7/6631

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.610-01/-1130_26539 29 HAZİRAN 2005
KONU : İzmir Milletvekili
Sayın Vezir AKDEMİR'in
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi:TBMM Başkanlığının 13.06.2005 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-11741 sayılı yazısı.

İzmir Milletvekili Sayın Vezir AKDEMİR'in 7/6631-11740 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
1 Cevap formu (5 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/6631

İZMİR MİLLETVEKİLİ SAYIN VEZİR AKDEMİR'İN 7/6631-11740 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Ülkemizde yolcu taşımacılığının %95'inin yük taşımacılığının da %90'ının gerçekleştirildiği karayollarındaki taşımacılığı düzenlemek amacıyla, Karayolu Taşıma Kanunu 2003 yılında yürürlüğe girmiştir. Ancak karayolu taşımacılığını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımacılıkta düzeni ve güvenliği sağlamak ve taşıt sürücüleri gerek pratik gerekse teorik eğitime tabi tutarak kazaların büyük oranda azalması sağlanabilir ve dolayısı ile can ve mal kaybı büyük oranda önlenebilir.

SORU 1- Ülkemizde yoğun olarak yapılan karayolu taşımacılığının %95'inin yolcu ve %90'ının da yük taşımacılığı faaliyetlerinin oluşturduğu resmi kayıtlarda belirtilmiştir. Metropol kentlerden gerek yurt içi ve gerekse yurt dışına yapılan taşımacılık faaliyetinden dolayı meydana gelen kazalar maddi olarak ülke ekonomisini etkilediği gibi büyük oranda can ve mal kaybına neden olmaktadır. Bakanlık olarak bu trafik facialarını önlemek için teknik anlamda ve çağdaş ülkelerin ulaştığı normlar paralelinde bir çalışmanız var mı?

CEVAP 1- Dünya standartlarında modern bir mevzuatla düzenlenen, ülke ekonomisinin gereklerine uygun faaliyet gösteren, güvenli, çevreye duyarlı, rahat, verimli, mali yapısı sağlam ve rekabet gücü yüksek bir Karayolu Taşımacılık Sektörü oluşturmayı hedef olarak belirleyen Bakanlığımız;

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu' nun amacına uygun olarak hazırladığı Karayolu Taşıma Yönetmeliğini 25 Şubat 2004 tarihinde yürürlüğe koymuştur.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği hazırlanırken; karayolu taşımacılığı alanında geniş kapsamlı bir düzenleme yapılmış, Yönetmelik kapsamında yer alan faaliyet alanları, bu alanlarda faaliyette bulunacakların alacakları yetki belgesi türleri ve belge alma şartları ayrı ayrı düzenlenmiş, her yetki belgesi türünün yapacağı faaliyete uygun mali yeterlilik şartları getirilmiştir.

Bu alanda faaliyette bulunacaklarla ilgili düzenlemeler yapılırken trafik güvenliği de büyük oranda gözetilerek bu konuda da önemli düzenlemeler yapılmıştır.

Bu düzenlemelerden bazıları ve en önemlileri aşağıda verilmiştir.

-Taşımalarda kullanılacak taşıtların yaşı, istiap haddi ve nitelikleri ayrıntılı bir şekilde belirlenerek, yolcu ve eşya taşımalarında kullanılacak taşıtlar için yaş şartı getirilmiş, böylece belli bir yaşın üzerinde olan taşıtların taşımalarda kullanılmaması ve trafiğe çıkmaması sağlanmıştır.

./..

-Taşımalarda kullanılacak taşıtların, Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Trafik Yönetmeliğinde belirlenen istiap haddi, ağırlık, boyut ve yüksekliklerine uygun olması ve buna göre taşıma yapılması, eşya taşımalarında kullanılacak taşıtların, kapalı kasa, tenteli veya brandalı olması, ancak açık olarak taşınması zorunlu olan eşyanın karayolu trafik güvenliğini tehlikeye düşürmeyecek şekilde yüklenmesi ve bağlanması zorunlu hale getirilmiştir.

-Yetki belgesi sahiplerinin, faaliyetleri sırasında kullanacakları kısa unvanları ile kendilerini tanıtan logo, amblem ve benzeri işareti taşıtlarının karoseri üzerine yazdırmaları, yolcu taşımacılığında kullanılan taşıtlarda, taşıma esnasında taşıtın çalışma düzenini olumsuz bir şekilde etkilemeyecek şekilde çalışır vaziyette haberleşme cihazı bulundurulması ile her 10 koltuk için en az 1 adet olmak üzere boyun korsesi bulundurulması zorunluluğu getirilmiştir.

-Yolcu taşımalarında taşıyıcılar; sürücülerin, seyahat esnasında yolcularla veya personelle uzun süreli sohbet etmelerini önlemek, yol ve seyir güvenliğini tehlikeye düşürmemek için gerekli tedbirleri almaları zorunlu olup, sürücüler seyahat esnasında ses ve görüntü cihazlarının yönetimini de yapamayacaklardır.

-Yolcu taşımalarında taşıyıcılar; yolcuların sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yapmasını sağlayacak tedbirleri alarak, ilgili mevzuat hükümlerine uygun taşıtı nitelikli sürücü ve hizmetli personelle sefere göndermek, sürücülerin sürücü belgelerinin yanlarında bulunup bulunmadığını kontrol etmek, teknik şartlara uymayan taşıtların trafiğe çıkmasına engel olmak, güzergah mesafesini dikkate alarak yeteri kadar sürücü bulundurmak zorunda olup, taşıt kartı olmayan taşıtları taşımalarda kullanamayacaktır.

-Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası ve Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası yaptırmayan yetki belgesi sahipleri, yolcu taşımacılığı yapamayacak ve bu taşıtların trafiğe çıkışına izin verilmeyecektir. Eşya ve kargo taşımalarının da sigorta kapsamına alınması yönünde çalışmalar Bakanlığımızca sürdürülmektedir.

-Yetki belgesi sahiplerinin, yılda iki kez olmak üzere altışar aylık sürelerle sürücülerinin ceza puanı durumunu Emniyet Genel Müdürlüğünden öğrenmek, ceza puanı 50 ve üzerinde olan sürücülerin eğitilmesi hususunda ve kendi iç denetimleri yönünden gerekli tedbirleri almaları zorunluluğu getirilmiştir.

-Trafik Güvenliği ile ilgili yükümlülükler bakımından Emniyet Genel Müdürlüğü; bu Yönetmelik kapsamında faaliyet gösterenlerin taşıt belgelerinde kayıtlı taşıtların karıştığı yaralanmalı ve ölümlü trafik kazalarını, kaza raporlarının bir örneğiyle birlikte Bakanlığımıza bildirmek zorunda olup, bu kaza raporlarında, taşıt sürücüsünün % 50 ve üzerinde asli kusurlu olması halinde Bakanlığımız, her kaza ile ilgili olarak yetki belgesi sahiplerini yazılı olarak uyaracak,yetki belgesi sahipleri de, can ve mal güvenliğinin sağlanması hususunda gerekli tedbirleri alacaklardır.

./..

-Taşımacıların; faaliyette bulunduğu sürede ilk kazaya karıştığı tarihteki taşıt sayısı esas alınarak ve bu tarihten başlamak üzere; bir yıl içinde taşıt sayısı on adetten az olanların üç kez, taşıt sayısı on ila yirmi adet olanların dört kez, taşıt sayısı yirmi adetten fazla olanların taşıt sayılarının beşte biri veya daha fazla sayıda yaralanmalı veya ölümlü kazaya karışması ve bu kazalarda taşıt sürücüsünün % 50 ve üzerinde asli kusurlu olduğunun yargı kararıyla kesinleşmesi halinde, kazaya karışan taşıtın kayıtlı olduğu yetki belgesi sahiplerinin yetki belgeleri kapsamındaki faaliyetleri bir ay süreyle durdurulacaktır.

Sürücülerin yolcu ve eşya taşımacılığına ait taşıtlarda çalışabilmesi için;

-Ticari taşıtın niteliğine göre sürücü belgesine sahip olmaları,
-Yolcu taşımacılığında en az lise veya dengi okullardan birini bitirmiş olmaları,
-Eşya ve kargo taşımacılığında ise ilköğretim okullarından birini bitirmiş olmaları,
-Yüksek Öğretim Kurumlarının sürücü eğitimi veren bölümlerinden mezun olanlar hariç, Bakanlığımızca belirlenecek kurum ve kuruluşların vereceği mesleki yeterlilik eğitiminden geçerek, sürücü mesleki yeterlilik belgesi almaları,
-Sürücülerin bedeni ve psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarını gösteren bir sağlık raporunu yetkili sağlık kuruluşlarından her beş yılda bir almaları,
-Yolcu taşımacılığında çalışacak otobüs sürücülerinin, 26 yaşından gün almış ve 63 yaşından gün almamış olmaları,
-Eşya ve kargo taşımacılığında çalışacak sürücülerin, 63 yaşından gün almamış olmaları,
-Tehlikeli madde taşımacılığı yapan sürücülerin, ilgili mevzuatın sürücüler için zorunlu kıldığı eğitimi aldığını gösteren belgeye sahip olmaları,

zorunlu hale getirilmiştir.

-Karayolunda seyreden motorlu ve motorsuz araçların teknik muayenelerini daha etkin ve sağlıklı bir şekilde yapmak, bu suretle araçlar bakımından karayolu trafik güvenliğini sağlamak amacıyla hazırlanan "Araç Muayene İstasyonlarının Açılması, İşletilmesi ve Araç Muayenesi Hakkında Yönetmelik" 23 Eylül 2004 tarihinde yürürlüğe konulmuştur.

Yeni sistemde, araç muayenesi sadece ücret almak olarak algılanmayacak, araçların güvenlik bakımından önem arz eden aksamları, mekanik, elektronik ve optik cihazlarla test edilecektir. Tüm bu işlemler, bu konuda eğitilmiş teknik personel tarafından yapılacaktır.

./..

SORU 2- Özellikle otobüs taşımacılığı 7.5 milyar dolarlık yatırım değeri olan yıllık 3 milyar dolarlık katma değer üreten büyük bir sektör, 350 bin kişiden fazla insanın istihdam edildiği, aileleri ile birlikte yaklaşık 2 milyon kişinin geçimini sağladığı, 10 bin otobüs 500 faal işletmesiyle hizmet veriyor. Bakanlığınızın, dar boğaz içinde olan bu sektöründe Hava ve Deniz yollarına yapılan ÖTV'siz yakıt indirimi ve KDV indiriminden yararlanmasını sağlayacak çalışmaları var mı?

CEVAP 2- Bilindiği üzere, karayolu taşımacılığı tüm Avrupa'da olduğu gibi Türkiye'de de taşımacılıkta en fazla paya sahip olan bir taşıma modudur. Mevcut istatistik verilerine göre, Türkiye'de karayolunun payı; yük taşımasında % 91,9 iken, Demiryolu'nun payı % 4,4, denizyolunun payı % 3,5, havayolunun payı ise % 0,2'dir. Yolcu taşımacılığında ise karayolu payı % 96,1 iken demiryolunun payı % 2,3'tür.

Türkiye'nin dış ticaret hacminde en fazla payı alan Avrupa Birliği ülkelerinde ise, yük taşımalarında; karayolu % 44, denizyolu %41 ve demiryolu %8, yolcu taşımacılığında ise, karayolu %79, havayolu %5, demiryolu %6'lık bir paya sahip bulunmaktadır.

Bu rakamlar gerek Avrupa'da ve gerekse Türkiye'de taşıma modları arasında ciddi bir dengesizliğin bulunduğunu göstermektedir. Avrupa Birliği ülkelerindeki taşımacılıkta modlar arası dengenin Türkiye'ye göre daha orantılı olmasına rağmen, bu ülkeler modlar arasındaki dengesizliğin giderilmesi amacıyla 2010 yılı hedeflerini şimdiden belirlemiş ve taşıma politikalarını bu doğrultuda oluşturmuşlardır.

Batılı ülkelerin 2010 yılı hedefi; "Bütün modların tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde birbirine entegre edilmesi ve sistemler arasında işlerliğin sağlanması" şeklinde tanımlanmıştır.

Ulaşım modları arasındaki dengesiz büyüme; beraberinde ekonomik ve elverişli olmayan bir sektörün doğmasına, kaynak israfına, çevre zararıyla birlikte kazaların artmasına, sonuçta başta can kaybı olmak üzere pek çok maddi kayıplar zincirine yol açmaktadır.

Bu nedenle, gerek Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Ulusal Program ve gerekse Avrupa Birliğine Entegre Olmaya Yönelik Türk Dış Politikası ile AB hedef ve girişimlerini yakinen izlemekte ve bu doğrultuda çalışmalarına ivme kazandırmakta olan Bakanlığımız, ulaştırma modları arasındaki dengenin sağlanması politikasını şimdiden benimsemiş olup, gerek master planda yer verilen öncelikler ve gerekse havayolu ve denizyolu sektörlerine getirilen bu tür uygulamalarla taşımacılığın etkin bir şekilde kullanılmasını sağlamak üzere taşıma modları arasındaki dengenin sağlanmasını hedeflemektedir.

Bakanlığımız bu hedefi sürdürülebilir bir ekonomik gelişmenin merkezine koyarak, ekonomik büyüme ile oluşacak yük ve yolcu potansiyelindeki artışın, mevcut ulaşım türlerinin daha etkin ve dengeli bir şekilde kullanımı yoluyla karşılanması ve böylece modlararası dengenin tedrici şekilde sağlanması stratejisini benimsemiştir.

Bu itibarla, konu Maliye Bakanlığı'nı da yakından ilgilendirmekle birlikte, karayolu yolcu taşımacılığı sektöründe ÖTV indirimi uygulaması, halen % 94'ü bulan yurtiçi Karayolu taşıma payını daha da teşvik edecek ve bugün trafikte yaşanmakta olan sorunları daha da artıracaktır. Ayrıca, hava ve deniz taşımacılığı sektörlerinde zaten KDV indirimi bulunmamakta olup, kamu gelirlerinde ciddi bir dengesizliğe yol açacağından, otobüs işletmeciliğinde ÖTV ve KDV indirimli yakıt uygulaması bu gün için Bakanlığımız gündeminde bulunmamaktadır.