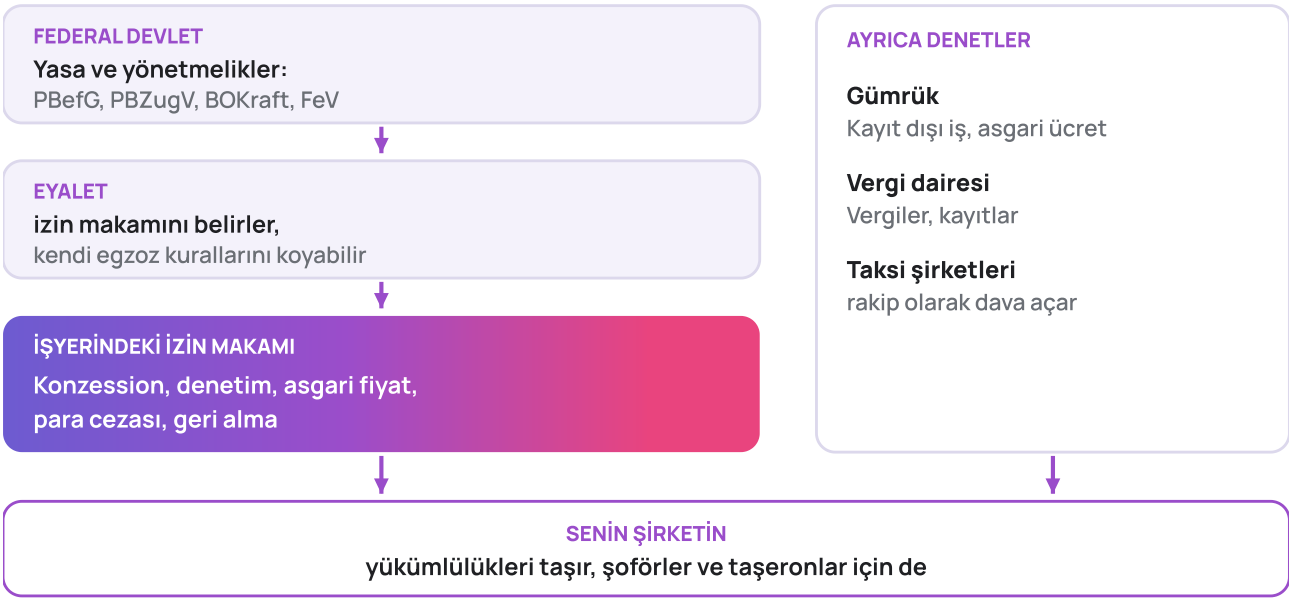
Şehir	Mietwagen için izin makamı
Berlin	Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO, eyaletin vatandaşlık ve düzen dairesi)
Hamburg	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (ulaşım dairesi)

Şehir	Mietwagen için izin makamı
Münih	Kreisverwaltungsreferat, gewerblicher Kraftverkehr (belediyenin idari dairesi, ticari taşımacılık)
Köln	Stadt Köln (Köln belediyesi)
Düsseldorf	Straßenverkehrsamt (trafik dairesi)
Stuttgart	Führerscheinstelle (ehliyet dairesi)

Bilgiler makamların sayfalarından alındı, Kasım 2026 itibarıyla (Bölüm 11). Büyük şehirlerin dışında yetkili olan çoğunlukla şehir ya da ilçedir (*Landkreis*).

Bu izin makamı Konzession'ı verir ve ardından işletmeyi denetler. Kendi bölgesindeki Mietwagen'ler için asgari fiyat belirleyebilir. İdari kabahatleri (*Ordnungswidrigkeit*) kendisi ya da eyaletin belirlediği başka bir makam cezalandırır. Eyaletler ayrıca taksi ve Mietwagen'lerin egzoz gazları için kendi kurallarını koyabilir. Hamburg bunu yaptı, ayrıntısı Bölüm 6'da.

KURALLARI KİM KOYAR, KİM DENETLER



Federal devlet çerçeveyi çizer, eyalet makamı belirler, işyerindeki izin makamı da işletmen hakkında karar verir.

İzin makamının yanında başka kurumlar da denetler. Gümrük, kayıt dışı çalışmayla mücadele birimi *Finanzkontrolle Schwarzarbeit* ile şoförlerin kayıtlı olup olmadığını ve asgari ücret alıp almadığını kontrol eder. Vergi dairesi KDV'yi ve kayıtları denetler. Taksi şirketleri de rakip olarak mahkemeye gidebilir (Bölüm 2 ve 5).

Bunların yanında bütün şirketleri ilgilendiren, ama Mietwagen işletmeleri için özellikle önemli olan yasalar da geçerlidir:

Düzenleme	Mietwagen için neyi düzenler	Ayrıntı
Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	Konzession, iş kabulü, Rückkehrpflicht, asgari fiyatlar, denetim, para cezaları	bu bölüm, Bölüm 11 ve 17

Düzenleme	Mietwagen için neyi düzenler	Ayrıntı
Berufszugangsverordnung (PBZugV)	güvenilirlik, özkaynak, Fachkundeprüfung	Bölüm 9 ve 11
BOKraft	işletmedeki yükümlülükler, araçların donanımı ve durumu	Bölüm 12 ve 32
Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)	şoförlerin P-Schein'ı	Bölüm 13 ve 14
Mindestlohngesetz, Arbeitszeitgesetz, Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz (asgari ücret, çalışma süresi ve kayıt dışı çalışmayla mücadele kanunları)	ücret, çalışma süresi, kayıtlar, kimlik taşıma zorunluluğu	Bölüm 14
Umsatzsteuergesetz, Abgabenordnung (KDV kanunu, vergi usul kanunu)	vergi oranı, e-fatura, yolculuk verilerinin güvenceye alınması	Bölüm 24 ve 32
Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG, haksız rekabet kanunu)	rakiplerin, örneğin taksi sektörünün açtığı davalar	bu bölüm

Konzession olmadan hiçbir araç yola çıkmaz

Yolcuları bir Mietwagen ile para karşılığında taşıyan herkes izne ihtiyaç duyar. İzinsiz yolculuk yapmak, 20.000 Euro'ya kadar para cezasıyla cezalandırılabilen bir kabahattir. Bu taşeronlar için de geçerlidir: Başka bir şirket adına süren, taşımayı kendisi yapar ve kendi iznine ihtiyaç duyar (Bölüm 2).

İzin belirli araçlar için geçerlidir. Bu araçların resmî plakaları izin belgesinde (*Genehmigungsurkunde*) yazılıdır. Bundan günlük iş için dört kural çıkar:

Şunu istiyorsun …	Ne yaparsın
bir aracı değiştirmek	belgeyi tamamlanması için makama sunarsın
ek bir araç kullanmak	yeni aracın özkaynağıyla birlikte genişletme izni için başvurursun
işyerini taşımak ya da şirkette önemli bir değişiklik yapmak	önemli değişiklik için izin başvurusu yaparsın (Bölüm 10)
izni ya da işletme yönetimini başka birine devretmek	devir için izin başvurusu yaparsın (Bölüm 11)

Ayrıca bir araç aynı anda hem taksi hem Mietwagen olamaz. Nüfusu 50.000'i aşan yerlerde makam aynı otomobil için iki izni birden veremez.

Konzession'ı dört şart belirler

Makam izni yalnızca dört şart yerine geldiğinde verir:

1. **İşletme güvenli ve yeterince güçlü.** Buna para da dahildir. Taksi ve Mietwagen için ilk araçta en az 2.250 Euro, her ek araçta 1.250 Euro özkaynak ve rezerv gerekir. Bu, AB hukukunun karayolu taşımacılığı şirketleri için öngördüğü tutarların dörtte biridir. Ayrıca vergi ya da sosyal sigorta primlerinde ciddi borç olmamalıdır.
2. **Güvenilirsin.** Sana ve işlerini yöneten kişilere karşı hiçbir olgu bulunmamalıdır. Güvenilmezliğe işaret eden durumlar örneğin ağır suçlardan kesinleşmiş mahkûmiyetler ve PBefG'ye, iş ve sosyal güvenlik hukukundan doğan yükümlülüklere, trafik güvenliği kurallarına ya da vergi yükümlülüklerine karşı ağır ihlallerdir.
3. **Mesleki olarak yeterlisin.** Yasa iki yola izin verir: karayolu yolcu taşımacılığı yapan bir şirkette uygun bir süre çalışmış olmak ya da bir sınav. Çoğu kişi Fachkundeprüfung'a *IHK*'da (sanayi ve ticaret odası) girer. Sınavın nasıl işlediği Bölüm 9'da.
4. **İşyerin Almanya'da.** Bu, taşıma işi verdiğin şirketler için de geçerlidir.

Özkaynak her araçla artar:

Araç	En az özkaynak ve rezerv
1	2.250 Euro
2	3.500 Euro
3	4.750 Euro
5	7.250 Euro
10	13.500 Euro

Tutarlar her şirket türünde aynıdır. Bu yüzden bir Euro sermayeli bir UG (haftungsbeschränkt), yani sınırlı sorumlu küçük şirket, tek başına yetmez (Bölüm 10). Özkaynağı nasıl kanıtlayacağın Bölüm 11'de.

SIK YAPILAN HATA

"Bir Konzession'la istediğim kadar araç çalıştırabilirim."
İzin yalnızca plakaları belgede yazılı olan araçlar için geçerlidir. Her ek araç bir izin ister ve her biri için özkaynak yetmelidir. Beş araçta bu en az 7.250 Euro'dur.

Makamın üç ayı var, Konzession en fazla beş yıl geçerli

Makam başvuruya, eline geçmesinden itibaren üç ay içinde karar verir. Yetişemezse süreyi, dolmadan önce en fazla üç ay uzatabilir ve bunu sana bir ara kararla bildirir. Süre içinde reddetmezse izin verilmiş sayılır.

Geçici izin yoktur, her an geri alınabilme şartıyla verilen bir izin de yoktur. Ama makam koşullar ve yükümlülükler koyabilir. Bir yükümlülüğe uymayan, izinsiz yolculuktakiyle aynı para cezasını riske atar. Makam izni verdiğinde yetkili *Berufsgenossenschaft*'a (iş kazası sigortası) haber verir.

İzin en fazla beş yıl geçerlidir. Beş yıl üst sınırdır, kural değil: Berlin'de ilk Mietwagen izni genellikle iki yıl geçerlidir. Ardından yeni bir izne ihtiyacın olur ve makam yeniden inceler, aradaki sürede olanları da (Bölüm 11).

En önemli süreler özetle:

Süre	Uzunluk	Sonucu
Başvuru hakkında karar	3 ay, en fazla 3 ay uzatma	eksiksiz başvuru zaman kazandırır
Diğer kurumların görüşü	2 hafta	belediye, IHK, iş denetimi (*Gewerbeaufsicht*) ve dernekler görüş bildirir (Bölüm 11)
Belgelerin tarihi	en fazla 3 aylık, özkaynak belgesi en fazla 1 yıllık	hepsini bir haftada al (Bölüm 8)
İznin geçerliliği	en fazla 5 yıl, Berlin'de ilk seferde çoğunlukla 2	zamanında yenile
İş kayıtları	1 yıl sakla	denetimlerde kanıt
Şoförlerin çalışma süresi	7. güne kadar kaydet, 2 yıl sakla	gümrük için kanıt

Şehirler işlem için benzer süreler veriyor. Hamburg, sürelerin ancak karar verilebilecek durumdaki bir başvuruyla başladığını yazıyor:

Şehir	Makama göre işlem süresi
Berlin	belgeler eksiksizse yaklaşık 3 ay
Hamburg	eksiksiz başvurudan itibaren 3 ay içinde, gerekirse 3 ay daha
Münih	3 ay
Köln	tüm belgeler geldikten sonra 3 aya kadar
Düsseldorf	12 haftaya kadar

İzin belgesi ya da kısaltılmış resmî bir sureti her yolculukta araçta bulunur, kâğıt üzerinde ya da elektronik olarak. Denetimde şoför onu gösterir. Federal hükümetin Ekim 2026 tarihli bir yasa tasarısı bunu değiştirmek istiyor: Belge, verildiği biçimde araçta bulunmalı. Bu henüz bir tasarı (Bölüm 6). Başvurunun nasıl işlediğini, ne tuttuğunu ve şehirlerin hangi belgeleri istediğini Bölüm 11 anlatır.

İşletmede yalnızca Mietwagen için geçerli dört kural

Konzession'la birlikte günlük yükümlülükler başlar. Mietwagen için en önemlileri aynı hükümde yer alır ve Bölüm 1'de açıklanmıştır:

Kural	Ne ister
İş kabulü	İşler işyerine ya da girişimcinin evine gelir, uygulama üzerinden de. Şoför sokakta iş kabul etmez.
Kayıt	Her işin gelişi defterde ya da elektronik olarak, uygulama üzerinden de kaydedilir ve bir yıl saklanır.
Rückkehrpflicht	Her yolculuktan sonra araç gecikmeden işyerine döner; yolculuktan önce ya da yolculuk sırasında yeni bir iş almışsa dönmez.
Taksiyle karıştırılmama	İşlerin kabulü, aracın hazır bekletilmesi ve reklam taksiyle karıştırılabilecek gibi olmamalı. Tavan lambası gibi taksi işaretleri yasaktır.

Yolculuk sırasında iş kabul etmek açıkça serbesttir. İyi dolu çalışan bir araç çoğu zaman arada işyerine gitmeden birkaç işi art arda yapar. Ancak yeni bir iş yoksa geri dönmesi gerekir. Yüzölçümü büyük belediyelerde makam, Mietwagen'lerin yeni iş olmadan başka bir park yerine gitmesine izin verebilir; bu yer merkezden en az 15 kilometre uzakta olur.

Nüfusu 100.000'i aşan şehirlerde makam ayrıca, uygulama üzerinden aracılık edilen Mietwagen'ler düzensiz taşımacılıktaki (*Gelegenheitsverkehr*) yolculukların yüzde 25'inden fazlasını oluşturuyorsa, toplu talep üzerine taşımacılığın (*gebündelter Bedarfsverkehr*) kurallarını Mietwagen'lere de uygulayabilir (Bölüm 3).

Makam defterlerine bakabilir

İşletmedeki yükümlülüklere makama karşı yükümlülükler de dahildir. Şirketteki önemli değişiklikleri makama, istenmesini beklemeden ve gecikmeden bildirirsin. Makam denetim için:

- defterlerini ve iş belgelerini inceleyebilir,
- senden ve çalışanlarından bilgi isteyebilir,
- olağan iş ve çalışma saatlerinde iş yerlerine ve arazilerine girebilir.

Sen ve çalışanların, makamın görevlilerine bu sırada gereken araç gereci sağlamak ve incelemelere yardım etmek zorundasınız. Cevabı seni ya da yakın bir akrabanı ceza ya da para cezası kovuşturmasına maruz bırakacak soruları cevaplamak zorunda değilsin. Bunun dışında bilgi vermeyi reddeden, belge sunmayan ya da bir incelemeye izin vermeyen kabahat işlemiş olur.

İşletmenin usulüne uygun yürümesinden girişimci olarak sen sorumlusun, araçların durumundan da. Uygun olmadığını bildiğin ya da bilmen gereken şoförleri çalıştıramazsın. Her şoförün P-Schein'a ihtiyacı vardır.

Girişimciler ve aracılar ayrıca hizmetleriyle ilgili belirli verileri sağlamak zorundadır; bunların arasında araçlarının anlık müsaitliği de var. Şahıs şirketi (*Einzelunternehmen*) olarak faaliyet gösteren bundan muaftır. Bu yükümlülüğün akıbeti Bölüm 6'da.

KONTROL LİSTESİ: HER DENETİM İÇİN HAZIR BELGELER

- [ ] Her araçta izin belgesi ya da kısaltılmış sureti
- [ ] Son on iki ayın bütün iş kayıtları
- [ ] Her şoförün P-Schein'ının kopyası
- [ ] İş sözleşmeleri ve kimlik taşıma zorunluluğuna dair yazılı bilgilendirme
- [ ] Son iki yılın çalışma süresi kayıtları
- [ ] Ücret bordroları
- [ ] Taşeronlarla sözleşmeler ve onların izinleri

İşveren olarak asgari ücret ve kimlik taşıma zorunluluğu geçerli

Çalışan şoförler için genel asgari ücret geçerlidir: 1 Ocak 2026'dan beri saatte 13,90 Euro, 1 Ocak 2027'den itibaren 14,60 Euro. Ayda varsayılan 160 çalışma saatiyle bir örnek:

	2026	2027'den itibaren
Saatlik asgari ücret	13,90 €	14,60 €
160 saatte aylık ücret (varsayım)	2.224,00 €	2.336,00 €
Şoför başına aylık fark		112,00 €

Buna işverenin sosyal sigorta payları eklenir (Bölüm 7). Her çalışma saati sayılır, şoförün talimatla hazır beklediği, işler arasındaki bekleme süresi de (Bölüm 2).

Yolcu taşımacılığı ayrıca kayıt dışı çalışmaya karşı özel kuralları olan sektörlerden biridir:

- Orada çalışan, yanında kimlik taşır ve istendiğinde gümrüğe gösterir.
- İşveren her çalışana bunu önceden yazılı olarak bildirir.
- İşveren günlük çalışma süresinin başlangıcını, bitişini ve süresini en geç yedinci gün kaydeder ve kayıtları en az iki yıl saklar.

Gümrük bunu ülke çapındaki yoğunlaştırılmış denetimlerde kontrol eder. Haziran 2026'daki bir operasyonda yaklaşık 1.500 şoförü sorguladı (Bölüm 5). İşveren yükümlülüklerini Bölüm 14 açıklar.

KDV'de Mietwagen yolculukları için yüzde 19'luk genel oran geçerlidir. Taksiler belediye içindeki ya da 50 kilometreye kadarki yolculuklar için yalnızca yüzde 7 öder. Aynı yolculuk ücretinde bunun anlamı:

100 Euro yolculuk ücreti	Mietwagen	Taksi, şehir içi ya da 50 km'ye kadar
Vergi oranı	%19	%7
İçindeki KDV	15,97 €	6,54 €
Bütün maliyetlerden önce kalan	84,03 €	93,46 €

Aynı yolculuk ücretinde taksiye yani 9,43 Euro daha fazla kalır. Bunun fiyatlar için ne anlama geldiği Bölüm 24'te.

İhlaller para tutar, en kötü durumda Konzession'a mal olur

İhlallerin sonuçları üç yoldan gelebilir: makamın para cezası, Konzession'ın geri alınması ve rakiplerin açtığı dava.

İHLALLERİN SONUÇ DOĞURDUĞU ÜÇ YOL

PARA CEZASI makam verir	GERİ ALMA makam tarafından	MEN DAVASI rakiplerin davası
10.000 €'ya kadar Mietwagen kuralları, belge, bilgi verme, asgari fiyat	**Konzession gider** yazılı uyarıdan sonra süren ihlallerde	**Karar** İhlal gelecekte tekrarlanmamalı
20.000 €'ya kadar İzinsiz yolculuk ya da yükümlülüğe aykırı	**İşletme durur** tekrarlanan vergi ya da sosyal sigorta ihlallerinde de	**250.000 €'ya kadar** kararın ardından her yeni ihlal için Ordnungsgeld

Tutarlar üst sınırdır. Para cezası ihmalde bile verilebilir.

> Para cezası ve geri alma makamdan, men davası taksi şirketleri gibi rakiplerden gelir.

20.000 Euro'ya kadar para cezası

İhlal	Para cezası en fazla
İzinsiz ya da izin yükümlülüklerine aykırı yolculuk	20.000 Euro
Mietwagen kurallarının ihlali, örneğin Rückkehrpflicht ya da iş kayıtları	10.000 Euro
İzin belgesi araçta yok ya da teslim edilmedi	10.000 Euro
Bilgi vermeyi reddetme, defterleri sunmama, incelemeye izin vermeme	10.000 Euro
Önemli değişikliği bildirmeme	10.000 Euro
Asgari fiyatın altına inme, şehir kuralında para cezasına açıkça atıf yapıyorsa	10.000 Euro

Tutarlar üst sınırdır. Para cezası kasıtta değil, ihmalde bile söz konusudur.

Konzession'ın geri alınması

İşletme artık güvenli ve yeterince güçlü değilse ya da sen artık güvenilir veya mesleki olarak yeterli değilsen makam izni geri almak zorundadır. Özellikle yazılı uyarıya rağmen trafik güvenliği kurallarına ya da PBefG'den doğan yükümlülüklere uymayan güvenilmez sayılır.

Makam ayrıca bir girişimci iş, sosyal güvenlik ya da vergi hukukundan doğan yükümlülüklerini tekrar tekrar yerine getirmezse ya da bunları ağır biçimde ihlal ederse, veya işyeri artık Almanya'da değilse izni geri alabilir. İstendiğinde bu yükümlülükleri yerine getirdiğini makama kanıtlamak zorundasın. Vergi dairesi, bir girişimcinin vergi yükümlülüklerini tekrar tekrar yerine getirmediğini makama bildirebilir.

Geri alma en ağır sonuçtur. Konzession olmadan bütün işletme durur. Bunun ne sıklıkla olduğunu Berlin gösteriyor: 2024'te eyalet dairesi, 1.427 aracı kapsayan 74 izni geri aldı (Bölüm 5).

Makamdan gelen yazılı bir uyarı bu yüzden bir dönüm noktasıdır. İşletme bundan sonra aynı yükümlülüğü ihlal etmeye devam ederse güvenilirlik ve dolayısıyla Konzession tartışmaya açılır. İznin yenilenmesinde de ilk yıllarda olanlar hesaba katılır (Bölüm 11).

Rakiplerin açtığı davalar

Taksi şirketleri ve kooperatifleri, Mietwagen kurallarını ihlal eden Mietwagen işletmelerine karşı mahkemeye gidebilir. Bu durumda ihlalin gelecekte tekrarlanmamasını talep ederler. Bunun nasıl göründüğünü bir sonraki başlıktaki BGH kararı gösteriyor. Makamların ne sıklıkla denetlediği ve neler bulduğu Bölüm 5'te.

BGH, Rückkehrpflicht'i 2026'da onayladı

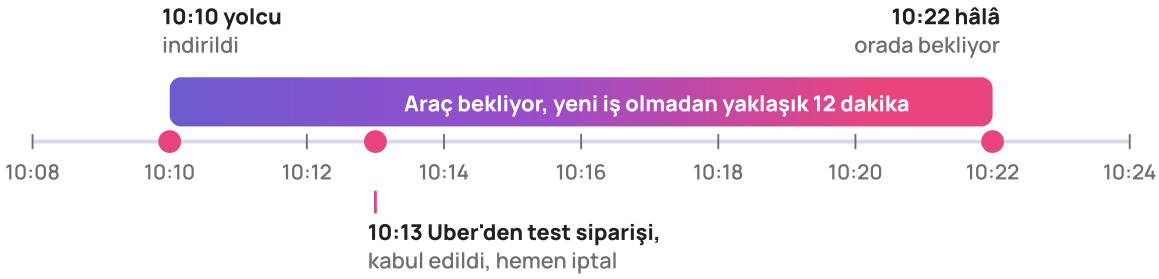
Sektörde hiçbir kural Rückkehrpflicht kadar tartışmalı değildir (Bölüm 1). Mahkemede şimdiye kadar ayakta kaldı. Federal Anayasa Mahkemesi (*Bundesverfassungsgericht*) 1989'da meslek özgürlüğüne anayasaya aykırı bir müdahale görmedi. Yasa koyucu 2021'deki yolcu taşıma hukuku reformunda onu esas olarak korudu.

Breslauer Platz olayı

3 Haziran 2026'da BGH, Rückkehrpflicht'i yeniden onayladı. Davayı Köln'den bir taksi kooperatifi açmıştı. Davalı, Uber X üzerinden rezerve edilen yolculukları yapan ve bunun için taşeronlar da kullanan bir şirketti.

19 Ocak 2023'te bir şoför, bir taşeron adına tescilli bir araçla Köln'deki Breslauer Platz'ta bir yolcu indirdi. Ardından orada bekledi, saat 10:10'dan en az 10:22'ye kadar. Saat 10:13'te Uber üzerinden bir test siparişi geldi; hemen kabul edildi ve hemen iptal edildi. Şoför beklemeye devam etti ve ancak ondan sonra uygulamadan çıkış yaptı.

OLAY: 19 OCAK 2023, BRESLAUER PLATZ, KÖLN



MAHKEMELERDEKİ SÜREÇ

Landgericht Köln	Oberlandesgericht Köln	Bundesgerichtshof
Ekim 2024	Mayıs 2025	3 Haziran 2026
Taksi kooperatifi kazanır	Taksi kooperatifi kazanır	Temyiz reddedildi

Yeni iş olmadan varış yerinde yaklaşık on iki dakika beklemek, Rückkehrpflicht'in ihlali için yetti.

Köln Eyalet Mahkemesi (*Landgericht*) Ekim 2024'te, Köln Eyalet Yüksek Mahkemesi (*Oberlandesgericht*) Mayıs 2025'te kooperatifi haklı buldu. BGH, Mietwagen şirketinin temyizini reddetti. En önemli noktalar:

1. **Kim dava açabilir.** Taksi kooperatifi, Mietwagen şirketinin rakibidir. Bu yüzden şirketin ihlali gelecekte yapmamasını talep edebilir.
2. **Kim sorumlu.** Rückkehrpflicht'i ihlal eden taşerondu. Yine de onu görevlendiren şirket sorumlu oldu. Bir şirketin çalışanları ya da görevlendirdikleri ihlal yaparsa talep şirket sahibine de yönelir.
3. **Anayasa.** BGH konuyu Federal Anayasa Mahkemesi'ne götürmedi. Rückkehrpflicht'in bugün anayasaya aykırı olduğuna ikna olmadı; Anayasa'nın (*Grundgesetz*) 1994'ten beri devletin hedefi olarak saydığı çevre korumasını göz önüne alınca da. Yasa koyucu 2021'de takdir yetkisini aşmamıştı.
4. **AB hukuku.** Olayın başka bir AB ülkesiyle bağlantısı olmadığı için AB'nin yerleşme serbestisi rol oynamadı. BGH, Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın 2023 tarihli bir kararını göz önüne alarak Eyalet Yüksek Mahkemesi'nin bu noktadaki gerekçesini yeterli bulmadı. Sonucu bu değiştirmedi.

Kararın senin için anlamı

- **Kural aynen geçerli.** Köln olayında yeni iş olmadan varış yerinde on dakikayı biraz aşan bekleme bile ihlal için yetti. Federal hükümetin Ekim 2026 tarihli, ulaşımda bürokrasiyi azaltma tasarısı da Rückkehrpflicht'i değiştirmiyor (Bölüm 6).
- **Taşeron kullanan birlikte sorumludur.** Taşerondaki bir ihlal kendi şirketine bir men davası (*Unterlassungsklage*) getirebilir. Ayrıntısı Bölüm 18'de.
- **Rakipler kendileri denetler,** örneğin test siparişleriyle. Men kararı geleceğe yönelik etki eder. Şirket bundan sonra yeniden ihlal ederse mahkeme talep üzerine ihlal başına 250.000 Euro'ya kadar *Ordnungsgeld* (mahkemenin verdiği para cezası) belirleyebilir.
- **AB bağlantılı durum açık kalıyor.** Bir olayın başka bir AB ülkesiyle bağlantısı olduğunda Rückkehrpflicht'in nasıl değerlendirileceğine BGH karar vermedi.

Yasanın açıkça izin verdiği şey serbest kalmaya devam ediyor: Araç yolculuktan önce ya da yolculuk sırasında bir sonraki işi almışsa doğrudan bir sonraki yolcuya gider. Köln olayında böyle bir iş yoktu. Test siparişi iptal edilmişti ve araç ardından beklemeye devam etti.

UYGULAMADAN

"7 harte Wahrheiten als Mietwagenunternehmer (die keiner ausspricht)" adlı videoda (YouTube kanalı "Adiyan", Nisan 2026) Rückkehrpflicht'in pazarlık konusu olmadığı söyleniyor: Kısa vadede daha fazla ciro getiren şey, uzun vadede Konzession'a mal oluyor. Bu yüzden şoförler kuralları yazılı olarak almalı ve imzalamalı. Kimin ödeyeceğine de belgeleme karar veriyor: "Was du nicht beweisen kannst, bezahlst du." (Kanıtlayamadığını sen ödersin.)

PRATİK İPUCU

Rückkehrpflicht'i şoförler ve taşeronlarla yaptığın her sözleşmede yazılı olarak belirt ve iş verilerine bakarak düzenli olarak uyulup uyulmadığını kontrol et. Her işin geliş saatini kaydet. Bir sonraki iş yolculuk sırasında gelirse bu saat, aracın geri dönmesi gerekmediğini kanıtlar.

KONTROL LİSTESİ: KENDİ İŞLETMENDE RÜCKKEHRPFLİCHT

- [ ] Rückkehrpflicht her iş sözleşmesinde yazılı, şoför tarafından imzalı
- [ ] Taşeronlar sözleşmeyle Rückkehrpflicht'e bağlandı, taşeronun izninin kopyası dosyada
- [ ] Her işin geliş saati kaydediliyor ve bir yıl saklanıyor
- [ ] İş verileri, yeni iş olmadan bekleme süreleri açısından düzenli kontrol ediliyor
- [ ] Şoförler biliyor: yeni iş yoksa hemen geri dön, varış yerinde bekleme
- [ ] İşyeri dışında park yeri yalnızca makamın izniyle

Asgari fiyatlar yalnızca bir şehrin belirlediği yerde geçerli

Mietwagen'ler fiyatlarını esas olarak serbestçe belirler. Ancak 2021 reformundan beri izin makamı, kamusal ulaşım çıkarlarını korumak için kendi bölgesindeki Mietwagen taşımacılığına asgari fiyat koyabilir. Bunu yapmak zorunda değildir. Bir asgari fiyat koyarsa girişimci onun altına inemez.

Şehirler asgari fiyatı çoğunlukla yerel taksi tarifesinden bir indirim düşerek hesaplar. Taksi tarifesi artarsa oradaki asgari fiyat da artar. Kasım 2026 itibarıyla asgari fiyat yalnızca birkaç şehir ve ilçede var ve birkaç düzenleme mahkemede:

Şehir ya da ilçe	Kasım 2026'daki durum
Lörrach ilçesi (Landkreis Lörrach)	1 Nisan 2022'den beri asgari fiyat
Heidelberg	1 Ağustos 2025'ten beri; taksi tarifesinin en fazla yüzde 7,5 altında
Essen	Mayıs 2026'dan beri değiştirilmiş hâli: taksi tarifesi eksi yüzde 7, yalnızca başlangıcı ve varışı Essen'de olan yolculuklar için
Dortmund	1 Eylül 2026'dan beri: taksi tarifesi eksi en fazla yüzde 15, yalnızca tamamen şehir sınırları içindeki yolculuklar için
Köln	1 Haziran 2026'dan beri: taksi tarifesi eksi yüzde 20; dava açan iki şirket için idare mahkemesince geçici olarak durduruldu
Münih	4 Temmuz 2026'dan beri; idare mahkemesinin acele kararından sonra şehir kuralı 9 Ekim 2026'dan beri uygulamıyor
Berlin	asgari fiyat yok; eyalet dairesi getirmeyi inceliyor

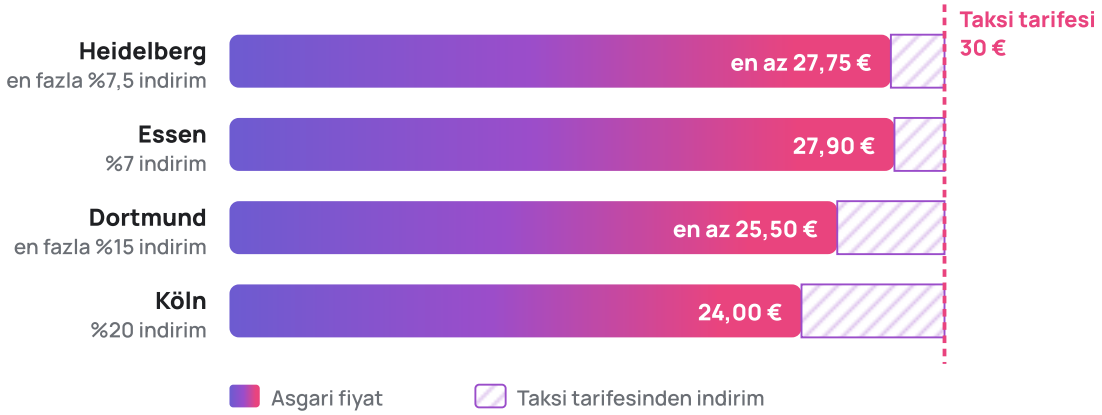
Bir hesap örneği

İndirimin ne anlama geldiğini, taksi tarifesine göre 30 Euro tutacak bir yolculuk gösteriyor. Tutar bir varsayımdır, her şehrin kendi tarifesi var:

Şehir	Taksi tarifesinden indirim	30 Euro taksi ücretinde asgari fiyat (varsayım)
Heidelberg	en fazla %7,5	en az 27,75 €

Şehir	Taksi tarifesinden indirim	30 Euro taksi ücretinde asgari fiyat (varsayım)
Essen	%7	en az 27,90 €
Dortmund	en fazla %15	en az 25,50 €
Köln	%20	en az 24,00 €

TAKSİDE 30 EURO TUTAN YOLCULUKTA ASGARİ FİYAT (VARSAYIM)



> Şehirler asgari fiyatı kendi taksi tarifelerinden bir indirim düşerek hesaplar. Köln'de kural, dava açan iki şirket için geçici olarak durduruldu, Münih'te artık uygulanmıyor.

Uygulama, Köln'de taksi tarifesine göre 30 Euro tutan bir yolculuk için yalnızca 22 Euro gösteriyorsa fiyat sınırın 2 Euro altındadır. İhlali uygulama değil, yolculuğu yapan şirket işler.

Mahkemeler sınır çizdi

İdare mahkemeleri (*Verwaltungsgericht*) 2026'da acele yargılamalarda sınırlar çizdi. Kararlar geçicidir ve her biri tek bir şehri ilgilendirir:

- **Yalnızca kendi bölgesi.** Bir makam asgari fiyatı yalnızca tamamen kendi bölgesinde gerçekleşen yolculuklar için koyabilir. Münih kuralı çevre bölgeye giden yolculukları da kapsıyordu. Münih İdare Mahkemesi bu yüzden onu büyük olasılıkla hukuka aykırı buldu.
- **Açıkça hesaplanabilir.** Gelsenkirchen İdare Mahkemesi Essen kuralının ilk hâline itiraz etti, çünkü şehir sınırını aşan yolculukların nasıl hesaplanacağı belirsizdi. Essen bunu bu arada değiştirdi.
- **Meclis karar verir.** Köln İdare Mahkemesi'ne göre Kuzey Ren-Vestfalya'da Köln'ün asgari fiyatına belediye başkanı tek başına değil, belediye meclisi karar vermeliydi.

Hedefin kendisinden Münih İdare Mahkemesi'nin temel bir şüphesi yoktu. Asgari fiyatlar, taşıma türleri arasında adil bir rekabet ortamı yaratmalı ve Mietwagen taşımacılığında piyasaya uygun olmayan fiyatları engellemeli. Mahkemeye göre buna esas olarak itiraz edilemez. Mahkeme bu konuda Leipzig İdare Mahkemesi'nin 15 Kasım 2024 tarihli bir kararına dayandı.

Platformlar üzerinden yolculuklarda ne geçerli

- **Yolculuğun yeri önemlidir,** şirketin merkezi değil. Dortmund kuralı, başka bir makamın izin verdiği Mietwagen'ler için de açıkça geçerlidir.
- **İndirimler de sayılır.** Köln'de indirimler, cashback'ler ya da destekler, ister şirketten ister aracıdan gelsin, yolculuk ücretini sınırın altına çekemez. Orada şirketin yanında, izin verilmeyen indirimler sağlarsa aracı da sorumlu tutulabilir.
- **Para cezası mümkündür.** Şehrin kuralı PBefG'nin para cezası hükmüne açıkça atıf yapıyorsa ihlal, 10.000 Euro'ya kadar para cezası gerektiren bir kabahattir. Köln ve Essen bunu yaptı.
- **İstisnalar var.** Köln, Essen ve Dortmund'da asgari fiyat, bir sağlık sigortasıyla (*Krankenkasse*) ücret anlaşması olan hasta taşımalarında geçerli değildir; Essen ve Dortmund'da bu, yalnızca sadece bu tür yolculuklar yapan araçlar için geçerlidir. İş, yolculuk başlamadan en az bir saat önce şirkete ulaştığı kanıtlanabiliyorsa asgari fiyat orada yine geçerli değildir.

Önceden verilen işler için istisna, iş kayıtlarını iki kat önemli kılar: Kayıtlar yalnızca Rückkehrpflicht'e uyulduğunu değil, bir yolculuğun asgari fiyatın altında kalabileceğini de kanıtlar.

SIK YAPILAN HATA

"Fiyatı uygulama belirliyor, yani asgari fiyattan ben sorumlu değilim."
Yükümlülük yolculuğu yapan girişimcinindir. Örneğin Köln kuralı, girişimci olarak asgari fiyatın altında ücret alanı açıkça cezalandırır. Platformların fiyatlarını ve hesap dökümlerini nasıl kontrol edeceğin Bölüm 16'da.

KONTROL LİSTESİ: ŞEHRİNDEKİ ASGARİ FİYAT

- ☐ izin makamının sayfasında asgari fiyat olup olmadığına bakıldı
- ☐ araçlarının sık gittiği şehirlerin kuralları da kontrol edildi
- ☐ indirim ve taksi tarifesi not edildi, tipik güzergâhlar için örnek fiyatlar hesaplandı
- ☐ istisnalar netleşti: hasta taşımaları, en az bir saat önceden verilen işler
- ☐ platformların hesap dökümleri örnekleme yoluyla asgari fiyata göre kontrol edildi
- ☐ şehrindeki davaların durumu takipte

KENDİ ÜRÜNÜMÜZ: LERNAPP

İzin süreci, süreler, geri alma ve Mietwagen taşımacılığındaki yükümlülükler Fachkundeprüfung konularına dahildir. Bunları LernApp ile çalışabilirsin.

Bir bakışta

- Kurallar özellikle PBefG'de ve üç yönetmelikte yer alır. Onları işyerindeki izin makamı uygular; gümrük, vergi dairesi ve rakipler de denetler.

- Her araç bir izin ister. Şartlar: ilk araç için en az 2.250 Euro ve her ek araç için 1.250 Euro özkaynakla güvenli ve yeterince güçlü bir işletme, güvenilirlik, mesleki yeterlilik ve Almanya'da bir işyeri.
- Makam üç ayda, uzatmayla en fazla altı ayda karar verir. İzin en fazla beş yıl geçerlidir, Berlin'de ilk seferde çoğunlukla iki yıl.
- İşletmede şunlar geçerlidir: işyerinde iş kabulü, bir yıllık kayıt, Rückkehrpflicht ve taksiyle karıştırılma yasağı. Yolculuk sırasında iş kabul etmek serbesttir.
- İhlaller 10.000 Euro'ya, izinsiz yolculuk 20.000 Euro'ya kadar tutar. Yazılı uyarıdan sonra ihlale devam eden Konzession'ı riske atar.
- BGH, Rückkehrpflicht'i 3 Haziran 2026'da onayladı. Taşeron kullanan, onların ihlallerinden birlikte sorumludur.
- Asgari fiyatlar yalnızca bazı şehirlerde, taksi tarifesinden yüzde 7 ile 20 arası indirim olarak var. Fiyatı uygulama belirlese bile girişimciyi bağlar.

Devamı Bölüm 5'te: Sektörün itibarı: suçlamaların ne kadarı doğru ve ciddi işletmeler nasıl öne çıkar.

KISIM 1 · SEKTÖR

05

Sektörün itibarı

Şoförlü kiralık araçlar hakkında çok şey yazılıyor, ama nadiren iyi şeyler. Konu kayıt dışı çalışma, paravan şirketler, asgari ücret almayan şoförler ve taksiyle uzun süren bir kavga. Bu sektöre giren, bu itibarın içine de girer: makamların, yolcuların, büro kiraya verenlerin ve işe almak istediği şoförlerin gözünde.

Bu bölüm, makamların ve mahkemelerin neyi kanıtladığını, neyin tahmin ya da suçlama olduğunu ve rakamların neyi göstermediğini ayırır. Berlin, Frankfurt, Münih ve Köln'deki denetimleri karşılaştırır, taksi ile *Mietwagen*'in (şoförlü kiralık araç) neden bu kadar sert kavga ettiğini hesaplar ve ciddi bir işletmenin nereden anlaşıldığıyla biter. İşaretlenecek listeleri doğrudan kendi işletmen için kullanabilirsin.

Beş suçlama hep yeniden gündeme geliyor

Haberlerde, yorumlarda ve forumlarda hep aynı suçlamalar karşına çıkar:

- **Kayıt dışı çalışma ve sosyal sigorta dolandırıcılığı:** Şoförler hiç ya da sadece kısmen kayıtlı, ücret sosyal sigortanın dışından ödeniyor.
- **Sömürü:** uzun vardiyalar, asgari ücretin altında ödeme, ücretsiz bekleme süreleri.
- **Paravan şirketler:** İşyeri (*Betriebssitz*) sadece kâğıt üzerinde var, şirketlerin arkasında paravan kişiler duruyor.
- **İzinsiz taşımacılık:** Araçlar uygulamalar üzerinden çalışıyor, ama şirketlerinin geçerli bir *Konzession*'ı (işletme izni) yok.
- **Haksız rekabet:** Mietwagen'ler *Rückkehrpflicht*'i (işyerine dönme zorunluluğu) hiçe sayıyor ve düşük fiyatlarla taksinin yolcularını alıyor.

Bu suçlamaları geniş kitlelere duyuranlardan biri, ARD kanalının haber dergisi Report Mainz oldu: Kasım 2025'te yayınlanan “Uber und Bolt – Abzocke außer Kontrolle?” başlıklı haberle. Bunların ne kadarının doğru olduğu ancak makamların ve mahkemelerin rakamlarıyla cevaplanabilir.

Bu suçlamaların her biri yasada yazılı bir kurala dokunur ve her kuralın kendi sonucu vardır. Tablo, hukuken neyin söz konusu olduğunu gösterir. Ayrıntılar Bölüm 4'te.

Suçlama	Hangi kural ilgili	İhlalde ne olur
Kayıt dışı çalışma, sosyal sigorta dolandırıcılığı	şoförlerin kaydı, sosyal sigorta, araçta kimlik	gümrükte soruşturma, ağır durumda Konzession'ın iptali (Bölüm 4)
Sömürü	her çalışma saati için asgari ücret, çalışma süresinin kaydı, *Arbeitszeitgesetz* (Çalışma Süresi Kanunu)	gümrükte soruşturma, ağır durumda iptal
Paravan şirket	işler işyerinde kabul edilir, araçlar oraya döner	Konzession'ın iptali
İzinsiz taşımacılık	her araç için izin	20.000 Euro'ya kadar para cezası, platformda engelleme
Haksız rekabet	Rückkehrpflicht, bazı şehirlerde asgari fiyatlar	10.000 Euro'ya kadar para cezası, taksi şirketlerinin dava açması

Makamlar yakından baktı

2023'ten beri birçok makam sektörü hedefli olarak denetledi. Sonuçlar kamuya açık, çünkü gümrük, şehirler ve eyalet daireleri bunları basın açıklamalarında ve meclislerine sundukları belgelerde yayımladı. Aşağıdaki bölümler en önemli bulguları federal düzeyden tek tek şehirlere kadar ele alıyor.

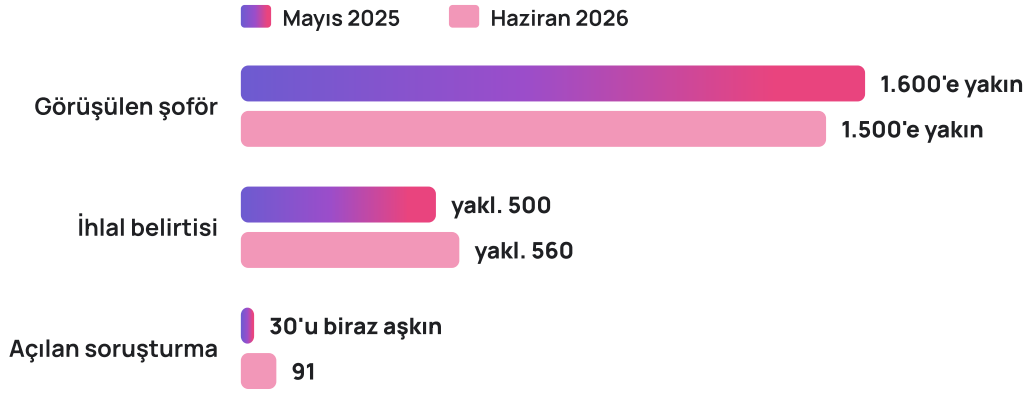
Almanya geneli: gümrüğün denetimleri

Taksi ve Mietwagen sektörü, gümrüğe bağlı *Finanzkontrolle Schwarzarbeit*'in (kayıt dışı çalışmayı denetleyen gümrük birimi) Almanya genelinde koordineli odak denetimlerle kontrol ettiği sektörlerden biridir; inşaat, gastronomi, güvenlik sektörü ile kuaförlük ve kozmetik sektörünün yanında. Gümrük bu ülke çapındaki denetimlerin ikisi için rakam yayımladı.

Mayıs 2025'te yaklaşık 900 görevli 1.600'e yakın şoförle görüştü ve 260'tan fazla vakada işletme belgelerini inceledi. Yaklaşık 500 vakada ihlal belirtisi çıktı. 30'a yakın soruşturma başlatıldı, buna ek olarak çoğu izinsiz ikamet nedeniyle dört ceza davası.

Haziran 2026'da gümrük 1.500'e yakın şoförle görüştü, yaklaşık 560 belirti buldu ve 85 idari para cezası soruşturması ile 6 ceza davası başlattı.

GÜMRÜĞÜN İKİ ÜLKE ÇAPINDA DENETİMİ



Belirti bir şüphedir, kanıtlanmış ihlal değildir. Kararı ancak mahkeme verir.

> Gümrük Genel Müdürlüğü'nün (Generalzolldirektion) verilerine göre taksi ve Mietwagen sektöründe ülke çapındaki odak denetimleri. Soruşturmalar 2025: 30'a yakın soruşturma ve 4 ceza davası, 2026: 85 idari para cezası soruşturması ve 6 ceza davası.

Bir belirti henüz kanıtlanmış bir ihlal değildir, gümrüğün daha sonra peşine düştüğü bir şüphedir. Denetimle karar arasında birkaç aşama vardır:

Aşama	Ne anlama gelir
Denetim	Gümrük şoförlerle görüşür ve belgeleri inceler. Yolcu taşımacılığında çalışan, bu sırada kimliğini gösterir.
Belirti	Bir şey uymaz, örneğin kayda ya da çalışma süresine dair bilgiler. Bu bir şüphedir.
Soruşturma	Şüphe doğrulanırsa gümrük idari para cezası soruşturması ya da ceza soruşturması başlatır.
İddianame	Suçlarda savcılık iddianame düzenleyip düzenlemeyeceğine karar verir.
Karar	Suçlamaların doğru olup olmadığını ancak mahkeme belirler.

2025'teki yaklaşık 500 belirtiden 30'u biraz aşan soruşturma kaldı. Bundan geri kalan vakaların temiz olduğu sonucu çıkarılamaz. Gümrük sadece denetim günü kaç soruşturma başlattığını yazıyor, belirtilerin sonra ne olduğunu değil.

Berlin: iptaller ve küçülen bir pazar

2024 başında *Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten* (Berlin'in vatandaşlık ve düzen işlerinden sorumlu eyalet dairesi), rbb kanalının bir haberine göre, Berlin'de 1.000'den fazla Mietwagen'in izinsiz çalıştığını, yani en az her beş araçtan birinin, varsayıyordu. Bu bir tahmindi.

Sonrasında olanlar ise belgeli:

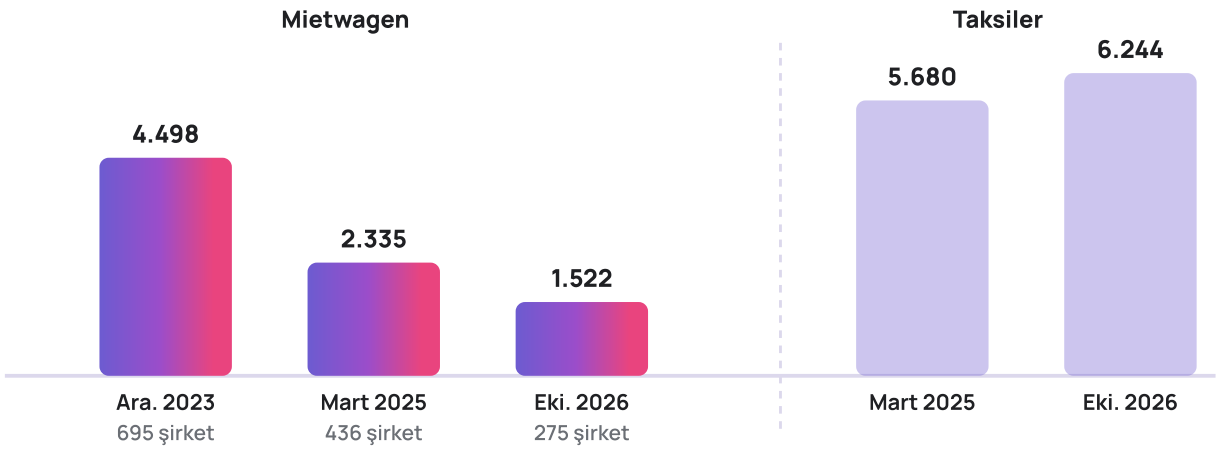
- Berlin 2024'te 1.427 araçlık 74 izni iptal etti ve 1.917 araçlık 143 başvuruyu reddetti.
- 40 acele yargılamada idare mahkemeleri makamı haklı buldu; gerekçeler arasında Rückkehrpflicht ihlalleri, eksik işyerleri ve yetersiz mali güç vardı.

- Ağustos 2023'ten beri platformlar Berlin'de yeni Mietwagen şirketlerini ve araçlarını önceden Landesamt'a kontrol ettirmek zorunda, Aralık 2024'ten beri taksileri de.
- Platformlara kayıtlı tüm taksilerin karşılaştırması 2025 başında yaklaşık 13.000 veri kaydında 663 sorun ortaya çıkardı; örneğin izin yoktu, süresi dolmuştu ya da iptal edilmişti. Yani ihlaller sadece Mietwagen'de yok.

Berlin'deki Mietwagen sayısı o zamandan beri üçte bire düştü. Taksiler arttı ve Berlin Senatosu'na göre taksi Konzession'larına talep bir anda yükseldi (Bölüm 2).

Tarih	Mietwagen şirketleri	Mietwagen'ler	Taksiler
Aralık 2023	695	4.498	bilgi yok
Mart 2025	436	2.335	5.680
Ekim 2026	275	1.522	6.244

BERLİN: DAHA AZ MIETWAGEN, DAHA ÇOK TAKSİ



Landesamt'a göre Berlin'deki Mietwagen'ler ve Mietwagen şirketleri. 2023 sonu için karşılaştırılabilir bir taksi sayısı yok.

Şirketlerin bir kısmı ortadan kaybolmadı, taşındı. Brandenburg eyaletindeki Teltow-Fläming ilçesinde 2026 başında 1.357 Mietwagen tescilliydi, Berlin'de yaklaşık 1.600 (Bölüm 2). Bunun ayrıntısı çevre bölgeler kısmında.

Frankfurt: veri karşılaştırması ve bir iddianame

Frankfurt şehri platformlardaki kayıtları kendi izinleriyle karşılaştırdığında, 2.478 kaydın yüzde 18,7'sinde geçerli bir Konzession yoktu. Bu, hesapla 460'ı biraz aşan kayıt eder. Platformlar bunun üzerine kısa süreliğine 464 şirketi engelledi. Bolt, çoğunluğun yasalara uygun çalıştığını, sorunların büyük kısmının küçük idari hatalar olduğunu açıkladı.

Eylül 2026'da savcılık, Uber ve Bolt üzerinden çalışan şoförlerle ilgili kayıt dışı çalıştırma nedeniyle altı kişi hakkında iddianame düzenledi. Konu 719 eylem, yaklaşık 3,4 milyon Euro zarar ve sahte yolcu taşıma belgeleri. Uber ve Bolt'un kendileri hakkında soruşturma yok. Suçlamaların doğru olup olmadığına mahkeme karar verecek.

Sonuç ne olursa olsun, bu vakadan şirket sahipleri için bir ders çıkıyor: Bir *P-Schein* (yolcu taşıma ehliyeti) sahte olabilir. Şoför işe alan, sadece bir kopyaya ya da fotoğrafa değil, aslına bakar (Bölüm 13).

Münih: denetlenen işletmelerin neredeyse hepsinde sorun

Kreisverwaltungsreferat (Münih belediyesinin idari işler dairesi) 2023 ve 2024'te 60 Mietwagen işletmesini denetledi. Bunların 59'unda sorun bulundu. Makam, çalışan şoförü olan 31 işletmeye daha yakından baktı:

Çalışan şoförü olan 31 işletmedeki bulgu	Oran	hesapla
Arbeitszeitgesetz ihlalleri	yaklaşık üçte iki	21 işletme
Çalışma süresinin kaydında ihlaller	yüzde 58	18 işletme
İş ve sosyal güvenlik hukukundan doğan yükümlülüklerin ihlali	yüzde 90'ın üzerinde	en az 28 işletme

Kreisverwaltungsreferat'ın başkanı Report Mainz'a verdiği röportajda bulunamayan şirket merkezlerinden, patronlarını tanımayan şoförlerden ve sadece paravan olan genel müdürlerden söz etti.

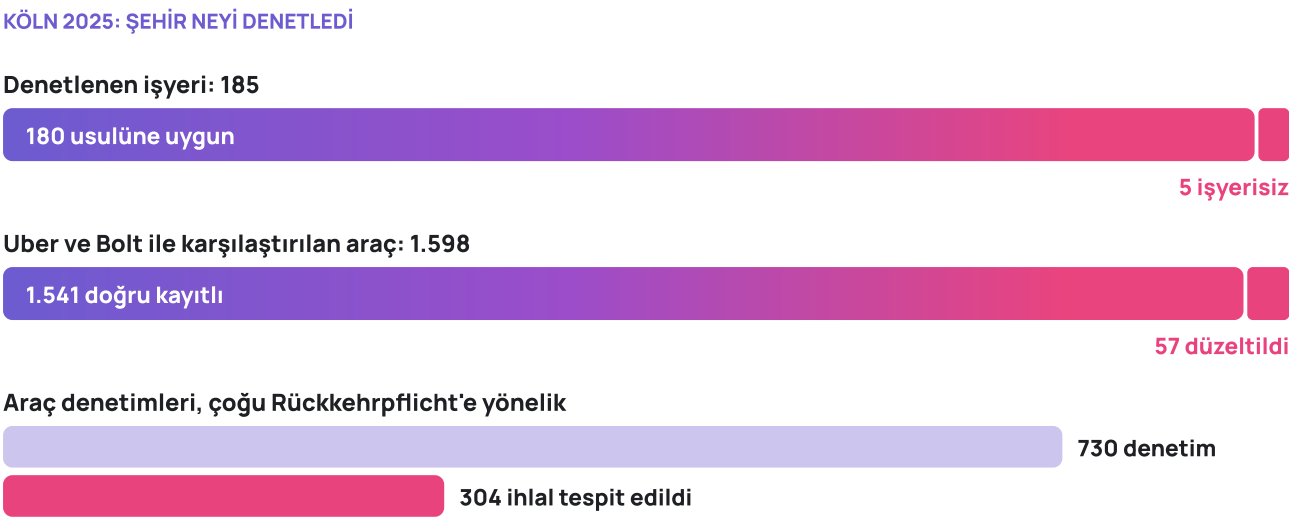
Münih'teki bulgular en çok çalışma süresiyle ilgili. Kayıt burada küçük bir ayrıntı değil. İşveren, günlük çalışma süresinin başlangıcını, bitişini ve süresini en geç çalışma gününden sonraki yedinci günün sonuna kadar kaydeder ve kaydı en az iki yıl saklar. Kayıt yoksa işletme bir denetimde asgari ücreti ödediğini gösteremez.

Köln: Rückkehrpflicht'te çok ihlal, az sayıda yasa dışı araç

Köln diğer şehirlerden daha geniş denetledi. 2025 sonunda orada 1.614 Mietwagen ve 1.138 taksi vardı (Bölüm 2). Şehir 2025'te şunları denetledi:

- **İşyerleri.** Köln'deki tüm Mietwagen şirketlerinin yarısından fazlası olan 185 işyeri. Beşinde usulüne uygun bir işyeri yoktu; şehir bunlarda iznin iptali sürecini başlattı.
- **Rückkehrpflicht.** Çoğu Rückkehrpflicht'e yönelik 730 araç denetiminde 304 ihlal tespit etti. Kölnlü Mietwagen'ler hakkında 366 para cezası süreci yürüyordu.
- **Veri karşılaştırması.** Kasım 2025'te araçları Uber ve Bolt'la karşılaştırdı. 1.598 aracın 1.541'i doğru kayıtlıydı. Örneğin giriş hataları ya da gecikmiş kayıt silmeleri nedeniyle 57 veri kaydı düzeltildi, 8 araç geçici olarak engellendi. Sahte izinli şirket bulunmadı.

2025 başından beri toplam 140 yasa dışı araç platformlardan çıkarıldı.



Köln şehrinin 2025 denetimleri. İşyeri ve izin büyük çoğunlukta yolundaydı, Rückkehrpflicht'te şehir çok ihlal buldu. 8 araç geçici olarak engellendi.

Köln tek bir şehirde iki tarafı da gösteriyor: İşyeri ve izin büyük çoğunlukta yolundaydı. Rückkehrpflicht'te ise şehir çok ihlal buldu. Orada hangi hataların yapıldığını ve dönüşü günlük işte nasıl planlayacağını Bölüm 17 anlatır.

Çevre bölgeler ve taşeronlar

Report Mainz'ın araştırmalarına göre Mietwagen şirketleri denetimlerden kaçmak için merkezlerini büyük şehirlerin çevresine taşıyor. Münih'teki makam da bunu gözlemliyor. Bazı şirket merkezleri sadece kâğıt üzerinde var: Bir vakada Köln yakınlarında bir genelevdi, bir başkasında dergi Brandenburg'da büro ve park yeri yerine çökmek üzere olan konteynerler ve hurdalık olduğu sanılan bir alan buldu.

Rakamlar bu tabloya uyuyor. Teltow-Fläming ilçesinde 2026 başında neredeyse bütün Berlin kadar Mietwagen tescilliydi. Brandenburg'da Mietwagen sayısı 2020 sonu ile 2024 sonu arasında yüzde 37 arttı, Berlin'de yüzde 36 azaldı. Brandenburg'da tüm taksi ve Mietwagen'lerin yüzde 73'ü Mietwagen, Hamburg'da yüzde 11 (Bölüm 2).

Federal Çalışma Bakanlığı özellikle taşeronlarda çalışma standartlarının hiçe sayıldığına ve iş ve sosyal güvenlik hukukunun ihlal edildiğine dair giderek daha fazla belirti görüyor. İşi veren şirket için bu başkasının sorunu değil. Federal Yüksek Mahkeme'nin (*Bundesgerichtshof*) 3 Haziran 2026 tarihli kararına göre bir Mietwagen şirketi, taşeronunun Rückkehrpflicht ihlalinden kendisi sorumlu tutuldu (Bölüm 4).

SIK YAPILAN HATA

"Merkezimi şehrin dışına taşırsam kimse beni denetlemez."
Kurallar çevre bölgelerde de şehirdeki gibi geçerli. Çevrede izin almış ve şehirde çalışan araç her yolculuktan sonra çevredeki işyerine döner; ancak araç yolculuktan önce ya da yolculuk sırasında bir sonraki işi almışsa dönmesi gerekmez. Yolculuğun yapıldığı şehirde asgari fiyat varsa, o senin için de geçerlidir (Bölüm 4). Ayrıca Köln veri karşılaştırmasını 2026'da çevre belediyelere genişletmek istiyor (Bölüm 6).

Denetimlerin karşılaştırması

Şehirler farklı şeyleri, farklı yöntemlerle ve farklı zamanlarda denetledi. Bu yüzden oranları yan yana konamaz. Tablo, her şehrin neye baktığını ve ne çıktığını gösterir.

Nerede	Ne denetlendi	Sonuç	Sonrası
Federal, gümrük	1.600'e yakın şoför (2025), 1.500'e yakın şoför (2026)	yaklaşık 500 ve yaklaşık 560 belirti	30'u biraz aşan ve 91 soruşturma
Berlin	izinler, başvurular, platformlardaki tüm taksiler	yaklaşık 13.000 taksi veri kaydında 663 sorun	2024'te 74 iptal ve 143 ret
Frankfurt	platformlardaki 2.478 kayıt	yüzde 18,7'si geçerli Konzession'sız	464 şirket kısa süreliğine engellendi
Münih	60 işletme, 31'i şoförlü	59 işletmede sorun	kaynaklarda rakam verilmiyor
Köln	185 işyeri, 730 araç denetimi, platformlarda 1.598 araç	5 işyeri kusurlu, 304 ihlal, 1.541 araç doğru kayıtlı	iptal süreçleri başlatıldı, 366 para cezası süreci, 140 araç çıkarıldı

Rakamlar neyi gösteriyor, neyi göstermiyor

Bulgular açık: Makamların yakından baktığı yerde çok ihlal çıkıyor. Bunlar en çok çalışma süresini, işyerini, eksik izinleri ve Rückkehrpflicht'i ilgilendiriyor; Federal Çalışma Bakanlığı'nın değerlendirmesine göre özellikle taşeronlarda. Ancak üç kısıtlamayı da bilmek gerekir.

Rakamlar denetimlerden geliyor, tüm işletmelerden alınmış bir örneklemden değil. Makamların denetlenen işletmelerde ne bulduğunu gösteriyorlar, ama tüm işletmelerin kaçının kurallara uymadığını değil. Bütün sektör için böyle bir rakam yok.

Belirti, iddianame ve karar farklı şeylerdir. Denetimdeki bir belirti bir şüphedir, bir iddianame de henüz karar değildir. Bir sorunun arkasında küçük bir hata da olabilir, ağır bir ihlal de. Rakam tek başına bunu ayırt etmez.

Başka bulgular da var. Köln'de denetlenen 185 işletmenin 180'inin usulüne uygun bir işyeri vardı ve veri karşılaştırmasında araçların yüzde 96'sı doğru kayıtlıydı. Uber, ortak şirketlerinin şoförlerinin sosyal sigortalı olarak çalıştığını ve en az asgari ücret aldığını belirtiyor.

SIK YAPILAN HATA

"Mietwagen şirketlerinin neredeyse hepsi yasa dışı çalışıyor."
Yüksek oranlar tek tek şehirlerdeki denetimlerden geliyor. Çok ihlal olduğunu gösteriyorlar, ama tüm işletmelerin kaçının etkilendiğini değil. Bir şehrin geniş denetlediği yerde, örneğin Köln'ün tüm şirketlerin yarısından fazlasının işyerini denetlediği gibi, büyük çoğunluğun usulüne uygun bir işyeri vardı. Rückkehrpflicht'te ise Köln çok ihlal buldu. Sıkılaşan denetimler kurallara uymayan işletmeleri vurur.

Makamlar ve platformlar birlikte çalışıyor

Uzun süre bir araç, makamın haberi olmadan bir uygulama üzerinden çalışabiliyordu. Bu değişiyor. Makamlar ve platformlar artık daha yakın çalışıyor:

- **Berlin**, platform yeni şirketleri ve araçları açmadan önce bunları önceden kontrol ettiriyor. 2025 başındaki karşılaştırmaya beş platform katıldı: taxi.eu uygulamasıyla Taxi-One, Bliq, Bolt, FREENOW ve Uber (Bölüm 3).
- **Köln ve Frankfurt** uygulamalardaki araç verilerini kendi izinleriyle karşılaştırıyor. İzni olmayan araçlar ardından uygulamalardan kalkıyor.
- **Uber ve Bolt**, Mietwagen şirketlerini kurallara uymakla yükümlü kıldıklarını, makamlarla bilgi alışverişinde bulunduklarını ve ihlallerde şirketleri engellediklerini açıklıyor. Uber ayrıca Rückkehrpflicht'i izlemek için uygulamaya teknik bir çözüm eklemiş.

Dürüst işletmeler için bu iyi bir haber: İzinsiz çalışan fiyatları düşürür ve iş kapar. Ama her işletme için bu, kendi verilerindeki hataların da göze çarpacağı anlamına gelir. Köln'de 57 veri kaydının düzeltilmesi gerekti, çoğu giriş hataları ya da gecikmiş kayıt silmeleri yüzünden. Aracını değiştiren, izin belgesini (*Genehmigungsurkunde*) güncellenmesi için makama sunar ve ardından verileri her platformda hemen değiştirir (Bölüm 4 ve 6).

Taksiyle kavga

Taksi ve Mietwagen aynı yolcular için yarışır, ama farklı kurallara göre (Bölüm 1). Kavgayı anlamak isteyen bu farkları bilmelidir.

	Taksi	Mietwagen
Fiyat	şehrin belirlediği sabit tarife	serbestçe kararlaştırılır, bazı şehirlerde asgari fiyatla
Taşıma zorunluluğu	taşıma ve işletme zorunluluğu	yok
İş kabulü	taksi durağında, el kaldırılınca, yolculuk sırasında, işyerinde	sadece işyerinde ya da şirket sahibinin evinde, uygulama üzerinden de
Yolculuktan sonra	Rückkehrpflicht yok, kendi belediyesindeki taksi duraklarında bekler	işyerine döner; ancak araç yolculuktan önce ya da yolculuk sırasında bir sonraki işi almışsa dönmesi gerekmez
KDV	belediye içinde ya da 50 kilometreye kadar yüzde 7	yüzde 19

Taksi sektörü Mietwagen'i neyle suçluyor

Taksi sektörü Mietwagen'i Rückkehrpflicht'i hiçe saymakla ve taksi tarifesinin altındaki fiyatlarla yolcu çekmekle suçluyor. Taksi şirketleri ve kooperatifleri bu yüzden mahkemeye gidiyor. Rakip olarak bir Mietwagen işletmesinden bir ihlali gelecekte yapmamasını talep edebilirler (Bölüm 4).

Federal Yüksek Mahkeme'nin 3 Haziran 2026'da karara bağladığı Köln davasında bir taksi kooperatifi Uber üzerinden bir test siparişi vermişti; sipariş hemen kabul edilmiş ve hemen iptal edilmişti. Mietwagen ardından geri dönmek yerine önceki yolculuğun varış noktasında durdu, saat 10:10'dan en az 10:22'ye kadar. Bu bir ihlal için yeterliydi. Sorumlu tutulan, taşeronu görevlendiren şirket oldu. Böyle bir karardan sonra bir şirket yeniden ihlal yaparsa mahkeme talep üzerine ihlal başına 250.000 Euro'ya kadar zorlama para cezası verebilir (Bölüm 4).

Bundesverband Taxi und Mietwagen (taksi ve Mietwagen federal derneği) Rückkehrpflicht'in daha iyi denetlenmesini ve Mietwagen'ler için asgari fiyat istiyor.

Platformlar ve Mietwagen şirket sahipleri ne diyor

Platformlar ve birçok Mietwagen şirket sahibi Rückkehrpflicht'i modası geçmiş buluyor. Uber'e göre Rückkehrpflicht'in yol açtığı boş seferler, eksik şarj altyapısı ve sınırlı menzille birlikte filoların elektrikli araçlara geçişini zorlaştırıyor. wirfahren derneği Eylül 2026'da yüksek yakıt fiyatları nedeniyle Rückkehrpflicht'in Almanya genelinde askıya alınmasını istedi. Asgari fiyatlara karşı Mietwagen şirketleri idare mahkemelerinde dava açıyor, kısmen başarıyla (Bölüm 4).

KDV kavganın bir kısmını açıklıyor

Taksi ve Mietwagen farklı vergi oranları öder. Aynı yolculuk ücretinde bu yüzden taksiye daha çok kalır. İkisi için de aynı olduğu varsayılan 100 Euro yolculuk ücretiyle bir hesap örneği:

100 Euro yolculuk ücreti	Taksi, belediye içinde yolculuk	Mietwagen
Yolcunun ödediği ücret	100,00	100,00
içindeki KDV	6,54	15,97
diğer tüm giderlerden önce kalan	93,46	84,03



> İkisi için de aynı yolculuk ücretiyle hesap örneği. İndirimli oran, belediye içindeki ya da 50 kilometreye kadar olan taksi yolculukları için geçerlidir. Platformun hizmet bedeli buna eklenir.

Bir Mietwagen aynı yolculuk ücretinde taksi kadar net kazanmak isterse, her 100 Euro'da 9,43 Euro eksiği olur. Buna uygulama yolculuklarında, Bolt'un Mietwagen'ler için yüzde 25 ile 30 olarak belirttiği hizmet bedeli eklenir (Bölüm 2 ve 3). Bir uygulama üzerinden çalışan taksiler de platforma bedel öder.

Fiyat farkının ne kadar olduğunu kimse ölçmüyor

Taksiyle gerçek fiyat farkının ne kadar olduğunu kimse tarafsız olarak ölçmüyor. Uber yolculuklarını çoğu zaman taksiden biraz daha ucuz olarak gösteriyor. Şehirlerin asgari fiyat belirlediği yerlerde bu fiyatlar taksi tarifesinin altında: Essen'de yüzde 7, Dortmund'da en fazla yüzde 15, Köln'de yüzde 20. Bu, şehrin izin verdiği en büyük farktır, ölçülmüş bir fiyat farkı değil (Bölüm 4 ve 6).

Aynı zamanda cepheler bulanıklaşıyor. Uber uygulamasını Haziran 2024'te Almanya'daki tüm taksi şirketlerine açtı, Bolt da taksi aracılığı yapıyor. 2024 sonunda hem taksi hem Mietwagen işleten 4.630 şirket vardı (Bölüm 2 ve 3). Berlin'de 2025 başındaki karşılaştırma taksilerde de 663 sorun ortaya çıkarmıştı. Yani kavga basitçe dürüst taksiler ile dürüst olmayan Mietwagen'ler arasında geçmiyor.

Şoförler gözündeki itibar

Kötü itibar sadece makamları ve yolcuları ilgilendirmiyor. Şoför bulup bulamayacağını da belirliyor. Forumlarda ve yorumlarda şoförlerin eleştirisi en çok iki şeyle ilgili: saate göre değil ciroya katılımla ödeme ve ücreti ödenmeyen bekleme süreleri.

Bununla ilgili kurallar açık:

- **Her çalışma saati için asgari ücret.** 1 Ocak 2026'dan beri saatte 13,90 Euro, 1 Ocak 2027'den itibaren 14,60 Euro.
- **Bekleme süresi çalışma süresidir,** şoför talimatla hazır bekliyorsa. Bunu Federal İş Mahkemesi (*Bundesarbeitsgericht*) karara bağladı (Bölüm 2).
- **Ücreti şirket borçludur,** platform değil. Uygulamanın az ödeme yaptığı bir haftada da (Bölüm 2).

Bir hesap örneği bunun ne anlama geldiğini gösteriyor. Bir şoförün 8 saatlik bir vardiya çalıştığını, bunun 3 saatinin işler arasında hazır beklediği bekleme süresi olduğunu varsayalım:

8 saatlik vardiya (varsayım)	2026	2027'den itibaren
Yolcuyla ya da yolda geçen saatler	5	5
Bekleme süresi, sonraki işe hazır	3	3
ücreti ödenen saatler	8	8
saat başına asgari ücret	13,90	14,60
Vardiya için asgari ücret	**111,20**	**116,80**

Şoför cirodan pay alıyorsa, bu pay sonunda en az son satırdaki tutarı etmelidir. Bekleme süresi, içinde ciro oluşmadı diye hesaptan düşmez. Ciroya katılımla ödemede nelere izin verildiğini Bölüm 14 anlatır. Buna işverenin sosyal sigorta primleri eklenir.

Şoförlerini böyle ödeyen ve bunu kaydeden, bu ortamda öne çıkar. Şoför ararken bu, söyleyebileceğin bir argümandır (Bölüm 13).

Ciddi bir işletme nereden anlaşılır

İyi bir itibar tek tek işletmede oluşur. Denetimler makamların neye dikkat ettiğini, dolayısıyla ciddi bir işletmenin nereden anlaşılabileceğini de gösteriyor.

Gerçek bir işyeri. İşler orada kabul edilir ve araçlar oraya döner; ancak araç yolculuktan önce ya da yolculuk sırasında bir sonraki işi almışsa dönmesi gerekmez. Sadece kâğıt üzerinde var olan bir işyeri izne mal olabilir. Köln'de şehir, usulüne uygun işyeri olmayan beş vakanın hepsinde iptal sürecini başlattı.

Her araç için bir izin. Plakalar izin belgesinde yazılıdır. Belge ya da bir sureti araçta bulunur. Platformda kayıtlı olanlar bu belgeyle uyuşur.

Eksiksiz kaydedilmiş işler ve uyulan bir Rückkehrpflicht. İş kayıtları bir yıl saklanır. Bir denetimde bir aracın neden geri dönmediğini bu kayıtla gösterirsin: çünkü yolculuktan önce ya da yolculuk sırasında bir sonraki işi almıştı.

Kayıtlı ve doğru ödenen şoförler. Her çalışma saati için asgari ücret; günlük çalışma süresinin başlangıcı, bitişi ve süresi en geç çalışma gününden sonraki yedinci günün sonuna kadar kaydedilir ve iki yıl saklanır. Şoförler kimliklerini yanlarında taşır, çünkü yolcu taşımacılığı kimlik taşıma zorunluluğu olan sektörlerden biridir. Bunu her çalışana önceden yazılı olarak bildirirsin.

Kontrol edilmiş şoförler. Her şoförün geçerli bir P-Schein'ı vardır. Bir şoförün uygun olmadığını bilen ya da bilmesi gereken, onu çalıştıramaz. Frankfurt'taki sahte belge vakalarından sonra aslına bakmakta fayda var.

Tanınan taşeronlar. Yolculukları başkasına veren, belli durumlarda taşeronlarının ihlallerinden sorumlu tutulabilir (Bölüm 4). Bu yüzden onların izinleri ve süreçleri de kendi işletmen kadar dikkatle bakılmayı hak eder. Onların da Almanya'da bir işyeri ya da şubesi olmalıdır.

UYGULAMADAN

"7 harte Wahrheiten als Mietwagenunternehmer (die keiner ausspricht)" adlı videoda (YouTube kanalı "Adiyan", Nisan 2026) yedi maddenin üçü bu konuyla ilgili. Videoya göre Rückkehrpflicht pazarlık konusu değil: Kısa vadede daha çok ciro getiren şey uzun vadede Konzession'a mal olur, yani "lieber weniger Umsatz als den Boden unter den Füßen zu verlieren" (ayağının altındaki zemini kaybetmektense daha az ciro). Net standartlar yoksa işletmeyi şoförler yönetir; bu yüzden şoförler kuralları yazılı almalı ve imzalamalı. Ve kimin ödeyeceğini belgeleme belirler: "Was du nicht beweisen kannst, bezahlst du." (Kanıtlayamadığını sen ödersin.)

KONTROL LİSTESİ CİDDİ İŞLETME

- [ ] Odaları ve her araç için bir park yeri olan işyeri, işler orada kabul ediliyor
- [ ] Tüm araçların plakaları izin belgesinde
- [ ] Her araçta belge ya da sureti
- [ ] Her platformdaki veriler belgeyle uyuşuyor
- [ ] Her işin alınışı kaydediliyor, bir yıl saklanıyor
- [ ] Rückkehrpflicht tüm şoförlerle yazılı olarak kararlaştırıldı
- [ ] Tüm şoförler kayıtlı, her saat için asgari ücret
- [ ] Çalışma süresi en geç yedi gün içinde kaydediliyor

- [ ] Kimlik taşıma zorunluluğu her şoföre yazılı bildirildi
- [ ] Her şoförün P-Schein'ı aslından görüldü, geçerlilik tarihi not edildi

Yolculukları vermeden önce taşeronu kontrol et

Federal Yüksek Mahkeme'nin Haziran 2026 kararından beri, taşerondaki bir ihlalin sana geri döndüğü açık. Bu yüzden her taşeronu, bir makamın seni denetleyeceği gibi kontrol et.

KONTROL LİSTESİ TAŞERON

- [ ] Kendi izni, kullanılan araçların plakalarıyla birlikte görüldü
- [ ] Almanya'da işyeri ya da şube var
- [ ] İşyeri yerinde görüldü, sadece adresi değil
- [ ] Rückkehrpflicht sözleşmede yazılı olarak yer alıyor
- [ ] Çalışan şoförlerin P-Schein kopyaları var
- [ ] İş verileri düzenli olarak dönüş açısından kontrol ediliyor
- [ ] Asgari fiyatlı şehirlerde: yolculuk fiyatları kontrol edildi

PRATİK İPUCU

Her an elinin altında olan bir denetim dosyası hazırla: izin belgeleri, iş kayıtları, iş sözleşmeleri, çalışma süresi kayıtları, maaş bordroları ve P-Schein kopyaları. Makamların bir denetimde neyi görmek istediğini ve denetimin nasıl geçtiğini Bölüm 25 anlatır.

Bir ihlal neye mal olur, itibar neye değer

Kuralları çiğneyen bir para cezasından fazlasını riske atar. Sonuçlara genel bakış:

Sonuç	Ne zaman	Tutar ya da etkisi
Para cezası	Rückkehrpflicht, iş kaydı, araçta belge ihlali	10.000 Euro'ya kadar
Para cezası	İzinsiz taşımacılık	20.000 Euro'ya kadar
Para cezası	Şehrin böyle düzenlediği yerde asgari fiyatın altında yolculuk	10.000 Euro'ya kadar
Men kararı	Rakip olarak bir taksi şirketinin davası	yeniden ihlalde 250.000 Euro'ya kadar zorlama para cezası
Platformda engelleme	Araç bir izinle uyuşmuyor	uygulama üzerinden artık iş gelmez
Konzession'ın iptali	ağır ya da tekrarlanan ihlaller, eksik işyeri, eksik güvenilirlik	bütün işletme durur

İptal en ağır sonuçtur. Makamın yazılı bir uyarısı bu yüzden bir dönüm noktasıdır: İşletme bundan sonra da aynı yükümlülüğü ihlal ederse, güvenilirliği ve dolayısıyla Konzession'ı sorgulanır (Bölüm 4).

Temiz bir işletmenin bu ortamda bir değeri de var. Rakiplerin ortadan kalktığı yerde, örneğin Mietwagen sayısının 2023 sonundan beri üçte iki azaldığı Berlin'de olduğu gibi, işler hâlâ çalışma izni olanlarda kalır. Bu bir değerlendirme, kimse bunu ölçmedi.

Bir bakışta

- En sık suçlamalar kayıt dışı çalışma, sömürü, paravan şirketler, izinsiz taşımacılık ve Rückkehrpflicht'in hiçe sayılması. Her biri, para cezasından iptale kadar kendi sonucu olan bir kurala dokunur.
- Makamlar denetimlerde çok ihlal buluyor: Münih'te denetlenen 60 işletmenin 59'unda sorun vardı, Frankfurt'ta kayıtların yüzde 18,7'sinde geçerli Konzession yoktu, Köln'de 730 araç denetimi 304 ihlal ortaya çıkardı.
- Rakamlar denetimlerden geliyor, tüm işletmelerden alınmış bir örneklemden değil. Köln'de denetlenen 185 işletmenin 180'inin usulüne uygun işyeri vardı ve platformlardaki araçların yüzde 96'sı doğru kayıtlıydı. Gümrüğün bir belirtisi bir şüphedir, karar değil.
- Berlin'de Mietwagen sayısı 2023 sonundaki 4.498'den Ekim 2026'da 1.522'ye düştü. Bazı şirketler çevre bölgelere kaçıyor. Makamlar ve platformlar artık verileri karşılaştırıyor ve izinsiz araçları engelliyor.
- Taksiyle kavgada konu Rückkehrpflicht ve fiyatlar. Aynı yolculuk ücretinde Mietwagen iki katından fazla KDV öder. Federal Yüksek Mahkeme 2026'da Rückkehrpflicht'i onadı, asgari fiyatlar sadece bazı şehirlerde var.
- Şoförlerin saatte en az 13,90 Euro'ya, 2027'den itibaren 14,60 Euro'ya hakkı var; hazır bekledikleri bekleme süreleri için de.
- Ciddi işletmeler gerçek bir işyerinden, her araç için bir izinden, eksiksiz kayıtlardan, kayıtlı ve doğru ödenen şoförlerden ve tanıdıkları taşeronlardan anlaşılır.

Devamı Bölüm 6'da: Sektör nereye gidiyor: düzenlemeler, asgari fiyatlar, dijitalleşme, elektrikli araçlar ve platformlar.

KISIM 1 · SEKTÖR

06

Sektör nereye gidiyor

Sektör aynı anda birçok noktada değişiyor: kurallarda, kasa ve faturada, motor türlerinde ve platformlarda. Bunların bir kısmı kararlaştırıldı ve kesin bir tarihi var, bir kısmı ise planlanıyor ya da belirsiz. Bugün şirket kuran, iki yıl sonra farklı görünebilecek kurallarla plan yapar.

Bu bölüm bunları birbirinden ayırır: ne kesin, ne taslak ya da talep olarak masada duruyor ve ne yalnızca bir şirketin hedefi. Bir değerlendirme varsa bu belirtilir. Sonda, hangi tarihten önce neyi halletmen gerektiğini gösteren bir liste bulursun.

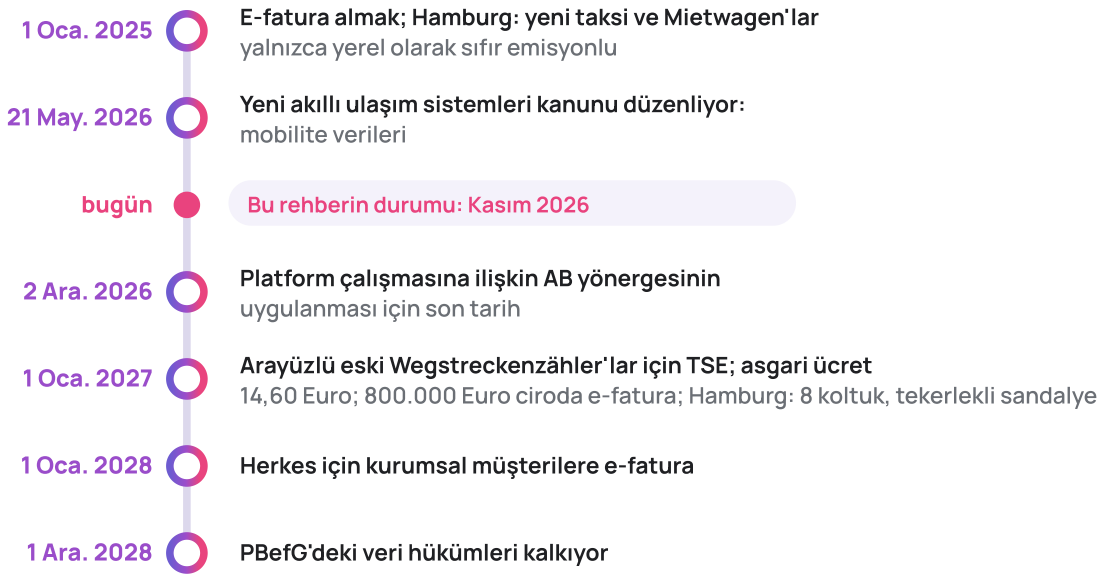
Bu tarihler kesin

2025 ile 2028 arasındaki altı son tarih *Mietwagen* (şoförlü kiralık araç) şirketlerini doğrudan ilgilendiriyor. Bunlar yasalarda, yönetmeliklerde ya da bir AB yönergesinde yer alıyor ve siyasi tartışmalar nasıl sonuçlanırsa sonuçlansın geçerli.

Ne zamandan beri	Ne geçerli	Ayrıntı
1 Ocak 2025'ten beri	Her şirket, diğer şirketlerden gelen e-faturaları alabilmek zorunda	Bölüm 24
1 Ocak 2025'ten beri	Hamburg, bir şirketin ilk kez taksi ya da Mietwagen olarak kullandığı araçlara yalnızca yerel olarak sıfır emisyonluysa izin veriyor	bu bölüm
21 Mayıs 2026'dan beri	Yeniden düzenlenen bir akıllı ulaşım sistemleri kanunu, mobilite verilerinin sağlanmasını düzenliyor	bu bölüm
2 Aralık 2026	Almanya'nın platform çalışmasına ilişkin AB yönergesini uygulaması için son tarih	bu bölüm
1 Ocak 2027	Dijital arayüzü olan eski *Wegstreckenzähler*'lar (mesafe sayacı) için *TSE* (sertifikalı teknik güvenlik donanımı) zorunluluğu	Bölüm 32
1 Ocak 2027	Önceki yıl ciroları 800.000 Euro'yu aşan şirketler kurumsal müşterilere e-fatura keser	Bölüm 24
1 Ocak 2027	Hamburg kuralı en az sekiz koltuklu araçlar ve tekerlekli sandalyedeki yolcuların taşındığı araçlar için de geçerli	bu bölüm

Ne zamandan beri	Ne geçerli	Ayrıntı
1 Ocak 2027	Asgari ücret saat başına 13,90 Euro'dan 14,60 Euro'ya yükseliyor	Bölüm 14
1 Ocak 2028	Daha düşük ciroda da kurumsal müşterilere e-fatura	Bölüm 24
1 Aralık 2028	*PBefG*'deki (Yolcu Taşıma Kanunu) veri hükümleri kalkıyor, mobilite verileri yönetmeliği 30 Kasım 2028'de sona eriyor	bu bölüm

2028 SONUNA KADAR KESİN TARİHLER



> Yasalardan, yönetmeliklerden ve AB yönergesinden tarihler. Şirketlerin hedefleri dahil değil.

Şirketlerin hedefleri bu tabloda yer almıyor. Bolt 2030'a kadar Avrupa'daki araçlarının yarısını sıfır emisyonlu yapmak istiyorsa, bu bir niyettir, senin için bir yükümlülük değil.

Bu bölümde üç tür değişiklik karşına çıkıyor. Bunları birbirinden ayırmak işini kolaylaştırır:

Tür	Senin için anlamı	Bu bölümdeki örnekler
kararlaştırıldı, tarihi var	geçerli, buna göre plan yaparsın	2027'den itibaren TSE, e-fatura, Hamburg kuralı
taslak ya da Alman yasası olmayan bir son tarih	gelebilir, içeriği henüz belirsiz	ulaşımda bürokrasinin azaltılması, platform çalışmasına ilişkin AB yönergesi
talep ya da hedef	yükümlülük değil, yönü gösterir	Rückkehrpflicht'in askıya alınması, Uber ve Bolt'un elektrikli araç hedefleri

Rückkehrpflicht kalıyor

Sektörde hiçbir kural *Rückkehrpflicht* (işyerine dönme zorunluluğu) kadar tartışılmıyor. Her yolculuktan sonra Mietwagen işyerine (*Betriebssitz*) döner; ancak araç yolculuktan önce ya da yolculuk sırasında bir sonraki işi almışsa dönmesi gerekmez (Bölüm 1 ve 4).

Kural mahkemede şimdiye kadar ayakta kaldı:

Yıl	Kim	Sonuç
1989	Federal Anayasa Mahkemesi (*Bundesverfassungsgericht*)	meslek özgürlüğüne anayasaya aykırı bir müdahale yok
2021	Yasa koyucu, PBefG reformu	Rückkehrpflicht ilke olarak korundu
2026	Federal Yüksek Mahkeme (*Bundesgerichtshof*), 3 Haziran	Rückkehrpflicht platform üzerinden yapılan yolculuklar için de onaylandı; işi veren şirket, taşeronlarının ihlallerinden sorumlu
2026	Federal hükümet, 7 Ekim tarihli kanun tasarısı	Rückkehrpflicht değişmedi

Dernekler aynı görüşte değil

Kim	Ne talep ediyor
Bundesverband Taxi und Mietwagen (BVTM, taksi ve Mietwagen federal derneği)	Rückkehrpflicht'in daha iyi denetlenmesini ve asgari fiyatların hızla getirilmesini
wirfahren derneği	yüksek yakıt fiyatları nedeniyle Rückkehrpflicht'in ülke genelinde askıya alınmasını (Eylül 2026)
Uber	Rückkehrpflicht'in yol açtığı boş yolculukların, eksik şarj altyapısı ve sınırlı menzille birlikte elektrikli araçlara geçişi zorlaştırdığını yazıyor

Bundesgerichtshof (BGH), Rückkehrpflicht'in bugün hâlâ Anayasa (*Grundgesetz*) ile bağdaşıp bağdaşmadığı sorusunu, devlet hedefi olarak çevre korumasını da göz önüne alarak inceledi. Kuralın anayasaya aykırı olduğuna ikna olmadı ve bu nedenle soruyu Bundesverfassungsgericht'e götürmedi. Yalnızca başka bir AB ülkesiyle bağlantılı bir durumun nasıl değerlendirileceği açık kaldı (Bölüm 4).

Bürokrasiyi azaltma tasarısı biçimi değiştiriyor, kuralı değil

7 Ekim 2026 tarihiyle federal hükümetin ulaşımda bürokrasinin azaltılmasına ilişkin bir kanun tasarısı Bundestag'ın önünde. Tasarı PBefG'yi birçok noktada değiştiriyor, ama Rückkehrpflicht'e ve asgari fiyatlara dokunmuyor. Mietwagen için getirdiği şey özellikle yeni biçim kuralları:

Konu	Bugün	Tasarıya göre
İznin biçimi	yazılı ya da elektronik imzalı	ayrıca kalıcı olarak doğrulanabilen bir elektronik mühürle

Konu	Bugün	Tasarıya göre
Araçtaki izin belgesi (*Genehmigungsurkunde*)	kâğıt ya da elektronik, tercihe göre	verildiği biçimde: kâğıt teslim edilir, elektronik belge gösterilir
Para cezası	belge araçta bulunmazsa ya da teslim edilmezse	elektronik belge gösterilmezse de

Bu henüz bir tasarı. Neyin geçerli olacağı ancak yasa Federal Resmî Gazete'de (*Bundesgesetzblatt*) yayımlandığında kesinleşir.

SIK YAPILAN HATA

"Rückkehrpflicht yakında kaldırılacak."
Şu anda bunun hiçbir dayanağı yok. Bundesgerichtshof kuralı 2026'da onayladı, federal hükümetin Ekim 2026 tarihli kanun tasarısı da onu değiştirmiyor. Kuralın askıya alınması talebi yasa koyucudan değil, bir dernekten geliyor. İşletmeni Rückkehrpflicht'e göre nasıl planlayacağını Bölüm 17 anlatıyor.

PRATİK İPUCU

İşletmeni Rückkehrpflicht kalıcıymış gibi planla. İşyerini yolculuklarının çoğunlukla bittiği ya da başladığı yerde seç ve boş kilometreleri maliyetlerine kat (Bölüm 7 ve 10). Kural bir gün kalkarsa bu senin için kazanç olur. Kuralın kalkacağını hesaba katarsan ve kural kalırsa, paran eksik kalır.

Asgari fiyatlar daha çok şehre geliyor, mahkemeler sınır çiziyor

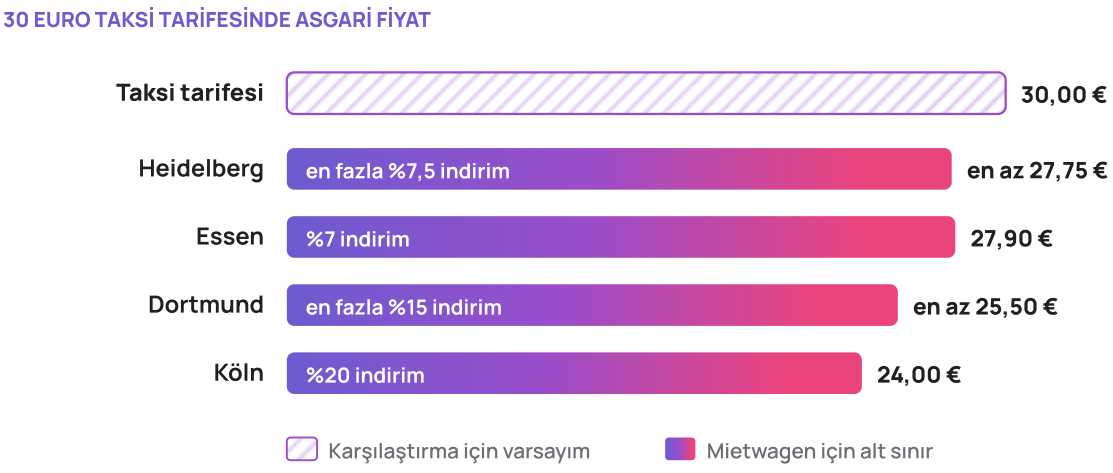
Asgari fiyatta yön daha net. 2021 reformundan beri izin makamı kendi bölgesindeki Mietwagen taşımacılığı için asgari fiyat belirleyebiliyor. 2025'ten beri Heidelberg, Essen, Köln, Münih ve Dortmund bunu yaptı, Lörrach ilçesinde (*Landkreis Lörrach*) ise asgari fiyat 2022'den beri geçerli. Berlin bir uygulamayı inceliyor (Bölüm 4).

Şehir ya da ilçe	Kasım 2026 itibarıyla durum
Landkreis Lörrach	1 Nisan 2022'den beri asgari fiyat
Heidelberg	1 Ağustos 2025'ten beri; taksi tarifesinin en fazla yüzde 7,5 altında
Essen	Mayıs 2026'dan beri değiştirilmiş hâli: taksi tarifesi eksi yüzde 7, yalnızca Essen'de başlayıp Essen'de biten yolculuklar için
Dortmund	1 Eylül 2026'dan beri: taksi tarifesi eksi en fazla yüzde 15, yalnızca tamamen şehir sınırları içindeki yolculuklar için
Köln	1 Haziran 2026'dan beri: taksi tarifesi eksi yüzde 20; dava açan iki şirket için geçici olarak askıya alındı
Münih	4 Temmuz 2026'dan beri; şehir kuralı 9 Ekim 2026'dan beri uygulamıyor

Şehir ya da ilçe	Kasım 2026 itibarıyla durum
Berlin	asgari fiyat yok; *Landesamt* (eyalet dairesi) bir uygulamayı inceliyor

Şehirler asgari fiyatı çoğunlukla yerel taksi tarifesinden bir indirim düşerek hesaplıyor. Taksi tarifesi yükselirse oradaki asgari fiyat da yükselir. Bunun bir yolculukta ne anlama geldiğini bir hesap örneği gösteriyor. Aynı yolculuğun taksi tarifesine göre 30 Euro tuttuğunu varsayalım. Tarifeler her şehirde farklı, 30 Euro yalnızca karşılaştırma için.

Şehir	Taksi tarifesinden indirim	30 Euro taksi tarifesinde asgari fiyat (varsayım)
Heidelberg	en fazla yüzde 7,5	en az 27,75 Euro
Essen	yüzde 7	tam 27,90 Euro
Dortmund	en fazla yüzde 15	en az 25,50 Euro
Köln	yüzde 20	tam 24,00 Euro



Aynı yolculuk için varsayılan 30 Euro taksi tarifesiyle hesap örneği. Köln'de kural dava açan iki şirket için askıya alındı, Münih kuralını şu anda uygulamıyor.

Mahkemeler 2026'da neye karar verdi

İdare mahkemeleri (*Verwaltungsgericht*) 2026'da acil yargılamalarda sınırlar çizdi. Kararlar geçici ve her biri yalnızca bir şehri ilgilendiriyor:

- **Yalnızca kendi bölgesi.** Bir makam asgari fiyatı yalnızca tamamen kendi bölgesinde gerçekleşen yolculuklar için belirleyebilir. Münih kuralı çevre bölgelere giden yolculukları da kapsıyordu. Verwaltungsgericht München bu nedenle kuralı büyük olasılıkla hukuka aykırı buldu.
- **Açıkça hesaplanabilir.** Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, şehir sınırını aşan yolculukların nasıl hesaplanacağı belirsiz olduğu için Essen'in ilk düzenlemesine itiraz etti. Essen bunu bu arada değiştirdi.

- **Meclis karar verir.** Verwaltungsgericht Köln'e göre Kuzey Ren-Vestfalya'da Köln'deki asgari fiyata belediye başkanı tek başına değil, belediye meclisi karar vermeliydi.

Verwaltungsgericht München, hedefin kendisinden, yani taksi ile Mietwagen arasında adil rekabetten, temelde şüphe duymadı. Bu konuda Verwaltungsgericht Leipzig'in Kasım 2024 tarihli bir kararına dayandı (Bölüm 4).

Buradan bir kesinlik değil, bir değerlendirme çıkıyor: Asgari fiyatlar büyük olasılıkla ortadan kalkmaktan çok yeni şehirlere gelecek, ama o zaman ilgili bölgeye daha dikkatli uyarlanmış olacak. 2026 kararları geçici.

Platform üzerinden yolculuklarda ne geçerli

- **Yolculuğun yeri belirleyici,** şirketin merkezi değil. Dortmund kuralı, başka bir makamın izin verdiği Mietwagen'lar için de açıkça geçerli.
- **Yükümlülük seni bağlar,** fiyatı uygulama belirlese bile.
- **İndirimler de sayılır.** Köln'de indirimler, para iadeleri ya da destekler, ister şirketten ister aracıdan gelsin, yolculuk ücretini sınırın altına düşüremez.
- **Para cezası mümkün,** şehir bunu düzenlediyse 10.000 Euro'ya kadar; Köln ve Essen'de olduğu gibi.
- **İstisnalar var.** Köln, Essen ve Dortmund'da asgari fiyat, bir sağlık sigortasıyla ücret anlaşması olan hasta taşımalarında ve iş yolculuk başlamadan en az bir saat önce alındığı kanıtlanabiliyorsa geçerli değil.

KONTROL LİSTESİ ASGARİ FİYAT

- [ ] Yolculuklarının yapıldığı şehirler not edildi
- [ ] Her şehir için asgari fiyat olup olmadığı ve uygulanıp uygulanmadığı kontrol edildi
- [ ] Şehrin indirimi ve güncel taksi tarifesi biliniyor
- [ ] İstisnalar kontrol edildi: hasta taşımaları, bir saat önceden rezervasyon
- [ ] Platform hesap dökümleri örnekleme ile asgari fiyatla karşılaştırıldı
- [ ] Şehrin değişiklikleri ve yeni mahkeme kararları takip ediliyor

Platform çalışmasına ilişkin AB yönergesi henüz uygulanmadı

En büyük açık soru Brüksel'den geliyor. Almanya, platform çalışmasında çalışma koşullarının iyileştirilmesine ilişkin AB yönergesini 2 Aralık 2026'ya kadar uygulamak zorunda. İçindeki üç nokta sektörü ilgilendiriyor:

Nokta	Yönerge ne istiyor	Mietwagen için ne belirsiz
Varsayılan iş ilişkisi	Olgular platformun yönlendirdiğine ve denetlediğine işaret ediyorsa, platform ile çalışan kişi arasında bir iş ilişkisi olduğu varsayılır. Platform bunun tersini kanıtlamak zorunda.	Hangi olguların sayılacağını Alman yasası belirler. Varsayım geriye dönük değil, ancak 2 Aralık 2026'dan itibaren etkili.

Nokta	Yönerge ne istiyor	Mietwagen için ne belirsiz
Platform ile şoför arasındaki firmalar	Sözleşmesi aradaki bir firmayla olan kişi, doğrudan sözleşmesi olan kişiyle aynı korumayı almalı; örneğin ortak sorumluluk yoluyla.	Alman yasasının Mietwagen şirketini böyle bir firma olarak görüp görmeyeceği ve nasıl göreceği.
Yazılımla verilen kararlar	Platformlar otomatik karar sistemlerini insanlara denetletir; bir hesap kısıtlandığında, askıya alındığında ya da kapatıldığında da.	Hesap kapatmaların ve itirazların gelecekte nasıl işleyeceği (Bölüm 18).

Burada bir kelime kolayca kafa karıştırıyor. Yönerge, platform ile çalışan kişi arasındaki firmalara "aracı" (Almancası "Vermittler") diyor. Bu, PBefG'deki ve orada platformu kastettiği aracı (*Vermittler*) değil (Bölüm 3). Federal hükümet ise taşeronlardaki platform çalışanlarından (*Plattformtätige bei Subunternehmern*) söz ediyor.

Kasım 2026 itibarıyla durum

Kasım 2026 ortasında uygulamaya yönelik yayımlanmış bir Alman kanun tasarısı yoktu. Federal hükümetin açıklamasına göre Federal Çalışma Bakanlığı, taşeronlara ilişkin kural için akla gelen tüm önlemleri, bir doğrudan istihdam zorunluluğunu (*Direktanstellungsgebot*) da inceliyor. Böyle bir zorunluluk, platformun kendisi için çalışan kişileri bizzat istihdam etmesini gerektirir. Bundesrat bunu Eylül 2026'da talep etti, hem de yemek teslimat hizmetleri için.

Bunun Mietwagen için ne anlama geldiği belirsiz. Alman modelinde şoförleri platform değil, Mietwagen şirketi istihdam eder (Bölüm 3). Alman yasasının bu modeli kapsayıp kapsamayacağını ve nasıl kapsayacağını ancak tasarı gösterecek. Bu duruma göre 2 Aralık 2026'daki son tarih bir Alman yasası olmadan dolacak; bu, Kasım ortasındaki duruma dayanan bir değerlendirme.

Bir Alman yasası yürürlüğe girene kadar mevcut kurallar geçerli: İşveren olarak şoförlerini sigortaya bildirirsin, çalışma sürelerini kaydedersin ve en az asgari ücreti ödersin (Bölüm 14). Bunu bugün düzgün yapan, yeni bir kural geldiğinde en az değişiklik yapmak zorunda kalır.

Makamlar ve platformlar verileri karşılaştırıyor

Denetimlerde bir çizgi belirginleşiyor: Makamlar platformların verileriyle çalışıyor (Bölüm 5).

Nerede	Ne zamandan beri	Ne
Berlin	Ağustos 2023, taksiler için Aralık 2024	yeni şirketler ve araçlar, platform onları etkinleştirmeden önce Landesamt tarafından önceden kontrol ediliyor
Frankfurt	2025 sonu	platformlardaki kayıtlar izinlerle karşılaştırıldı
Köln	2025	araç verileri Uber ve Bolt ile karşılaştırıldı; 2026'da devam edilmesi ve çevre belediyelerin dahil edilmesi planlanıyor

Böyle bir karşılaştırmadan sonra hiçbir izinle eşleşmeyen araçları platformlar engelliyor. Senin için anlamı: Platformda şirketin ve araçların hakkında kayıtlı olan bilgiler iznine uymak zorunda. Köln'de 1.598 veri kaydından 57'sinin düzeltilmesi gerekti; örneğin giriş hataları ya da gecikmiş kayıt silmeleri nedeniyle (Bölüm 5).

KONTROL LİSTESİ PLATFORM VERİLERİ

- [ ] Şirketin adı ve adresi izindeki gibi
- [ ] Her araç izin belgesindeki plakayla kayıtlı
- [ ] Araç değişikliği önce makama, sonra platforma bildirildi
- [ ] Kaydı silinen araçlar her platformdan hemen kaldırıldı
- [ ] İznin bitiş tarihi not edildi, en fazla beş yıl
- [ ] Şoförler geçerli P-Schein (yolcu taşıma ehliyeti) ile kayıtlı

Denetimlere nasıl hazırlanacağını Bölüm 25 anlatıyor.

Kasa, fatura ve veriler dijitalleşiyor

Önümüzdeki yıllarda üç yükümlülük büro işlerini değiştiriyor.

Wegstreckenzähler'da TSE

Mietwagen'daki Wegstreckenzähler'ın ne zamandan itibaren sertifikalı bir teknik güvenlik donanımına (TSE) ihtiyaç duyduğu cihaza bağlı:

Cihaz	TSE zorunluluğu
ilk kez 30 Haziran 2024'ten sonra piyasaya sürülmüş	ilk günden itibaren
daha eski, TSE için dijital arayüzü var	1 Ocak 2027'den itibaren
daha eski, böyle bir arayüzü yok	TSE zorunluluğu yok; yine de her yolculuk tek tek kaydedilmeli

WEGSTRECKENZÄHLER'IN TSE GEREKTİRİYOR MU?



Federal Maliye Bakanlığı'nın Mart 2026 tarihli yazısına göre Mietwagen'daki Wegstreckenzähler'lar için geçerli olanlar.

UYGULAMADAN

"Mietwagenunternehmer werden 2025: Komplettanleitung (IHK, Konzession, Uber)" adlı videoda (YouTube kanalı "Adiyan", Aralık 2025) platformlarla çalışanların Wegstreckenzähler'ı nasıl kullanmaları gerektiğini henüz tam bilmedikleri anlatılıyor. Götürü ücretli yolculuklarda şimdiye kadar pek kullanılmadığı söyleniyor. Şoförlerin ileride fiyatları Wegstreckenzähler'a girmek zorunda kalabileceği belirtiliyor. Önümüzdeki aylarda bu konuda muhtemelen daha çok şey olacağı ifade ediliyor.

O zamandan beri Federal Maliye Bakanlığı hangi cihazın ne zamandan itibaren TSE'ye ihtiyaç duyduğunu netleştirdi. Cihazları, *Finanzamt*'a (vergi dairesi) bildirimi ve maliyetleri Bölüm 32 anlatıyor.

PRATİK İPUCU

Her araç için hangi Wegstreckenzähler'ın takılı olduğunu ve TSE için dijital bir arayüzü olup olmadığını kontrol et. 1 Ocak 2027'nin senin için geçerli olup olmadığı buna bağlı. Sonucu araç listene yaz, böylece bir sonraki denetimde aramak zorunda kalmazsın.

E-fatura

E-fatura, bir programın okuyabildiği yapılandırılmış elektronik bir formattaki faturadır. Basit bir PDF e-fatura değildir. Neyi ne zaman yapman gerekiyor:

Başlangıç	Almak	Kurumsal müşterilere kesmek
1 Ocak 2025	her şirket için zorunlu	isteğe bağlı
1 Ocak 2027	zorunlu	önceki yıl ciro 800.000 Euro'yu aştıysa zorunlu
1 Ocak 2028	zorunlu	herkes için zorunlu

Bireysel müşterilere yapılan yolculuklar ve brüt 250 Euro'ya kadar olan faturalar bunun dışında. Diğer istisnalar Bölüm 24'te. Platform üzerinden yapılan yolculuklarda faturayı yolcuya şirket adına platform keser (Bölüm 2). Fatura kesmede hangi programların yardımcı olduğunu Bölüm 34 gösteriyor.

SIK YAPILAN HATA

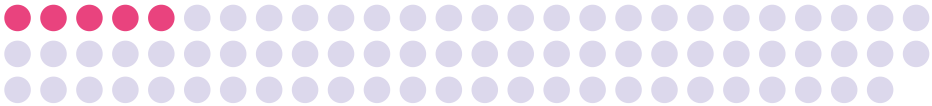
"Kurumsal müşterilerime PDF gönderiyorum, o da elektronik sonuçta."
Yasaya göre PDF bir e-fatura değildir, çünkü içindeki verileri bir program okuyamaz. Cirona göre 2027 ya da 2028'den itibaren kurumsal müşteriler için yapılandırılmış bir formata ihtiyacın var. Brüt 250 Euro'ya kadar olan faturalarda PDF'e izin verilmeye devam ediyor.

Mobilite verileri

Şirketler ve aracılar sundukları hizmete ilişkin verileri sağlamak zorunda; örneğin araçlarının gerçek zamanlı müsaitliğini. Şahıs şirketi (*Einzelunternehmen*) olarak faaliyet gösterenler bundan muaf.

Uygulamada pek bir şey gelmiyor. Federal hükümetin bir raporuna göre Haziran 2026'da tahminen 255 işletme veri sağladı. Bu, raporun yükümlü olarak tahmin ettiği yaklaşık 3.850 taksi ve Mietwagen şirketinin yaklaşık yüzde 6,6'sı. Büyük sağlayıcılar bile veri sağlamadı.

KİM MOBİLİTE VERİSİ SAĞLIYOR, HAZİRAN 2026 TAHMİNİ



yaklaşık 255 işletme veri sağlıyor, bu yaklaşık yüzde 6,6

yaklaşık 3.850 taksi ve Mietwagen şirketi yükümlü sayılıyor

Bir nokta yaklaşık 50 şirketi gösterir. Şahıs şirketleri bu yükümlülükten muaftır.

> Federal hükümetin Haziran 2026 tahmini. Büyük sağlayıcılar bile veri sağlamadı.

Mobilite verilerinin sağlanmasını artık yeniden düzenlenen bir akıllı ulaşım sistemleri kanunu (*Gesetz über intelligente Verkehrssysteme*, IVSG) düzenliyor; kanun 21 Mayıs 2026'dan beri yürürlükte. Federal Karayolları Araştırma Enstitüsü (*Bundesanstalt für Straßenwesen*) bünyesindeki bir ulusal birim (*Nationale Stelle*), veri durumunu adım adım iyileştirecek. PBefG'deki hükümler Kasım 2028 sonuna kadar geçerli. 1 Aralık 2028'de bu hükümler kalkıyor, PBefG'de aracıyı tanımlayan fıkralar da öyle. Şirketin için izin zorunluluğunda bu bir şey değiştirmiyor.

Hamburg elektrikli aracı zorunlu kılıyor, platformlar kendilerine hedef koyuyor

Eyaletler taksi ve Mietwagen emisyonlarına ilişkin kendi kurallarını çıkarabilir. Başvurusu yapılan bir araç bu şartları karşılamıyorsa, makam izni reddedebilir.

Hamburg kuralı

Hamburg bunu yaptı. Kurala genel bakış:

Nokta	Ne geçerli
Ne zamandan beri	1 Ocak 2025
Hangi araçlar için	bir şirketin ilk kez taksi ya da Mietwagen olarak kullanmak istediği araçlar
Ne isteniyor	yerel olarak sıfır emisyon: işletme sırasında fiilen karbondioksit, karbonmonoksit ve azot oksit yok
Hangi teknoloji	yasa belirlemiyor; şehir hibritleri içten yanmalı araçlardan sayıyor
1 Ocak 2027'den itibaren ayrıca	en az sekiz koltuklu araçlar ve tekerlekli sandalyedeki yolcuların taşınabildiği araçlar
Mietwagen'da istisnalar	tek tek durumlarda mümkün, örneğin klasik araçlar ve özel üst yapılı araçlar için

Hamburg'da şirket kuran bu nedenle baştan yerel olarak sıfır emisyonlu araçlara ihtiyaç duyar; bunun satın alma, şarj ve menzil açısından sonuçlarıyla birlikte (Bölüm 12). Diğer eyaletlerin Hamburg'u izleyip izlemeyeceği belirsiz.

SIK YAPILAN HATA

"Hibrit de elektrikli araç sayılır."

Hamburg kuralı için sayılmaz. Şehir hibritleri içten yanmalı araçlardan sayıyor, çünkü işletme sırasında her zaman egzoz gazı salmadan gitmiyorlar. Hamburg'da yeni bir Mietwagen için işletme sırasında sayılan egzoz gazlarının hiçbirini fiilen salmayan bir araca ihtiyacın var.

Platformların hedefleri

Platform	Kendi açıklamasına göre hedef	Ne zamana kadar
Bolt	Avrupa'daki yolculuk platformunda sıfır emisyonlu araçların payını yüzde 50'ye, seçili pazarlarda yüzde 70'e çıkarmak	2030
Uber	sıfır emisyonlu platform: yalnızca yerel olarak sıfır emisyonlu araçlarla, mikromobiliteyle ya da toplu taşımayla yolculuklar	2040

Bunlar şirketlerin hedefleri, senin için yükümlülük değil. Uber'in kendisi, eksik şarj altyapısının, sınırlı menzillerin ve Rückkehrpflicht'in yol açtığı boş yolculukların ortak şirketlerin tamamen elektrikli araçlara geçişini zorlaştırdığını yazıyor. Platform koşullarındaki her değişiklikte motor türüne ilişkin şartlara dikkat et (Bölüm 16).

Otonom araçlar henüz yalnızca test aşamasında

2021'den beri Karayolu Trafik Kanunu (*Straßenverkehrsgesetz*), otonom sürüş işlevli araçlara izin veriyor. Bu araçlar şoförsüz gidiyor, ama yalnızca belirlenmiş bir işletme alanında ve teknik denetim (*Technische Aufsicht*) altında: Bir kişi aracı işletme sırasında devre dışı bırakabiliyor ve sürüş manevralarına onay verebiliyor. İki proje Almanya'nın ne kadar ilerlediğini gösteriyor:

	Hamburg	Münih
Kim	Volkswagen'in bir mobilite hizmeti olan Moia; Federal Ulaştırma Bakanlığı'nın desteklediği ALIKE projesi	Uber ve Çinli sağlayıcı Momenta
Ne zamandan beri	15 Temmuz 2026	Eylül 2025'te 2026 için duyuruldu
Ne	önceden kayıt olmuş yolcular için otonom elektrikli minibüslerle ücretsiz yolculuklar, başlangıçta en fazla on araçla	robotaksileri test etmek ve oradan bir Avrupa hizmeti kurmak
Şoförlü mü?	eğitimli bir güvenlik şoförü her zaman direksiyonda; 2026 sonundan itibaren adım adım daha az müdahale	Momenta, Temmuz 2026'da şehir trafiğinde test sürüşleri için Federal Motorlu Taşıtlar Dairesi'nden (*Kraftfahrt-Bundesamt*) ülke çapında bir izin aldığını bildirdi
Durum	test, 36 aya göre planlanmış	test; test izni, normal işletme izni değildir

Hamburg'da ne zaman tamamen güvenlik şoförsüz gidileceği izin makamlarına bağlı. İki proje de test. Mietwagen şirketlerinin işine şimdilik etkileri yok; bu bir değerlendirme. Ama Münih projesi, Uber'in otonom araçları kendi uygulamasına almak istediğini gösteriyor.

Platformlar büyüyor ve taksiyi uygulamaya alıyor

Platformlar ülke geneline yayılıyor. Kendi açıklamasına göre Uber artık yaklaşık 70 Alman şehrinde bulunuyor. Uber Haziran 2024'ten beri Almanya'da taksi de aracılık ediyor, Bolt'un da taksi kategorileri var (Bölüm 3). FREENOW Temmuz 2025'ten beri ABD'li yolculuk hizmeti Lyft'e ait. Böylece uygulamalarda taksi ve Mietwagen çoğu zaman yan yana duruyor.

Pazar da kayıyor. Federal Ulaştırma Bakanlığı'nın özel araştırmasının rakamları (Bölüm 2):

	2020 sonu	2024 sonu	Değişim
Mietwagen	44.968	50.964	+13,3 %
Taksiler	50.445	46.381	−8,1 %
Toplam şirket	32.256	29.425	−8,8 %

2024 sonunda Almanya'da taksiden daha fazla Mietwagen'a izin verilmişti, dört yıl önce durum tersineydi. Eyaletler arasında rakamlar çok farklı: Hessen'de Mietwagen sayısı yüzde 51,1, Brandenburg'da yüzde 37,0 arttı, Berlin'de ise yüzde 36,4 azaldı. Haberlere göre şehirlerin sıkı denetlediği yerlerde bazı şirketler çevre bölgelere kayıyor (Bölüm 5). Mietwagen şirketleri aynı zamanda büyüyor: Yalnızca Mietwagen işleten şirketlerin yarıya yakınının 2024 sonunda üç ya da daha fazla aracı vardı, tek araçlı şirketlerin sayısı 2020'den beri yüzde 12,5 azaldı (Bölüm 2).

Şirket sahibi olarak senin için anlamı: Platformlar iş getiriyor, ama ücretleri ve koşulları onlar belirliyor ve ikisi de şimdiden değişti (Bölüm 3 ve 16). Bolt, Mietwagen için şehre göre yüzde 25 ile 30 arasında bir hizmet ücreti belirtiyor (Bölüm 2).

UYGULAMADAN

"Komplettanleitung" videosunda da (YouTube kanalı "Adiyan", Aralık 2025) Uber ve Bolt'un düşük fiyat segmentinde çalıştığı söyleniyor. Başka şirketlerden iş almak ya da kendi müşteri tabanını kurmak çok daha zahmetli. Yine de tavsiye bu yönde.

Bunun nasıl yapıldığını ve neye mal olduğunu Bölüm 19 ile 22 arası gösteriyor.

Neyi ne zamana kadar hazırlarsın

Kesin tarihlerden önümüzdeki iki yıl için bir liste çıkıyor. Bunlardan hangisinin seni ilgilendirdiği şehre, ciroya ve araçlara bağlı.

KONTROL LİSTESİ 2026 SONUNA KADAR

- [ ] E-faturaları alıp arşivleyebiliyorum
- [ ] Her araç için Wegstreckenzähler türü ve arayüzü not edildi
- [ ] Arayüzü olan eski cihazlar için TSE sipariş edildi ve montajı planlandı
- [ ] Ücretler Ocak 2027'den itibaren saat başına en az 14,60 Euro'ya ayarlandı
- [ ] Hamburg'da: sekiz koltuklu ya da tekerlekli sandalye yeri olan araçlar 2027'den itibaren sıfır emisyonlu planlandı
- [ ] Yolculuklarının yapıldığı şehirlerdeki asgari fiyatlar kontrol edildi

KONTROL LİSTESİ 2027 VE 2028

- [ ] Önceki yılın cirosu kontrol edildi: 800.000 Euro'nun üzerindeyse 2027'den itibaren kurumsal müşterilere e-fatura
- [ ] Değilse 2028'den itibaren kurumsal müşterilere e-fatura hazırlandı
- [ ] Platform çalışmasına ilişkin Alman yasası çıkar çıkmaz okundu
- [ ] Bürokrasiyi azaltma yasası takip edildi: araçtaki belgenin biçimi
- [ ] Platformların koşulları her değişiklikte okundu

Bir bakışta

- Birçok tarih kesin: arayüzü olan eski Wegstreckenzähler'lar için 1 Ocak 2027'den itibaren TSE, 2027'den itibaren saat başına 14,60 Euro asgari ücret, 2027 ya da 2028'den itibaren kurumsal müşterilere e-fatura, PBefG'deki veri hükümlerinin 1 Aralık 2028'de kalkması.
- Rückkehrpflicht kalıyor. Bundesgerichtshof onu 2026'da onayladı, federal hükümetin Ekim 2026 tarihli kanun tasarısı onu değiştirmiyor. Tasarı yalnızca araçtaki belgenin biçimini değiştiriyor.
- Asgari fiyatlar giderek daha çok şehirde var, taksi tarifesinden yüzde 7 ile 20 arasında indirimle. Mahkemeler düzgün kurallar istiyor ve yolculuğun yeri belirleyici. 2026 kararları geçici.
- Platform çalışmasına ilişkin AB yönergesi 2 Aralık 2026'ya kadar uygulanmış olmalı. Kasım 2026 ortasında bir Alman tasarısı yoktu; bir doğrudan istihdam zorunluluğunun gelip gelmeyeceği belirsiz.
- Makamlar ve platformlar verileri karşılaştırıyor. Platformda kayıtlı olan bilgiler izne uymak zorunda.
- Hamburg yeni taksi ve Mietwagen'lara yalnızca yerel olarak sıfır emisyonluysa izin veriyor, hibritler sayılmıyor. Bolt ve Uber kendilerine hedef koydu, bunlar yükümlülük değil.
- Otonom araçlar Hamburg ve Münih'te test ediliyor. Platformlar ülke geneline yayılıyor ve taksi ile Mietwagen'ı aynı uygulamada aracılık ediyor. 2024 sonunda taksiden daha fazla Mietwagen vardı.

Devamı Bölüm 7'de: Kazanç ve maliyetler: değer mi? Kısım 2: Kiralık araç şirketi bununla başlıyor.

KISIM 2 · KİRALIK ARAÇ ŞİRKETİ

07

Kazanç ve maliyetler: değer mi?

Bir *Mietwagen* (şoförlü kiralık araç) şirketinin kârlı olup olmadığını yolculuk ücreti belirlemez, ondan geriye ne kaldığı belirler. Bir araç her gün yüksek ciro yapıp yine de para kaybettirebilir. Tersine, kendin sürdüğün tek bir araç, saat başına düşük bir ciroyla bile gelir getirebilir.

Bu bölüm adım adım hesaplar: bir aracın aylık maliyeti ne, her çalışma saati ne kadar yolculuk ücreti getirmeli, kuruluş ne tutar ve *Kleinunternehmerregelung* (küçük işletme KDV muafiyeti) ne zaman işine yarar. Örnekler varsayılan değerlerle çalışır, hiçbiri ortalama değildir. Her varsayım öyle işaretlenmiştir. Kendi rakamlarını koy, hesap yolu aynı kalır.

100 Euro yolculuk ücretinden geriye kalan her şey için 54 ile 59 Euro kalır

Bölüm 2 paranın nasıl aktığını gösterdi. Yolcu yolculuk ücretini platforma öder. Platform kendi payını tutar ve kalanını şirketine öder. Diğer her şeyi bu ödemeden karşılarsın.

Başka her harcamadan önce iki kesinti gelir:

1. **KDV.** Mietwagen için oran yüzde 19'dur. KDV, yolcunun ödediği ücretin içindedir. Payını şöyle hesaplarsın: yolculuk ücreti çarpı 19, bölü 119. 100 Euro'da bu 15,97 Euro eder.
2. **Platform payı.** Bolt, Mietwagen için yüzde 25 hizmet bedeli belirtiyor; Berlin, Frankfurt, Köln ve Düsseldorf'ta yüzde 30, Nürnberg'de yüzde 29 (Kasım 2026 itibarıyla). Uber sabit bir oran belirtmiyor. Uber'in Almanya yöneticisi 2024'te filo büyüklüğüne ve yolculuk sayısına göre yüzde 5 ile 25 arasından söz etti (Bölüm 3). Senin oranını yalnızca sözleşmen ve hesap dökümlerin gösterir.

Pay, Bolt'un anlattığı gibi brüt yolculuk ücreti üzerinden hesaplanırsa hesap şöyle görünür:

100 Euro yolculuk ücreti	yüzde 25 pay	yüzde 29 pay	yüzde 30 pay
Yolculuk ücreti	100,00 €	100,00 €	100,00 €
içindeki KDV (100 × 19 ÷ 119)	−15,97 €	−15,97 €	−15,97 €
Platform payı	−25,00 €	−29,00 €	−30,00 €
şoför, araç, işletme ve kâr için kalan	**59,03 €**	**55,03 €**	**54,03 €**

100 Euro yolculuk ücreti	yüzde 25 pay	yüzde 29 pay	yüzde 30 pay
sonraki hesaplar için katsayı	0,5903	0,5503	0,5403

Son satırdaki katsayı bu bölümün en önemli rakamıdır. *Finanzamt* (vergi dairesi) ve platform paylarını aldıktan sonra bir Euro yolculuk ücretinin ne kadarının sana ulaştığını söyler. Yüzde 30 payda bu 54,03 Cent'tir. Bu bölümdeki bütün örnekler bu katsayıyla, yani Berlin'deki Bolt koşullarıyla hesaplanır.

Platformun ödemesinde KDV hâlâ duruyor

Platformun sana ödediği tutardan pay zaten düşülmüştür (Bölüm 2). Bolt payı haftalık cirodan otomatik keser ve payların toplamını "Umsätze" başlığı altında gösterir. Ama KDV ödemenin içinde hâlâ duruyor. KDV'yi yolculuk ücretinin tamamı üzerinden borçlanırsın, çünkü yolcu sözleşmesini senin şirketinle yapar (Bölüm 3).

Yüzde 30 payla üç adımlık bir örnek:

1. Yolcular bir haftada 1.000 Euro öder.
2. Platform 300 Euro'yu tutar ve 700 Euro öder.
3. 700 Euro'nun 159,66 Euro'su vergi dairesinindir, çünkü 1.000 × 19 ÷ 119 = 159,66. Sana 540,34 Euro kalır.

700 Euro'yu kendi parası sanan, neredeyse 160 Euro fazlasıyla plan yapar. Bu yüzden KDV'yi her ödemenin hemen ardından kenara koy. Hesap dökümlerini ayrıntılı nasıl okuyacağını Bölüm 16 gösterir.

Pay faturası AB'deki başka bir ülkeden bir şirketten geliyorsa, pay üzerinden de KDV borçlanırsın. Normal KDV usulündeki (*Regelbesteuerung*) bir şirket olarak bunu aynı anda indirilecek KDV (*Vorsteuer*) olarak geri düşersin. Sonuçta sana bir maliyeti olmaz. *Kleinunternehmer* (KDV muafiyetinden yararlanan küçük işletme) için durum farklıdır, bölümün sonunda bundan daha fazla söz edilecek.

Kâr ancak bütün maliyetlerden sonra gelir, o da net değildir

54 ile 59 Euro'dan şoförü, aracı, yakıtı, sigortayı ve işyerini (*Betriebssitz*) ödersin. Ancak bundan sonra kalan kârdır. Ondan da vergiler düşer: şahıs şirketi (*Einzelunternehmen*) olarak gelir vergisi ve *Gewerbesteuer* (ticari kazanç vergisi). Gewerbesteuer'de şahıs şirketleri ticari kazanç üzerinden 24.500 Euro muafiyet alır, UG (sınırlı sorumlu küçük şirket) ve GmbH (limited şirket) almaz (Bölüm 10). Şahıs şirketi olarak kendi sağlık ve bakım sigortanı ve emeklilik birikimini de kârdan ödersin.

Bu bölümde kâr ya da gelirden söz edildiğinde bu yüzden hep şu kastedilir: vergilerden ve kendi sigortalarından önce.

SIK YAPILAN HATA

"Şoför cironun yüzde 40'ını alıyor, demek ki bana yüzde 60 kalıyor."
Yüzde 40'ın neyden düşüldüğünü hesapla. Berlin'de Bolt, 100 Euro yolculuk ücretinden yüzde 30 paydan sonra 70 Euro öder. Şoför bunun yüzde 40'ını alırsa bu 28 Euro eder, yaklaşık yüzde 21 işveren paylarıyla 33,88 Euro. 15,97 Euro KDV'den sonra araç, yakıt, sigorta, işyeri ve kâr için sana 20,15 Euro kalır. Ayrıca ücret her ay bütün çalışma saatleri için en az asgari ücrete ulaşmalıdır (Bölüm 14). Ödemenin yüzde 40'ıyla şoför buna ancak çalışma saati başına 49,64 Euro yolculuk ücretinden itibaren ulaşır. Bunun altında farkı sen tamamlamak zorundasın.

Kutudaki 49,64 Euro şöyle çıkar: Şoför yolculuk ücretinin yüzde 70'inin yüzde 40'ını, yani yüzde 28'ini alır. Yüzde 28'in saatte en az 13,90 Euro etmesi için saat başına yolculuk ücreti en az 13,90 ÷ 0,28 = 49,64 Euro olmalıdır. 1 Ocak 2027'den itibaren bu 14,60 ÷ 0,28 = 52,14 Euro'dur.

Araç dururken de para tutar

Bir Mietwagen'in maliyetleri iki gruba ayrılır:

- **Sabit maliyetler** araç ister yolda ister park hâlinde olsun her gün işler: leasing ya da kredi, sigorta, motorlu taşıtlar vergisi ve park yerleriyle birlikte işyeri.
- **Değişken maliyetler** her kilometreyle oluşur: yakıt ya da elektrik, bakım, lastik, temizlik.

Buna ücret eklenir. Ücret iki gruptan hiçbirine girmez. O an iş gelmese bile her çalışma saati için ödenir. Çalışanlar, talimatla hazır bekledikleri işler arasındaki bekleme sürelerinde de asgari ücret alır (Bölüm 2). Hesap açısından bu şu demek: ücret yolculuk başına değil, saat başına maliyettir.

Bir aracın bir ayı şöyle görünebilir. Bütün değerler varsayımdır ve KDV'siz yazılmıştır, çünkü normal KDV usulündeki bir şirket olarak alışlarındaki KDV'yi indirilecek KDV olarak geri alırsın:

Araç başına maliyet	Euro
Hibrit binek araç için leasing	ayda 450
Mietwagen sigortası	ayda 300
Motorlu taşıtlar vergisi	ayda 10
İşyeri, park yerleri, telefon, yazılım ve muhasebeden pay (iki araç için 700 Euro)	ayda 350
Sabit maliyetler	**ayda 1.110**
Yakıt: 100 kilometrede 5 litre, pompada 1,84 Euro, yani net 1,55 Euro	km başına 0,08
Bakım, lastik, temizlik	km başına 0,07
Değişken maliyetler	**km başına 0,15**

Üç adımda yakıt: Pompadaki fiyat yüzde 19 KDV içerir, yani litre başına 1,84 ÷ 1,19 = 1,55 Euro net. 100 kilometrede 5 litre harcarsın, bu 7,73 Euro eder. Kilometre başına yuvarlanmış 0,08 Euro.

Örnekte işyeri iki araca bölünmüştür. Tek aracın varsa 700 Euro'nun tamamını o tek başına taşır. O zaman sabit maliyetleri ayda 1.460 Euro'ya çıkar. Bunun hesap için ne anlama geldiğini aşağıdaki tek araç bölümü gösterir.

Gerçek değerlerin tekliflerde yazar: leasing şirketinden ya da bayiden, sigortadan ve işyerinin ev sahibinden (Bölüm 10 ve 12). Bir şey imzalamadan önce bunları al.

KONTROL LİSTESİ ARAÇ BAŞINA MALİYET

- [ ] KDV'siz taksit tutarlı leasing ya da kredi teklifi
- [ ] Leasing şirketinin Mietwagen olarak kullanıma onayı netleşti (Bölüm 12)
- [ ] Mietwagen kullanımını kapsayan bir sigorta teklifi
- [ ] Seçilen model için motorlu taşıtlar vergisi
- [ ] İşyeri ve park yerleri için kira, ayrıca telefon, yazılım, muhasebe
- [ ] 100 kilometrede tüketim ve pompadaki güncel fiyat
- [ ] Kilometre başına bakım, lastik ve temizlik tahmini

Her çalışma saati bu kadar yolculuk ücreti getirmeli

Bu maliyetlerle bir aracın hangi yolculuk ücretinden itibaren zarar etmediğini hesaplarsın. Hesap yolu dört adımdır:

1. **Ayın maliyetlerini topla:** sabit maliyetler, değişken maliyetler, ücretler ve işveren payları.
2. **Katsayıya böl:** Yüzde 30 payda bu 0,5403'tür. Sonuç, KDV ve paydan sonra bütün maliyetlere yetecek kadar kalması için yolcuların ayda ödemesi gereken yolculuk ücretidir.
3. **Çalışma saatlerine böl:** Bekleme süreleri de sayılır, çünkü o sürelerde de ücret ve sabit maliyetler işler.
4. **Hesap dökümlerinle karşılaştır:** Çalışma saati başına yolculuk ücretin bunun üstündeyse kazanırsın. Altındaysa cebinden ödersin.

İki durum, ikisi de Berlin'deki Bolt gibi yüzde 30 payla ve varsayılan çalışma saati başına 25 kilometreyle. İki durumda da şirketin iki aracı var, bunlardan biri hesaplanıyor:

	Kendin sürüyorsun	İki çalışan şoför
Aylık çalışma saati	200 (8 saatlik 25 gün)	352 (iki kez 8 saatlik 22 vardiya)
Aylık kilometre	5.000	8.800
Sabit maliyetler	1.110,00 €	1.110,00 €
Değişken maliyetler	750,00 €	1.320,00 €
13,90 € asgari ücretle ücretler	–	4.892,80 €
Sosyal sigorta işveren payları, yaklaşık %21	–	1.027,49 €
Aylık maliyet	**1.860,00 €**	**8.350,29 €**

	Kendin sürüyorsun	İki çalışan şoför
Gerekli yolculuk ücretleri (maliyet ÷ 0,5403)	3.442,53 €	15.454,91 €
Çalışma saati başına gerekli yolculuk ücreti	**17,21 €**	**43,91 €**

BİR ARACIN AYLIK MALİYETİ

Tablodaki varsayımlar, KDV'siz, 2026 asgari ücreti



Sabit maliyetler iki araçlık işyeriyle, değişken maliyetler kilometre başına 0,15 €.

> Çalışan olmadan araç örnekte ayda 1.860 Euro, iki şoförle 8.350,29 Euro tutar. Farkı ücretler yaratır.

Asgari ücret 1 Ocak 2026'dan beri saatte 13,90 Euro'dur ve 1 Ocak 2027'de 14,60 Euro'ya çıkar. Yaklaşık yüzde 21, 2026'da hastalık, emeklilik, bakım ve işsizlik sigortası primlerinin işveren yarılarından, sağlık sigortalarının ortalama ek primiyle birlikte, ve iflas ödeneği katkısından (*Insolvenzgeldumlage*) oluşur. Hepsi birlikte yüzde 21,15'tir. Örnekler yüzde 21'e yuvarlar.

Kendin sürüyorsun

Çalışma saati başına 17,21 Euro yolculuk ücretinden itibaren araç kendi maliyetini karşılar. Bunun üstündeki her şey senin gelirindir, vergilerden ve sigortalardan önce.

Kendine ayda 2.500 Euro ödemek istiyorsan şöyle hesaplarsın:

1. Maliyet ve istenen gelir birlikte: 1.860 + 2.500 = 4.360 Euro.
2. Katsayıya böl: 4.360 ÷ 0,5403 = ayda 8.069,59 Euro yolculuk ücreti.
3. Saatlere böl: 8.069,59 ÷ 200 = çalışma saati başına 40,35 Euro.

Saat başına her fazladan Euro yolculuk ücreti, 200 saatte sana ayda 108,06 Euro getirir, çünkü 200 × 0,5403 = 108,06.

İki çalışan şoför

Burada bir çalışma saati sana 23,72 Euro'ya mal olur, çünkü 8.350,29 ÷ 352 = 23,72. Bunun 16,82 Euro'su işveren paylarıyla ücret, 3,75 Euro'su yakıt ve aşınma, 3,15 Euro'su sabit maliyettir. Yolculuk ücretinden yalnızca yüzde 54,03 kaldığı için, sen bir şey kazanmadan önce saat başına 43,91 Euro yolculuk ücreti gerekir.

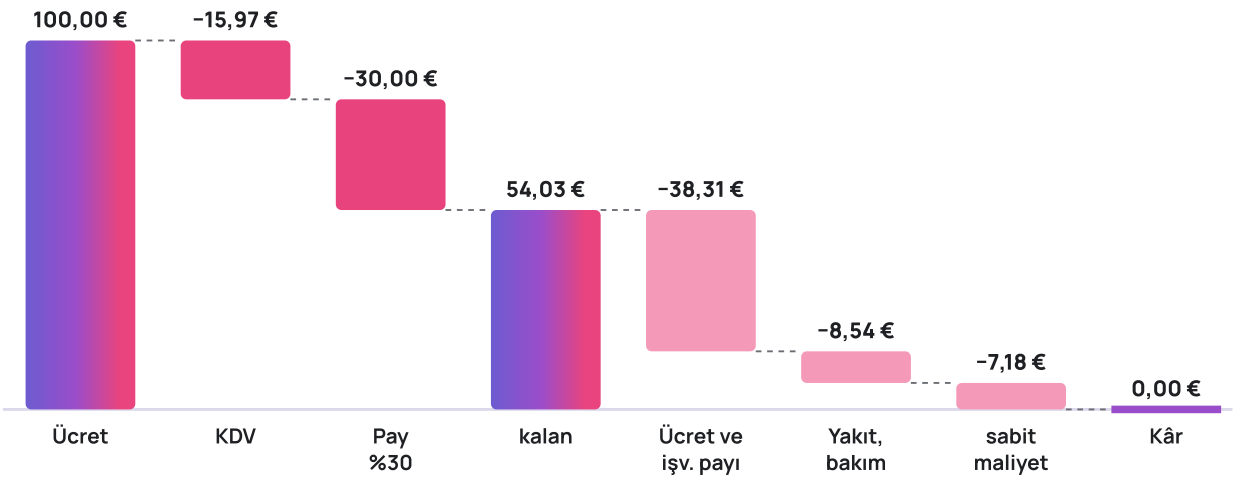
Bunun üstündeki saat başına her Euro yolculuk ücreti, 352 saatte sana ayda yaklaşık 190 Euro getirir, çünkü 352 × 0,5403 = 190,19. Ayda 1.000 Euro kâr için (8.350,29 + 1.000) ÷ 0,5403 ÷ 352 = çalışma saati başına 49,16 Euro hesaplarsın.

İki durum arasındaki fark ücrettir. Kendin sürüyorsan sabit bir maaş almazsın. Gelirin geriye kalandır ve sıfır da olabilir. Bir çalışan ise ücretini her durumda alır. Bu riski işveren olarak sen taşırsın.

Saatte 44 Euro'ya yakın bir ücrette 100 Euro'dan hiçbir şey kalmaz

100 EURO ÜCRETTEN GERİYE KALAN

iki çalışan şoför, %30 pay, çalışma saati başına 43,91 €



> Başabaş noktasında 100 Euro yolculuk ücreti tamamen vergi, pay ve maliyetlere dağılır. Ancak bunun üstündeki saat başına her Euro kâr olarak kalır.

Bir yolculuk ücretinin nereye gittiğini en iyi 100 Euro üzerinde görürsün. Grafik, iki çalışan şoförlü durumu tam başabaş noktasında, yani çalışma saati başına 43,91 Euro yolculuk ücretinde alır. Ücret, değişken ve sabit maliyet payları yukarıdaki tablodan çıkar: örneğin işveren paylarıyla 5.920,29 Euro ücret bölü 15.454,91 Euro yolculuk ücreti, bu 100'de 38,31 Euro eder.

Araç saatte 50 Euro getirirse ne değişir? O zaman yolcular ayda 50 × 352 = 17.600 Euro öder. KDV ve paydan sonra 17.600 × 0,5403 = 9.509,28 Euro kalır. 8.350,29 Euro maliyet düşülünce bu, ayda 1.158,99 Euro kâr eder.

100 Euro yolculuk ücretinden	saatte 43,91 € ile	saatte 50,00 € ile
KDV	15,97 €	15,97 €
Platform payı	30,00 €	30,00 €
İşveren paylarıyla ücret	38,31 €	33,64 €
Yakıt, bakım, lastik, temizlik	8,54 €	7,50 €
Sabit maliyetler	7,18 €	6,31 €

100 Euro yolculuk ücretinden	saatte 43,91 € ile	saatte 50,00 € ile
Kâr	0,00 €	6,58 €

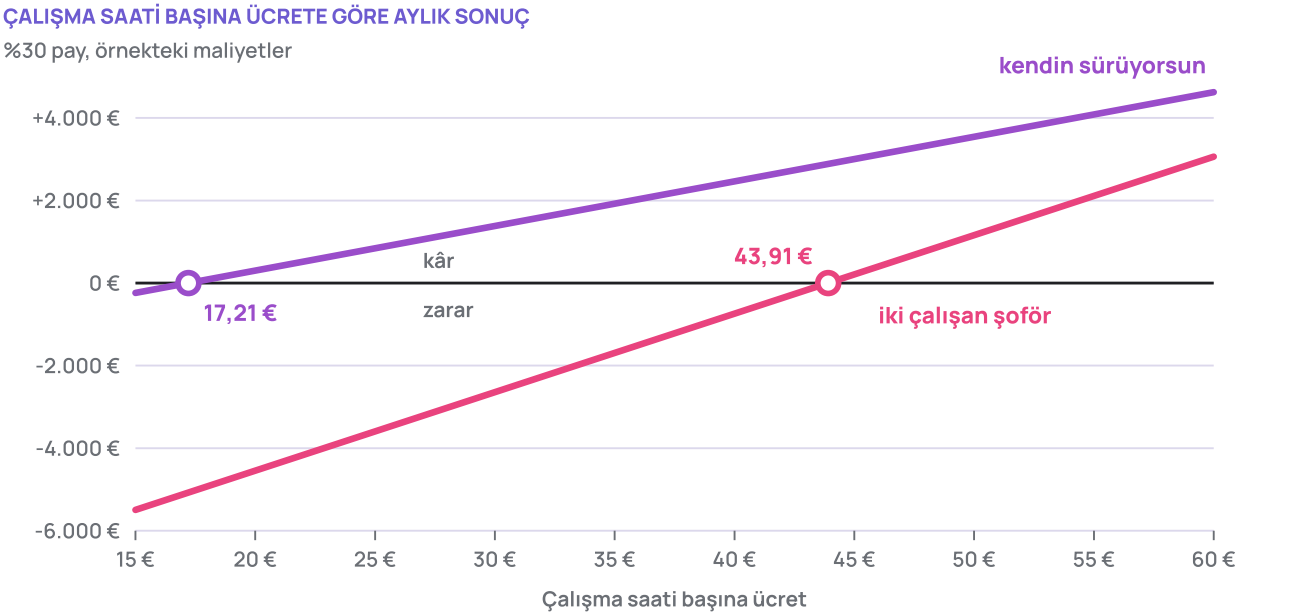
Pay ve KDV, yolculuk ücretinin her Euro'suyla birlikte büyür. Ücret ve sabit maliyetler büyümez, saatlere bağlıdır. Bu yüzden saat başına daha fazla yolculuk ücretinde daha çok Euro'ya dağılırlar ve 100 Euro içindeki payları düşer. Kâr tam olarak buradan doğar.

Saat başına her Euro kârı ayda 108 ile 190 Euro kaydırır

İki durum, saat başına yolculuk ücretine farklı tepki verir. Kendin sürüyorsan maliyetler düşüktür, başabaş noktası erken gelir. İki şoförle maliyetler yüksektir, ama araç daha çok saat çalışır. Bu yüzden saat başına her Euro daha güçlü etki eder, yukarı da aşağı da.

Çalışma saati başına yolculuk ücreti	Kendin sürüyorsun, aylık sonuç	İki çalışan şoför, aylık sonuç
20 €	301,20 €	−4.546,58 €
30 €	1.381,80 €	−2.644,72 €
40 €	2.462,40 €	−742,86 €
45 €	3.002,70 €	208,06 €
50 €	3.543,00 €	1.158,99 €
55 €	4.083,30 €	2.109,92 €

Her satırı şöyle kontrol edersin: saat başına yolculuk ücreti çarpı saat çarpı 0,5403, eksi aylık maliyet. 40 Euro ve iki şoför için yani 40 × 352 × 0,5403 − 8.350,29 = −742,86 Euro.



Çizginin sıfır çizgisini kestiği yer başabaş noktasıdır. İki şoförle çizgi daha diktir: saat başına her Euro, yukarı da aşağı da daha güçlü etki eder.

Tablo, ortalamanın tek başına neden yanılttığını da gösterir. Saatte 50 Euro'luk bir ay iki şoförle 1.158,99 Euro kâr getirir. Saatte 40 Euro'luk zayıf bir ay 742,86 Euro'ya mal olur. Bu iki ay birlikte ortalamada 45 Euro eder, ama zayıf aydaki zarar, iyi ay gelmeden ödenmiş olmalıdır.

Sabah ve gece vardiyalı tek araç

Birçok kişi tek bir aracın iki şoförle, biri sabah biri gece vardiyasında, kârlı olup olmadığını soruyor. İki vardiya sabit maliyetleri daha çok saate dağıtır. Örnekte saat başına 5,55 yerine 3,15 Euro, çünkü 1.110 ÷ 352 = 3,15 ve 1.110 ÷ 200 = 5,55.

Ama en büyük kalem ücrettir ve o saat başına işler. Örnekte çalışma saati başına 23,72 Euro maliyetin 16,82 Euro'sunu oluşturur. İkinci bir vardiya bunu değiştirmez. Önemli olan, aracın iki vardiyada da, gece de, saat başına yeterli yolculuk ücreti getirip getirmediğidir.

İki vardiya, günün 24 saati işletme anlamına da gelmez. Günlük çalışma süresi sekiz saati aşamaz. On saate kadar ancak altı ay ya da 24 hafta ortalamasında iş günü başına sekiz saat aşılmıyorsa izinlidir. Altı saatten fazla, dokuz saate kadar çalışmada her şoförün en az 30 dakika mola hakkı vardır. Sekizer saatlik iki vardiya, aracı yani molalar dahil günde yaklaşık 17 saat meşgul eder.

Araç yalnızca senin olunca eşik yükselir

Yukarıdaki örnekler işyerini iki araca böler. Tek bir araçla başlar ve kendin sürersen, 700 Euro'nun tamamını o tek başına taşır:

Tek araç, kendin sürüyorsun	Euro
Leasing, sigorta, motorlu taşıtlar vergisi	760,00

Tek araç, kendin sürüyorsun	Euro
İşyeri, park yeri, telefon, yazılım, muhasebe	700,00
Sabit maliyetler	**1.460,00**
Değişken maliyetler, 0,15 Euro'dan 5.000 kilometre	750,00
Aylık maliyet	**2.210,00**
Gerekli yolculuk ücretleri (2.210 ÷ 0,5403)	4.090,32
Çalışma saati başına gerekli yolculuk ücreti, 200 saat	**20,45**

Ayda 2.500 Euro kendi gelirin için burada (2.210 + 2.500) ÷ 0,5403 ÷ 200 = çalışma saati başına 43,59 Euro gerekir, iki araçla olduğundan 3 Euro'dan biraz fazla. İkinci araç işyeri açısından ancak kendi diğer maliyetlerini çıkarıyorsa kârlıdır.

Çalışanlı hesap daha çok düşük kalır

İki şoförlü durumda birkaç maliyet eksik:

- **Gece çalışması karşılığı.** Gece çalışanlarının ücretli izin günlerine ya da uygun bir zamma hakkı vardır. Bunlar normalde vardiyalı düzende gece çalışan ya da yılda en az 48 gün gece, yani saat 23 ile 6 arasında iki saatten fazla çalışan kişilerdir.
- **İzin ve hastalık.** Ücretli izin yılda en az 24 iş günüdür (*Werktag*), hastalıkta ücret altı haftaya kadar ödenmeye devam eder. Bu sürede araç durur ya da bir yedek şoför ek maliyet getirir.
- **Kesintiler ve BG Verkehr.** Buna sağlık sigortasının kesintileri (*Umlagen*) ve *BG Verkehr*'e (ulaşım sektörünün iş kazası sigortası) prim eklenir (Bölüm 14).
- **Kendi emeğin.** İş dağıtımı, hesaplar ve şoför arama, hesapta görünmeyen zaman alır.

Yalnızca iznin ne kadar tuttuğunu bir hesap gösterir. Werktag olarak Pazar ve resmî tatiller dışındaki bütün takvim günleri sayılır, yani haftada altı gün. Şoförlerin haftada beş gün çalışıyorsa 24 Werktag, 24 × 5 ÷ 6 = 20 çalışma gününe denk gelir. Varsayalım araç bu günlerde duruyor ve aydaki 22 vardiya saf çalışma günleri:

1. Şoför başına izin günlerinin ücreti: 20 gün × 8 saat × 13,90 Euro × 1,21 = yılda 2.691,04 Euro.
2. İki şoför için aylık: 2.691,04 × 2 ÷ 12 = 448,51 Euro.
3. Yolculuk ücretine çevrilmiş hâli: 448,51 ÷ 0,5403 ÷ 352 = çalışma saati başına 2,36 Euro.

Böylece eşik, hastalık, gece zammı, kesintiler ve BG Verkehr hariç, 43,91'den yaklaşık 46,27 Euro'ya çıkar.

2027 asgari ücreti eşiği kaydırır

1 Ocak 2027'den itibaren asgari ücret 14,60 Euro'dur. Diğer varsayımlar aynı kalınca iki şoförlü durum şöyle görünür:

İki çalışan şoför	2026	2027
Saatlik asgari ücret	13,90 €	14,60 €
Ücretler, 352 saat	4.892,80 €	5.139,20 €
İşveren payları, yaklaşık %21	1.027,49 €	1.079,23 €
Sabit ve değişken maliyetler	2.430,00 €	2.430,00 €
Aylık maliyet	**8.350,29 €**	**8.648,43 €**
Çalışma saati başına gerekli yolculuk ücreti	**43,91 €**	**45,47 €**

Bu hesapta 2027 prim oranları hâlâ 2026'nınkilerdir. Yükselirlerse eşik de yükselir. Kendin sürüyorsan asgari ücret hesabında bir şey değiştirmez.

KENDİ ÜRÜNÜMÜZ: KİLOMETERPREİS-RECHNER

Kendi rakamlarınla Kilometerpreis-Rechner hesaplar. Zarar etmeden sürmek için kilometre başına ne kadar ciroya ihtiyacın olduğunu gösterir. Tarayıcıda çalışır ve kayıt gerektirmez.

Kârlı olup olmadığını doluluk oranı belirler

En önemli rakam ciro değil, doluluk oranıdır: aracın ücretli bir iş yaptığı çalışma süresinin payı. İşsiz geçen her saat ücret ve sabit maliyet tutar, ama yolculuk ücreti getirmez.

Çalışma saati başına yolculuk ücretini bu yüzden iki parçaya ayırabilirsin: dolu bir saatin ne getirdiği ve çalışma saatlerinin ne kadarının dolu olduğu. Varsayılan değerlerle bir örnek: Yolculu bir saat 60 Euro getiriyorsa ve araç çalışma süresinin yüzde 70'inde doluysa, bu çalışma saati başına 60 × 0,7 = 42 Euro eder.

Tersinden, ne kadar doluluğa ihtiyacın olduğunu hesaplarsın. İki şoförlü durumdaki 43,91 Euro için:

Dolu saat başına yolculuk ücreti (varsayım)	Gerekli doluluk (43,91 ÷ dolu saat başına yolculuk ücreti)
50 €	%87,8
60 €	%73,2
70 €	%62,7

Kendi değerlerini platformların hesap dökümlerinde bulursun: haftanın yolculuk ücretleri bölü yolculu saatler ilk değeri verir. Yolculu saatler bölü bütün çalışma saatleri ikinci değeri verir.

Boş yolculuklar zaman ve yakıt tutar

Her işten sonra araç işyerine döner, meğer ki daha önce ya da yolculuk sırasında bir sonraki işi almış olsun. Yolculuk sırasında iş kabul etmek serbesttir ve boş kilometreleri azaltır. Yeni iş olmadan yapılan her dönüş yakıt ve çalışma süresi tutar.

Varsayılan 5 kilometre ve saatte 25 kilometreyle, yani 12 dakikalık bir dönüş üç adımda:

1. Yakıt ve aşınma: 5 × 0,15 = 0,75 Euro.
2. Şoförün çalışma süresi: 13,90 × 1,21 = saatte 16,82 Euro, 12 dakika için 3,36 Euro.
3. Toplam 4,11 Euro. Bunu karşılamak için 4,11 ÷ 0,5403 = 7,61 Euro yolculuk ücreti gerekir.

Tek bir dönüş yani küçüktür. Ama birçok işin ardından gelirse birikir.

Pay eşiği birkaç Euro kaydırır

Payın ne kadar etkili olduğunu, aynı hesabın başka oranlarla yapılması gösterir. Maliyetler aynı kalır, yalnızca katsayı değişir:

Pay	Katsayı	Kendin sürüyorsun	İki çalışan şoför
%30 (Berlin, Frankfurt, Köln, Düsseldorf'ta Bolt)	0,5403	17,21 €	43,91 €
%29 (Nürnberg'de Bolt)	0,5503	16,90 €	43,11 €
%25 (diğer şehirlerde Bolt)	0,5903	15,75 €	40,19 €
platform yok, kendi müşteriler	0,8403	11,07 €	28,23 €

Son satır sınırları olan bir varsayımdır: kendi müşterilerin için yapılan yolculuklar platform payı olmadan ama maliyetsiz değil işler. Reklam, telefon, iş dağıtımı ve kartla ödeme de para tutar ve bu maliyetler burada yok. Kendi müşterilerini nasıl kazanacağını Bölüm 19 gösterir.

Altı ayar noktası

Ayar noktası	Ne sağlar	Ayrıntı
Doluluk oranı	Aynı çalışma süresinde daha çok ücretli yolculuk, yolculuk başına maliyeti düşürür.	Bölüm 23 ve 26
Boş kilometre	Yeni iş olmadan yapılan her dönüş yakıt ve çalışma süresi tutar. Yolculuktan önce ya da yolculuk sırasında gelen bir iş bunu önler.	Bölüm 17
Pay	Bolt'ta yüzde 25 ile 30. Kendi müşterilerin için yolculuklar platform payı olmadan işler.	Bölüm 16 ve 19
Fiyatlar	Mietwagen fiyatlarını kural olarak serbestçe belirler. Bazı şehirler bir asgari fiyat koyar, Berlin koymaz (Kasım 2026 itibarıyla).	Bölüm 4
Şoför	Şoförsüz bir araç yalnızca maliyet yaratır.	Bölüm 13

Ayar noktası	Ne sağlar	Ayrıntı
Araç maliyetleri	Leasing, sigorta ve tüketim sabit ve değişken maliyetleri belirler.	Bölüm 12 ve 33

Bir aracın geriye ne bıraktığını her hafta kontrol et

Platformlar haftalık hesap keser. Bu yüzden kendi maliyetlerini de haftaya çevir: aylık maliyet çarpı 12, bölü 52. İki şoförlü durum için bu 8.350,29 × 12 ÷ 52 = haftada 1.926,99 Euro eder.

Bir haftada varsayılan 3.600 Euro yolculuk ücreti ve yüzde 30 payla bir örnek:

Bir hafta, bir araç	Euro
Hesap dökümüne göre yolculuk ücretleri	3.600,00
Yüzde 30 paydan sonra ödeme	2.520,00
eksi KDV, 3.600 × 19 ÷ 119	574,79
eksi haftanın maliyetleri	1.926,99
Kalan	**18,22**

2.520 Euro'luk ödeme çok gibi görünür. Geriye 18,22 Euro kalır, üstelik önceki bölümde hesapta eksik olduğu söylenen maliyetler bunun içinde değildir.

> **PRATİK İPUCU**
>
> Her hafta her araç için platformların ödemesini aynı haftanın maliyetleriyle karşılaştır: KDV, ücret, sabit maliyetler, yakıt. Bir araç birkaç hafta üst üste bunun altında kalıyorsa sana para kaybettiriyordur.

UYGULAMADAN

"Mietwagenunternehmer werden 2025: Komplettanleitung (IHK, Konzession, Uber)" adlı videoda (YouTube kanalı "Adiyan", Aralık 2025) başlangıçta sürekli kendin araçta oturup kendi cironu yapmanın tavsiye edildiği söyleniyor. Böylece kendine ne kadar ödeyeceğine kendin karar verirsin ve iş durumu dalgalandığında da sabit maaşını alan bir çalışanın olmaz. Uber ve Bolt'ta iş durumu saate, konuma ve şehre göre dalgalanıyormuş. Berlin gibi hareketli bir şehirde çok iş geliyor, ama gece daha sakin oluyormuş.

KONTROL LİSTESİ HAFTALIK KONTROL

- [ ] Araç başına yolculuk ücretleri ve ödeme hesap dökümünden aktarıldı
- [ ] Araç başına çalışma saatleri ve yolculu saatler not edildi
- [ ] Yolculuk ücretlerinden KDV hesaplandı ve kenara konuldu
- [ ] Çalışma saati başına yolculuk ücreti kendi eşiğinle karşılaştırıldı

- [ ] Haftanın maliyetleri düşüldü: ücret, sabit maliyetler, yakıt
- [ ] Birkaç haftadır eşiğin altında kalan araçlar işaretlendi

Kuruluş birkaç bin Euro tutar

Bölüm 11, *Konzession*'a (işletme izni) kadarki harçları derledi: Berlin'de iki araçlı bir şahıs şirketi için 399,30 Euro. İlk yolculuğa kadar daha fazlası eklenir. Peşinatsız leasingle alınmış iki araçla bu şöyle görünebilir:

Kalem	Euro	Dayanak
Fachkundeprüfung (mesleki yeterlilik sınavı), *Führungszeugnis* (adli sicil kaydı), sicil kayıtları, iki araç için Konzession	399,30	harçlar, Bölüm 11
Berlin'de *Gewerbeanmeldung* (ticari faaliyet kaydı), çevrimiçi 15 Euro	26,00	harç
Varlık dökümünün (*Vermögensübersicht*) onaylatılması	300,00	varsayım
İşyeri ve park yerleri için kira, Konzession'a kadar üç ay, ayda 500 Euro	1.500,00	varsayım, Bölüm 10
Kira depozitosu, iki aylık kira	1.000,00	varsayım
Montajlı *Wegstreckenzähler* (mesafe sayacı) ve alarm sistemi, iki araç	4.000,00	videodaki ifade: araç başına en az 2.000 Euro, resmî fiyat değil
Sonradan takılan Wegstreckenzähler'lerin kalibrasyonu, her biri 125 Euro	250,00	harç
Tescil, plaka ve olağanüstü *Hauptuntersuchung* (araç muayenesi), iki araç	400,00	varsayım
Toplam	**7.875,30**	

UG veya GmbH için noter ve ticaret sicili (*Handelsregister*, Bölüm 10), sınava hazırlık kursu, kendin sürüyorsan *P-Schein* (yolcu taşıma ehliyeti, Bölüm 14) ve araç satın alıyor ya da krediyle alıyorsan peşinat buna dahil değildir (Bölüm 12).

Tek bir araçla başlarsan bazı kalemler küçülür. İkinci aracın Konzession'ı Berlin'de 30 Euro tutar, bu düşer. Donanım, kalibrasyon ve tescil yalnızca bir kez gerekir. Kira, depozito ve varlık dökümünün onayı örnekte aynı kalır:

Kalem, tek araç	Euro
Fachkundeprüfung, Führungszeugnis, sicil kayıtları, tek araç için Konzession	369,30
Berlin'de Gewerbeanmeldung	26,00
Varlık dökümünün onaylatılması, varsayım	300,00

Kalem, tek araç	Euro
Kira, üç ay, ayda 500 Euro, varsayım	1.500,00
Kira depozitosu, varsayım	1.000,00
Wegstreckenzähler ve alarm sistemi, videoya göre en az	2.000,00
Wegstreckenzähler kalibrasyonu	125,00
Tescil, plaka, Hauptuntersuchung, varsayım	200,00
Toplam	**5.520,30**

Araçların yarısı yani maliyetlerin yarısını kazandırmaz. İşyeri, depozito ve sınav, bir aracın da olsa iki aracın da olsa aynı tutar.

Başlangıç sermayesi: tek seferlik maliyetler, yedek para ve özkaynak

Ne kadar başlangıç sermayesine ihtiyacın olduğu üç parçadan çıkar:

1. İlk yolculuğa kadar **tek seferlik maliyetler**, örnekte iki araçla yaklaşık 7.900 Euro.
2. İlk ayların en azından sabit maliyetlerini karşılayan **bir yedek para**. Örnekte bu araç başına ayda 1.110 Euro'dur. Şoför işe alırsan onların ücretleri de eklenir.
3. Başvuruda kanıtlanması gereken **özkaynak**: ilk araç için en az 2.250 Euro, her ek araç için 1.250 Euro (Bölüm 4). Bu bir harç değil, şirketinin varlığıdır. Başvuru günü kanıtlanabilir şekilde mevcut olacak biçimde planla (Bölüm 11).

Varsayım olarak üç aylık yedek parayla ve ücretler hariç toplandığında:

Başlangıç sermayesi	iki araç	tek araç
İlk yolculuğa kadar tek seferlik maliyetler	7.875,30 €	5.520,30 €
Yedek para, üç aylık sabit maliyet	6.660,00 €	4.380,00 €
Yönetmeliğe göre özkaynak	3.500,00 €	2.250,00 €
Hepsi birlikte	**18.035,30 €**	**12.150,30 €**

Yedek para şöyle hesaplanır: iki araçta 2 × 1.110 × 3 = 6.660 Euro, tek araçta 1.460 × 3 = 4.380 Euro, çünkü işyerini tek başına taşır. Rakamlar, leasing taksitlerinin ancak ilk yolculukla başladığını varsayar. Bir leasing sözleşmesi makamı beklerken zaten işliyorsa her ay eklenir.

Özkaynağı toplama katmak temkinli bir yaklaşımdır. Başvuru günü orada olmalıdır. Sonra donanım ve tescil için harcarsan ihtiyacın azalır.

KONTROL LİSTESİ BAŞLANGIÇ SERMAYESİ

- [ ] Şehrinin ve IHK'nın (sanayi ve ticaret odası) harçları derlendi
- [ ] Wegstreckenzähler, alarm sistemi ve montaj için teklifler alındı

- [ ] İşyeri ve park yerleri için kira ve depozito netleşti
- [ ] En az üç aylık sabit maliyet için yedek para planlandı
- [ ] Şoför işe alıyorsan ilk ayların ücretleri planlandı
- [ ] Başvuru günü için özkaynak şirket hesabında

Kleinunternehmerregelung yalnızca küçük bir işletmeye uyar

Kleinunternehmer olarak, toplam ciron önceki yıl 25.000 Euro'yu aşmadıysa ve içinde bulunulan yıl 100.000 Euro'yu aşmıyorsa cirolarından KDV alınmaz. Kuruluş yılında içinde bulunulan yıl için 25.000 Euro sınırı geçerlidir. Muafiyet, sınırı aşan ciroyla sona erer.

Yılda 25.000 Euro, ayda 2.083,33 Euro yolculuk ücreti, günde yaklaşık 68 Euro eder. Karşılaştırma için: Kendin sürdüğün araç örnekte yalnızca maliyetlerini karşılamak için bile ayda 3.442,53 Euro yolculuk ücretine ihtiyaç duyar. Geçinmek istediğin bir işletme için sınır yani çok düşüktür. Bu düzenleme, kendin sürdüğün küçük bir yan işe uyar.

Avantajı: Yolculuk ücretlerine KDV binmez. Dezavantajları:

- İndirilecek KDV düşemezsin. Leasing taksitlerindeki, yakıttaki, servis faturalarındaki ve bir aracın satın alma fiyatındaki KDV sende kalır.
- Platform payının faturası başka bir AB ülkesindeki bir şirketten geliyorsa, bunun üzerinden yine de yüzde 19 KDV borçlanırsın. Bunu düşemezsin. Bu vergi için ön beyannameler ve bir yıllık beyanname verirsin.
- Büyümek isteyen sınırı hızla aşar.

Bir yılın karşılaştırması

Varsayılan değerlerle bir örnek: Yan iş olarak kendin sürüyorsun ve yılda 24.000 Euro yolculuk ücretine ulaşıyorsun. Platform yüzde 25 alıyor, faturası AB'deki başka bir ülkeden geliyor. Leasing, yakıt ve bakım KDV dahil 9.520 Euro tutuyor. Sigorta ve motorlu taşıtlar vergisi iki durumda da aynı, bu yüzden yer almıyor.

Bir yıl	normal KDV usulü	Kleinunternehmer
Yolculuk ücretleri	24.000,00 €	24.000,00 €
Yolculuk ücretleri üzerindeki KDV	−3.831,93 €	0,00 €
Platform payı %25	−6.000,00 €	−6.000,00 €
Pay üzerindeki KDV	0,00 € (beyan edildi ve indirilecek KDV olarak düşüldü)	−1.140,00 €
KDV dahil leasing, yakıt, bakım	−9.520,00 €	−9.520,00 €
Bu maliyetlerden indirilecek KDV	+1.520,00 €	0,00 €
Kalan	**6.168,07 €**	**7.340,00 €**

Satırlar tek tek: Yolculuk ücretleri üzerindeki KDV 24.000 × 19 ÷ 119 = 3.831,93 Euro'dur. Pay üzerindeki vergi 6.000 × 0,19 = 1.140 Euro'dur. Maliyetlerden indirilecek KDV 9.520 × 19 ÷ 119 = 1.520 Euro'dur.

Bu yıl Kleinunternehmer 1.171,93 Euro öndedir. Aynı yıl 23.800 Euro'ya bir araç alırsan, içinde 3.800 Euro KDV vardır. Normal KDV usulünde bunu vergi dairesinden geri alırsın, Kleinunternehmer olarak almazsın. O zaman normal KDV usulü 2.628,07 Euro öndedir.

Hangi alış tutarından itibaren normal KDV usulü öne geçer

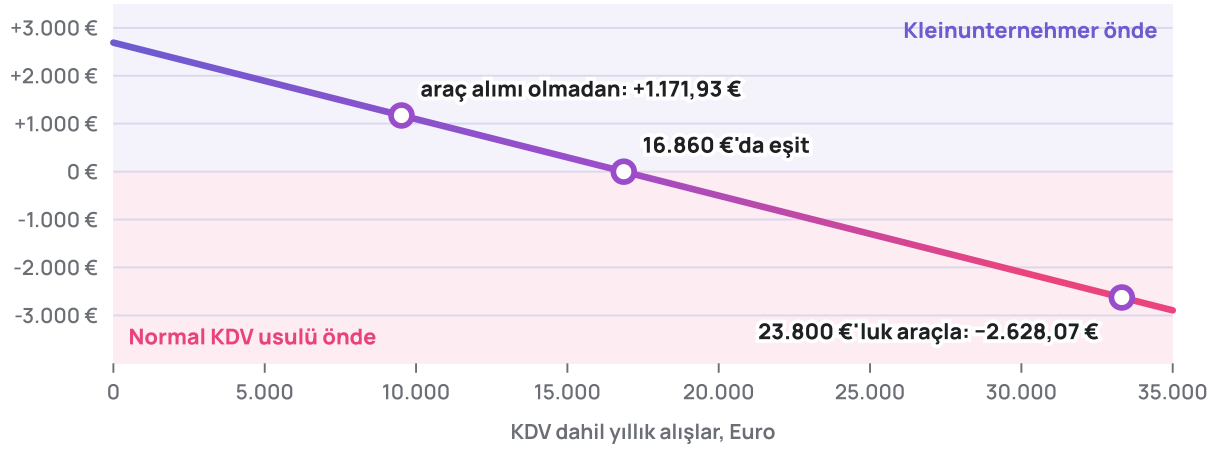
İkisinin eşit olduğu noktayı iki adımda hesaplarsın. 24.000 Euro yolculuk ücreti ve AB'deki başka bir ülkeden yüzde 25 payla şu geçerlidir:

1. Kleinunternehmer yolculuk ücretlerindeki 3.831,93 Euro KDV'den tasarruf eder ve pay üzerinden 1.140 Euro öder. Bütün alışlardan önce avantajı 2.691,93 Euro'dur.
2. KDV dahil harcadığın her Euro, yalnızca normal KDV usulündeki girişimcinin geri aldığı 19 ÷ 119 Euro indirilecek KDV içerir. Avantaj, yılda 2.691,93 × 119 ÷ 19 = 16.860 Euro alışta tükenir.

Yılda KDV dahil 16.860 Euro'dan az alış yaparsan, bu örnekte Kleinunternehmer öndedir. Daha fazla alış yaparsan normal KDV usulü. Başka yolculuk ücretleri ve paylarla sınır kayar, hesap yolu aynı kalır.

KLEINUNTERNEHMER MI, NORMAL KDV USULÜ MÜ?

Varsayım: yılda 24.000 € ücret, başka bir AB ülkesinden %25 pay



> Yılda ne kadar çok alış yaparsan, Kleinunternehmer o kadar çok indirilecek KDV'den mahrum kalır. Bu örnekte 16.860 Euro alıştan itibaren normal KDV usulü öne geçer.

Kleinunternehmerregelung'dan vazgeçebilirsin, hem de iki yıl sonrasının Şubat ayı sonuna kadar, yani rakamları bildiğin zaman. Ama vazgeçme seni en az beş takvim yılı bağlar. Faturalar ve ön beyannamelerle ilgili ayrıntılar Bölüm 24'te.

SIK YAPILAN HATA

"Kleinunternehmer olarak KDV'den kurtuluyorum."

Yolculuk ücretlerinde evet. Ama satın aldığın her şeydeki KDV'yi tam ödersin. AB'deki başka bir ülkeden gelen platform payı üzerinden onu yine de borçlanırsın. Sonuçta tasarruf edip etmediğin, aynı yıl ne kadar alış yaptığına bağlıdır.

UYGULAMADAN

Aynı videoda, Kleinunternehmer olarak "Brutto gleich Netto" (brüt eşittir net) geçerli olduğu, buna karşılık araçların KDV'sinin geri alınamadığı söyleniyor. Bu düzenleme olmadan vergi dairesi bunu iade ediyormuş, en iyi durumda bir sonraki ay. Ama sonrasında çoğu zaman daha dikkatli bakıp denetliyormuş.

Bir bakışta

- 100 Euro yolculuk ücretinden KDV ve paydan sonra 54 ile 59 Euro kalır. Platformun ödemesinden pay düşülmüştür, ama KDV hâlâ içindedir.
- Sabit maliyetler araç dururken de işler. Ücretler bekleme süresi dahil her çalışma saati için işler.
- Her çalışma saatinin ne kadar yolculuk ücreti getirmesi gerektiğini hesapla: aylık maliyet bölü yolculuk ücretinden kalan pay, bölü saatler.
- Örnekte kendin sürdüğün bir araç saatte 17 Euro'nun biraz üstünden, tek araç olarak 20 Euro'nun biraz üstünden itibaren kendini karşılar. Asgari ücretle iki çalışan şoförle, sen bir şey kazanmadan önce saatte 44 Euro'ya yakın, 2027'de 45 Euro'nun biraz üstü gerekir.
- İzin, hastalık, gece zamları, kesintiler ve BG Verkehr bu eşikte yok. Yalnızca izin bile örnekte eşiği saatte 2 Euro'dan biraz fazla yükseltir.
- Kârlı olup olmadığını doluluk oranı, boş kilometreler, pay, fiyatlar ve şoförlerinin kalıp kalmadığı belirler. Her hafta her araç için bütün maliyetlerden sonra ne kaldığını kontrol et.
- Kuruluş örnekte ilk yolculuğa kadar iki araçla yaklaşık 7.900 Euro, tek araçla yaklaşık 5.500 Euro tutar. Yedek para ve özkaynakla yaklaşık 18.000 ve 12.200 Euro eder.
- Kleinunternehmerregelung yalnızca düşük ciro ve az alışta işine yarar. Kuruluş yılında sınır 25.000 Euro'dur.
- Her hesaba kendi tekliflerini ve hesap dökümlerini koy. Örnek değerler ortalama değildir.

Devamı Bölüm 8'de: 7 adımda kendi şirketine giden yol.

KISIM 2 · KİRALIK ARAÇ ŞİRKETİ

08

7 adımda kendi şirketine giden yol

Karar verdiğin günden ilk yolculuğa kadar aylar geçer. Adımları doğru sırayla atan zaman ve para kazanır. Sırayı karıştıran ise henüz kullanamadığı bir işyeri için kira öder ya da aynı belgeleri iki kez alır.

Bu bölüm yolun tamamını gösterir: neyi hangi sırayla yaparsın, her adım ne tutar, ne kadar beklersin ve Hamburg, Berlin ile Münih nerede ayrılır. Her adımın sonunda işaretleyebileceğin bir liste var. Ayrıntılar Bölüm 9 ile 15 arasında.

Konzession olmadan olmaz, tek araçla bile

Birçok kişi önce tek başına başlamak ister: bir araç, direksiyonda kendisi, işler Uber ya da Bolt üzerinden. Bu mümkün, ama yalnızca kendi *Konzession*'ı (işletme izni) olan bir şirket olarak. Yolcuyu para karşılığında taşıyan herkes izne ihtiyaç duyar. İzinsiz taşımacılığın para cezası 20.000 Euro'ya kadar çıkabilir (Bölüm 4).

Şirket kulağa olması gerekenden büyük gelir. Şahıs şirketi (*Einzelunternehmen*) olarak şirket sensin, GmbH kurman gerekmez (Bölüm 10). Bu bölümdeki yolu yine de baştan sona yürürsün: sınav, işyeri, özkaynak, başvuru, araç. Yasa, tek araçla başlayanlar için daha küçük bir yol tanımaz.

Şirket sahibi olmadan yalnızca şoförlük yapmak isteyen başka bir yoldan gider. Çalışan şoför olarak *P-Schein*'a (yolcu taşıma ehliyeti) ihtiyacın var, kendi Konzession'ına değil. O, için çalıştığın şirkette olur.

SIK YAPILAN HATA

"Özel arabamla doğrudan Uber'e kaydolabilirim."

Uber her araç için geçerli bir Konzession ve ticari sigorta ister, Bolt ise aracın *Mietwagen* (şoförlü kiralık araç) olarak tescilini (Bölüm 12). Konzession'ı olmayan özel bir araç ikisini de karşılamaz. Özel kişilerin izinsiz yolcu taşıdığı eski UberPop hizmeti 2015'te yasaklandı (Bölüm 3).

Yedi adıma genel bakış



Yedi adım. Süreyi iki bekleme belirler, aradaki adımlar senin elinde.

Adım	Ne yaparsın	Neyi beklersin	Ayrıntı
1. Rolünü belirle	şirket sahibi mi olacaksın, kendin mi süreceksin, yoksa ikisi birden mi, karar ver	–	bu bölüm
2. Fachkunde	*IHK*'da (sanayi ve ticaret odası) *Fachkundeprüfung*'a (mesleki yeterlilik sınavı) gir	boş bir sınav tarihi; Köln'de en az altı ay önceden kayıt tavsiye ediliyor	Bölüm 9
3. Şirket türü ve işyeri	şirket türünü seç, büro ve park yerlerini kirala	UG veya GmbH'de ticaret siciline (*Handelsregister*) kayıt	Bölüm 10
4. Gewerbe	*Gewerbeanmeldung*'u (ticari faaliyet kaydı) yap, ardından *Finanzamt* ve *BG Verkehr*	vergi numarası	Bölüm 10
5. Belgeler	özkaynağını kanıtla, resmî yazıları aynı hafta içinde al	kurumların yazıları	Bölüm 11
6. Başvuru	başvuruyu eksiksiz ver, bekleme süresini iyi kullan	makam; eksiksiz başvurudan itibaren yaklaşık üç ay	Bölüm 11 ile 13 arası
7. Başlangıç	araçları tescil ettir ve muayeneye götür, platformlar, iş kabulü	tescil ve muayene	Bölüm 12, 15 ve 17

Bütün yolu iki bekleme belirler: baştaki sınav tarihi ve sondaki makam. Aradaki her şey senin elinde.

Adım 1: Hangi rolü üstleneceğine karar ver

Şirket sahibi olarak işletmeyi sen yönetirsin. Konzession'a ve Fachkunde'ye ihtiyacın var, riski sen taşırsın, şoför alırsın, hesapları ve yükümlülükleri sen takip edersin. Kendin de direksiyona geçeceksen ayrıca P-Schein gerekir.

	Şirket sahibi, kendisi sürmez	Şirket sahibi, kendisi de sürer	Çalışan şoför
Fachkundeprüfung	evet	evet	hayır
Konzession	evet	evet	hayır, işverende olur
Özkaynak	evet, 2.250 Euro'dan başlar	evet, 2.250 Euro'dan başlar	hayır
İşyeri ve park yerleri	evet	evet	hayır
P-Schein	hayır	evet	evet
Riski kim taşır	sen	sen	şirket

Tek bir araçla başlayıp kendin de sürebilirsin. Yasa bunun için on araçtaki adımların aynısını ister. Sadece özkaynak ve park yeri daha az olur. Tek araçla başlamanın hesabını Bölüm 7 gösterir.

İlerlemeden önce kabaca hesapla, geriye yeterince kalıyor mu. 100 Euro'luk yolculuk ücretinden KDV ve platform payı düşülünce şoför, araç, yakıt, sigorta ve işyeri için 54 ile 59 Euro kalır (Bölüm 7). Kuruluşun kendisi de ilk yolculuğa kadar birkaç bin Euro tutar; ayrıntısı aşağıda.

KONTROL LİSTESİ ADIM 1

- [ ] Rol belli: kendim süreceğim, sadece yöneteceğim ya da ikisi
- [ ] Başlangıçtaki araç sayısı belli
- [ ] Bölüm 7'deki hesap kendi rakamlarımla yapıldı
- [ ] Kuruluş, yedek para ve özkaynak için para kabaca planlandı

Adım 2: Önce Fachkundeprüfung

Sınavla başlarsın, çünkü hazırlık süresi en uzun olan odur ve başka hiçbir şeye bağlı değildir. IHK Köln şu sıralar istenen sınav tarihinden en az altı ay önce kaydolmayı tavsiye ediyor (Bölüm 9). IHK Berlin'e göre sınav belgesi süresiz geçerlidir. Yani sınavla başvuru arasında zaman geçse de bir şey kaybetmezsin.

Sınav için şirkete, işyerine ya da araca ihtiyacın yok. Tersine, sınavdan önce kiraladığın ya da satın aldığın her şey para tutar, ama onunla yolcu taşıyamazsın. Sık sorulan soru, önce şirket mi yoksa önce sınav mı, böylece cevaplanmış olur: önce sınav.

Yetkili olan, planladığın işyerinin değil, ikamet ettiğin yerin IHK'sıdır. Kayıt hem Berlin'de hem Köln'de hemen bağlayıcıdır; sonradan tarihi değiştiremezsin.

	IHK Berlin	IHK Köln
Sınav ücreti	280 Euro	227 Euro
Erken vazgeçme	kayıt son gününden önce 65 Euro	sınavdan dört hafta öncesine kadar yüzde 30
Geç vazgeçme	kayıt son gününden sonra yüzde 50	yüzde 50
Mazeretsiz gelmeme	ücretin tamamı	yüzde 50

Sınavın iki yazılı bölümü var. Yazılıda en az 90 puan alırsan geçmişsin. Bunun altında kalır ama hiçbir bölümde yarının altına düşmezsen sözlü sınav yapılır; Berlin'de genelde yazılıdan bir ila iki hafta sonra (Bölüm 9). Zorunlu bir kurs yok.

PRATİK İPUCU

Ancak iki tarihte de kesin vaktin olduğunda kaydol: yazılı sınav günü ve sözlü sınavın olabileceği hafta. Bu günler için izni kayıttan önce al, sonra değil.

KENDİ ÜRÜNÜMÜZ: LERNAPP

Fachkundeprüfung konularını, sınav tarihini beklerken LernApp ile çalışabilirsin: lern.meinfahrer.app

KONTROL LİSTESİ ADIM 2

- [ ] İkamet ettiğim yerin IHK'sı bulundu
- [ ] Sınav tarihi alındı, iki tarih de takvimde boş
- [ ] Hazırlık yolu seçildi: kurs, kitap ya da uygulama
- [ ] Şehrimin yerel kuralları okundu, örneğin taksi tarifesi yönetmeliği
- [ ] Sınavı geçtiğimi gösteren belge güvenli bir yerde

Adım 3: Şirket türü ve işyeri

Sınavdan sonra şahıs şirketi olarak mı yoksa ortaklık olarak mı kuracağına karar verirsin (Bölüm 10). Yasa belirli bir şirket türü şart koşmaz.

Şirket türü	Nasıl kurulur	Sermaye	Kim sorumlu
Einzelunternehmen (şahıs şirketi)	senin adına Gewerbeanmeldung	asgari sermaye yok	sen, özel mal varlığınla da
UG (haftungsbeschränkt), sınırlı sorumlu küçük şirket	noter ve ticaret sicili	bir Euro'dan başlar, kayıttan önce tamamı ödenir	şirket
GmbH, limited şirket	noter ve ticaret sicili	25.000 Euro, en az 12.500 Euro'su ödenmiş	şirket

Konzession için gereken özkaynak her şirket türünde aynıdır. Bu yüzden bir Euro sermayeli bir UG tek başına Konzession için yetmez (Bölüm 10).

Ardından işyerini (*Betriebssitz*) ararsın; her araç için yakınında bir park yeri olmalı. İşyeri, başvurundan hangi makamın sorumlu olduğunu belirler. Park yerlerinin ne kadar yakın olacağını her şehir kendisi düzenler: Berlin'de yürüme mesafesinde olmalı, eyalet dairesi metre vermez. Köln en fazla 100 metre gibi kesin bir sınır koyar ve her yerin aracın plakasıyla işaretlenmesini ister (Bölüm 10).

İmzayı attığın andan itibaren kira ödersin. Belgeler eksiksizse Konzession'a kadar yaklaşık üç ay geçer, kira da bu süre boyunca işler. Ayda 500 Euro'dan üç ay, ilk iş gelmeden 1.500 Euro eder (Bölüm 7'deki varsayım).

UG veya GmbH'de notere ancak bundan sonra gidersin. Şirket, iş adresiyle birlikte ticaret siciline kaydedilir; bu yüzden adres o zamana belli olmalı. Şirket, izin belgesini (*Genehmigungsurkunde*) ancak sicil kaydını kanıtladığında alır. Bu süre de eklenir.

SIK YAPILAN HATA

"Şirket şimdilik evimde dursun, işyerini sonra ararım."
Kendi evin de diğer her işyeriyle aynı şartları sağlamalı; her araç için yürüme mesafesinde bir park yeri dahil. Berlin ve Münih burada da ev sahibinin ticari kullanıma onayını görmek ister (Bölüm 10). İşyerini sonradan taşırsan bu, izin gerektiren önemli bir değişikliktir.

KONTROL LİSTESİ ADIM 3

- [ ] Şirket türü seçildi
- [ ] İzin makamının işyeriyle ilgili açıklamaları okundu
- [ ] Büro ve her park yeri madde madde kontrol edildi
- [ ] Ticari kullanım izni içeren kira sözleşmesi imzalandı
- [ ] UG veya GmbH'de: noter randevusu ancak kira sözleşmesinden sonra

Adım 4: Gewerbeanmeldung en geç başvuruyla birlikte

Ticari faaliyet kaydını ne zaman yapacağını makamlar belirler:

- Hamburg'da Gewerbeanmeldung başvuru belgelerinin bir parçasıdır.
- Berlin'de ticaret sicilinde kayıtlı şirketler, ilçe belediyesinin (*Bezirksamt*) kayıt belgesini başvuruya ekler.
- Münih'te ticari faaliyetini doğrudan başvuruna da karar veren birimde, ticari karayolu taşımacılığı biriminde kaydettirebilirsin.

Sıra buradan çıkar: önce sınav, Gewerbe kaydı en geç başvuruyla. Ücreti her belediye kendisi belirler. Berlin'de kayıt 26 Euro, çevrim içi 15 Euro. Münih'te şirket türüne göre 50 ile 60 Euro. Faaliyet konusu olarak ne sunduğunu tam yazarsın, örneğin "Personenbeförderung mit Mietwagen" (şoförlü kiralık araçla yolcu taşımacılığı) (Bölüm 10).

Kayıtla birlikte süreler başlar:

Kurum	Ne yaparsın	Süre
Finanzamt (vergi dairesi)	vergi kaydı formunu vergi dairesinin çevrim içi portalı ELSTER üzerinden gönder, ardından vergi numarası gelir	faaliyete başladıktan sonra bir ay

Kurum	Ne yaparsın	Süre
BG Verkehr (ulaşım sektörünün iş kazası sigortası)	şirketi meslek birliğine bildir	başlangıçtan sonra bir hafta
IHK	hiçbir şey, üyeliğin kendiliğinden başlar	–

İkisine de başvuru için zaten ihtiyacın var. Berlin örneğin BG Verkehr'den ön kaydına dair bir belge ve vergi dairesinden bir yazı ister (Bölüm 11).

Kayıt sana yolcu taşıma hakkı vermez. O bir bildirimdir, izin değil (Bölüm 10).

KONTROL LİSTESİ ADIM 4

- [ ] Gewerbe kaydı yapıldı, faaliyet konusu tam yazıldı
- [ ] Vergi kaydı formu bir ay içinde gönderildi
- [ ] BG Verkehr'e bir hafta içinde bildirim yapıldı
- [ ] Kayıt tarihi not edildi

Adım 5: Belgeleri her şey hazır olunca topla

Şimdi başvuru dosyasını hazırlarsın. Özünü yasa belirler: mesleki yeterlilik, güvenilirlik ve mali güç kanıtları (Bölüm 11). *Führungszeugnis* (adli sicil kaydı) ile *Gewerbezentralregister* (merkezi ticari sicil) kaydı her biri 13 Euro.

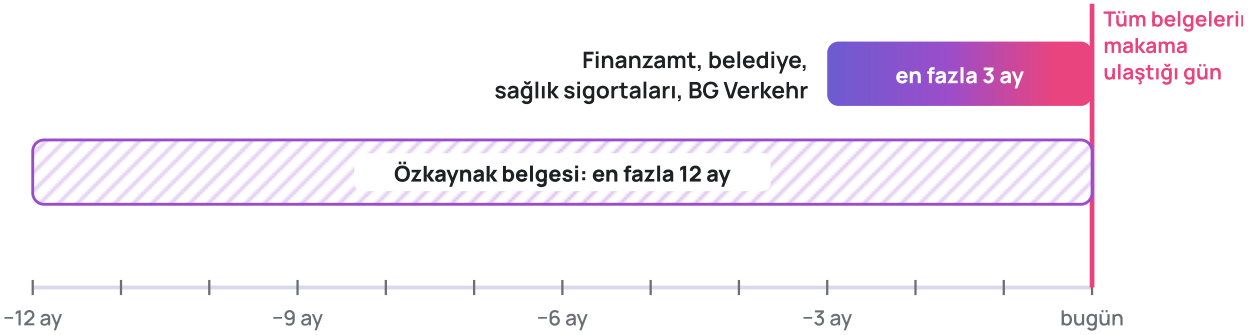
Özkaynağı bir özkaynak belgesiyle (*Eigenkapitalbescheinigung*) ya da onaylı bir varlık dökümüyle (*Vermögensübersicht*) kanıtlarsın. Bu bir ücret değil, başvuru gününde şirketinde kanıtlanabilir şekilde bulunması gereken bir varlıktır.

Araç sayısı	Gereken özkaynak ve yedekler en az
1	2.250 Euro
2	3.500 Euro
3	4.750 Euro
5	7.250 Euro
10	13.500 Euro

Hesabın mantığı: ilk araç için 2.250 Euro, her ek araç için 1.250 Euro. Berlin'de son tamamlanmış ayın eksiksiz hesap dökümü de istenir; nakit para orada sayılmaz (Bölüm 11).

Vergi dairesi, belediye, sağlık sigortaları ve BG Verkehr'in yazılarını en sona bırakır, hepsini aynı hafta alırsın. Bu yazıların tarihi en fazla üç ay, özkaynak belgesinin tarihi en fazla bir yıl geride olabilir. Süre senin ilk mektubundan değil, makamın elinde her şeyin bulunduğu günden itibaren hesaplanır.

BİR BELGE EN FAZLA NE KADAR ESKİ OLABİLİR?



Hesap, tüm belgelerin makama ulaştığı günden geriye doğru yapılır. Tarih daha eskiyse belgeyi yeniden alırsın.

Bu temele ek olarak ne isteneceğini her şehir kendisi belirler:

Şehir	Ayrıca istenenler (seçme)
Berlin	varlık dökümü için son ayın hesap dökümü, Führungszeugnis ve sicil kaydı için vatandaşlık bürosunun (*Bürgeramt*) makbuzu, BG Verkehr'den ön kayıt belgesi
Hamburg	araç listesi, leasing ise sözleşmesiyle; tescil türü Mietwagen olan araç ruhsatı; Gewerbeanmeldung
Münih	iflas mahkemesinden belge, personel listesi, araç listesi, belediye veznesinden borcu yoktur yazısı, her araç için TSE uyumlu bir *Wegstreckenzähler*'ın (mesafe sayacı) takıldığına dair belge

SIK YAPILAN HATA

"Yazıları şimdiden alayım, elimde dursun."
Haftalar sonra eksik bir sayfa daha çıkarsa, baştaki bir yazı o zamana kadar eskimiş olabilir. O zaman onu ikinci kez alır ve yeniden beklersin.

KONTROL LİSTESİ ADIM 5

- [ ] Makamımın belge listesi indirildi
- [ ] Özkaynak şirket hesabında, belgesi onaylı
- [ ] Führungszeugnis ve Gewerbezentralregister kaydı istendi
- [ ] Vergi dairesi, belediye, sağlık sigortaları ve BG Verkehr yazıları aynı hafta alındı
- [ ] Belgeler eksiksiz, bir kopyası bende

Adım 6: Başvur ve bekleme süresini iyi kullan

Başvuruyu eksiksiz ver. Makam karar vermeden önce başka kurumların görüşünü alır: belediye, iş denetimi, IHK, meslek sendikaları ve ulaşım dernekleri. Görüş bildirmek için iki haftaları var.

Yasa makama üç ay verir; makam bunu en fazla üç ay daha uzatabilir (Bölüm 4). Şehirler benzer süreler veriyor:

Şehir	Makama göre işlem süresi
Berlin	belgeler eksiksizse yaklaşık 3 ay
Hamburg	eksiksiz başvurudan itibaren 3 ay içinde, gerekirse 3 ay daha
Münih	3 ay
Köln	tüm belgeler geldikten sonra en fazla 3 ay
Düsseldorf	en fazla 12 hafta

Belirleyici kelime eksiksiz. Hamburg, sürelerin ancak karar verilebilecek durumdaki bir başvuruyla başladığını ve eksik belge istenmesinin işlemi uzattığını yazıyor. Yani her eksik belge zaman kaybettirir.

Konzession harcı 50 ile 500 Euro arasındadır. Berlin ilk araç için 60, her ek araç için 30 Euro alır; Münih 120 ve her ek araç için 60 Euro. Hamburg sabit bir tutar vermiyor (Bölüm 11).

Bekleme süresini, izin gelir gelmez hazır olması gereken her şey için kullanırsın:

- Yasaya ve platformlara uyan, Wegstreckenzähler ve alarm sistemi olan araçları seç (Bölüm 12),
- Mietwagen olarak kullanımı kapsayan bir sigorta için teklif al (Bölüm 12),
- tek başına sürmeyeceksen şoför ara (Bölüm 13),
- işyerinde iş kabulünü kur, her işi kayıt altına al (Bölüm 17).

Araçların ne zaman tescil edileceğini her makam farklı düzenler:

Şehir	Başvuruda araç
Hamburg	tescil türü Mietwagen olan araç ruhsatı daha başvuruyla birlikte
Münih	her araç için TSE uyumlu bir Wegstreckenzähler takıldığına dair belge
Berlin	Mietwagen olarak tescil ancak izin kararıyla

Erken satın aldığın ya da leasing'le aldığın bir araç, yola çıkabilmeden para tutar. Bu yüzden alımı makamının istediği zamana göre planla, daha erkene değil.

KONTROL LİSTESİ ADIM 6

- [ ] Başvuru eksiksiz verildi, teslim tarihi not edildi
- [ ] Araçlar seçildi, donanım netleşti
- [ ] Mietwagen sigortası için teklifler alındı
- [ ] Tek başıma sürmeyeceksem şoför arandı
- [ ] İş kabulü ve kayıt sistemi hazırlandı

Adım 7: Araçları tescil et, belgeyi al, yola çık

En geç izin kararıyla araçları Mietwagen olarak tescil ettirirsin. İlk kullanımdan önce olağanüstü bir *Hauptuntersuchung* (araç muayenesi) yapılır; raporu makama gider. Sonradan takılan Wegstreckenzähler'ın kalibre edilmiş olması gerekir; bu, cihaz başına 125 Euro tutar. İzin belgesi ya da kısaltılmış resmî bir sureti her araçta bulunur.

Sonra araçları ve şoförleri platformlara kaydettirirsin (Bölüm 15). İlk yolculuktan itibaren Bölüm 4'teki yükümlülükler geçerlidir. İşler işyerinde ya da evinde kabul edilir ve kayda geçirilir. Her işten sonra araç işyerine döner; ancak araç yolculuktan önce ya da yolculuk sırasında bir sonraki işi almışsa dönmesi gerekmez. Bu kurala *Rückkehrpflicht* (işyerine dönme zorunluluğu) denir (Bölüm 1).

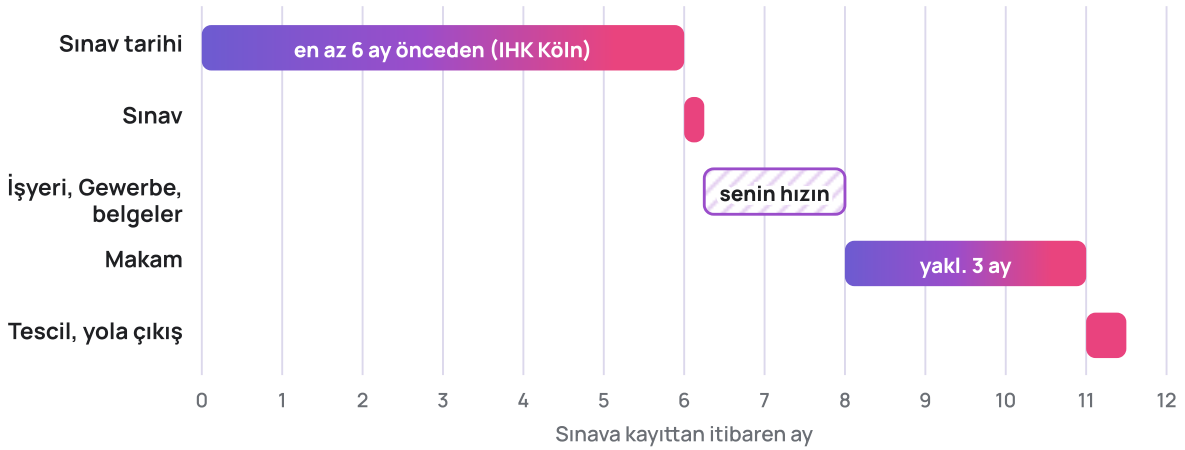
KONTROL LİSTESİ ADIM 7

- [ ] Araçlar Mietwagen olarak tescil edildi
- [ ] Olağanüstü Hauptuntersuchung yapıldı, rapor makama gitti
- [ ] Wegstreckenzähler kalibre edildi
- [ ] İzin belgesi ya da sureti her araçta
- [ ] Araçlar ve şoförler platformlara kaydedildi
- [ ] Rückkehrpflicht tüm şoförlerle konuşuldu

Haftalarla değil, aylarla planla

Yolun tamamının ne kadar süreceği, üzerinde etkin olmayan iki beklemeye bağlıdır: sınav tarihi ve makam. Köln'de IHK, sınavdan en az altı ay önce kaydolmayı tavsiye ediyor. Makam ardından eksiksiz başvurudan itibaren yaklaşık üç ay ister. İşyeri, belgeler ve araçlar eklenmeden bu bile dokuz ay eder.

ÖRNEK: EN AZ DOKUZ AY



IHK Köln'ün tavsiyesi ve makamların olağan işlem süresiyle örnek plan. Taralı alan, süresini senin belirlediğin kısımdır. UG veya GmbH'de buna ticaret siciline kayıt eklenir.

Etkileyebileceğin, aradaki zamandır. Sınavdan sonra işyerini ve belgeleri hızla hazırlayan yolu kısaltır. Eksik başvuru veren uzatır.

PRATİK İPUCU

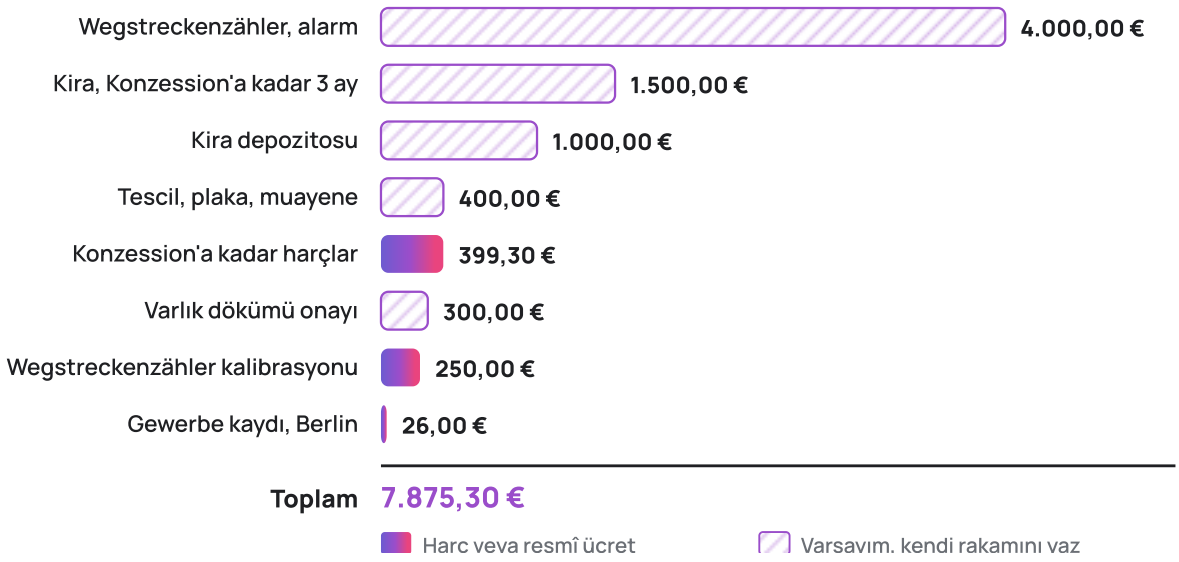
Her adımın tarihini not et: sınav tarihi, kira sözleşmesinin imzası, Gewerbeanmeldung, yazıların alındığı gün, başvurunun teslimi. Böylece sıradaki sürenin ne olduğunu her an görürsün.

İlk yolculuğa kadar yolun maliyeti

Bölüm 7, Berlin'de peşinatsız leasing'le alınmış iki aracı olan bir şahıs şirketinin kuruluşunu hesaplar. Bazı kalemler varsayımdır; kendi rakamlarını yaz.

Kalem	Euro	Tutarın türü
Fachkundeprüfung, Führungszeugnis, sicil kayıtları, iki araç için Konzession	399,30	harçlar
Berlin'de Gewerbeanmeldung	26,00	harç
Varlık dökümünün onayı	300,00	varsayım
İşyeri ve park yerleri için kira, aylık 500 Euro'dan üç ay	1.500,00	varsayım
Kira depozitosu, iki aylık kira	1.000,00	varsayım
Montajlı Wegstreckenzähler ve alarm sistemi, iki araç	4.000,00	deneyim değeri, araç başına en az 2.000 Euro
Wegstreckenzähler kalibrasyonu, her biri 125 Euro	250,00	harç
Tescil, plaka ve muayene, iki araç	400,00	varsayım
Toplam	**7.875,30**	

İLK YOLCULUĞA KADAR KURULUŞ, İKİ ARAÇ, BERLİN



Bölüm 7'deki örnek hesap. Özkaynak (en az 3.500 Euro), yedek para, noter ve araç alımı dahil değildir.

UG veya GmbH için noter ve ticaret sicili, sınava hazırlık kursu, P-Schein ve araç satın alırsan peşinat dahil değildir. Bunlara özkaynak, iki araçta en az 3.500 Euro, ve ilk ayların sabit giderleri için bir yedek para eklenir (Bölüm 7).

Hamburg, Berlin ve Münih karşılaştırması

	Hamburg	Berlin	Münih
Makam	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende	Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten	Kreisverwaltungsreferat, ticari karayolu taşımacılığı birimi
Başvuru	yazılı ya da çevrim içi	yazılı, posta ya da kurum posta kutusu ile	şehrin sayfası üzerinden iletişim ve randevu
Gewerbeanmeldung	başvurunun parçası	ticaret sicilindeki şirketlerde başvuruya eklenir	doğrudan ticari karayolu taşımacılığı biriminde mümkün
Araç	başvuruyla birlikte Mietwagen olarak tescilli	tescil ancak izin kararıyla	başvuruyla birlikte Wegstreckenzähler montaj belgesi
Konzession harcı	sabit tutar verilmiyor	60 Euro, her ek araç 30 Euro	120 Euro, her ek araç 60 Euro
İşlem süresi	3 aya kadar, gerekirse 3 ay daha	yaklaşık 3 ay	3 ay

Bilgilerin durumu: Kasım 2026, makamların sayfalarına göre (Bölüm 11 ve 12). Başka şehir ve ilçeler bazı konuları farklı düzenler. İlk adımdan önce kendi makamının açıklamalarını oku.

UYGULAMADAN

"Mietwagenunternehmer werden 2025: Komplettanleitung (IHK, Konzession, Uber)" adlı videoda (YouTube kanalı "Adiyan", Aralık 2025) çoğu durumda işin IHK sınavına hazırlıkla, sıklıkla bir girişimci okulunda başladığı anlatılıyor. Kuruluşa ancak sınavı geçtikten sonra geçiliyor: şirket türünü seçmek, işyeri bulmak, şirketi kaydettirmek ve başvuru belgelerini hazırlamak. Videoya göre birçok belge bütün makamlarda aynı, bazı şartlar ise makamdan makama değişiyor.

Bir bakışta

- Uber ve Bolt için tek araçla bile kendi Konzession'ın gerekir. Şahıs şirketi yeterlidir.
- Önce Fachkundeprüfung gelir. Hazırlık süresi en uzun olan odur ve belgesi süresiz geçerlidir.
- Şirket türü ve işyeri sınavdan sonra gelir, işyeri noter randevusundan önce. Yetkili makamı işyeri belirler.

- Gewerbeanmeldung'u en geç başvuruyla yaparsın, Hamburg'da ve Berlin'deki şirketlerde daha önce. Ardından vergi dairesinde (bir ay) ve BG Verkehr'de (bir hafta) süreler işler.
- Resmî yazıları en son, hepsini aynı hafta alırsın. En fazla üç aylık olabilirler.
- Makamı beklerken araçları, sigortayı, şoförleri ve iş kabulünü hazırlarsın.
- Yola ancak izinle, tescilli ve muayeneli araçla ve izin belgesi araçtayken çıkabilirsin.
- Karardan ilk yolculuğa kadar en az dokuz ay ve iki araçla, özkaynak ve yedek para hariç, yaklaşık 7.900 Euro maliyet hesapla.

Devamı Bölüm 9'da: Unternehmerschein (girişimci belgesi).

KISIM 2 · KİRALIK ARAÇ ŞİRKETİ

09

Unternehmerschein (girişimci belgesi)

Mietwagen (şoförlü kiralık araç) şirketi kuranların neredeyse hepsi için yol, *IHK*'da (sanayi ve ticaret odası) bir sınavla başlar. Sektörde buna *Unternehmerschein* (girişimci belgesi) denir. Bütün adımlar içinde hazırlık süresi en uzun olan budur ve başvuru yapıp yapamayacağına bu sınav karar verir.

Bu bölüm sınavın kime gerektiğini, sınavsız hangi yolların olduğunu, puanların nasıl dağıldığını ve ne zaman geçmiş sayıldığını gösterir. Konuları alan alan ele alır, maliyet hesabını örneklerle yapar ve kaydın, vazgeçmenin ve tekrarın ne tuttuğunu gösterir. Ana dili Almanca olmayanlar için en önemli terimlerin bir listesi de var.

Unternehmerschein, IHK'nın verdiği bir belgedir

"Unternehmerschein" resmî bir ad değildir. Kastedilen, geçilmiş *Fachkundeprüfung*'un (mesleki yeterlilik sınavı) belgesidir. Resmî adı "Bescheinigung über die fachliche Eignung für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Taxen- und Mietwagenverkehr" (yurt içi ve sınır ötesi taksi ve kiralık araç taşımacılığı için mesleki yeterlilik belgesi). IHK bu belgeyi UV ışığı altında görünen özel lifli kâğıda, bir seri numarası ve bir baskı numarasıyla basar. Yani yazıcıdan çıkmış bir kopya onun yerini tutmaz. Aslını güvenli bir yerde sakla.

Mietwagen için *Konzession*'ı (işletme izni) yalnızca mesleki açıdan yeterli olan alır. Yolcu taşıyan kişi, işletmesinin kurallarını, maliyetlerini ve güvenliğini bilmelidir. Bunun olağan kanıtı sınavdır. *Fachkunde* (mesleki yeterlilik) dört şarttan biridir. Diğerleri yeterli özkaynağa sahip güvenli ve güçlü bir işletme, senin güvenilirliğin ve Almanya'da bir işyeri (*Betriebssitz*) (Bölüm 4).

IHK sınav yapar, makam izin verir. IHK'nın belgesi, başvuruna eklediğin bir kanıttır. Onunla henüz yolcu taşıyamazsın. Konzession'ı işyerinin bağlı olduğu makam verir (Bölüm 11).

Unternehmerschein kime gerekir, kime gerekmez

Üç nokta sürekli kafa karıştırır.

Şoför değil, şirket sahibi. Unternehmerschein, şirketi yöneten kişiye gerekir. Direksiyondaki kişiye ise yolcu taşıma için sürücü belgesi, kısaca *P-Schein* (yolcu taşıma ehliyeti) gerekir. Kendi işletmende kendin de sürüyorsan ikisine de ihtiyacın var. P-Schein hakkında ayrıntılar Bölüm 14'te.

Şirketlerde yönetici. Başvuruyu bir şirket yapıyorsa, işleri yürütmek için atanmış kişinin mesleki yeterliliği olması yeter. GmbH'de (limited şirket) bu kişi müdürdür. *GbR*'de (adi ortaklık) Berlin'de kural olarak bütün ortaklar Fachkunde'yi kanıtlar. Hangi şirket türünün uygun olduğunu Bölüm 10 anlatır.

Ayrı bir "Uber sınavı" yok. Sadece uygulamalar üzerinden araç çalıştıran da aynı sınava girer. Uber ve Bolt ortak şirketlerinden Konzession ister, o da yalnızca Fachkunde ile verilir (Bölüm 15).

Ne istiyorsun …	Unternehmerschein	P-Schein
şirket yönetmek, kendin sürmemek	evet	hayır
şirket yönetmek ve kendin de sürmek	evet	evet
bir şirkette çalışan şoför olmak	hayır	evet
Mietwagen işleten bir GmbH'nin müdürü olmak	evet, işleri yürüten kişi olarak	yalnızca kendin de sürüyorsan
araçları kendisi sürecek kişilere kiralamak	hayır	hayır

Son satır, yasanın anladığı anlamda Mietwagen taşımacılığı değildir. Araçları şoförsüz kiralayan yolcu taşımaz, ne izne ne de Fachkunde'ye ihtiyaç duyar (Bölüm 1).

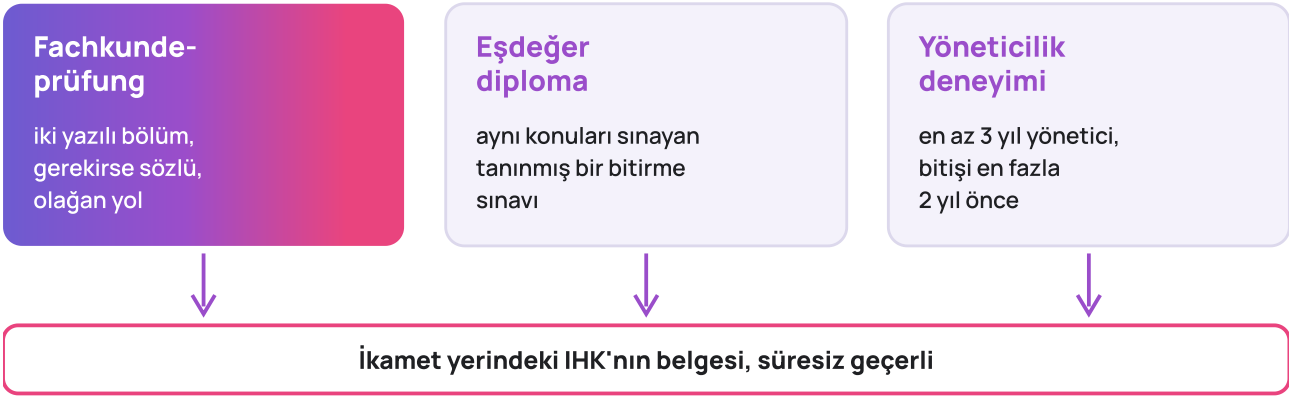
Sınavın kendisi için henüz şirkete, işyerine ya da araca ihtiyacın yok. Sınava, şirketi kurmadan çok önce girebilirsin. Bu yüzden Bölüm 8'de yolun başında yer alır.

> SIK YAPILAN HATA
>
> ***"Mietwagen için taksiden daha kolay bir sınav var."***
> İkisi için tek bir sınav var. Konular ortak bir listede yer alır ve belge hem taksi hem Mietwagen için geçerlidir. Bu yüzden yalnızca taksiler için geçerli kuralları da öğrenirsin, örneğin tarifeler hakkında.

Fachkunde'ye üç yol çıkar

Mesleki yeterliliği bir sınavla ya da uygun bir faaliyetle kanıtlarsın. *PBZugV* (mesleğe giriş yönetmeliği) üç yol tanımlar.

FACHKUNDE'YE ÜÇ YOL



Çoğu kişi ilk yolu seçer. Şoför olarak geçen yıllar yöneticilik sayılmaz.

Yol	Neye ihtiyacın var	Kim karar verir
Fachkundeprüfung	IHK'da geçilmiş bir sınav	ikamet ettiğin yerin IHK'sındaki sınav komisyonu
Eşdeğer diploma	aynı konuların sınandığı tanınmış bir bitirme sınavı; eski diplomalar yalnızca eğitim 4 Aralık 2011'den önce başladıysa	ikamet ettiğin yerin IHK'sı başvuru üzerine belgeyi verir
Yönetici olarak çalışmak	yurt içinde bir taksi ya da Mietwagen şirketinde en az üç yıl yöneticilik; başvuru anında bu görevin bitişi en fazla iki yıl önce olmalı	ikamet ettiğin yerin IHK'sı belgeleri inceler, gerekirse seninle bir görüşme yapar

Eşdeğer diploma

Hangi başka bitirme sınavlarının eşdeğer sayılacağını, diğer eyaletleri ve *Deutscher Industrie- und Handelskammertag*'ı (odaların çatı kuruluşu) dinledikten sonra yetkili eyalet makamı belirler. Federal Ulaştırma Bakanlığı tanınan diplomaları *Verkehrsblatt*'ta (bakanlığın resmî yayın organı) duyurur. Mart 2013'ten önceki diplomalar için bir geçiş kuralı var: Bunlar yalnızca eğitim 4 Aralık 2011'den önce başladıysa sayılır. Ulaştırma sektöründe ticari bir meslek eğitimin varsa, diplomanın bunlara dahil olup olmadığını IHK'na sor.

Yönetici olarak çalışmak

Araç sürmek yöneticilik değildir. Bu yüzden çalışan şoför olarak geçen yıllar, ne kadar çok olursa olsun, sayılmaz. Bu görev sana böyle bir şirketi yönetmek için gereken bilgileri kazandırmış olmalı. Belgelerin yetmezse IHK seninle tamamlayıcı bir görüşme yapabilir.

IHK Berlin ne görmek istediğini daha ayrıntılı anlatıyor. Yurt içindeki bir ulaştırma şirketinde müdür, *Prokurist* (ticari vekil) ya da yönetici çalışan gibi yönetim görevleri kabul edilir. Filonun, oda verdiği bilgilere göre yaklaşık on araçtan oluşması gerekir. Kanıt olarak şunlar kullanılır:

- ticaret siciline (*Handelsregister*) kayıtlı olmayan bir şirkette iş sözleşmesinin bir kopyası, GbR'de ortaklık sözleşmesi,

- ticaret siciline kayıtlı bir şirkette, yöneticilik görevinin ve şirketin faaliyet konusunun görüldüğü bir sicil özeti,
- şimdiye kadarki görevinin ve bu sırada edindiğin bilgilerin ayrıntılı bir anlatımı, ayrıca özgeçmiş, kimlik ile *Meldebescheinigung* (ikamet belgesi) ve varsa iş belgeleri ile bir vergi danışmanının ya da yeminli mali müşavirin onayı,
- varsa başka kanıtlar, örneğin ticari vekâlet, banka vekâletleri, faturalar, muhasebe ve vergi belgeleri, personel kararları ya da makamlar karşısında muhatap olma rolü.

Müdürün görevini onaylayan basit bir yazı IHK Berlin için yeterli değildir. Tanınma orada mesleki görüşmesiz 175 Euro, görüşmeyle 350 Euro tutar. Sonunda belge verilmese de ücret ödenir.

	Sınav, IHK Berlin	Tanınma, IHK Berlin
Ücret	280 Euro	175 Euro, mesleki görüşmeyle 350 Euro
Şart	yok	en az üç yıl yöneticilik, bitişi en fazla iki yıl önce
Sonuç	belge, süresiz geçerli	belge, süresiz geçerli

Kurucuların çoğu için yol sınavdan geçer. Şimdiye kadar şoförlük yapmış olan, tanınma şartlarını karşılamaz.

Sınavın iki yazılı bölümü ve gerekirse bir sözlü bölümü var

Sınava IHK'nın sınav komisyonu önünde girersin. Komisyon bir başkan ve en az bir üyeden oluşur. Üyelerden biri bizzat sektörde bir şirkette çalışıyor olmalıdır; üyeler ulaştırma sektörünün meslek birliklerinin önerisiyle atanır. Bu yüzden sözlü sınavda karşında genelde bu sektördeki bir işletmenin gündelik işini bilen biri oturur.

Sınav ve değerlendirme IHK'nın bir sınav yönetmeliğine göre yapılır. Çerçeveyi PBZugV çizer. IHK Berlin ve IHK Köln süreci aynı şekilde anlatıyor:

Bölüm	İçerik	Süre	Pay	Puan	en az
Bölüm I, yazılı	işaretlemeli ve kısa cevaplı sorular	60 dk.	%40	60 puan	30 puan
Bölüm II, yazılı	alıştırmalar ve vaka çalışmaları	60 dk.	%35	52,5 puan	26,25 puan
Sözlü	bütün alanlardan sorular	en fazla 30 dk.	%25	37,5 puan	18,75 puan
Toplam			%100	150 puan	90 puan

Paylar ve geçme kuralı yönetmelikte yazar. Mümkün puanların en az yüzde 60'ını, yani 150 üzerinden 90 puanı alırsan geçmişsin. Ayrıca her bölümde o bölümde alınabilecek puanların en az yarısı gerekir. Son sütun bu yarıları, toplam satırında ise 90 puanı gösterir.

150 PUAN, GEÇMEK İÇİN 90



Geçmek için: toplam en az 90 puan ve her bölümde en az yarısı.

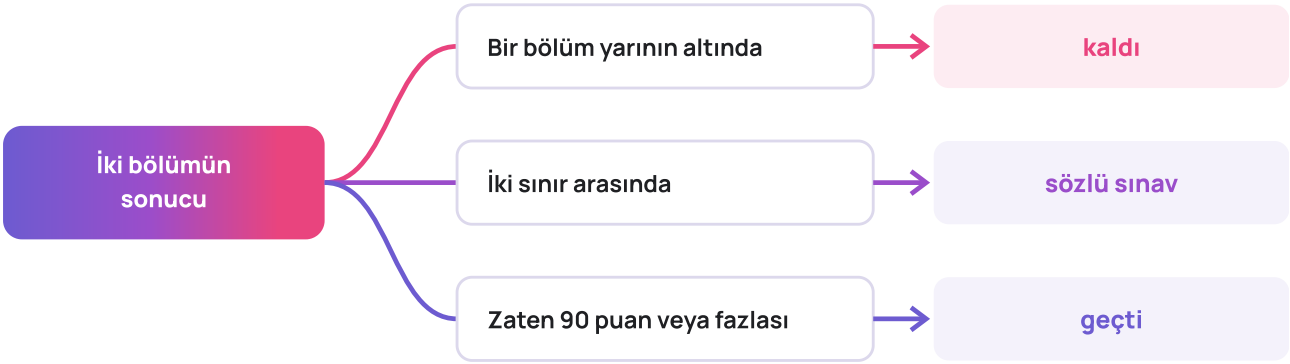
yalnızca yazılı sonuç iki sınır arasındaysa

Üç bölüm ve puanları. Çubukların altındaki çizgiler, her bölümde ulaşılması gereken yarıyı gösterir.

Sözlü sınava yazılı bölüm karar verir

Yazılıdan sonra üç olasılık var.

YAZILIDAN SONRA NE OLUR



Yazılıdan sonra üç olasılık var. Sözlü sınava gelmeyen kalmış sayılır.

Ayrıntılı olarak:

- **Yazılı bölümlerden birinde yarıdan az:** Sınavı geçemedin. Bu durumda sözlü sınav yapılmaz.
- **Daha yazılıda en az 90 puan:** Sözlü sınav yapılmaz, geçmişsin.
- **Arada:** Sözlü sınava çağrılırsın. Berlin'de genelde yazılıdan bir ila iki hafta sonra yapılır.

Sözlü sınava çağrılıp gelmeyen, sınavın tamamından kalmış sayılır. IHK Berlin ve IHK Köln buna açıkça dikkat çekiyor.

Kendin hesaplayabileceğin dört örnek

Kuralların birlikte nasıl işlediğini uydurulmuş dört sonuç gösteriyor:

	Bölüm I (60 üzerinden)	Bölüm II (52,5 üzerinden)	Yazılı toplam	Sonuç
A	48	44	92	geçti, sözlü sınav yok

	Bölüm I (60 üzerinden)	Bölüm II (52,5 üzerinden)	Yazılı toplam	Sonuç
B	40	34	74	sözlü sınav, orada en az 18,75 puan gerekli
C	50	24	74	kaldı, çünkü Bölüm II 26,25'in altında
D	30	27	57	sözlü sınav, orada en az 33 puan gerekli

Örnek B'nin yazılıdan sonra 90'a 16 puanı eksik. Ama sözlü sınavda zaten en az yarısı, yani 18,75 puan gerekir. Böylece 92,75 puana ulaşır.

Örnek C, B ile tam olarak aynı puanı alır ama yine de kalır. Güçlü bir birinci bölüm zayıf bir ikinci bölümü telafi etmez.

Örnek D iki bölümde de yarının biraz üstünde. 33 puanı eksik, bu sözlü sınavın yüzde 88'i demek. Mümkün, ama zor.

Hazırlık için bundan çıkan sonuç: Hiçbir bölüm ihmal edilmemeli. Yazılıda ne kadar çok puan toplarsan, sözlü sınavdaki baskı o kadar az olur.

> **PRATİK İPUCU**
>
> Her deneme sınavından sonra nerede durduğunu hesapla: Bölüm I'deki puanlar, Bölüm II'deki puanlar, toplam. Bir bölüm yarının altındaysa, toplam iyi görünse bile önce o bölümü çalış.

Konuları yönetmelikteki bir liste belirler

Konuları PBZugV'nin 3. eki belirler. Konular dört alana ayrılır. Buna, IHK'nın bölgesinde bu tür yolculuklar önem taşıyorsa, sınır ötesi taşımacılıkla ilgili sorular eklenir.

Hukuk

En büyük alan. Şunları kapsar:

- **Yolcu taşımacılığı hukuku**, taksi ve Mietwagen taşımacılığındaki tarifeler dahil: Konzession, yükümlülükler, taksi ile Mietwagen arasındaki farklar, *Rückkehrpflicht* (işyerine dönme zorunluluğu) (Bölüm 1 ve 4).
- **Karayolu trafik hukuku:** özellikle şoförlere yönelik şartlar, yani ehliyet, sağlık raporları ve yeterlilik belgeleri, bir de çocuk koltuğu zorunluluğu.
- **İş hukuku:** özellikle *Arbeitszeitgesetz* (Çalışma Süreleri Kanunu) ile şoförlerin sürüş ve dinlenme süreleri.
- **Sosyal sigorta hukuku.**
- Ana hatlarıyla **taşıma sözleşmesi:** seninle yolcu arasında neyin geçerli olduğu.
- Ana hatlarıyla **vergi hukuku:** fatura ve makbuzlarla taşımacılıkta KDV, motorlu taşıt vergisi, gelir vergisi ve *Gewerbesteuer* (belediyenin ticari kazanç vergisi).

Ticari ve mali yönetim

Burada ödeme işlemleri, tarifeler, şirketin mali durumu ve kârlılığı, muhasebe ve sigortalar ele alınır. Yönetmelik iki beceriyi açıkça sayar: Bir kasa defteri tutabilmeli ve kârı *Einnahmen-Überschuss-Rechnung* (gelir-gider farkı hesabı) ile nasıl bulacağını bilmelisin. Bir sonraki kısımda hesaplanan hesap soruları bu alandan gelir.

Teknik işletme

Araçların tescili ve işletilmesi, donanımları ve nitelikleri, bakım ve muayeneleri, araçların hazır tutulması, telefon ve telsiz iletişimi. Mietwagen için bunlara örneğin *Wegstreckenzähler* (mesafe sayacı) ve ilk kullanımdan önceki olağanüstü *Hauptuntersuchung* (araç muayenesi) dahildir (Bölüm 12).

Güvenlik ve çevre

Trafik güvenliği, kazaların önlenmesi ve araçların işletilmesinde ve bakımında çevre korumanın temel kuralları.

Sınır ötesi taşımacılık

Komşu ülkelerle taşımacılıktaki hukuk, pasaport ve gümrük kuralları ve taşıma belgeleri hakkındaki sorular yalnızca bu tür yolculuklar IHK'nın bölgesinde önem taşıyorsa eklenir.

Gerçek sınav soruları satın alınamaz

Gerçek sınav soruları kamuya açık değildir, IHK Köln bunları vermez. Kitaplardaki, kurslardaki ve uygulamalardaki alıştırma soruları bu yüzden her zaman yalnızca benzerdir. Sektör dergisi Taxi Times Haziran 2026'da ayrıca, geçip geçmemeye çoğu zaman IHK bölgesinin yerel mevzuatıyla ilgili soruların, yani yalnızca senin şehrinde ya da ilçende geçerli kurallarla ilgili soruların karar verdiğini yazdı. Bu tür sorular ülke çapındaki hiçbir ders kitabında yer almaz.

> **PRATİK İPUCU**
>
> Sınavdan önce şehrinde ya da ilçende taksi ve Mietwagen için geçerli yerel kuralları oku, örneğin *Taxitarifordnung*'u (taksi tarife yönetmeliği) ve varsa Mietwagen için asgari ücret kuralını (Bölüm 6). İkisini de şehir ya da ilçe yayımlar.

Hesap soruları senin işinin hesabıdır

Maliyet, kâr ve muhasebeyle ilgili hesap soruları konulara dahildir. İkinci yazılı bölüm alıştırmalardan ve vaka çalışmalarından oluşur. Sınav videolarının altındaki yorumlarda birçok kişi en zor bölüm olarak tam da maliyet hesabını gösteriyor. Oysa bu, ileride her ay ihtiyaç duyacağın şeyin ta kendisi.

Aşağıdaki örnekler temel fikirleri gösterir. Bütün rakamlar varsayımdır. Bunlar gerçek sınav soruları değildir.

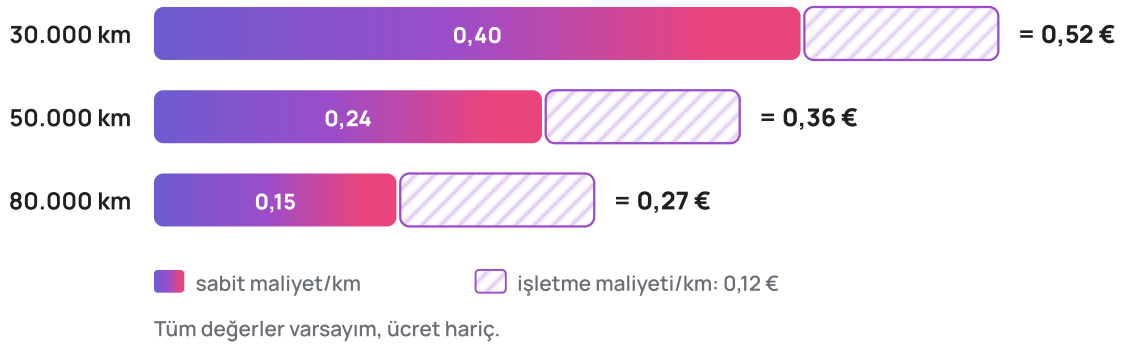
Sabit maliyetleri kilometreye bölmek

Kalem	Tutar
Aracın satın alma fiyatı (net)	30.000 Euro
Dört yıl sonraki kalan değer	6.000 Euro
Yıllık amortisman: (30.000 − 6.000) : 4	6.000 Euro
Yıllık sigorta	4.200 Euro
Yıllık park yeri	1.200 Euro
Yıllık Hauptuntersuchung, kalibrasyon, motorlu taşıt vergisi	600 Euro
Yıllık sabit maliyetler	**12.000 Euro**
Kilometre başına işletme maliyeti (enerji, lastik, bakım)	0,12 Euro

Amortisman, aracın değer kaybını onu kullandığın yıllara eşit olarak dağıtır. Her ay hesaptan çıkan bir para değildir. Yine de maliyetin bir parçasıdır, çünkü dört yılın sonunda araç yalnızca 6.000 Euro eder.

Her kilometrenin ne tuttuğu, aracın ne kadar yol yaptığına bağlıdır.

YILDA 12.000 EURO SABİT MALİYETLE BİR KİLOMETRENİN MALİYETİ



Tüm değerler varsayım, ücret hariç.

Araç ne kadar çok yol yaparsa, sabit maliyetlerin her kilometredeki payı o kadar küçülür. Varsayılan değerlerle örnek.

Ayrıntılı olarak:

Yıllık kilometre	Km başına sabit maliyet	Km başına işletme maliyeti	Km başına toplam
30.000	12.000 : 30.000 = 0,40 Euro	0,12 Euro	0,52 Euro
50.000	12.000 : 50.000 = 0,24 Euro	0,12 Euro	0,36 Euro
80.000	12.000 : 80.000 = 0,15 Euro	0,12 Euro	0,27 Euro

Üç durumda da şoförün ücreti buna eklenir.

Tek bir yolculuğu hesaplamak

Bir yolcu 10 kilometre gider. Ardından aracın yeni bir işi yoktur ve işyerine 5 kilometre geri döner. Kilometre başına 0,27 Euro ile araç bu yolculuk için 10 × 0,27 = 2,70 Euro değil, 15 × 0,27 = 4,05 Euro tutar. Araç ise bir sonraki işi yolculuktan önce ya da yolculuk sırasında almışsa doğrudan devam eder ve dönüş yolu ortadan kalkar (Bölüm 1). İşler birbirine ne kadar iyi bağlanırsa, her yolculuk o kadar ucuzlar.

Einnahmen-Überschuss-Rechnung ile kâr

Küçük şirketler kârlarını çoğu zaman Einnahmen-Überschuss-Rechnung ile bulur: işletme gelirleri eksi işletme giderleri. Yönetmelik bu ilkeyi bilmeni ister. Varsayılan rakamlarla basitleştirilmiş bir yıl:

Kalem	Euro
KDV hariç işletme gelirleri	60.000
Platform ücretleri	− 15.000
Yakıt, bakım, lastik	− 9.600
Sigorta, park yeri, Hauptuntersuchung, motorlu taşıt vergisi	− 6.000
Aracın amortismanı	− 6.000
Telefon, yazılım, muhasebe	− 2.400
Toplam	**21.000**

21.000 Euro vergi öncesi kârdır. Kendin sürüyorsan bu, bütün bir yıllık çalışmanın karşılığındaki gelirin. Bundan gelir vergisi, sağlık ve bakım sigortası ve emeklilik birikimin daha düşer (Bölüm 7). Şoför çalıştırıyorsan, onların ücretleri listede önceden gider olarak yer alır.

Hesapların işin hakkında söyledikleri

- **Duran bir araç da para tutar.** Sabit maliyetler gece ve hafta sonu da işler. Araç ne kadar çok yolcuyla yolda olursa, her kilometre o kadar ucuzlar.
- **Boş kilometreler de maliyete dahildir.** Ücreti ödenen, yolcuyla yapılan yolculuktur. İşyerine dönüş kilometreleri aynı tutardadır ama hiçbir şey kazandırmaz.
- **Ciro tek başına pek bir şey söylemez.** Ancak kilometre ve saat başına maliyetlerini bildiğinde, bir yolculuktan geriye bir şey kalıp kalmadığını anlarsın. Bölüm 7 bunu bütün bir araç için komisyon, ücret ve vergilerle hesaplar.

> **PRATİK İPUCU**
>
> Hesap sorularını sınavda da kullanacağın hesap makinesiyle ve yanında saatle çalış. IHK Berlin yazılıda yalnızca programlanamayan bir hesap makinesine izin veriyor.

Kayıt, tarihler ve maliyetler

Yetkili olan, planladığın işyerinin değil, ikamet ettiğin yerin IHK'sıdır. Yurt dışında yaşıyorsan en yakın IHK yetkilidir. Yönetmelik, Almanya'da en az ne kadar süredir yaşıyor olman gerektiğine dair bir süre belirtmez.

İhtiyaç olduğunda IHK en az üç ayda bir sınav tarihi belirlemek zorundadır. Bir çeyrekte üçten az aday varsa ya da sana başka türlü ekonomik zarar doğacaksa, IHK onayınla seni başka bir IHK'ya yönlendirebilir.

Yine de boş yer azdır. IHK Köln şu sıralar istenen tarihten en az altı ay önce kaydolmayı tavsiye ediyor. Hem Berlin'de hem Köln'de kayıt hemen bağlayıcıdır; tarihi sonradan değiştiremezsin.

Ücreti her IHK kendisi belirler. Vazgeçme kuralları belirgin şekilde farklı:

	IHK Berlin	IHK Köln
Sınav ücreti	280 Euro	227 Euro
Erken vazgeçme	kayıt son gününden önce 65 Euro işlem ücreti	sınavdan dört hafta öncesine kadar ücretin yüzde 30'u
Geç vazgeçme	kayıt son gününden sonra ücretin yüzde 50'si	ücretin yüzde 50'si
Mazeretsiz gelmeme	ücretin tamamı	ücretin yüzde 50'si

Euro olarak bu şu demek:

Durum	IHK Berlin	IHK Köln
erken vazgeçme	65,00 Euro	68,10 Euro
geç vazgeçme	140,00 Euro	113,50 Euro
gelmeme	280,00 Euro	113,50 Euro

Berlin'de vazgeçme ücretleri hastalık durumunda da geçerlidir. Sınava fotoğraflı, geçerli bir kimlik getirirsin.

PRATİK İPUCU

Ancak iki tarihte de kesin vaktin olduğunda kaydol: yazılı sınav günü ve sözlü sınavın olacağı hafta. Bu günler için izni kayıttan önce al, sonra değil.

KONTROL LİSTESİ KAYIT

- [ ] İkamet ettiğim yerin IHK'sı bulundu
- [ ] Bu IHK'nın ücreti ve vazgeçme kuralları okundu
- [ ] Yazılı sınav günü ve sözlü sınav haftası boş
- [ ] Kayıt gönderildi, onay saklandı
- [ ] Fotoğraflı kimlik sınav sonrasına kadar geçerli
- [ ] Programlanamayan hesap makinesi alındı

Sınav dili Almancadır

IHK Berlin ve IHK Köln'e göre sınav Almanca yapılır. İki oda da sınav sayfalarında B1 gibi belirli bir dil seviyesi belirtmiyor. Ama soruları Almanca okuyabilmeli, cevapları yazabilmeli ve sözlü sınavda konuşabilmelisin. Şu noktalar, özellikle Almanca ana dilin değilse, çalışırken işine yarar:

- **Terimleri hedefli öğren.** Birçok kelime yalnızca bu konularda geçer. Kendi diline çevirisiyle hazırladığın bir liste sınavda zaman kazandırır.
- **Soruları dikkatle oku.** "nicht" (değil), "nur" (sadece) ya da "immer" (her zaman) gibi küçük kelimeler doğru cevabı değiştirir.
- **Hesap az dil ister.** Bir hesap sorusunu bir kez anlayan, bir sonrakini az Almancayla da çözer.
- **Sesli anlatmayı çalış.** Sözlü sınav için cevapları tam cümlelerle, tek başına ya da başkalarıyla sesli çalışmak yardımcı olur.

Bu kelimelerle konularda tekrar tekrar karşılaşırsın:

Terim	Anlamı	İngilizcesi
Genehmigungsbehörde	Konzession'ı veren makam	licensing authority
Betriebssitz	işletmeyi yürüttüğün ve araçların döndüğü yer	place of business
Rückkehrpflicht	bir işten sonra işyerine dönmek, yeni bir iş zaten varsa dönmemek	duty to return
Beförderungsentgelt	yolcunun ödediği ücret	fare
Wegstreckenzähler	Mietwagen'de gidilen yolu ölçen cihaz	distance meter
Abschreibung	bir aracın yıllara dağıtılmış değer kaybı	depreciation
Eigenkapital	şirketin kendisine ait olan varlık	equity
Unbedenklichkeitsbescheinigung	bir kurumun, ona borcun olmadığını onaylayan belgesi	clearance certificate
Einnahmen-Überschuss-Rechnung	gelirler eksi giderler olarak kâr	cash-basis accounting
Kassenbuch	bütün nakit gelir ve giderlerin listesi	cash book
Umsatzsteuer	fiyat üzerinden alınan vergi, Mietwagen'de yüzde 19	VAT
Gewerbesteuer	belediyenin ticari kazanç üzerinden aldığı vergi	trade tax
Lenk- und Ruhezeiten	ne kadar sürülüp ne kadar mola verileceğine dair kurallar	driving and rest times

SIK YAPILAN HATA

"Tercümanla sınava kendi dilimde girebilirim."
IHK Berlin ve IHK Köln Almanca sınav yapıyor. İkisi de başka bir dilde sınavdan söz etmiyor. Bu yüzden yalnızca konular için değil, dil için de zaman planla.

Kurs ya da kendi başına çalışmak: ikisi de serbest

Zorunlu bir kurs yok. "Der Besuch eines Lehrgangs ist nicht gesetzlich vorgeschrieben" (bir kursa katılmak yasal olarak zorunlu değildir), diye yazıyor IHK Köln. Nasıl hazırlanacağına sen karar verirsin. Zorunlu çalışma süreleri de yok.

IHK Köln sayfasında hazırlık için kitaplar sayıyor, örneğin soru kataloğu olan bir ders kitabı 36 Euro ya da üç cilt birlikte 74 Euro. Kursları, IHK Berlin'in andığı Federal İş Ajansı'nın (*Bundesagentur für Arbeit*) Kursnet'i gibi eğitim portallarında bulursun. Tek tek kurum ve kalitesi hakkında odalar bilgi vermiyor.

	Kurs	Kendi başına çalışmak
Uygun olduğu durum	sabit tarihlere ve soru sorabileceğin birine ihtiyacın varsa	zamanını kendin ayarlaman gerekiyorsa, örneğin vardiyaların yanında
Maliyet	kurs ücreti, kuruma göre	36 Euro'dan başlayan kitaplar, uygulamalar
Nelere dikkat	vardiyalarına uyan tarihler ve sözlü dahil deneme sınavları	sabit bir plan ve süre baskısı altında alıştırmalar
Zayıf nokta	şehrinin yerel mevzuatı çoğu zaman eksik	sesli cevap verebildiğini kimse kontrol etmez

Dört aşamalı bir çalışma planı

Ne kadar zamana ihtiyacın olduğu sana bağlı. Ama bir sıra herkese yardımcı olur. Bir öneri:

1. **Genel bakış:** dört alanın hepsini her şeyi anlamaya çalışmadan bir kez oku. Terimleri bir listeye yaz.
2. **Hukuk:** en büyük alan. Önce yolcu taşımacılığı hukuku, yanında şehrinin yerel mevzuatı.
3. **Hesap:** amortisman, kilometre başına maliyet, Einnahmen-Überschuss-Rechnung, kasa defteri. Her hafta saatle birkaç soru.
4. **Sınama:** süre baskısı altında tam deneme sınavları, iki kez 60 dakika. Ardından bölüm başına puanları hesapla ve sesli anlatmayı çalış.

UYGULAMADAN

"Mietwagenunternehmer werden 2025: Komplettanleitung (IHK, Konzession, Uber)" adlı videoda (YouTube kanalı "Adiyan", Aralık 2025) bir girişimci okulunun zorunlu olmadığı ama tavsiye edildiği söyleniyor. Orada hazırlığı, şimdiye kadar birçok kişiyi sınavdan geçirmiş kişiler yapıyormuş. Her şeyi tek başına internetten toplamaya çalışanın işi çok daha zormuş. Çoğu kişi yazılıdan sonra sözlü sınava da girmek zorunda kalıyormuş.

KENDİ ÜRÜNÜMÜZ: LERNAPP

Fachkundeprüfung konularını LernApp ile kendi hızında çalışabilirsin. Kendi kendine öğrenmek için bir araçtır. Öğretmenle çalışmayı tercih eden, onu bir kursun yanında kullanabilir.

Kalmak sık görülür ama son değildir

IHK'lar ülke çapında kalma oranına dair düzenli bir istatistik yayımlamıyor, diye yazdı Taxi Times Haziran 2026'da. Dergi, Nürnberg'deki soruşturmalar sırasında normal sınavlarda kısmen yüzde 60'ın üzerinde kalma oranlarından söz etti. Bu ülke çapında bir rakam değil. Ama şunu gösteriyor: İlk seferde kalan, bunda yalnız değil.

SIK YAPILAN HATA

"Yüzde 98'i kalıyor."

Videoların altındaki yorumlarda dolaşan bu rakamın bir kaynağı yok. IHK'lar güvenilir ülke çapında rakamlar yayımlamıyor. Tek tek sınavlar için kısmen yüzde 60'ın üzerinde oranlar bildirildi.

IHK Berlin'e göre geçemeyen sınavı tekrarlayabilir ve bunun için yeniden kaydolur. Yönetmelik bir azami deneme sayısı belirtmiyor. Ama yeni kayıtla yine boş bir tarih beklersin.

İkinci denemeye şöyle yaklaşırsın:

- **Sonucu değerlendir.** Hangi bölümde puanların eksik kaldığına bak. Bir bölüm yarının altındaysa oradan başla.
- **Hesap sorularını süre baskısı altında çalış.** İkinci bölümde yavaş kalan, aslında bildiği puanları kaybeder.
- **Yerel mevzuatı tamamla.** Şehrinle ilgili bilmediğin sorular çıktıysa, yerel kuralları oku.
- **Hemen yeniden kaydol.** Bir sonraki boş tarih aylarca uzakta olabilir.

Sınavdan sonra kuruluş başlar

Geçtiysen belgeyi alırsın. IHK Berlin'e göre belge süresiz geçerliliğini korur. Yani yıllar sonra da bir başvuru için kullanabilirsin ve sınavla kuruluş arasında zaman geçse de bir şey kaybetmezsin.

Belgeyi Konzession başvurusuna eklersin (Bölüm 11). Yenilemede yeniden göstermen gerekip gerekmediğini her makam kendisi belirler. Münih Fachkunde'yi kural olarak yalnızca ilk başvuruda istiyor.

Belge, ileride başka bir şehre taşınsan da geçerlidir. Sınav için o zamanki ikamet yerinin IHK'sı yetkiliydi. Belgenin kendisi hiçbir yere bağlı değildir. Başvuruyu gelecekteki işyerinin bağlı olduğu makama yaparsın.

Ama yalnızca belgeyle henüz yolcu taşıyamazsın. Ardından şirket türü ve *Gewerbeanmeldung* (ticari faaliyet kaydı), işyeri, kanıtlar, araç ve Konzession başvurusu gelir. Sırayı Bölüm 8 gösterir, tek tek adımları Bölüm 10 ile 12 arası anlatır.

KONTROL LİSTESİ SINAVDAN SONRA

- [ ] Belgenin aslı güvenli bir yere kondu, belgeler için bir kopya
- [ ] Şirket türü seçildi (Bölüm 10)
- [ ] Park yerleri olan bir işyeri arandı (Bölüm 10)
- [ ] Konzession makamının belge listesi alındı (Bölüm 11)

Bir bakışta

- Unternehmerschein, şirketi yöneten kişiye gerekir, GmbH'de müdüre. Şoförlerin P-Schein'a ihtiyacı var.
- Taksi ve Mietwagen için aynı sınav var, ikamet ettiğin yerin IHK'sında yapılır. Sınavsız yalnızca tanınmış bir diplomayla ya da üç yıllık yöneticilikle olur. Araç sürmek yöneticilik sayılmaz.
- 60'ar dakikalık iki yazılı bölüm, gerekirse bir sözlü sınav. 150 üzerinden 90 puanla ve her bölümde en az yarıyla geçilir.
- Yazılıda 90 puandan itibaren sözlü sınav yapılmaz. Bir yazılı bölümde yarının altında kalırsan sınav biter. Sözlü sınava gelmeyen kalmış sayılır.
- Konular hukuk, ticari yönetim, teknik ile güvenlik ve çevreyi kapsar. Yerel mevzuatla ilgili sorular belirleyici olabilir.
- Ücreti her IHK belirler, örneğin Berlin'de 280 Euro, Köln'de 227 Euro. Yerler az, kayıt bağlayıcı.
- Sınav Almanca yapılır. Kurs zorunlu değil.
- Hesap soruları, ileride kâr ya da zarara karar verecek hesabın aynısıdır.
- Belge süresiz ve Almanya'nın her yerinde geçerlidir.

Devamı Bölüm 10'da: Şirket türü, ruhsat, işyeri.

KISIM 2 · KİRALIK ARAÇ ŞİRKETİ

10

Şirket türü, ruhsat, işyeri

Konzession'a (işletme izni) başvurmadan önce üç şeye ihtiyacın var: bir şirket türü, kaydı yapılmış bir ticari faaliyet ve bir işyeri (*Betriebssitz*). Şirket türü kimin sorumlu olacağını, *Fachkunde*'yi (mesleki yeterlilik) kimin kanıtlayacağını ve neyin özkaynak sayılacağını belirler. *Mietwagen* (şoförlü kiralık araç) işinde işyeri bir adresten fazlasıdır, çünkü işler oraya gelir ve araçlar oraya döner.

Bölüm 8 bu adımların hangi sırayla geldiğini gösterdi. Bu bölüm ayrıntıya iner: bir *UG* (sınırlı sorumlu küçük şirket) veya *GmbH* (limited şirket) nasıl kurulur ve orada kim genel müdür (*Geschäftsführer*) olabilir, şirket türü özkaynakta neyi değiştirir, *Gewerbeanmeldung*'daki (ticari faaliyet kaydı) bilgiler nereye gider, işyerini işyeri yapan nedir ve Berlin, Köln ve Münih büroları ve park yerlerini nasıl kontrol eder. Sonunda taşınırken ne yapman gerektiği anlatılıyor.

Yasa belirli bir şirket türü şart koşmaz

PBefG (Yolcu Taşıma Kanunu) belirli bir şirket türü istemez. İzni "Antragsteller als Unternehmer", yani girişimci olarak başvuran alır. Bu tek bir kişi de olabilir, bir şirket de. Özellikle dört tür söz konusudur:

	şahıs şirketi (*Einzelunternehmen*)	***GbR* (adi ortaklık)**	**UG (haftungsbeschränkt)**	**GmbH**
Nasıl kurulur	senin adına Gewerbeanmeldung	iki veya daha fazla kişinin ortaklık sözleşmesi	noterde ortaklık sözleşmesi, ticaret siciline (*Handelsregister*) kayıt	noterde ortaklık sözleşmesi, ticaret siciline kayıt
Sermaye	asgari sermaye yok	asgari sermaye yok	bir Euro'dan başlar, sicil başvurusundan önce tamamı nakit ödenir	25.000 Euro, sicil başvurusunda en az 12.500 Euro'su ödenmiş
Kim sorumlu	sen, özel mal varlığınla da	bütün ortaklar şahsen	şirket, kendi mal varlığıyla	şirket, kendi mal varlığıyla

	şahıs şirketi (*Einzelunternehmen*)	*GbR* (adi ortaklık)	UG (haftungsbeschränkt)	GmbH
Fachkunde'yi kim kanıtlar	sen	Berlin'de kural olarak bütün ortaklar	yönetim	yönetim
Bilançolu yıllık hesap	yalnızca tacir (*Kaufmann*) olarak	yalnızca tacir olarak	evet	evet

DÖRT ŞİRKET TÜRÜ KARŞILAŞTIRMASI

	Şahıs şirketi	GbR	UG	GmbH
Asgari sermaye	yok	yok	1 Euro'dan	25.000 Euro
Noter, sicil	hayır	hayır	evet	evet
Şahsi sorumluluk	evet, her şey	evet, herkes	hayır*	hayır*
Fachkunde	sen	hepsi (Berlin)	yönetim	yönetim
Yıllık bilanço	tacir ise	tacir ise	evet	evet

* Boşluklar: özel kefaletler, ağır ihlalde vergiler, ödenmeyen sosyal sigorta primleri

> En yaygın dört şirket türü. Konzession için özkaynak ve yedekler hepsinde aynı yüksekliktedir.

Şahıs şirketi (Einzelunternehmen)

Şahıs şirketi en basit türdür. Noter ve sermaye olmadan, Gewerbeanmeldung ile kurulur. Şirket sensin, sözleşmeleri sen imzalarsın, her şeyden sen sorumlusun. Kâr senindir ve aynı zamanda senin gelirindir.

Şahıs şirketi sahibi olarak Ticaret Kanunu'na (*Handelsgesetzbuch*) göre ancak işletmen türü veya büyüklüğü bakımından ticari düzende kurulmuş bir işletme gerektiriyorsa tacir olursun. Daha küçük bir işletme isterse ticaret siciline gönüllü olarak kaydolabilir, ama zorunda değildir. Bu Konzession için önemlidir: Berlin bazı belgeleri yalnızca ticaret sicilinde kayıtlı şirketlerden ister.

GbR

Adi ortaklık, iki veya daha fazla kişi bir sözleşmeyle ortak bir amacı birlikte yürütmeyi üstlendiğinde doğar. Birlikte ortak bir ad altında bir işletme yürütüyorsanız, GbR'nin hukuki işlemlere kendisinin katıldığı varsayılır. O zaman kendisi hak edinebilir ve sözleşme yapabilir. Üçüncü kişilere karşı, bütün ortakların onayıyla hukuki işlemlere katıldığı anda doğar.

GbR'nin borçlarından her ortak şahsen sorumludur. Şirket adına sözleşme yapan bir ortak seni kendi mal varlığınla bağlayabilir. Buna Fachkunde eklenir: Berlin'de bir GbR'de kural olarak bütün ortaklar onu kanıtlar. İki kişi kuruyorsanız her birinizin *Unternehmerschein*'a (girişimci belgesi) ihtiyacı var (Bölüm 9).

UG (haftungsbeschränkt)

UG, esas sermayesi daha düşük bir GmbH'dir. Her pay tam Euro olarak belirlenir, kuruluş için bir Euro yeter. Ona bazı kendi kuralları uygulanır:

- Adında "Unternehmergesellschaft (haftungsbeschränkt)" veya "UG (haftungsbeschränkt)" ekini taşımak zorundadır.
- Esas sermaye ticaret siciline başvurudan önce tamamen ödenir. Ayni sermaye, örneğin para yerine bir araba, kabul edilmez.
- Esas sermayesini 25.000 Euro'ya çıkarana kadar her yıl yıllık kârının dörtte birini yedek akçeye ayırır. Ondan sonra bu özel kurallar artık geçerli değildir.
- Ödeme güçlüğü tehlikesi doğarsa yönetim, ortaklar kurulunu gecikmeden toplantıya çağırır.

GmbH

GmbH'nin 25.000 Euro esas sermayeye ihtiyacı vardır. Sicil başvurusunda en az yarısı, her payın da en az dörtte biri ödenmiş olmalıdır. Geri kalanı sonra gelebilir. UG gibi kendi mal varlığıyla sorumludur, ortaklarınınkiyle değil.

UG ve GmbH ticaret şirketi sayılır. Her yıl bilanço, gelir tablosu ve dipnotlardan oluşan bir yıllık hesap (*Jahresabschluss*) hazırlarlar. Vergi ve muhasebe hakkında daha fazlası Bölüm 24'te.

> SIK YAPILAN HATA
>
> ***"Şahıs şirketiyle olmaz, bunun için GmbH lazım."***
> PBefG şirket türü şart koşmaz. Hatta şahıs şirketlerini mobilite verilerini sağlama yükümlülüğünden açıkça muaf tutar. Berlin'deki eyalet dairesi (*Landesamt*) de bazı belgeleri yalnızca ticaret sicilinde kayıtlı şirketlerden ister.

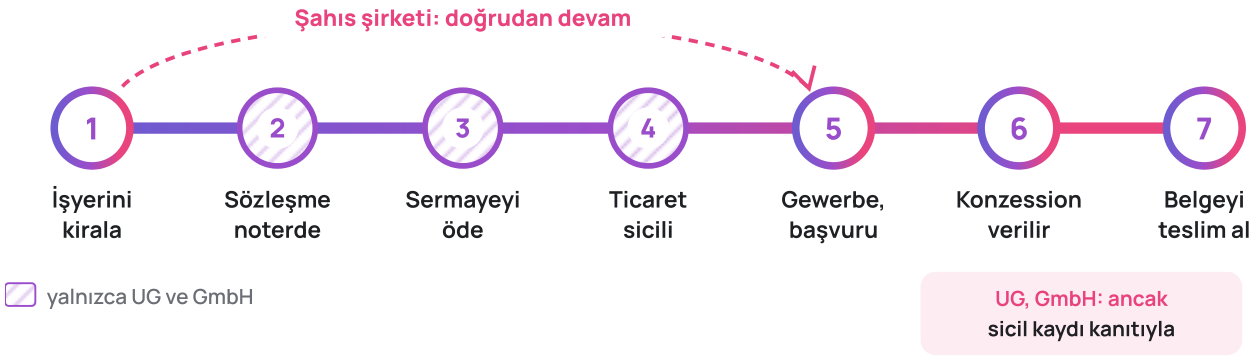
UG veya GmbH noterde ve ticaret sicilinde doğar

Bir UG veya GmbH'nin ortaklık sözleşmesi noter şeklinde yapılır ve bütün ortaklar imzalar. Bu, noterle görüntülü görüşme üzerinden de olabilir. O zaman imza yerine nitelikli elektronik imza yeterlidir.

Küçük şirketler için örnek tutanakla (*Musterprotokoll*) basitleştirilmiş bir yol vardır. Şirketin en fazla üç ortağı ve bir genel müdürü varsa uygundur. İçinde yasadan farklı kurallar kararlaştıramazsın. Örnek tutanak aynı zamanda ortaklar listesi sayılır.

Fikirden izin belgesine kadar süreç:

İŞYERİNDEN İZİN BELGESİNE



> UG ve GmbH'de noter, sermaye ödemesi ve ticaret sicili eklenir. Şahıs şirketi işyerinden doğrudan Gewerbe kaydına ve başvuruya geçer.

1. **İşyerini belirle.** Şirket, iş adresiyle birlikte ticaret siciline kaydedilir. Bu yüzden adres noter randevusundan önce belli olmalı (Bölüm 8).
2. **Ortaklık sözleşmesini noterde** onaylat, örnek tutanakla veya onsuz.
3. **Esas sermayeyi öde:** UG'de tamamını, GmbH'de en az 12.500 Euro.
4. **Ticaret siciline başvur:** şirketin bulunduğu yerdeki mahkemeye.
5. **Kaydı bekle.** Kaydın kanıtına daha sonra belge için ihtiyacın olacak.
6. **Gewerbe kaydını yap, başvuruyu ver.** Berlin'de ticaret sicilinde kayıtlı şirketler Gewerbeanmeldung belgesini başvuruya ekler.
7. **Belgeyi teslim al.** Bir UG veya GmbH izin belgesini (*Genehmigungsurkunde*) ancak ticaret siciline kayıt kanıtlandığında alır.

Noter ve ticaret sicili için geçen süre, Bölüm 8'deki sürenin üstüne eklenir. Noterin ne tutacağı duruma göre değişir. Burada güvenilir bir rakam yok, yalnızca aşağıdaki videodan bir tahmin var.

PRATİK İPUCU

İşyerinin kira sözleşmesini noter randevusundan önce imzala. Kayıttan sonra taşınırsan ticaret sicilindeki iş adresi değişir ve izin makamının da taşınmayı bilmesi gerekir (bunun için son alt başlığa bak).

Herkes genel müdür olamaz

UG ve GmbH'nin bir veya birden fazla genel müdüre ihtiyacı vardır. Bu bir şirket değil, bir insan olmalı ve tam ehliyetli olmalıdır. Ortaklar kendilerini genel müdür olarak atayabilir, ama başka biri de olabilir.

Bir mahkemenin veya makamın, şirketin faaliyet konusuyla örtüşen bir ticari faaliyeti yasakladığı kişi bu görevden dışlanır. Belirli kasıtlı suçlardan en az bir yıl hapis cezası alan da beş yıl boyunca dışlanır. Bunlar arasında şunlar da var:

- iflas başvurusunu geciktirme ve iflas suçları,
- kuruluşta veya sermaye artırımında yanlış beyan,
- dolandırıcılık, güveni kötüye kullanma ve ücretin alıkonulması, yani ödenmeyen sosyal sigorta primleri.

Konzession için bu henüz yetmez. İzin makamı işleri yürüten kişiyi ikinci kez kontrol eder: Fachkunde ve güvenilirlik açısından. Bunun için *Führungszeugnis* (adli sicil kaydı) ve *Gewerbezentralregister*'den (merkezi ticari sicil) bir döküm sunarsın (Bölüm 11).

Makamlar, atanan kişinin işleri gerçekten yürütüp yürütmediğine de bakar. Berlin atanan genel müdürler için iş ilişkisinin kanıtını ister. Yalnızca paravan olan genel müdürler, Münih'teki *Kreisverwaltungsreferat*'ın (belediyenin idari işler dairesi) anlattığı örüntüler arasındadır (Bölüm 5).

SIK YAPILAN HATA

"Unternehmerschein'ı olan bir genel müdür işe alırım, o zaman benim bir şey bilmeme gerek kalmaz."
Fachkunde'ye işleri gerçekten yürüten kişi sahip olmalı. Kâğıt üzerindeki bir isim yetmez. Berlin bu kişinin senin yanında çalıştığının kanıtını ister, Münih de genel müdür olarak paravan kişilerden açıkça söz eder.

Fachkunde'yi ve güvenilirliği kim kanıtlar

Mesleki yeterliliği girişimci olarak başvuranın ya da işleri yürütmek için atanan kişinin taşıması gerekir. Makam ikisi için de güvenilirliği kontrol eder. Berlin'deki eyalet dairesi, *Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten*, bunu şöyle uygular:

Şirket türü	Fachkunde	Führungszeugnis ve Gewerbezentralregister
Şahıs şirketi	sen	sen, ayrıca atanan genel müdürler
GbR	kural olarak bütün ortaklar	işleri yürüten herkes
UG ve GmbH	sorumlu temsilci, yani yönetim	yönetim

Şahıs şirketi sahibi de Fachkunde'ye sahip bir genel müdür atayabilir. O zaman onun için de Führungszeugnis ve sicil dökümü sunarsın. Sınavın nasıl yapıldığı Bölüm 9'da anlatılıyor.

Şirket türü Konzession için neyi değiştirir

Özkaynak ve yedek tutarları her şirket türünde aynıdır: ilk araç için en az 2.250 Euro, her ek araç için 1.250 Euro (Bölüm 4). Ancak neyi yedek olarak ekleyebileceğin şirket türüne bağlıdır:

Yedek olarak ne sayılabilir	Kimin için
özel mal varlığından üzerinde yük olmayan varlıklar, piyasa değeriyle	şahsen sorumlu girişimciler, örneğin şahıs şirketi sahipleri
ortakların özel mal varlığından, şirket için teminat gösterilmiş varlıklar, teminat tutarı kadar	tüzel kişiliği olan şahıs ortaklıklarının ortakları, örneğin bir GbR'nin
bir krizde alacaklılar için özkaynak gibi hazır bekleyen krediler ve kefaletler, örneğin alacak sırasında geri çekilmeyle (*Rangrücktritt*)	bütün şirket türleri
gerçekleşmemiş yedekler, yani defter değeri ile piyasa değeri arasındaki fark	bütün şirket türleri

Yedek olarak saydığın her şey için bir ek belgeye (*Zusatzbescheinigung*) ihtiyacın var, örneğin bir vergi danışmanından veya bir bankadan. Berlin'de nakit para kanıt sayılmaz, eyalet dairesi son tamamlanan ayın hesap dökümünü görmek ister. Kanıtın başvuruda nasıl göründüğü Bölüm 11'de.

Özkaynağa iki örnek

İki kurucu da iki araçla başlamak istiyor, bu yüzden en az 3.500 Euro'ya ihtiyaçları var. Tutarlar varsayımdır.

	Şahıs şirketi sahibi	1 Euro esas sermayeli UG
İş hesabındaki bakiye	2.000 Euro	1 Euro
Üzerinde yük olmayan özel mal varlığı, piyasa değeriyle	1.500 Euro, ek belgeyle	sayılmaz
Ortağın alacak sırasında geri çekilmeli kredisi	–	3.499 Euro, ek belgeyle
Kanıtlanabilir	**3.500 Euro**	**3.500 Euro**

Şahıs şirketi sahibi, zaten şahsen sorumlu olduğu için üzerinde yük olmayan özel mal varlığını hesaba katabilir. UG'de ortağın özel mal varlığı kendiliğinden sayılmaz. Ortak parayı şirkete öyle vermeli ki bir krizde alacaklılar için özkaynak gibi hazır dursun, örneğin alacak sırasında geri çekilmeli bir kredi olarak. Ya da baştan daha yüksek bir esas sermaye öder. Bir Euro'luk bir UG tek başına Konzession için yetmez.

Belirli bir varlığın kabul edilip edilmeyeceğine makam belgelere bakarak karar verir. Paranın başvuru günü kanıtlanabilir şekilde hazır olmasını planla.

Diğer farklar

- **Belgeler:** Berlin'de ticaret sicilinde kayıtlı şirketler ayrıca şunları sunar: kaydın onaylı bir örneği, ortaklık sözleşmesi, ticaret siciline başvuru, yönetimin iş ilişkisine dair kanıtlar ve ilçe belediyesinin (*Bezirksamt*) Gewerbeanmeldung belgesi. GmbH'de buna ortaklar listesi eklenir. Münih UG ve GmbH'de *Unbedenklichkeitsbescheinigung*'ları (borcu yoktur yazısı) yasal temsilciler ve işletme müdürü için de ister (Bölüm 11).
- **Ticaret vergisi (*Gewerbesteuer*):** Şahıs şirketleri ve şahıs ortaklıkları ticari kazançta 24.500 Euro muafiyet alır. UG ve GmbH almaz. Varsayılan 40.000 Euro ticari kazançta şahıs şirketi 15.500 Euro

üzerinden, GmbH 40.000 Euro üzerinden ticaret vergisi öder. Verginin ne kadar olacağı belediyenin vergi çarpanına (*Hebesatz*) bağlıdır.

- **Muhasebe:** UG ve GmbH her yıl bir yıllık hesap hazırlar. Tacir olmayan bir şahıs şirketi sahibi kârını *Einnahmen-Überschuss-Rechnung* (basit gelir-gider hesabı) ile belirleyebilir (Bölüm 9 ve 24).

Şoförü her şirket türünde işe alabilirsin

Şahıs şirketi sahibi olarak da şoför çalıştırabilirsin. PBefG ve PBZugV bunu bir şirket türüne bağlamaz. İşveren olarak yükümlülüklerin her türde aynıdır: *P-Schein* (yolcu taşıma ehliyeti), asgari ücret, çalışma süresinin kaydı, sosyal sigortaya bildirim (Bölüm 4 ve 14).

Fark sorumlulukta. Ücretler, leasing taksitleri, kira ve sigortalar şirketinin borçlarıdır. Şahıs şirketinde ve GbR'de bunlardan şahsen sorumlusun. UG ve GmbH'de kural olarak yalnızca şirket kendi mal varlığıyla sorumludur. Ama bu sınırın boşlukları var.

Borç	Şahıs şirketi, GbR	UG, GmbH
Kira, leasing, tedarikçiler	sen şahsen	şirket
Özel kefaletinle alınan kredi	sen şahsen	sen şahsen, kefalet nedeniyle
Şirketin vergileri	sen şahsen	şirket; yönetim, yükümlülüğünü kasten veya ağır ihmalle ihlal ederse kendisi sorumludur
Sosyal sigortada çalışan payları	sen şahsen	şirket; bunları ödemeyen, genel müdür olarak da suç işlemiş olur

SIK YAPILAN HATA

"GmbH ile artık hiçbir şeyden sorumlu değilim."

Şirketin bir kredisi için özel olarak kefil olursan, bu borçtan şahsen sorumlusun. Yönetim şirketin vergilerini şirketin parasından ödemek zorundadır ve bu kasten veya ağır ihmalle yapılmazsa kendisi sorumludur. Sosyal sigorta primlerini ödemeyip bunun için en az bir yıl ceza alan kişi, beş yıl boyunca genel müdür olamaz.

Özellikle kefalet uygulamada sık görülür. Bankalar bir finansmanda şirketin gelirine ve yaşına bakar. Özel olarak kefil olursan, GmbH'de de özel mal varlığınla sorumlusun (Bölüm 12).

UYGULAMADAN

"Mietwagenunternehmer werden 2025: Komplettanleitung (IHK, Konzession, Uber)" adlı videoda (YouTube kanalı "Adiyan", Aralık 2025) bu sektörde bir sermaye şirketinin açıkça tavsiye edildiği söyleniyor. Bankalar GmbH'yi UG'ye tercih ediyormuş, çünkü daha fazla sermaye gösteriyor. Kuruluş noterle birlikte yaklaşık 1.000 Euro'ya kadar tutuyormuş.

Hangi şirket türünün sana uyduğu birkaç soruya bağlı

Tek doğru şirket türü yoktur. Şu sorular düşüncelerini toparlamana yardım eder:

Soru	daha çok şahıs şirketinden yana	daha çok UG veya GmbH'den yana
Tek başına mı kuruyorsun?	evet, noter ve sermaye olmadan	tek başına da olur, örnek tutanakla
Sorumluluğu sınırlamak istiyor musun?	hayır, her şeyinle sorumlusun	evet, yukarıdaki boşluklarla
Başlangıç için ne kadar paran var?	özkaynak kısmen özel mal varlığından gelebilir	para şirkete girmeli, GmbH'de en az 12.500 Euro ödenmiş
Muhasebeye ne kadar emek vermek istiyorsun?	tacir olmadığın sürece Einnahmen-Überschuss-Rechnung	her yıl bilançolu yıllık hesap
Ne kadar hızlı başlamak istiyorsun?	Gewerbeanmeldung ile hemen	noter ve ticaret sicili eklenir

Bir ortakla kuruyorsan GbR de devreye girer. Hızlı kurulur, ama herkes şahsen sorumludur ve Berlin'de kural olarak herkesin Unternehmerschein'a ihtiyacı vardır.

KONTROL LİSTESİ ŞİRKET TÜRÜ

- [ ] Tek başına mı, ortakla mı kuracağına karar verildi
- [ ] Özel mal varlığıyla sorumluluk düşünüldü, özel kefaletler de
- [ ] Planlanan araç sayısı için özkaynak bu şirket türünde kanıtlanabilir
- [ ] UG veya GmbH'de: Fachkunde'ye sahip genel müdür belirlendi
- [ ] UG veya GmbH'de: işyeri noter randevusundan önce kiralandı

Gewerbe kaydı bir bildirimdir, izin değil

Bir ticari faaliyete başlayan, bunu aynı anda yetkili makama bildirir, çoğunlukla şehrin veya belediyenin *Gewerbeamt*'ına (ticari faaliyet dairesi). Bu Mietwagen için de geçerlidir. Daire sana üç gün içinde alındı belgesi verir. Ama kayıt yalnızca bir bildirimdir, izin değil: Yola ancak Konzession ile çıkabilirsin. Gerekli izin olmadan bir ticari faaliyet yürütürsen, makam devam etmeni engelleyebilir.

Gewerbe kaydını ne zaman yapacağın makamlarına bağlıdır:

Şehir	Ne zaman kaydolunur	Ücret
Berlin	ticaret sicilinde kayıtlı şirketler Gewerbeanmeldung belgesini başvuruya ekler	26 Euro, çevrim içi 15 Euro
Hamburg	Gewerbeanmeldung başvuru belgelerinin bir parçasıdır	–

Şehir	Ne zaman kaydolunur	Ücret
Münih	Gewerbeamt kayıt sırasında izni ister; ama faaliyeti başvuruyla birlikte ticari karayolu taşımacılığı biriminde kaydettirebilirsin	şirket türüne göre 50 ile 60 Euro

Bilgilerin durumu: Kasım 2026. Hamburg için ücret verilmedi, çünkü bu bölüm için kontrol edilmedi. Sınavdan ilk yolculuğa kadar bütün adımların sırasını Bölüm 8 gösterir.

Faaliyet konusu olarak tam olarak ne sunduğunu yazarsın, örneğin "Personenbeförderung mit Mietwagen" (şoförlü kiralık araçla yolcu taşımacılığı). Faaliyet konusu yalnızca bir formalite değildir. Makam, kaydındaki bazı bilgileri herkesin erişimine açabilir: adını, işletmenin adını, iş adresini ve bildirilen faaliyeti.

Sonradan da değişiklikleri bildirirsin:

- işletmeyi taşıdığında,
- faaliyet konusunu değiştirdiğinde veya kayıtlı faaliyetin için olağan olmayan hizmetlere genişlettiğinde,
- ticari faaliyet sahibinin adı değiştiğinde,
- işletmeyi kapattığında.

Kayıttan sonra: Finanzamt, BG Verkehr, IHK

Gewerbeamt kaydındaki bilgileri başka yerlere iletir, aralarında *IHK* (sanayi ve ticaret odası), *Finanzamt* (vergi dairesi), gümrük ve *Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung* (yasal kaza sigortası kuruluşlarının çatı birliği) üzerinden meslek birliği de var. Bazı adımlar yine de sende kalır.

Kurum	Ne yaparsın	Süre
Vergi dairesi	vergi kaydı formunu vergi dairesinin çevrim içi portalı ELSTER üzerinden gönder. Ardından vergi numaranı alırsın.	faaliyete başladıktan sonra bir ay
BG Verkehr (ulaşım sektörünün iş kazası sigortası)	şirketi meslek birliğine bildir: şirketin türü, sigortalı sayısı, açılış günü	başlangıçtan sonra bir hafta
IHK	hiçbir şey, ticaret vergisine tabi olduğun anda kendiliğinden üye olursun	–

Gewerbe kaydını bu hafta içinde yaptıysan, meslek birliğine bildirim de yapılmış sayılır. Ama Konzession için meslek birliğinden bir Unbedenklichkeitsbescheinigung'a ihtiyacın var, Berlin'de BG Verkehr'den prim ödemesi için ön kayda dair bir belgeye. Başvurunun başka hangi belgelere ihtiyaç duyduğu ve bunların ne kadar eski olabileceği Bölüm 11'de.

GEWERBEANMELDUNG NEREYE GİDER



> Gewerbeamt bilgilerini iletir, gümrüğe de. Vergi dairesine formu ve başvuru için BG Verkehr belgesini yine de kendin halledersin.

Süreler için bir örnek: Gewerbe kaydını 2 Mart'ta yapıyor ve aynı gün faaliyete başlıyorsun. O zaman formu vergi dairesine 2 Nisan'a kadar gönderirsin. BG Verkehr'e bildirim Gewerbe kaydıyla yapılmış olur, çünkü aynı haftadaydı. Başvuru için BG Verkehr belgesini yine de kendin alırsın.

KONTROL LİSTESİ GEWERBE

- [ ] Kayıt zamanı makamının şartlarıyla karşılaştırıldı
- [ ] Faaliyet konusu tam yazıldı, örneğin "Personenbeförderung mit Mietwagen"
- [ ] Alındı belgesi saklandı
- [ ] Vergi kaydı formu bir ay içinde gönderildi
- [ ] BG Verkehr'e bir hafta içinde bildirim yapıldı veya kayıtla tamamlandı
- [ ] Başvuru için BG Verkehr belgesi istendi

İşletmeyi gerçekten işyerinde yürütürsün

Konzession işyerine bağlıdır. Şirketinin merkezinin veya şubesinin bulunduğu bölgedeki izin makamı yetkilidir. Berlin'de işyeri Berlin'de, Münih'te Münih şehrinde olmalı. Ayrıca Almanya'da olmalı (Bölüm 4).

Mietwagen'de işyeri işletmenin merkezidir. İşler oraya veya senin evine gelir ve araç her yolculuktan sonra oraya döner, meğer ki yolculuktan önce veya yolculuk sırasında yeni bir iş almış olsun. İşyerinin ne olduğunu PBefG tanımlamaz. Mietwagen için bunu Federal Yüksek Mahkeme (*Bundesgerichtshof*) tarif etmiştir: İşyerinde işletmenin temel faaliyetleri yürütülür.

İŞYERİNDE NE OLUR



İşyerinde işletmenin temel faaliyetleri yürütülür. Bunların hiçbirinin olmadığı bir adres yetmez.

Bunlara şunlar dahildir:

- İşler kabul edilir ve şoförlere iletilir.
- Hangi aracın ne zaman gideceği buradan planlanır.
- Yolculuklar kaydedilir ve kayıtlar burada saklanır.
- Araçlar buraya dönebilir.

Baden-Württemberg Yüksek İdare Mahkemesi'nin (*Verwaltungsgerichtshof*) yazdığına göre bu, Mietwagen için taksiye göre daha dar bir kavramdır. Bunların hiçbirinin olmadığı bir adres yetmez. İşyeri yalnızca kâğıt üzerinde var olan paravan şirketler, Bölüm 5'in anlattığı kötü uygulamalar arasındadır.

SIK YAPILAN HATA

"İşler uygulamadan geliyorsa işyerinin önemi yok."
Uygulamadan gelen bir iş de şirkete gelir, işyerine veya girişimcinin evine (Bölüm 1). Yeni bir iş yoksa araç işyerine döner. Uygulama, işletmenin nerede yürütüldüğünü değiştirmez.

Makamlar kanıt olarak ne görmek ister

Makam kanıt olarak neyi isteyeceğini kendisi belirler. Berlin, Köln ve Münih karşılaştırması:

	Berlin	Köln	Münih
Büro	kira sözleşmesi ve ev sahibinin ticari kullanıma izin verdiğine dair onayı; alt kirada mal sahibinin onayı	iki araçtan itibaren ticari kira sözleşmesi	kira sözleşmesi veya mülkiyet belgesi; kiralık konutta ev sahibinin onayı

	Berlin	Köln	Münih
Park yerleri	her araç için bir tane, hemen yakında, yürüyerek ulaşılabilir, kira veya intifa sözleşmesiyle	her araç için bir tane, doğrudan işyerinde veya en fazla 100 metre uzakta	her araç için park yeri kanıtı
İşaretleme	sayfada belirtilmemiş	her yer bir araca sabit olarak ayrılmış ve plakasıyla işaretlenmiş	sayfada belirtilmemiş
Merkez olarak konut	her işyeriyle aynı şartlar	en fazla bir araçta önceden *Bauaufsichtsamt* (yapı denetim dairesi) ile görüşme	yapı izni gerekebilir, ayrıca *Zweckentfremdungssatzung*'a (konutların amaç dışı kullanımı yönetmeliği) göre başvuru

Bilgilerin durumu: Kasım 2026, şehirlerin sayfalarına ve Münih'in Ağustos 2026 tarihli bilgi notuna göre.

Ayrıca Berlin'deki eyalet dairesi, şoförler için başka şeylerin yanında dinlenme ve hijyen alanlarının bulunması gerektiğine dikkat çeker.

PRATİK İPUCU

Bir kira sözleşmesi imzalamadan önce izin makamının açıklamalarını oku. Berlin'deki eyalet dairesi örneğin "Hinweise zur Antragstellung im Mietwagenverkehr" yayımlıyor. Büroyu ve her park yerini buna göre madde madde kontrol et.

KONTROL LİSTESİ İŞYERİ ZİYARETİ

- [ ] Yer, başvuru yaptığın makamın bölgesinde mi?
- [ ] Burada iş kabul edebilir, planlama yapabilir ve kayıtları saklayabilir misin?
- [ ] Şoförler için dinlenme ve hijyen alanları var mı?
- [ ] Ev sahibi ticari kullanıma yazılı olarak izin veriyor mu?
- [ ] Her araç için yakında kiralayabileceğin bir park yeri var mı?
- [ ] Park yerleri şehrinin şartlarını karşılıyor mu, örneğin Köln'de en fazla 100 metre ve plakalı tabela?

Kendi evin de aynı şartları sağlamalı

PBefG işyerinin kendi evinde olmasını yasaklamaz. Ama ikisini ayırır: İşler işyerine veya eve gelebilir, araç ise işyerine döner. Ev işyeri olacaksa yukarıdaki her şeyi karşılamalı. Berlin'de bunun anlamı:

- Ev sahibin, evi ticari olarak kullanabileceğini onaylar.
- Her araç için yürüme mesafesinde bir park yerin var.
- Şoförlerin için dinlenme ve hijyen alanları var.

Kirada oturuyorsan ev sahibin de karara katılır. Buna imar hukuku eklenir. Bir konutu ticari olarak kullanırsan bunun için yapı izni gerekebilir. Köln ve Münih bunu açıkça söyler:

- **Köln:** İşyeri kiralık bir konutta veya salt konut bölgesinde ise ve en fazla bir araç için başvuruyorsan, kullanım değişikliği için başvurman gerekip gerekmediğini önceden Bauaufsichtsamt ile netleştirirsin. Birden fazla Mietwagen için Köln ticari kira sözleşmesi ister.
- **Münih:** Kiralık konutta, ev sahibinin ticari kullanıma onayı başvurunun parçasıdır. Şehir Konzession sırasında imar hukukunu ayrıca kontrol etmez. Yine de yapı izni gerekebilir, çünkü yasa bir istisna tanımadıkça kullanım değişikliği de izin gerektirir. Ayrıca şehrin Zweckentfremdungssatzung'u geçerlidir: Konutun ticari kullanımı için *Amt für Wohnen und Migration*'a (konut ve göç dairesi) başvurursun.

	Kendi evin	Ticari büro
Konzession'a kadar kira	zaten ödeniyor	ayrıca ödenir, yaklaşık üç ay
Ev sahibinin onayı	kirada oturuyorsan gerekli	ticari kira sözleşmesinde düzenlenmiş
İmar hukuku	kullanım değişikliği izin gerektirebilir	bürolarda ticari kullanıma izin verilmiş olmalı
Park yerleri	her araç için yakında bir tane, kiralık	her araç için yakında bir tane, kiralık
Dinlenme ve hijyen alanları	şoförler de kullanabilmeli	bulunmalı
Büyüme	Köln: evde en fazla bir araç	Köln'de iki araçtan itibaren zorunlu

UYGULAMADAN

Aynı videoda şirketin başta evde kayıtlı olduğu anlatılıyor. Kısa sürede ev sahibiyle sorunlar çıkmış ve park yerleri olan bir iş adresine ihtiyaç duyulmuş. Bu yüzden işyeri arayışı noter randevusundan önce bitmeliymiş, yoksa notere iki kez para ödenirmiş. Ayrıca şartlar makamdan makama çok farklıymış: Bazıları her park yerinde bir isim tabelası veya sağlam bir zemin istiyormuş, başka yerlerde bir yeşil alan yetiyormuş. Bazen bir tuvalet yetiyormuş, bazen kadınlar ve erkekler için ayrı olmalıymış.

Kira sözleşmesi bekleme süresini aşmalı

PBefG kira sözleşmesi için bir asgari süre öngörmez, Berlin'deki eyalet dairesi de bir süre belirtmez. Sözleşmeyi ve ticari kullanım onayını ister. Süre için eyalet dairesinin iki başka bilgisi yardımcı olur:

- Belgeler eksiksizse Konzession gelene kadar yaklaşık üç ay geçer. Kirayı bu süre içinde zaten ödersin.
- İlk izin Berlin'de genellikle iki yıl geçerlidir.

Bunun parasal karşılığını, büro ve iki park yeri için varsayılan aylık 500 Euro kira ve iki aylık kira tutarında depozitoyla bir örnek gösteriyor:

Konzession'a kadar bekleme	Kira	Depozito	İlk iş gelmeden önce toplam
3 ay	1.500,00	1.000,00	2.500,00
6 ay	3.000,00	1.000,00	4.000,00

Üç ay, eksiksiz başvurudan itibaren makamların olağan işlem süresidir. Bir belge eksikse veya makam süreyi uzatırsa daha uzun sürer. Yasa buna üç aya kadar ek süre tanır (Bölüm 4 ve 11).

Kira sözleşmesi izinden önce biterse yeni bir işyerine ihtiyacın olur ve taşınmanın makamla netleştirilmiş olması gerekir (aşağıya bak).

KONTROL LİSTESİ KİRA SÖZLEŞMESİ

- [ ] Ticari kullanıma açıkça izin verilmiş
- [ ] Alt kirada: mal sahibinin onayı
- [ ] Park yerleri sözleşmede veya ayrı bir sözleşmede, onlar için de ticari kullanım izni var
- [ ] Süre, bekleme süresinin ve ilk iznin süresinin ötesine planlandı
- [ ] En az üç ay gelirsiz kira hesaba katıldı

Her araç için yürüme mesafesinde bir park yeri

Araçlar her yolculuktan sonra yeni bir iş yoksa döndüğü için işyerinde yere ihtiyaçları var. Berlin'de her araç için hemen yakında, yürüyerek ulaşılabilen bir park yeri kanıtlarsın. Eyalet dairesi bir metre sayısı vermez. Birkaç ev ötedeki bir yer yetebilir, ama kararı makam verir. Yerleri kira veya intifa sözleşmeleriyle kanıtlaman gerekir. Sokaktaki boş park yerleri bu şekilde kanıtlanamaz.

Her ek araçla bir park yerine daha ihtiyacın olur. Münih başvuruyla birlikte her araç için bir park yeri kanıtı ister. Köln kesin bir sınır koyar: Park yeri doğrudan işyerinde veya ondan en fazla 100 metre uzaktadır. Her yer bir araca sabit olarak ayrılmış ve onun resmî plakasıyla işaretlenmiştir. Birkaç ev ötedeki bir yerin yetip yetmeyeceği şehrine bağlıdır.

Park yerleri böylece büyümeni de sınırlar. Kaç araç alacağın özkaynağa ve park yerlerine bağlıdır (Bölüm 11). Her ek araç sonradan izin gerektiren bir genişlemedir ve her biri için bir yere daha ihtiyacın olur.

Araç	Park yeri	Asgari özkaynak
1	1	2.250 Euro
2	2	3.500 Euro
5	5	7.250 Euro
10	10	13.500 Euro

Yüzölçümü büyük belediyeler için bir istisna var. Orada makam, bir Mietwagen'in yeni bir iş olmadan işyeri yerine başka bir park yerine dönebileceği kurallar koyabilir. Ana merkez ile park yeri arasında o zaman en az 15 kilometre olur. İstisna izin gerektirir. *Rückkehrpflicht*'in (işyerine dönme zorunluluğu) günlük

hayattaki uygulaması Bölüm 17'de.

İşyerini taşırsan

Takside işyeri başka bir belediyeye taşınırsa izin sona erer. Bu kural Mietwagen için geçerli değildir. Taşınma yine de yeni bir adresten fazlasıdır:

- Önemli değişiklikleri makama istenmeden ve gecikmeden bildirirsin. İzin makamı aynı zamanda senin denetim makamındır.
- Şirketin önemli bir değişikliği izin gerektirir.
- Başka bir makamın bölgesine taşınırsan, bundan sonra o makam yetkilidir.
- Başka bir belediyeye taşındığında Gewerbe kaydını yalnızca yeni yerde yaparsın. Yeni makam bilgileri eskisine iletir.
- UG veya GmbH'de ticaret sicilindeki iş adresi değişir.
- Taşınmadan itibaren araçlar yeni işyerine döner. Eski yerdeki bir park yeri, işine geliyor diye dönüş yeri olmaz.

Münih süreci ayrıntılı anlatır. Şehir içindeki bir taşınmayı da Kreisverwaltungsreferat'a bildirir, belgeyi ve dökümü yeniden düzenlenmesi için gecikmeden sunarsın. Yeni işyerinin kira sözleşmesini veya mülkiyet belgesini önceden verirsin, çünkü şehir yeni belgeyi düzenlemeden önce onu kontrol eder. Bunun maliyeti 25 ile 100 Euro, ayrıca şirket türüne göre Gewerbe bildirimi için 47 ile 50 Euro.

KONTROL LİSTESİ TAŞINMA

- [ ] Yeni büro ve park yerleri makamın şartlarına göre kontrol edildi
- [ ] Taşınma önceden izin makamıyla netleştirildi
- [ ] Yeni yerin kira sözleşmesi verildi, Münih'te yeniden düzenlemeden önce
- [ ] Belge ve dökümler değişiklik için sunuldu
- [ ] Gewerbe kaydı yeni yerde yapıldı
- [ ] UG veya GmbH'de: ticaret sicilindeki iş adresi değiştirildi
- [ ] Bütün şoförler taşınma gününden itibaren nereye döneceklerini biliyor

Bir bakışta

- PBefG şirket türü şart koşmaz. Şahıs şirketi, GbR, UG ve GmbH mümkündür.
- UG ve GmbH noterde ve ticaret siciline kayıtla doğar. Belge ancak kayıt kanıtlandığında verilir. İşyerini ondan önce kiralarsın.
- Fachkunde'yi girişimci veya yönetim kanıtlar. Berlin'deki bir GbR'de kural olarak bütün ortakların buna ihtiyacı var.
- Özkaynak ve yedekler her şirket türünde aynı yüksekliktedir. Üzerinde yük olmayan özel mal varlığı şahıs şirketinde sayılır, UG ve GmbH'de kendiliğinden sayılmaz.

- Şoförü her şirket türünde işe alabilirsin. GmbH sorumluluğu sınırlar, ama özel kefaletlerde ve kusurla ödenmeyen vergilerde veya sosyal sigorta primlerinde değil.
- Gewerbeanmeldung bir bildirimdir, izin değil. Ardından vergi dairesi (bir ay) ve BG Verkehr (bir hafta) gelir.
- İşyeri, işletmeyi gerçekten yürüttüğün yerdir: işler, planlama, kayıtlar, araçların dönüşü.
- Her araç için bir park yerine ihtiyacın var, Berlin'de yürüme mesafesinde, Köln'de işyerinden en fazla 100 metre uzakta. Kendi evin de bunu sağlamalı, buna ek olarak yapı izni gerekebilir.
- Konzession gelmeden önce en az üç aylık kira hesapla. Taşınmayı önceden makamla netleştirirsin.

Devamı Bölüm 11'de: Konzession (işletme izni).

KISIM 2 · KİRALIK ARAÇ ŞİRKETİ

11

Konzession (işletme izni)

Konzession (işletme izni), yolcuları *Mietwagen* (şoförlü kiralık araç) ile taşımana izin veren belgedir. O olmadan hiçbir araç yola çıkmaz, Uber ya da Bolt üzerinden de. Yasanın hangi şartları aradığı Bölüm 4'te yazıyor. Bu adımın tüm kuruluş yolundaki yerini Bölüm 8 gösterir.

Burada konu başvurunun kendisi: onu nereye verirsin, hangi belgelere hangi biçimde ihtiyacın var, ne tutar, makamdaki süreç nasıl işler ve kaç araç alırsın. Buna izinden sonra olanlar eklenir: her değişikliği bildirmek, belgeyi güncel tutmak ve zamanında yenilemek. Örnekler çoğunlukla Berlin, Hamburg ve Münih'ten.

Yasada Konzession'ın adı Genehmigung'dur

Sektörde Konzession, lisans ya da Mietwagenschein denir. Yasa ise Mietwagen taşımacılığı için bir *Genehmigung*'dan (izin) söz eder. Kastedilen hep aynı şeydir. Makamların formlarında ve kararlarında çoğunlukla Genehmigung kelimesi geçer.

İzin şirkete aittir, şoföre ya da araca değil. Ama yalnızca belirli araçlar için geçerlidir ve bu araçların plakaları belgede yazar. Belgede başka neyin yazacağını yasa belirler:

İzin belgesinde (*Genehmigungsurkunde*) yazanlar	Bunun senin için anlamı
Girişimcinin adı ve işyeri (*Betriebssitz*)	İşyeri, işlerin geldiği ve araçların döndüğü yerdir (Bölüm 10).
taşıma türü, burada Mietwagen	Tarife ve çalışma zorunluluğu gibi taksi kuralları senin için geçerli değil, Mietwagen kuralları ise geçerli (Bölüm 1).
geçerlilik süresi	Ardından yeni bir izin gerekir.
varsa şartlar ve yükümlülükler	Bunlar yasa kadar bağlayıcıdır.
araçların resmî plakaları	Yalnızca bu araçlar çalışabilir. Yeni bir araba için kayıt gerekir.
denetim makamı	İzinden sonra seni o denetler.

Belge ya da onun kısaltılmış resmî sureti olan *Auszug* (izin özeti), her yolculukta araçta bulunur, kâğıt üzerinde ya da elektronik olarak. Denetimde şoför onu gösterir (Bölüm 4).

Mietwagen için üst sınır yok

Taksilerde Konzession sayısı sınırlanabilir. Yeni bir taksi Konzession'ı yerel taksi sektörünün işleyişini tehdit ediyorsa makam onu vermemek zorundadır. Bunu değerlendirmek için en fazla bir yıl sürmesi gereken bir gözlem süresi (*Beobachtungszeitraum*) başlatabilir. İzinler verilirken yeni başvuranlar ve mevcut şirketler uygun şekilde dikkate alınır, her grubun içinde başvuru sırasına göre. Her başvuran kural olarak yalnızca bir izin alır. Yeni başvuranlar izni iki yıllığına alır ve bu sürede devredemez. Taksi Konzession'ları için bekleme listeleri buradan gelir.

Mietwagen için bunların hiçbiri geçerli değil. Yasadaki bu iki kural yalnızca taksi taşımacılığından söz eder. Yani makam Mietwagen'de şehrin daha fazla aracı kaldırıp kaldıramayacağını incelemez. Stuttgart, Mietwagen izniyle ilgili sayfasında izin sayısının sınırlı olmadığını açıkça yazıyor.

	Taksi	Mietwagen
Konzession sayısında üst sınır	mümkün, aksi hâlde taksi sektörü tehlikeye düşüyorsa	yok
Gözlem süresi ve bekleme listesi	mümkün, Berlin'de 16 Şubat 2026'dan beri	yok
Başvuru başına izin	kural olarak bir	kanıtlayabildiğin kadar araç
Başkasına devir	yalnızca şirketle ya da şirketin önemli bir bölümüyle birlikte, yeni başvuranlarda iki yıl boyunca hiç	yine makamın iznini gerektirir

Berlin bu farkı şu sıralar açıkça gösteriyor. 16 Şubat 2026'dan beri orada taksiler için bir gözlem süresi geçerli. Bu süre devam ettiği müddetçe *Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten* (Berlin vatandaşlık ve kamu düzeni eyalet dairesi) yeni taksi Konzession'ı vermiyor ve mevcut olanları genişletmiyor. Yeni başlamak isteyen bir bekleme listesine yazılabilir. *IHK*'nın (sanayi ve ticaret odası) Berlin'deki açıklamasına göre bu durum Mietwagen taşımacılığını etkilemiyor.

Yani Berlin'de Uber ve Bolt için çalışmak istesen de bir Mietwagen Konzession'ı almaya devam edersin. Yine de kolay değil. Eyalet dairesi dikkatle inceliyor. 2024'te 1.427 araçlı 74 izni geri aldı ve 1.917 araçlı 143 başvuruyu reddetti. Ağustos 2023'ten beri platformlar Berlin'deki yeni Mietwagen şirketlerini ve araçlarını önceden eyalet dairesine kontrol ettiriyor (Bölüm 5).

Hamburg'da başka türden bir şart geçerli. Orada şehir, bir şirketin ilk kez Mietwagen olarak kullandığı araçlara 2025'ten beri yalnızca yerel olarak emisyonsuzlarsa izin veriyor (Bölüm 6). Bu, Konzession sayısını değil, araç seçimini sınırlar (Bölüm 12).

SIK YAPILAN HATA

"Mietwagen Konzession'ını birinden satın almak gerekir."

Mietwagen Konzession'ı için makama başvurursun ve bunun için satış bedeli değil, harç ödersin. Konzession'lar için bir piyasa ancak sayılarının sınırlı olduğu yerde, yani taksilerde olabilir. Orada da bir taksi Konzession'ından doğan haklar yalnızca şirketin tamamıyla ya da şirketin önemli ve ayrılabilir bir bölümüyle birlikte devredilebilir. Her devir izin gerektirir ve devralan kişinin kendisi güvenilir, mesleki olarak yeterli ve mali açıdan güçlü olmalıdır.

Başvuruyu işyerinin bağlı olduğu makama verirsin

Konzession'ı hangi makamın vereceğini her eyalet kendisi belirler. Yetkili makam, işyerinin bulunduğu bölgedeki makamdır. Bu yüzden işyeri başvurudan önce belli olur (Bölüm 10). Sonradan taşınırsan başka bir makam yetkili hâle gelebilir.

Şehir	Makam	Başvuruyu nasıl verirsin
Berlin	Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten, Fahrerlaubnisbehörde Personenbeförderung	yazılı olarak, postayla ya da eyalet dairesinin iki kurum posta kutusundan birine atarak
Hamburg	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende	yazılı olarak ya da bağlantısı verilen başvuru portalı üzerinden çevrim içi
Münih	Kreisverwaltungsreferat, Gewerbeamt, ticari karayolu taşımacılığı alt birimi	yalnızca çevrim içi alınan randevuyla şahsen
Köln	Köln belediyesi	belediyenin sana verdiği ya da gönderdiği başvuru belgeleriyle
Düsseldorf	Straßenverkehrsamt (karayolu trafik dairesi)	belediyenin formlarıyla, aralarında araç ve şoför listesi var
Stuttgart	Führerscheinstelle (ehliyet dairesi)	bir servis hesabıyla service-bw portalı üzerinden çevrim içi ya da başvuru formuyla

Yasa başvurunun ve belgelerin elektronik olarak verilmesine izin verir. Bunun mümkün olup olmadığına ve nasıl olacağına makam karar verir. Berlin başvuruyu hâlâ kâğıt üzerinde istiyor. Hamburg, başvurunun işe başlamak istediğin tarihten çok önce, erkenden verilmesini tavsiye ediyor.

Başvuruda neyin yazması gerektiğini de yasa belirler. Makamların formları tam olarak bunu sorar:

- ad, ikamet yeri ve işyeri, gerçek kişilerde doğum tarihi ve doğum yeri de,
- daha önce izinlerin olup olmadığı,
- istenen geçerlilik süresinin başlangıcı ve bitişi,
- taşıma şekli, yani Mietwagen,
- araçların sayısı, türü ve koltuk sayısıyla ölçülen kapasitesi.

Berlin araçları bir araç listesi olan Anlage 5 formuna yazdırır. Oradaki her araç bir harç tutar. Bu yüzden kaç araçla başlayacağını önceden düşün. Sonradan genişletebilirsin.

Süreç böyle işler

BAŞVURUDAN İZİN BELGESİNE



Makam süre içinde reddetmezse izin verilmiş sayılır.

> Makamın süresi ancak başvuru eksiksiz olduğunda başlar. Her eksik belge talebi başlangıcı geriye iter.

Eksiksiz ver. Makamın süresi ancak başvuru eksiksiz olduğunda başlar. Hamburg, sürelerin ancak karar verilebilecek durumdaki bir başvuruyla başladığını ve eksik belge taleplerinin işlemi uzattığını yazıyor. Makam ek bilgi ve belge isteyebilir.

Bilgi alınması. Makam senin hakkında *Kraftfahrt-Bundesamt*'tan (federal motorlu taşıtlar dairesi) bilgi almak zorundadır. Bu yüzden Berlin, Münih ve Köln *Fahreignungsregister* (sürücü ceza puanı sicili) kaydını kendisi ister. Hamburg'da bu kayıt senin belgelerinin arasında yer alır.

Başka kurumların görüşü. Makam karar vermeden önce işyerinin bulunduğu belediyenin, iş denetiminin, IHK'nın, meslek sendikalarının ve ulaşım derneklerinin görüşünü alır. Görüş bildirmek için iki haftaları var. Sonradan yalnızca bir aracı değiştirirsen görüş alınmaz.

Karar. Makam, başvurunun ulaşmasından itibaren üç ay içinde yazılı ya da elektronik olarak karar verir. Buna yetişemezse süre dolmadan sana bir ara karar (*Zwischenbescheid*) gönderir ve süreyi en fazla üç ay uzatır. Süre içinde reddetmezse izin verilmiş sayılır.

Çekincesiz. Geçici bir izin yoktur, geri alma çekincesiyle verilen bir izin de yoktur. Şartlar ve yükümlülükler konabilir.

Belge. Karar kesinleştiğinde izin belgesini alırsın. Bir UG (sınırlı sorumlu küçük şirket) ya da GmbH (limited şirket) onu ancak ticaret siciline (*Handelsregister*) kaydı kanıtlandığında alır. Berlin'de karar ve harç kararı postayla şirketin adresine gelir. Makam, izni verdiğini meslek birliğine bildirir. En geç o zaman *BG Verkehr* (ulaşım sektörünün iş kazası sigortası) senden haberdar olur (Bölüm 8).

SIK YAPILAN HATA

"Mektubumdan üç ay sonra Konzession kendiliğinden geçerli olur."
Üç ay ancak eksiksiz başvurudan itibaren işler ve makam bunu bir ara kararla üç aya kadar uzatabilir. Bir sayfa eksikse hiçbir süre işlemez. Karar olmadan da araç tescil dairesine (*Zulassungsstelle*) gösterebileceğin hiçbir şeyin olmaz. Berlin'de bu daire ilk Mietwagen için izin kararını (*Genehmigungsbescheid*) ister (Bölüm 12).

Belgelerin özünü yasa belirler

Her makamın kendi listesi var. Özü her yerde aynıdır, çünkü yasadan gelir. Başvuruya, makamın senin güvenilirliğini ve işletmenin güvenliğini ve gücünü değerlendirebileceği belgeler eklenir. Bunların tam olarak ne olduğunu *Berufszugangsverordnung* (mesleğe giriş yönetmeliği) düzenler.

Belge	Kim verir	Maliyet	En fazla ne kadar eski
Fachkunde (mesleki yeterlilik) belgesi	sınavı geçtikten sonra IHK	sınav Berlin'de 280 Euro, Köln'de 227 Euro	süresiz geçerli
Bir makama sunulmak üzere *Führungszeugnis* (adli sicil kaydı)	Federal Adalet Dairesi, vatandaşlık bürosunda (*Bürgeramt*) ya da çevrim içi istenir	13 Euro	makamın belirlediği kadar
Gewerbezentralregister (merkezi ticari sicil) kaydı	Federal Adalet Dairesi	13 Euro	makamın belirlediği kadar
Fahreignungsregister kaydı	Kraftfahrt-Bundesamt, çoğu zaman makam kendisi ister	Berlin'de kişi başına 3,30 Euro, Konzession harcıyla birlikte	–
Vergi durumu belgesi (*Bescheinigung in Steuersachen*)	*Finanzamt* (vergi dairesi)	–	3 ay
Borcu yoktur yazısı (*Unbedenklichkeitsbescheinigung*)	belediye	–	3 ay
Borcu yoktur yazısı	sağlık sigortaları	–	3 ay
Borcu yoktur yazısı	BG Verkehr	–	3 ay
Özkaynak belgesi (*Eigenkapitalbescheinigung*) ya da onaylı varlık dökümü (*Vermögensübersicht*)	vergi danışmanı, denetçi, banka ve diğerleri	ücret	1 yıl
İşyeri kira sözleşmesi ve park yeri kanıtları	ticari kullanıma onay veren ev sahibi	–	–

Belge	Kim verir	Maliyet	En fazla ne kadar eski
Ticaret sicili kaydı, şirket sözleşmesi	sicil mahkemesi, noter	–	–

Führungszeugnis ve Gewerbezentralregister harçlarını Federal Adalet Dairesi belirtiyor. *Fachkundeprüfung*'un (mesleki yeterlilik sınavı) maliyeti Bölüm 9'da. Vergi dairesi, belediye, sağlık sigortaları ve BG Verkehr yazıları için yasa bir azami yaş belirler, özkaynak kanıtı için de. Ayrıntısı bir sonraki başlıkta.

Kanıtlara kimin ihtiyacı var. Yazılar yalnızca şirketle ilgili değil. Hamburg onları şirketten, yasal temsilciden ve işleri yürüten kişiden ister. Münih, borcu yoktur yazılarını ve iflas mahkemesi belgesini UG ve GmbH'de yasal temsilcilerden ve işletme yönetiminden de ister. Genel müdür (*Geschäftsführer*) atadıysan Führungszeugnis ve sicil kaydı onlar için de gerekir. Bir *GbR*'de (adi ortaklık) Berlin mesleki yeterlilik kanıtını kural olarak bütün ortaklardan ister.

Hangi sağlık sigortaları. Kastedilen, çalışanlarını sigortaladığın ya da sigortalamış olduğun bütün sigortalar, gönüllü ya da özel sigortalıysan veya olduysan kendi sigortan da. Stuttgart ve Köln sayfalarında böyle yazıyor. Berlin'de yenilemede buna şoförlerin emeklilik ve işsizlik sigortası primleri de eklenir.

Hangi vergi daireleri ve belediyeler. Berlin, işyerinin bağlı olduğu vergi dairesinin bilgisini, Berlin dışında oturuyorsan ikamet yerinin vergi dairesinin bilgisini de ister. Köln, son beş yılda oturduğun ya da ticari faaliyet yürüttüğün bütün belediyelerden belge ister.

> PRATİK İPUCU
>
> Berlin'de Führungszeugnis ve Gewerbezentralregister kaydını vatandaşlık bürosunda, doğrudan eyalet dairesine gidecek şekilde istersin: Führungszeugnis'i belge türü “O” ile, sicil kaydını belge türü “9” ile, ikisini de kullanım amacı “Konzession PBefG – IV D 21” ile. Vatandaşlık bürosunun makbuzunu başvuruna eklersin. Böylece eyalet dairesi ikisinin de yolda olduğunu bilir.

Her şehir ayrıca kendi kanıtlarını ister

Özün ötesinde her makamın kendi listesi var. Farklar büyük, hesap dökümünden iş planına kadar:

Şehir	Ayrıca istenenler
Berlin	kimlik kartı ya da pasaport; Fachkunde belgesinin aslı ve kopyası; eyalet dairesinin formunda, son tamamlanmış ayın eksiksiz hesap dökümüyle birlikte varlık dökümü; BG Verkehr'den kaza sigortası primlerinin ön kaydına dair belge; vatandaşlık bürosunun makbuzu; alt kiralamada mülk sahibinin onayı; şirketlerde yönetimin istihdam ilişkisine dair kanıtlar ve ilçe belediyesinin (*Bezirksamt*) *Gewerbeanmeldung*'a (ticari faaliyet kaydı) dair belgesi
Hamburg	araç listesi, kiralık ya da leasing araçlarda kira sözleşmesi ya da leasing listesiyle; tescil türü Mietwagen olan araç ruhsatı; Gewerbeanmeldung; Fahreignungsregister kaydı

Şehir	Ayrıca istenenler
Münih	iflas mahkemesinden belge; işe giriş tarihi ve sağlık sigortası yazılı personel listesi; araç listesi; belediye veznesinden borcu yoktur yazısı; her araç için TSE uyumlu bir *Wegstreckenzähler*'ın (mesafe sayacı) takıldığına dair belge. Führungszeugnis, Gewerbezentralregister, Fahreignungsregister ve icra portalını belediye kendisi sorgular, ilk ikisini senin onayınla
Köln	bir yıllık iş planı ya da gelir ve gider öngörüsü, araç başına beklenen gelir ve kilometreyle; iflas mahkemesinden belge; araçların şoförlü kiralık araç olarak sigortalandığını gösteren sigorta belgesi; genel müdür atarsan ya da ondan fazla Mietwagen çalıştırırsan *Dienstanweisung* (hizmet talimatı)
Düsseldorf	belediyenin formlarında araç listesi, şoför listesi ve varlık dökümü
Stuttgart	genel müdür atandıysa iş sözleşmesi

İki şey göze çarpıyor. Birincisi, Hamburg ve Münih araçlarla ilgili bilgileri daha başvuruyla birlikte ister, Berlin ise izin kararını ancak tescilde. Arabaya ne zaman ihtiyacın olacağı yani şehrine bağlıdır (Bölüm 12). İkincisi, Berlin işyerini de birçok kişinin beklediğinden daha dikkatli inceler. Orada şoförler için, *Arbeitsstättenverordnung*'un (işyerleri yönetmeliği) öngördüğü şekilde mola ve hijyen odaları bulunmalı.

Altı şehirden iş planı isteyen tek şehir Köln. Araç başına gelir ve giderleri gerçekçi nasıl hesaplayacağını Bölüm 7 gösterir. Oradaki rakamları, kendi tekliflerinle değiştirerek öngörü için kullanabilirsin.

Yazılar en fazla üç aylık olabilir

Vergi dairesi, belediye, sağlık sigortaları ve BG Verkehr yazılarında belge tarihi en fazla üç ay geride olabilir. Özkaynak belgesinde ya da varlık dökümünde bu en fazla bir yıldır. Süre, senin ilk mektubundan değil, makamın elinde bütün belgelerin bulunduğu günden itibaren hesaplanır. Köln bunu sayfasında her bir yazının yanına ayrıca yazıyor. Bunun bir zaman çizelgesinde nasıl göründüğünü Bölüm 8'deki grafik gösterir.

Uydurma tarihlerle bir örnek, tuzağın nerede olduğunu gösterir:

Tarih	Ne oluyor	Sonuç
2 Mart	vergi dairesinden 2 Mart tarihli yazı	2 Haziran'a kadar geçerli
10 Mart	bütün yazılarla başvuru verildi, park yeri kanıtı henüz eksik	makamın süresi henüz işlemiyor
20 Mayıs	makam park yeri kanıtını istiyor	–
12 Haziran	park yeri kanıtı ulaşıyor, artık her şey tamam	belge tarihi üç aydan daha eski
sonrasında	vergi dairesine ve diğer kurumlara yeniden başvur	bekleme süresi uzar

PRATİK İPUCU

Yazıları ancak geri kalan her şey hazır olduğunda al: Fachkunde, işyeri, park yerleri, Gewerbe. Sonra hepsini aynı hafta iste ve her şeyi birlikte ver. Bir sayfa eksikse ve ancak haftalar sonra gelirse, baştaki bir yazı o zamana kadar eskimiş olabilir.

KONTROL LİSTESİ TESLİMDEN ÖNCE

- [ ] Makamımın listesi ve formları güncel hâliyle elimde
- [ ] Fachkunde belgesi, Berlin'de aslı ve kopyası
- [ ] Kimlik, şirketlerde sicil kaydı ve şirket sözleşmesi
- [ ] Ticari kullanıma onaylı kira sözleşmesi
- [ ] Her araç için bir park yeri kanıtı
- [ ] Özkaynak kanıtı en fazla bir yıllık
- [ ] Vergi dairesi, belediye, sağlık sigortaları, BG Verkehr aynı hafta
- [ ] Führungszeugnis ve sicil kaydı istendi, makbuz ekte
- [ ] Şehrim şimdiden istiyorsa araç listesi
- [ ] Bütün sayfaların bir kopyası bende, teslim tarihi not edildi

Özkaynağı böyle kanıtlarsın

Özkaynağı, *PBefG*'ye (Yolcu Taşıma Kanunu) bağlı mesleğe giriş yönetmeliğinin 1 numaralı ekindeki örneğe uygun bir özkaynak belgesiyle kanıtlarsın. Bu belgeyi denetçiler, yeminli defter denetçileri, vergi danışmanları, vergi temsilcileri, vergi hukuku uzmanı avukatlar, bunlara karşılık gelen şirketler ve bankalar verebilir. Yeni bir şirketin henüz yıl sonu bilançosu yoktur. O zaman bu kurumlardan birinin onayladığı bir varlık dökümü yeterlidir.

Ne kadar gerektiği basit bir hesaptan çıkar: ilk araç için 2.250 Euro ve her ek araç için 1.250 Euro (Bölüm 4). Dört araçta bu, 2.250 Euro artı üç kez 1.250 Euro, yani 6.000 Euro eder. Bir ile on araç arasının tablosu Bölüm 8'de.

Yedek olarak neyi ekleyebileceğin şirket türüne bağlıdır. Şahıs şirketinde (*Einzelunternehmen*) üzerinde yük olmayan özel mal varlığı da sayılır, UG ve GmbH'de kendiliğinden sayılmaz. Her yedek için ek bir belge gerekir (Bölüm 10).

Şehirler bunu farklı uyguluyor:

Şehir	Kanıt nasıl görünür
Berlin	eyalet dairesinin formu olan Anlage 1'de, bir vergi danışmanının onayladığı varlık dökümü; buna son tamamlanmış ayın eksiksiz hesap dökümü eklenir. Özkaynak belgesi ve ek belgeler Anlage 2'de. Nakit para sayılmaz
Köln	belediyenin başvuru belgeleriyle verdiği resmî formlar
Düsseldorf	varlık dökümü için belediyenin kendi formu
Münih	özkaynak kanıtı; varlık dökümünün tarihi en fazla bir yıl geride olabilir

SIK YAPILAN HATA

"Özkaynağı harç olarak öderim, sonra elimden çıkar."
Özkaynak, şirketinin başvuru gününde kanıtlanabilir şekilde bulunması gereken varlığıdır. Ondan sonra onu işletme için kullanabilirsin. Ama yenilemede makam işletmenin mali açıdan güçlü olup olmadığını yeniden inceler (Bölüm 4).

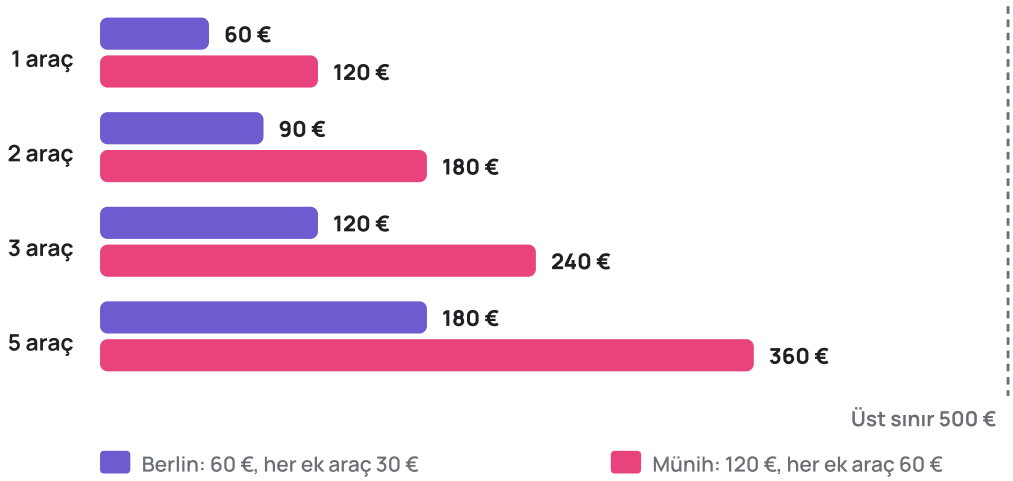
Harç 50 ile 500 Euro arasında

Makamın Konzession için ne kadar isteyebileceğini PBefG'ye bağlı harç yönetmeliği düzenler. Makam harcı bu aralık içinde belirler.

İşlem	Harç yönetmeliğine göre harç
Mietwagen izni	50 ile 500 Euro
Taksi ve Mietwagen için birlikte izin	100 ile 1.465 Euro
Genişletme, örneğin ek araçlar için	50 ile 1.000 Euro
Araç değişiminde belgenin güncellenmesi	araç başına 25 Euro
İznin devri	50 ile 1.000 Euro

Berlin aynı başvurudaki ilk araç için 60 Euro, her ek araç için 30 Euro alır; ilk izin için de, yenileme ya da genişletme için de. Buna her sorumlu kişi için *Verkehrszentralregister* (trafik merkez sicili) bilgisi karşılığında 3,30 Euro eklenir. Münih kural olarak 120 Euro ve her ek araç için 60 Euro alır. Hamburg sabit bir tutar vermiyor, yalnızca 500 Euro'luk üst sınırı. Harç orada araç sayısına ve iş yüküne bağlıdır. Hamburg'da peşin ödemeyle, Girocard ile, gerekirse kredi kartıyla ya da faturayla ödeyebilirsin.

ARAÇ SAYISINA GÖRE KONZESSION HARCI



Berlin eyalet dairesi ve Münih belediyesinin bilgilerine göre ilk Konzession harçları. Hamburg yalnızca 500 Euro'luk üst sınırı veriyor.

Ret de para tutar. Münih reddederse ya da başvuruyu geri çekersen harcın yüzde 75'ine kadarını ödersin. İki araçta bu, 180 Euro'nun 135 Euro'ya kadarı eder. Sonunda geri çektiğin eksik bir başvuru yani bedava değildir.

Berlin'deki bir şahıs şirketi için Konzession'a kadar harçlar, kaç araçla başladığına göre şöyle:

Kalem	1 araç	2 araç	5 araç
IHK Berlin'de Fachkundeprüfung	280,00	280,00	280,00
Führungszeugnis	13,00	13,00	13,00
Gewerbezentralregister kaydı	13,00	13,00	13,00
Konzession	60,00	90,00	180,00
Verkehrszentralregister bilgisi, bir kişi	3,30	3,30	3,30
Toplam	**369,30**	**399,30**	**489,30**

Harçlar araç sayısıyla neredeyse hiç artmaz. Daha büyük bir başlangıç başka yerde pahalı olur: özkaynakta, 5 araçta en az 7.250 Euro, park yerlerinde ve araçların kendisinde. Gewerbeanmeldung, varlık dökümünün onay ücreti ve kira dahil değil. Bir kuruluşun toplamda neye mal olduğunu Bölüm 7 ve 8 hesaplar.

Eksiksiz başvurudan itibaren üç ay hesapla

Yasa makama üç ay verir, makam bunu en fazla üç ay daha uzatabilir. Şehirler benzer süreler veriyor, Hamburg bir alt sınır da:

Şehir	Makama göre işlem süresi	Süre ne zaman başlar
Berlin	yaklaşık 3 ay	belgeler eksiksiz olduğunda
Hamburg	genelde 2 hafta ile 3 ay, gerekirse 3 ay daha	karar verilebilecek durumdaki bir başvuruyla
Münih	3 ay	–
Köln	3 aya kadar	bütün belgeler geldikten sonra
Düsseldorf	12 haftaya kadar	–

Belirleyici kelime eksiksiz. Her eksik belge zaman kaybettirir ve her ek talep bir yazının eskimesine yol açabilir. Kararın ardından her şeyin hazır olması için bekleme süresinde neler yapacağını Bölüm 8 sıralar: araçlar, sigorta, şoförler ve iş kabulü.

UYGULAMADAN

"Mietwagenunternehmer werden 2025: Komplettanleitung (IHK, Konzession, Uber)" adlı videoda (YouTube kanalı "Adiyan", Aralık 2025) belgeleri verdikten sonra iznin gelmesi için üç ile altı ay hesaplamak gerektiği söyleniyor. Ne kadar hızlı olacağı yerel makama bağlıymış. Bu yüzden işyerinin en az üç ay, daha iyisi yarım yıl boyunca zorluğa düşmeden ödenebilmesi gerekiyormuş. Bu bekleme süresi, araçların temin edildiği dönemmiş. Berlin'deki eyalet dairesine çoğu zaman zor ulaşılıyormuş. Israrcı olmak, ama her zaman nazik kalmak gerekiyormuş.

Kararla birlikte araç tescil dairesine gidilir. Berlin'de bu daire, bir Mietwagen'in bir şirket adına ilk tescili için izin kararını ister. Belge ya da Auszug yetmez, sonradan bir aracı değiştirdiğinde de. Hamburg'da ise araç ruhsatı tescil türü Mietwagen olarak daha başvuruya dahildir. Münih başvuruyla birlikte her araç için TSE uyumlu bir Wegstreckenzähler'ın takıldığına dair belge ister. Bu yüzden makamına aracı ve izni hangi sırayla istediğini erkenden sor. Karardan yola çıkmaya hazır araca kadar olan yolu Bölüm 12 anlatır.

Kaç araç alacağın özkaynağa ve park yerlerine bağlı

Azami bir sayı yok. Belirli sayıda araç için başvurursun ve plakaları belgeye yazılır (Bölüm 4). Sayıyı, kanıtlayabildiklerin sınırlar:

- **Para:** yukarıdaki formüle göre özkaynak ve yedekler, on araçta en az 13.500 Euro.
- **Yer:** her araç için işyerinin yakınında bir park yeri, Berlin'de yürüme mesafesinde, Köln'de en fazla 100 metre uzakta (Bölüm 10).
- **Organizasyon:** Şirketin büyüklüğü gerektiriyorsa sürüş ve işletme personeli için genel bir hizmet talimatı çıkarırsın. Bir işletme müdürü (*Betriebsleiter*) atarsan bu zorunludur ve makam onu isteyebilir. Köln onu on birinci Mietwagen'den itibaren ister.

İleride büyümek istersen her ek araç, izin gerektiren bir genişletmedir. Harç yönetmeliği bunun için 50 ile 1.000 Euro öngörür, Berlin ilk başvurudaki aynı 60 ve 30 Euro'yu alır. Özkaynak o zaman yeni toplam sayıya yetmelidir. Berlin'de genişletme, belirli bir tarihi olmayan ayrı bir başvuruyla yapılır. Orada her yeni araç için yürüme mesafesinde bir park yeri ve her araç için bir Wegstreckenzähler kanıtlarsın.

Bir örnek: İki araç ve 3.500 Euro özkaynakla başlıyorsun. Bir yıl sonra dörde çıkmak istiyorsun. Bunun için o zaman 6.000 Euro'ya, yani başlangıçtakinden 2.500 Euro fazlasına ve iki park yerine daha ihtiyacın var.

Tek bir Fachkunde kanıtıyla kaç şirket yönetebileceğini yasa bir sayıyla belirlemez. Ama girişimcinin kendisinin ya da onun adına işleri yürüten kişinin mesleki olarak yeterli olmasını ister. Makamlar bu kişinin işleri gerçekten yürütüp yürütmediğini inceler. Berlin atanmış genel müdürler için istihdam ilişkisine dair bir kanıt, Stuttgart iş sözleşmesini ister. Yalnızca paravan olan genel müdürler, Münih Kreisverwaltungsreferat'ın anlattığı örüntüler arasında (Bölüm 5).

İzinden sonraki her değişikliği makama bildirirsin

Belgeyle birlikte makamla işin bitmez. Belgede yazanlar doğru olmalı. Bir şey değişirse bildirirsin. Berlin eyalet dairesi her değişikliği yazılı ister ve bunun için ayrı harçlar belirtir:

Değişiklik	Ne yaparsın	Berlin'de harç
Araç değiştirmek	belgenin ve Auszug'un aslını yeni aracın belgeleriyle birlikte ver (Bölüm 12)	yeni belge ve Auszug için 25 Euro
Aracı yerine yenisini koymadan bırakmak	belgeyi güncelleme için sun	belirtilmemiş
İşyerini taşımak	kira sözleşmesi, Gewerbe değişiklik kaydı (*Gewerbeummeldung*), değiştirilmiş araç ruhsatı, belgenin ve Auszug'un aslı	belge ve beşe kadar Auszug için 25 Euro, ek Auszug'lar ayrıca ücretli
yeni genel müdür	yazılı bildir, kişiye dair kanıtlar	150 Euro, aynı başvurudaki her ek kişi 100 Euro, buna her biri için 3,30 Euro sicil bilgisi
yeni işletme müdürü	yazılı bildir	150 Euro
belge ya da Auszug kayıp	yenisini iste	belge için 20 Euro, bir Auszug için 10 Euro
işletmeyi kapatmak	belge, Auszug ve gerekirse kısa gerekçeli Gewerbe kapanış kaydı (*Gewerbeabmeldung*)	yok

Araç değişiminde ya da bir araç trafikten çekildiğinde belgenin güncellenmesini yasa öngörür. Münih, işletme müdürü değişikliğini gecikmeden bildirmeni ve şehir içinde taşınmayı önceden netleştirmeni ister (Bölüm 10). İşletmenin kapatılmasını Berlin'de önceden bildiremezsin.

İzin süresinin dolması dışında bir şekilde sona erse, örneğin geri alınırsa, makam belgeyi gecikmeden geri alır. Bu mümkün olmazsa masrafları sana ait olmak üzere belgeyi geçersiz ilan eder.

> **PRATİK İPUCU**
>
> Her belge için bir liste tut: plaka, Mietwagen olarak tescil tarihi, son *Hauptuntersuchung*'un (araç muayenesi) tarihi, belgeye kayıt tarihi. Böylece çalışan her aracın belgede de yazıp yazmadığını bir bakışta görürsün.

Konzession en fazla beş yıl geçerli

Bir Mietwagen izni hiçbir zaman beş yıldan uzun geçerli olmaz. Tam olarak ne kadar geçerli olacağını makam belirler. Hamburg sayfasında açıkça en fazla beş yıl yazıyor.

SIK YAPILAN HATA

"İlk Konzession beş yıl geçerlidir."

Beş yıl kural değil, üst sınırdır. Eyalet dairesinin yazdığına göre Berlin'de ilk Mietwagen izni genellikle iki yıl geçerli.

ÖRNEK BERLİN: İLK İZİN VE YENİLEME



Berlin'de yenilemede ayrıca şunları sunarsın:

- **Son iki yılın yıl sonu bilançoları** ve bu yılın BWA'sı
- **Son iki yılın taşıma işleri,** araç başına
- **Wegstreckenzähler kanıtı** her araç için
- **Muayene raporlarıyla araç listesi** ve şoför listesi

Berlin'de ilk izin genellikle iki yıl geçerlidir. Yenilemede makam bu sürede olanlara bakar.

Ardından izni yenilemen gerekir. Berlin'de yenileme başvurusunu, eski izin hâlâ geçerliyken, bitişten yaklaşık üç ay önce verirsin. Süresi dolmuşsa, eyalet dairesinin yazdığına göre yeni bir izin başvurusu yaparsın. Münih yeniden izin verirken kural olarak bütün belgeleri bir kez daha istemez. Fachkunde'yi orada çoğu zaman yalnızca ilk başvuruda kanıtlaman gerekir.

Yenilemede makam Bölüm 4'teki şartları yeniden inceler. O zaman ilk yıllarda olanlar da hesaba katılır: vergi ve sosyal sigorta primlerindeki önemli borçlar da, PBefG'ye ağır aykırılıklar da. Berlin bunun için ilk başvurudakinden fazlasını görmek ister:

Berlin'de yenilemede belge	Makamın ondan çıkardığı
son iki hesap yılının yıl sonu bilançoları ve içinde bulunulan yılın *BWA*'sı (aylık işletme değerlendirmesi), bunların yerine kâr-zarar hesapları	işletmenin ekonomik olarak ayakta durup durmadığı
son ayın hesap dökümüyle varlık dökümü	özkaynağın hâlâ yetip yetmediği
araç başına son iki yılın taşıma işleri; tek tek durumlarda kasa defterleri ya da ilk kayıtlar da	işlerin işyerine gelip gelmediği ve kaydedilip kaydedilmediği
her araç için bir Wegstreckenzähler kanıtı	donanımın doğru olup olmadığı
Hauptuntersuchung raporlarıyla araç listesi ve şoför listesi	araçların muayeneli olup olmadığı ve onları kimin sürdüğü
sosyal sigortadan, şoförlerin emeklilik ve işsizlik sigortası için de, ve BG Verkehr'den yazılar	primlerin ödenip ödenmediği

İşleri ve Wegstreckenzähler kanıtını eyalet dairesi tercihen e-postayla alıyor. İşlerini iki yıl boyunca düzgün kaydetmiş olan, onları kolayca sunar. Bunu yapmamış olan yenilemede zor durumda kalır. İşleri nasıl kabul edip kaydedeceğini Bölüm 17 anlatır.

KONTROL LİSTESİ YENİLEME

- [ ] İznin bitiş tarihi takvimde, dört ay önceden hatırlatma
- [ ] Başvuru bitişten yaklaşık üç ay önce verildi
- [ ] Yıl sonu bilançoları ve güncel BWA hazır
- [ ] Son iki yılın iş kayıtları araç başına dışa aktarıldı
- [ ] Her araç için Wegstreckenzähler kanıtı
- [ ] Bütün araçların Hauptuntersuchung raporları, şoför listesi güncel
- [ ] Vergi dairesi, sağlık sigortaları ve BG Verkehr yazıları aynı hafta içinde alındı
- [ ] Güncel araç sayısı için özkaynak mevcut

UYGULAMADAN

Aynı videoda, makamın en geç iki yıl sonraki uzatmada şirketin geçmişine baktığı söyleniyor: likiditeye, işlere ve araçların işyerine dönüp dönmediğine. Videodaki tavsiye açık: ciroya mal olsa ve günlük işi zorlaştırsa da Rückkehrpflicht'e (işyerine dönme zorunluluğu) uymak.

Rückkehrpflicht şu demektir: Her işten sonra araç işyerine döner; ancak araç yolculuktan önce ya da yolculuk sırasında bir sonraki işi almışsa dönmesi gerekmez (Bölüm 1).

Bir bakışta

- Konzession'ın yasadaki adı Genehmigung'dur. Şirkete aittir ve plakaları belgede yazan araçlar için geçerlidir.
- Mietwagen için üst sınır ve bekleme listesi yok. Gözlem süreleri yalnızca taksileri etkiler, Berlin'de 16 Şubat 2026'dan beri. Mietwagen Konzession'ını satın almazsın, ona başvurursun.
- Yetkili olan, işyerinin bağlı olduğu makamdır. Makam iki hafta boyunca başka kurumların görüşünü alır ve Kraftfahrt-Bundesamt'tan bilgi ister.
- Belgelerin özünü yasa belirler. Her şehir ayrıca kendi kanıtlarını ister, örneğin Köln bir iş planı, Münih Wegstreckenzähler için montaj belgesi.
- Yazılar en fazla üç aylık, özkaynak kanıtı en fazla bir yıllık olabilir; süre bütün belgelerin makamda bulunduğu günden itibaren hesaplanır.
- Harç 50 ile 500 Euro arasındadır. Berlin ilk araç için 60 Euro, her ek araç için 30 Euro alır, Münih 120 ve 60 Euro. Konzession'a kadarki bütün harçlarla Berlin'de tek araçla 369,30 Euro'ya ulaşırsın.
- Eksiksiz başvurudan itibaren yaklaşık üç ay hesapla. Süre ancak hiçbir şey eksik olmadığında başlar.
- Her değişikliği bildirirsin: araç değişimi, işyeri, genel müdür, işletme müdürü.

- Beş yıl azami süredir. Berlin'de ilk izin genellikle iki yıl geçerlidir. Yenilemede son iki yılın bilançolarını, işlerini ve Wegstreckenzähler kanıtlarını gösterirsin.

Devamı Bölüm 12'de: Araç.

KISIM 2 · KİRALIK ARAÇ ŞİRKETİ

12
Araç

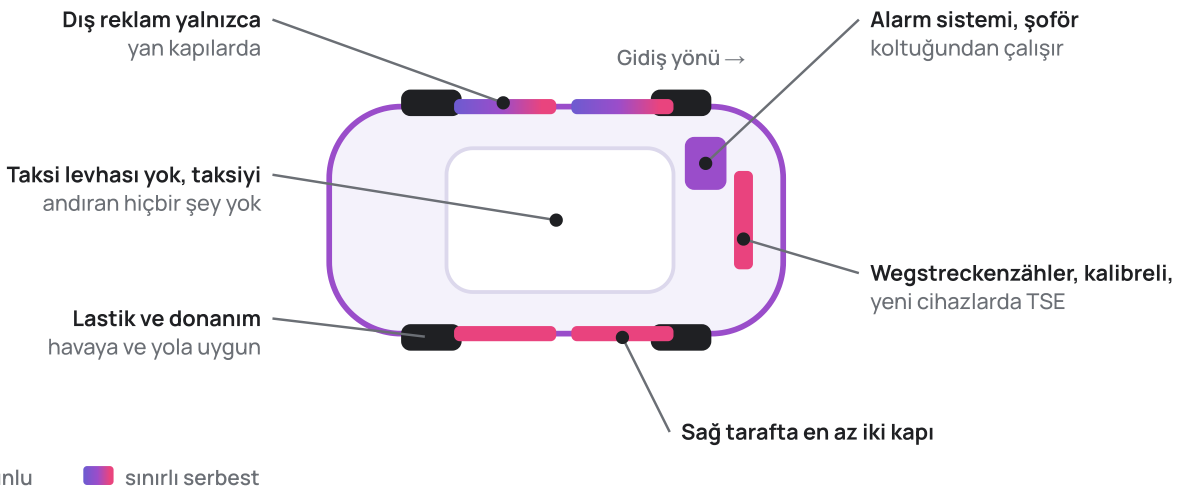
Araç, kuruluştaki en büyük harcamadır. Satın almadan önce neyi karşılaması gerektiğini bilmelisin: kurallar ne istiyor, Uber ve Bolt ayrıca ne istiyor, araç *Mietwagen* (şoförlü kiralık araç) olarak nasıl tescil edilir ve sigortalanır, onu peşin mi alırsın, kredi ile mi alırsın yoksa leasing ile mi.

Bu bölüm bir aracın yolunu seçimden ilk yolculuğa ve sonrasına kadar izler: donanım, *Wegstreckenzähler* (mesafe sayacı), görünüm, platform kuralları, Hamburg'daki elektrikli araç zorunluluğu, tescil, *Hauptuntersuchung* (araç muayenesi), araç değişikliği, sigorta ve finansman. Sonda bir aracın ilk yolculuğa kadar ne tuttuğunu gösteren örnek bir hesap var.

Yasa bir model öngörmez, ama bir donanım öngörür

Hangi arabayı süreceğin senin işin. Ama *BOKraft* (taşımacılık işletme yönetmeliği), her Mietwagen'da neyin bulunması gerektiğini belirler. Bir Mietwagen ayrıca her zaman bir binek otomobildir, yani şoför dahil en fazla dokuz kişilik bir araç (Bölüm 1).

HER MIETWAGEN'DA BULUNMASI GEREKENLER



Yasa bir model öngörmez, ama donanımı öngörür. Muafiyeti yalnızca makamın bir istisna izni sağlayabilir.

Her Mietwagen'da bulunması gerekenler
en az iki aks ve dört tekerlek
sağ yan tarafta en az iki kapı
şoför koltuğundan çalıştırılan bir alarm sistemi. Kornayı aralıklarla öttürür, farları ve arka sinyalleri yakıp söndürür
kolay okunan bir Wegstreckenzähler ya da uygunluğu değerlendirilmiş yazılım tabanlı bir sistem. Ölçü ve ayar mevzuatı geçerlidir
cihaza göre, Wegstreckenzähler'da kısaca *TSE* denen teknik güvenlik donanımı
yola ve havaya uygun donanım: gerekirse kış lastikleri, kar zincirleri, alet ve bir çekme aracı
işaret ve donanımlar kimseyi tehlikeye sokmayacak ve engellemeyecek şekilde takılmış

Şoförü korumak için bir ara bölme serbesttir, ama zorunlu değildir. Navigasyon cihazını BOKraft yalnızca taksiler için zorunlu tutar.

Birçok arabanın sağ tarafında fabrikadan iki kapı vardır. Alarm sistemi ve Wegstreckenzähler ise sonradan takılır, para ve zaman ister. Bu bölümün sonundaki kutunun alıntı yaptığı videoda en az 2.000 Euro'dan söz ediliyor.

KONTROL LİSTESİ SATIN ALMADAN ÖNCE

- ☐ sağ tarafta iki kapı
- ☐ Wegstreckenzähler ve alarm sistemi için yer ve bağlantı netleşti
- ☐ montaj için atölye bulundu, randevu tescilden önce
- ☐ şehrindeki platformun yaş, koltuk sayısı ve kategori şartları kontrol edildi
- ☐ Hamburg'da: yerel olarak emisyonsuz
- ☐ Mietwagen olarak kullanım için sigorta teklifi
- ☐ leasing'de: ticari yolcu taşımacılığı için onay
- ☐ satın almada: KDV ve indirilecek KDV hesaplandı

Wegstreckenzähler zorunludur, işler uygulamalardan gelse bile

Her Mietwagen'ın bir Wegstreckenzähler'a ihtiyacı vardır, işler nereden gelirse gelsin. Birkaç yıldır buna ikinci bir yükümlülük eklendi: Sayaç her yolculuğu, fark edilmeden değiştirilemeyecek şekilde kaydetmelidir. Bunu TSE sağlar. Hangi tarihten itibaren zorunlu olduğu cihaza bağlıdır (Bölüm 6):

Wegstreckenzähler	TSE zorunluluğu
ilk kez 30 Haziran 2024'ten sonra piyasaya sürülmüş	ilk günden itibaren
TSE için dijital arayüzü olan eski cihaz	1 Ocak 2027'den itibaren
böyle bir arayüzü olmayan eski cihaz	TSE zorunluluğu yok, her yolculuk yine de tek tek kaydedilmeli

Bugün yeni bir cihaz alırsan, TSE'ye hemen ihtiyacın var demektir. Münih, daha *Konzession* (işletme izni) başvurusunda ve her araç değişikliğinde her araç için TSE'ye uygun bir Wegstreckenzähler'ın montaj belgesini ister (Bölüm 11). *Kreisverwaltungsreferat* (Münih'in izin dairesi) bu konuda 27 Kasım 2025'te ayrı bir bilgilendirme yazısı yayımladı.

Sonradan takılan bir Wegstreckenzähler kalibre edilmiş olmalıdır. Kalibrasyon cihaz başına 125 Euro tutar (Bölüm 8). Berlin'de bir aracı izin belgesine (*Genehmigungsurkunde*) işletirken *Eichamt*'tan (ölçü ayar dairesi) alınan belge de evraka dahildir. Hangi cihazların olduğunu, onları *Finanzamt*'a (vergi dairesi) nasıl bildireceğini ve hangi kalibrasyon sürelerinin geçerli olduğunu Bölüm 32 anlatır.

Muafiyeti yalnızca yetkili makamın bir istisna izni sağlayabilir. Bu izin geri alınabilir şekilde ve şartlara bağlanarak verilebilir. Düsseldorf'un bunun için ayrı bir formu var, Stuttgart ise sayfasında istisnaların mümkün olduğunu yazıyor. Berlin katıdır: 1 Ocak 2021'den beri *Landesamt* (Berlin'in eyalet dairesi) bu tür istisnaları yalnızca gerekçeli ve anlaşılır tekil durumlarda veriyor. İşler akıllı telefon uygulaması gibi elektronik yollarla geliyorsa Wegstreckenzähler esas olarak kullanılmalıdır, o durumda istisna yoktur. Bu, 2021'den itibaren belgeye yeni araç eklendiği anda eski izinler için de geçerlidir.

SIK YAPILAN HATA

"Yalnızca Uber ve Bolt üzerinden çalışan Wegstreckenzähler'a ihtiyaç duymaz."
Zorunluluk, işler nereden gelirse gelsin her Mietwagen için geçerlidir. Berlin'de Landesamt, uygulama üzerinden gelen işlerde istisnayı açıkça dışlıyor. Makamından bir karar yoksa zorunluluk geçerlidir.

Hem taksi hem Mietwagen olarak izinli bir araç kullanıyorsan, yolculuğa göre taksi ya da Mietwagen kuralları geçerlidir. Böyle bir araç yalnızca az miktarda Mietwagen olarak kullanılıyorsa makam, Wegstreckenzähler yerine taksinin taksimetresinin kullanılmasına izin verebilir. Yolcuların buna dikkatinin çekilmesi gerekir.

PRATİK İPUCU

İkinci el bir Mietwagen alıyorsan Wegstreckenzähler'ın montaj onayını ve kalibrasyon belgesini iste, cihazda TSE ya da bunun için bir arayüz olup olmadığını kontrol et. Senin için 1 Ocak 2027'nin mi geçerli olduğu yoksa hemen donanım eklemen mi gerektiği buna bağlıdır.

Bir Mietwagen taksi gibi görünmemeli

Taksiler açık fildişi renginden ve üzerinde "Taxi" yazan tavan levhasından tanınır. Mietwagen'larda taksilere ayrılmış işaret ve özellikler kullanılamaz. Mietwagen reklamı da taksi taşımacılığıyla karıştırılmaya yol açmamalıdır. Taksi ve Mietwagen için izinli bir araç kullanıyorsan, Mietwagen yolculuklarında taksi levhası görünmemelidir.

	Taksi	Mietwagen
Renk	açık fildişi	serbest, taksiyi hatırlatan bir şey olmadıkça
Tavan levhası	ışıklı "Taxi" levhası	yasak

	Taksi	Mietwagen
Ölçüm cihazı	taksimetre veya denetlenmiş yazılım sistemi	Wegstreckenzähler veya denetlenmiş yazılım sistemi
Navigasyon cihazı	zorunlu	zorunlu değil
Dış reklam	yalnızca yan kapılarda	yalnızca yan kapılarda, eyalet başka türlüsüne izin vermedikçe

Mietwagen'larda dışa dönük reklam esas olarak yalnızca yan kapılarda serbesttir. Eyaletler bundan genel istisnalar tanıyabilir. Stuttgart'ta Mietwagen reklamı, *Regierungspräsidium Stuttgart*'ın (bölge idaresi) 11 Ocak 2008 tarihli genel kararına (*Allgemeinverfügung*) dayanarak bütün kaporta parçalarında serbesttir. Şehrinde kapılardan fazlasına izin olup olmadığını izin makamın bilir.

> PRATİK İPUCU
>
> Şirket adınla ya da bir platformun logosuyla bir yazı planlıyorsan, folyo kaplamadan önce onu iki soruya göre kontrol et: Yalnızca kapılarda mı, yoksa şehrin daha fazlasına izin vermiş mi? Rengi, yazısı ya da biçimiyle taksiyi hatırlatıyor mu?

Uber ve Bolt'un kendi şartları var

Platformlar üzerinden çalışmak istiyorsan araba onların kurallarını da karşılamalıdır. Bu kurallar yasalardan daha sık değişir. Kasım 2026 itibarıyla şöyle görünüyorlar:

	Uber	Bolt
Hukuki temel	BOKraft'ın bütün şartları	yerel şartlar karşılanmış
Tescil	ticari yolcu taşımacılığı için geçerli Konzession	Mietwagen veya taksi olarak tescilli, Mietwagen'da ruhsatta "Mietwagen" yazar
Kapılar ve koltuklar	sağda en az iki kapı	Berlin'de şoför hariç en az dört koltuk
Durum	hasarsız, iyi durumda	içi ve dışı temiz, hasarsız
Yaş	sayfada bilgi yok	genel olarak on yıl, Berlin'de standart kategori için tescil yılından itibaren 21 yıl
Modeller	kabul edilen modellerin kendi listesi, şehre göre farklı	ek şartları olan daha üst kategoriler
Sigorta	ticari sigorta	–

Azami yaş konusunda Bolt'un sayfaları birbiriyle çelişiyor. Araç belgeleriyle ilgili genel sayfa on yıl diyor, Berlin sayfası standart kategori için 21 yıl. Uber'in hangi araç modellerini kabul ettiğini Uber şehir şehir belirler (Bölüm 3).

> **PRATİK İPUCU**
>
> Satın almadan önce platformun sayfasında şehrinde hangi yaşın, hangi koltuk sayısının ve hangi kategorinin geçerli olduğuna bak. Platformun kabul etmediği bir araba orada para kazanmaz.

Filo ortağı olmayı ve araçları uygulamaya kaydetmeyi Bölüm 15 anlatır.

Hamburg'da araç yerel olarak emisyonsuz olmalı

Eyaletler taksi ve Mietwagen'ların emisyonlarıyla ilgili kendi kurallarını çıkarabilir. Başvurulan bir araç bu şartları karşılamazsa makam izni reddedebilir (Bölüm 6).

Hamburg bunu yaptı. 1 Ocak 2025'ten beri şehir, bir şirketin ilk kez Mietwagen olarak kullanmak istediği bir araca yalnızca yerel olarak emisyonsuzsa izin veriyor. Kastedilen, çalışırken karbondioksit, karbonmonoksit ve azot oksit salmayan araçlardır. Bunu hangi teknolojinin sağlayacağını yasa belirlemez. Hibritleri şehir içten yanmalı motorlu araçlardan sayar.

Araç	Yerel emisyonsuzluk zorunluluğu başlangıcı
bir şirketin ilk kez Mietwagen olarak kullandığı binek otomobil	1 Ocak 2025
en az sekiz oturma yeri olan araç	1 Ocak 2027
tekerlekli sandalyedeki yolcuların binebildiği araç	1 Ocak 2027
klasik araçlar, özel üst yapılı araçlar	tekil durumda istisna mümkün

Yani Hamburg'da saf içten yanmalı bir araç artık söz konusu değil, hibrit de değil. Bir modele karar vermeden önce şarjı ve menzili de planla. Uber kendisi, eksik şarj altyapısının, sınırlı menzillerin ve *Rückkehrpflicht* (işyerine dönme zorunluluğu) nedeniyle yapılan boş yolculukların ortak şirketlerin saf elektrikli araçlara geçişini zorlaştırdığını yazıyor (Bölüm 6). Her işten sonra araç işyerine (*Betriebssitz*) döner, yolculuktan önce ya da yolculuk sırasında bir sonraki işi almış olması hariç. Her dönüş menzilden yer. Bu yüzden işyerinde ya da yakınında bir şarj noktası rahatlıktan fazlasıdır.

Elektrikli araçların motorlu taşıtlar vergisinde (*Kfz-Steuer*) bir avantajı var. 31 Aralık 2030'a kadar ilk kez tescil edilen saf elektrikli araçlar, en geç 31 Aralık 2035'e kadar olmak üzere on yıl boyunca vergiden muaftır. Muafiyet her araç için yalnızca bir kez geçerlidir ve ikinci el bir elektrikli araç alındığında, süresi henüz dolmamışsa yeni sahibe geçer. Bu yüzden Münih, saf elektrikli araçlarda Kfz-Steuer için SEPA otomatik ödeme talimatını ancak onuncu yıldan itibaren istiyor.

Hamburg dışında böyle bir zorunluluk yok. Bolt, platformundaki emisyonsuz araçların payını Avrupa'da 2030'a kadar yüzde 50'ye çıkarmak istiyor, Uber ise 2040'a kadar emisyonsuz bir platform olmak istiyor. Bunlar şirketlerin hedefleri, senin için yükümlülük değil (Bölüm 6).

Araç Mietwagen olarak tescil edilir

Bir Mietwagen, Konzession'ı olan özel bir araba değildir. Mietwagen olarak tescil edilir ve araç ruhsatında, *Zulassungsbescheinigung Teil I*'de (araç ruhsatı, birinci kısım), "Mietwagen" yazar. Bunun ne zaman olacağını her makam farklı düzenler. Bölüm 8, Hamburg, Berlin ve Münih'teki sırayı genel olarak gösterir. Kısaca: Hamburg, tescil türü Mietwagen olan ruhsatı daha başvuruyla birlikte ister, Berlin ancak izin kararıyla (*Genehmigungsbescheid*) tescil eder, Münih başvuruyla birlikte Wegstreckenzähler'ın montaj belgesini ister.

Tescil dairesinin (*Zulassungsstelle*) neleri görmek istediğini Berlin ve Münih gösteriyor:

Belge	Berlin	Münih
Tescil başvurusu	evet	–
Zulassungsbescheinigung Teil I ve Teil II	evet	yeni tescilde Teil II, nakil tescilinde Teil I
İznin kanıtı	Genehmigungsbescheid; Landesamt'a göre ilk tescilde izin belgesi veya belge sureti (*Auszug*) yetmez	Münih'te işyeri ve kayıtlı taksi veya Mietwagen işletmesi
Elektronik sigorta onayı, kısaca *eVB*	Mietwagen olarak kullanımı kapsayacak şekilde düzenlenmiş	ticari yolcu taşımacılığı riskini de kapsamalı
Kimlik	ikamet belgesiyle birlikte	kimlik kartı veya pasaport
şirketlerde	ticaret sicili (*Handelsregister*) özeti ve *Gewerbeanmeldung* (ticari faaliyet kaydı)	en fazla üç yıllık sicil özeti ve Gewerbeanmeldung
Hauptuntersuchung	geçerli bir muayenenin kanıtı	nakil tescilinde muayene raporu
Kfz-Steuer	SEPA otomatik ödeme talimatı	SEPA otomatik ödeme talimatı, saf elektrikli araçlarda ancak onuncu yıldan itibaren
Üreticinin uygunluk belgesi	–	araçta AB tip onayı varsa
Harç	karayolu trafiği harç tarifesine göre; kullanım amacının sonradan değiştirilmesi 12,60 Euro	40 Euro'dan başlar, özel belgeler veya istisnalarla 250 Euro'ya kadar

Berlin'de plakaları tescil dairesi yapmaz, ayrıca para tutar. Münih'te *Gewerbeamt*'a (ticari işler dairesi) yalnızca randevuyla gidersin. Mevcut bir arabanın kullanım amacını sonradan Mietwagen olarak değiştirirsen, Berlin tescil dairesine göre bir sonraki Hauptuntersuchung'a kadar olan süre kısalır. İki muayene arasındaki süre o zaman bir yıldır.

SIK YAPILAN HATA

"Arabayı önce özel olarak tescil ettiririm, sonra değiştiririm."
Bu olur, ama kullanım amacının sonradan değiştirilmesi Berlin'de ayrıca 12,60 Euro tutar ve bir sonraki Hauptuntersuchung'a kadar olan süre bir yıla iner. Özel tescille yolcu taşıyamazsın. Bolt ruhsatta "Mietwagen" yazmasını ister ve eVB'nin Mietwagen olarak kullanıma uyması gerekir.

İlk kullanımdan önce olağanüstü Hauptuntersuchung gelir

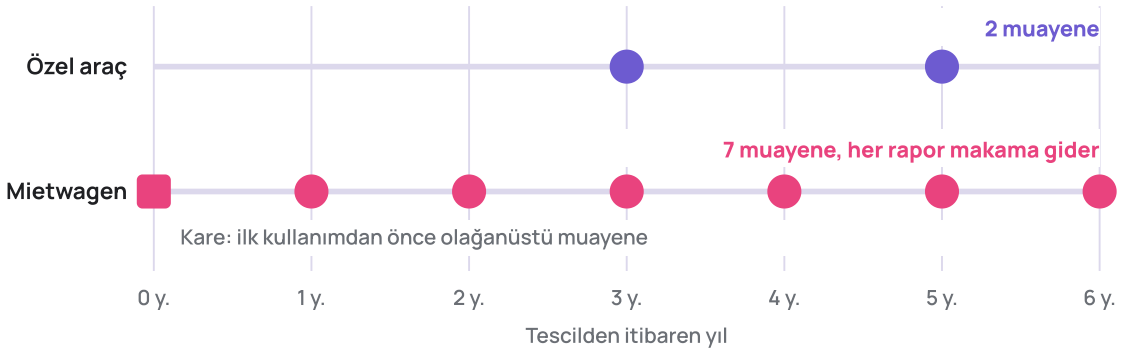
Bir araç şirketinde ilk kez yola çıkmadan önce, masrafı sana ait olmak üzere olağanüstü bir Hauptuntersuchung yaptırırsın. Raporu hemen izin makamına gönderirsin. Fabrikadan yeni ve genel işletme izni (tip onayı) olan bir arabada kontrol, BOKraft şartlarının karşılanıp karşılanmadığıyla sınırlı kalabilir. Her aracın plakası izin belgesinde yazılıdır (Bölüm 4).

Bundan sonra özel arabadan farklı bir takvim geçerlidir:

	Özel binek otomobil	Mietwagen
ilk kullanımdan önce	–	olağanüstü Hauptuntersuchung
Hauptuntersuchung	24 ayda bir, yeni araçta ilk kez 36 ay sonra	12 ayda bir
ayrıca kontrol edilen	–	aracın BOKraft'a uyup uymadığı
makama rapor	–	her Hauptuntersuchung'dan sonra, hemen

Süreleri karayolu trafik tescil yönetmeliği, ek kontrolü ve raporu BOKraft belirler.

İLK ALTI YILDA MUAYENELER, YENİ ARAÇ



Bir Mietwagen her yıl Hauptuntersuchung'a gitmeli, buna ilk kullanımdan önce bir kez daha eklenir. Rapor her seferinde izin makamına gider.

Yani ilk altı yılda yeni bir Mietwagen yedi kez muayeneye gider, özel bir araba iki kez. Her muayene para ve aracın çalışmadığı zaman demektir. Bunu maliyetlere ve vardiyalara dahil et (Bölüm 7).

Raporlara sonra da ihtiyacın olur. Berlin'de iznin yenilenmesi için muayene raporlarıyla birlikte bir araç listesi gerekir (Bölüm 11).

PRATİK İPUCU

Her araç için Hauptuntersuchung tarihini not et ve raporu hemen ardından makama gönder. Özel arabada bu adım olmadığı için kolayca unutulur.

Her araç değişikliği izin belgesinden geçer

Daha sonra bir aracı değiştirir ya da trafikten çekersen, izin belgesini tamamlanması için makama sunarsın. Bu araç başına 25 Euro tutar. Bunun için başka kurumların görüşü alınmaz (Bölüm 11). Yeni araç da ilk kullanımdan önce olağanüstü Hauptuntersuchung'a girmelidir.

ÖRNEK SÜREÇ: YENİ BİR ARAÇ EKLENİYOR



Montaj, kalibrasyon ve tescilin sırası makama ve atölyeye göre değişebilir.

> Bir araç izin belgesine böyle girer, başlangıçta da sonraki her değişiklikte de. İzin belgesinde kaydı olmayan araç yola çıkmaz.

Makamların kayıt için görmek istedikleri:

	Berlin	Münih
İzin belgesi	izin belgesi ve belge suretinin aslı	izin belgesi ve belge sureti
Araç	"Mietwagen" kaydı olan Zulassungsbescheinigung Teil I'in iki yüzünün kopyası	Mietwagen olarak tescilli Zulassungsbescheinigung Teil I; araç Mietwagen olarak tam donanımlı
Kontrol	ikinci elde muayene raporu ve BOKraft'a göre kabul, yeni araçta olağanüstü muayeneden sonraki rapor	Hauptuntersuchung kanıtı ve BOKraft'a göre kontrol raporu, ikisi de en fazla bir aylık
Wegstreckenzähler	Eichamt'tan belge	TSE'ye uygun bir AB Wegstreckenzähler'ı için montaj onayı
Diğer	–	kimlik, şirketlerde ticaret sicili özeti
Harç	yeni izin belgesi ve belge sureti için 25 Euro	araç başına 25 Euro

Berlin'de araç değişikliğinde de tescil için Genehmigungsbescheid gerekir, izin belgesi ya da belge sureti orada yetmez. Bu yüzden kararı iyi sakla.

KONTROL LİSTESİ İLK KULLANIMDAN ÖNCE

- [ ] Wegstreckenzähler ve alarm sistemi takıldı
- [ ] Wegstreckenzähler kalibre edildi, belgesi elde
- [ ] TSE var ya da sonradan takma randevusu belli
- [ ] Mietwagen olarak kullanım için eVB
- [ ] Mietwagen olarak tescil edildi
- [ ] olağanüstü Hauptuntersuchung yapıldı, rapor makama gitti
- [ ] araç izin belgesine işlendi
- [ ] izin belgesi veya belge sureti araçta
- [ ] platforma kaydedildi

Sigorta Mietwagen'a uymalı

Her araba için zorunlu trafik sigortası gerekir. Yasa, hasar başına asgari tutarlar öngörür:

Hasar	Hasar başına asgari sigorta tutarı
Bedensel hasarlar	7,5 milyon Euro
Maddi hasarlar	1,3 milyon Euro
Salt mali zararlar	50.000 Euro

Şoför koltuğu hariç dokuzdan fazla yeri olan araçlarda tutarlar yükselir. Ama bir Mietwagen her zaman şoför dahil en fazla dokuz yerli bir binek otomobildir (Bölüm 1).

Sigorta sözleşmesi aracın ne için kullanıldığını da belirtir. Bu yüzden sigortanın Mietwagen'a uyması gerekir. Bu daha tescilde görülür: eVB Berlin'de Mietwagen olarak kullanım için düzenlenmiş olmalı, Münih'te ticari yolcu taşımacılığı riskini kapsamalıdır. Köln, Konzession başvurusuyla birlikte araçların Mietwagen olarak sigortalandığının kanıtını ister. Uber ticari sigorta ister.

SIK YAPILAN HATA

"Başlangıç için özel araç sigortası yeter."
Bir arabayı sözleşmede belirtilenden farklı kullanan, bir yükümlülüğü ihlal eder. Trafik sigortasında sigortacı o zaman sana ve şoför gibi sigortaya dahil kişilere karşı her biri için 5.000 Euro'ya kadar ödeme yapmaktan kurtulabilir. Bu tutarı o zaman sen kendin karşılarsın.

Ayrıca kısmi kasko ya da tam kasko yaptırıp yaptırmayacağını yasa belirlemez. Leasing ve kredi sözleşmeleri bunu isteyebilir. Sigortasını bir leasing ya da abonelik şirketinin yaptığı araçlarda önemli olan, sigortanın Mietwagen olarak kullanımı kapsamasıdır.

Sigortanın ne tutacağı araca, sigortacıya ve senin hasar geçmişine bağlıdır. Bölüm 7, araç başına ayda varsayılan 300 Euro ile hesaplar. Arabayı almadan önce orada kendi teklifini yaz.

PRATİK İPUCU

Sigorta tekliflerini Konzession'ı beklerken topla, karar geldikten sonra değil. Tescil için eVB'ye aynı gün ihtiyacın var. Mietwagen olarak kullanım için bir onayı açıkça sor.

Peşin almak, krediyle almak ya da leasing

Arabaya üç yoldan ulaşılır. Her birinin bir kusuru var:

Yol	Avantajı	Kusuru
peşin almak	araba senin, taksit yok, süre yok	çok para bağlar, bu para kira, maaşlar ve yedek için eksik kalır
krediyle almak	taksitle ödersin ve araba sonunda senin olur	bankalar geliri ve şirketin yaşını inceler. Özel olarak kefil olursan, GmbH'de bile özel mal varlığınla sorumlu olursun (Bölüm 10)
leasing	sabit taksit, başta büyük tutar yok	sözleşme kullanımı belirler. Leasing şartları, taksi olarak ya da Uber gibi sürüş hizmetleri için kullanımda çoğu zaman leasing şirketinin önceden yazılı onayını ister

Leasing şartlarıyla ilgili bu bilgi, leasing hukuku üzerine bir genel bilgi sayfasından alınmıştır. Kendi sözleşmeni ticari yolcu taşımacılığına izin verip vermediği açısından oku. Hamburg'da leasing ile alınmış ya da kiralanmış araçlarda leasing veya kira sözleşmesini daha Konzession başvurusuna eklersin (Bölüm 11).

UYGULAMADAN

"Mietwagenunternehmer werden 2025: Komplettanleitung (IHK, Konzession, Uber)" adlı videoda (YouTube kanalı "Adiyan", Aralık 2025) ilk araçta bayinin ve bankanın krediyi önce reddettiği anlatılıyor, çünkü peşinata rağmen gelir yetmemiş. Tek başına özel bir kefalet yeterli olmamış. Banka parayı ancak daha iyi maaş belgeleri olan ikinci bir kişi de kefil olunca vermiş. Bankalar, en az yarım yıldır piyasada olan şirketlerle çalışmayı tercih ediyormuş.

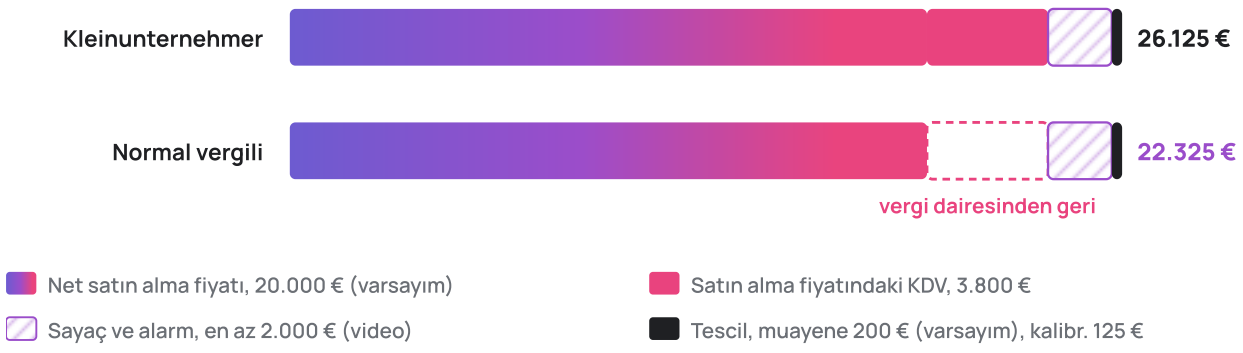
Aracın gerçekte neye mal olduğunu KDV de belirler

Üç yolun hepsinde KDV rol oynar. Şirket sahibi olarak, usulüne uygun bir faturan varsa satın alma ya da leasing faturalarındaki KDV'yi indirilecek KDV (*Vorsteuer*) olarak düşersin. *Kleinunternehmer* (KDV'den muaf küçük işletme) olarak satışların vergiden muaftır. O zaman Vorsteuer indirimi yapılamaz ve satın alma fiyatındaki KDV sende kalır.

Varsayılan bir satın alma fiyatıyla örnek: Bir araba 23.800 Euro tutar, içinde Bölüm 7'deki gibi 3.800 Euro KDV var. Buna sonradan takılan donanım, kalibrasyon, tescil ve Hauptuntersuchung eklenir.

Kalem	Euro	Tutarın türü
Net satın alma fiyatı	20.000,00	varsayım
Satın alma fiyatındaki KDV, yüzde 19	3.800,00	varsayımdan çıkar
Montajlı Wegstreckenzähler ve alarm sistemi	2.000,00	videodaki deneyim değeri, en az
Wegstreckenzähler kalibrasyonu	125,00	harç
Tescil, plaka ve olağanüstü Hauptuntersuchung	200,00	varsayım, Bölüm 7'deki gibi
Toplam	**26.125,00**	
Kleinunternehmer değilsen vergi dairesinden geri	−3.800,00	Vorsteuer
Vorsteuer sonrası toplam	**22.325,00**	

ÖRNEK: İLK YOLCULUĞA KADAR BİR ARAÇ



> Varsayılan satın alma fiyatıyla örnek hesap. Yalnızca satın alma fiyatındaki KDV dikkate alındı. Taralı alan videodaki deneyim değeridir.

Kleinunternehmer olarak bu örnekte aynı araba için 3.800 Euro fazla ödersin. Bölüm 7'deki yıllık hesapta normal vergilendirme böyle bir alımla 2.628,07 Euro öndedir. Atölye ve montaj faturalarında da çoğunlukla KDV vardır. Örnekte yalnızca satın alma fiyatındaki dikkate alındı. Kleinunternehmer düzenlemesinin buna rağmen ne zaman değdiğini Bölüm 7 hesaplar.

Sigorta, Kfz-Steuer, araç için Konzession harcı, izin belgesine kayıt ve folyo kaplama dahil değildir. Leasing, sigorta ve yakıt gibi aylık sürekli giderler Bölüm 7'de, satın alma ve leasing'in amortismanı ve vergi sonuçları Bölüm 24'te.

UYGULAMADAN

Aynı videoda, satın alma fiyatına alarm sistemi ve Wegstreckenzähler için en az 2.000 Euro eklemek gerektiği söyleniyor. Birçok bayi artık bu donanımı da krediye katabiliyormuş, ama bunu önceden konuşmak ve kendin ilgilenmek gerekiyormuş. Peşinat çoğu zaman, Kleinunternehmer düzenlemesi olmadan şirket sahibi olarak vergi dairesinden geri alınan KDV'ye denk geliyormuş.

KONTROL LİSTESİ HER YIL

- [ ] her araç için Hauptuntersuchung yapıldı, rapor makama gitti
- [ ] Wegstreckenzähler kalibrasyonu güncel
- [ ] eski cihazlar için 1 Ocak 2027'den itibaren TSE zorunluluğu kontrol edildi
- [ ] sigorta Mietwagen olarak kullanımı hâlâ kapsıyor
- [ ] platformların araç şartları yeniden okundu
- [ ] yolda olan her araba izin belgesinde kayıtlı

Bir bakışta

- Yasa bir model öngörmez. Ama her Mietwagen'da sağda iki kapı, bir alarm sistemi ve kalibre edilmiş bir Wegstreckenzähler olmalı, yeni cihazlarda TSE ile.
- Yalnızca uygulamalar üzerinden çalışan da Wegstreckenzähler'a ihtiyaç duyar. Berlin, uygulama işlerinde istisnayı açıkça dışlıyor.
- Taksi levhası ve diğer taksi özellikleri yasaktır, hiçbir şey taksiyle karıştırılmaya yol açmamalı. Reklam esas olarak yalnızca yan kapılarda serbesttir.
- Uber ve Bolt'un durum, yaş, model ve koltuklarla ilgili kendi kuralları var. Bolt sayfaya göre on ya da 21 yıllık azami yaş belirtiyor.
- Hamburg'da yeni Mietwagen'lara yalnızca yerel olarak emisyonsuzlarsa izin veriliyor, hibritler sayılmaz. Saf elektrikli araçlar, 2030 sonuna kadar ilk tescilde on yıl Kfz-Steuer'den muaftır.
- Araç, ticari kullanım için bir eVB ile Mietwagen olarak tescil edilir. İlk kullanımdan önce olağanüstü Hauptuntersuchung, sonra her yıl bir tane gelir. Raporu her seferinde makam alır.
- Her araç değişikliği izin belgesinden geçer ve 25 Euro tutar. Berlin ve Münih bunun için tescili, kontrol raporunu ve Wegstreckenzähler kanıtını görmek ister.
- Sigorta Mietwagen olarak kullanımı kapsamalıdır. Özel bir poliçe yetmez.
- Peşin almak para bağlar, kredi kredi notu ister, leasing ticari yolcu taşımacılığı için onay ister. Vorsteuer'i yalnızca Kleinunternehmer düzenlemesi olmadan geri alırsın, örnekte 3.800 Euro.

YAZAR HAKKINDA



Hakan Er

My Driver Solutions GmbH genel müdürü, Berlin

Hakan Er, Berlin'deki My Driver Solutions GmbH'nin genel müdürüdür. FahrerApp ile PBefG'ye (Yolcu Taşıma Kanunu) göre çalışan kiralık araç şirketleri için yazılım geliştirir. LernApp ile taksi ve Mietwagen için IHK Fachkundeprüfung'una girecek girişimcileri hazırlar.

meinFahrer dergisinde şirket kuruluşu, izin süreci ve taksi ile kiralık araç şirketlerinin işletilmesi üzerine yazar. Bu rehber, bu bilgiyi sektöre girmek isteyen herkes için bir araya getirir.

LinkedIn YouTube Instagram