

10/479

MİLLİYETÇİ HAREKET PARTİSİ
T.B.M.M. GRUP BAŞKANLIĞI
Tarih: 11.06.2009
Sayı: 2009/3242

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Ülkemizde yük taşımacılığının yüzde 91'i kara yolu üzerindeki kamyon olarak bilinen taşıt araçları ile yapılmaktadır. Türkiye, Avrupa ile Asya ve Yakın Doğu ülkeleri arasında transit geçiş sahne olan bir ülkedir. Bu yüzden ülkemiz kara yollarında güvenli ve düzenli bir trafiğin sağlanmasında "Kamyonlar ve kamyoncu esnafının sıkıntıları" konulu Anayasa'mızın 98 ve İç Tüzük'ün 104 ve 105'inci maddeleri gereğince bir Meclis Araştırma Komisyonu kurulmasını arz ve teklif ederiz.

1. Akif AKKUŞ - Mersin
2. Mustafa Kemal CENGİZ - Çanakkale
3. Durmuşali TORLAK - İstanbul
4. Reşat DOĞRU - Tokat
5. Süleyman Latif YUNUSOĞLU - Trabzon
6. Hakan COŞKUN - Osmaniye
7. Hamza Hamit HOMRİŞ - Bursa
8. Ali UZUNIRMAK - Aydın
9. Alim IŞIK - Kütahya
10. İsmet BÜYÜKATAMAN - Bursa
11. Ertuğrul KUMCUOĞLU - Aydın
12. Cemaleddin USLU - Edirne
13. Yılmaz TANKUT - Adana
14. Muharrem VARLI - Adana
15. Münir KUTLUATA - Sakarya
16. Erkan AKÇAY - Manisa
17. Bekir AKSOY - Ankara
18. Şenol BAL - İzmir
19. Mümin İNAN - Niğde
20. Recep TANER - Aydın
21. Mehmet ŞANDIR - Mersin

GEREKÇE

Türkiye de yük taşımacılığının % 91'i karayolu üzerinde kamyonlarla yapılmaktadır. Ülkemizde, karayolu taşımacılığı için gerekli belgelere sahip yaklaşık 400 bin kamyon bulunmaktadır.

Özellikle ülkemiz gibi demir yolu ve deniz yollarının yetersiz olduğu ülkelerde uzun mesafeler dahil, kamyon taşımacılığının yapılması kaçınılmazdır. Demir yolu ve deniz yolu taşımacılığında da ayrıca kamyon taşımacılığına ihtiyaç duyulmaktadır. Yani yükleme alanında ki bir malın istasyon ve limana ulaştırılmasında kamyon kullanıldığı gibi, yük boşaltma alanından onun pazar veya kullanıcıya ulaştırılmasında da kamyon taşımacılığına ihtiyaç duyulmaktadır.

Kamyon taşımacılığı yapan vatandaşların çoğu kendisi ve ailesinin imkânlarını zorlayarak bir kamyona sahip olmuş ve bin bir meşakkatle kamyonculuk mesleğini yerine getirmektedirler. Bu esnafın karşılaştığı meşakkatin başında tabiat şartları gelmekle birlikte, daha çok yol güvenliğini sağlayan trafik görevlilerinden şikâyet etmektedirler. Ancak mecbur oldukları içinde bu mesleği yapmak zorundadırlar. Son zamanlarda kazançlarının çok düştüğünü, borçlarını ödemede zorlandıklarını bunun sonucunda da icralık olduklarını belirtmektedirler. En büyük şikâyet ve korkuları da icradan dolayı, yükü ile birlikte, herhangi bir noktada araçlarının durdurulması ve aracın bağlanmasıdır. Hemen her gün bu konuyla ilgili şikâyetler ve yardım isteyen feryatlarla karşılaşmaktayız.

Kamyoncu esnafı, ağır bir vergi yükü altında bulunduğunu, birkaç yıl öncesine kadar araçların net ağırlıklarına göre vergilendirilmeleri söz konusu iken, bugün azami toplam ağırlık üzerinden vergilendirildikleri belirtilmekte ve bunun adil olmadığı konusunda şikâyete konu olmaktadır.

K. belgesi sorunu olarak adlandırılan konu da, hem bu belge karşılığında para alınması, hemde KI, K2, K3 diye belgelerin ayrıldığı, bununda esnafı mağdur ettiği iddia edilmektedir. Yani ev eşyası taşınması için verilen K3 belgesine sahip bir kamyon, Antalya'ya ev eşyası götürmüş, gelirken de bir miktar sebze yüklemiş ise, cezai müeyyide uygulanmaktadır. Bu kamyoncu esnafını mağdur ettiği gibi, ev eşyası taşıyanı da, mağdur edecektir. Bu yüzden ayrı ayrı, K, belgesi yerine tek tip K, belgesi verilmesi uygun olur.

SRC (Mesleki Yeterlilik Belgesi), odalar eğitim vererek esnafa bu belgeyi vermekte idi, (Ticari Taşıt Belgesi adı altında), 10.05.2006 da bunlar iptal edildi ve yerine SRC belgeleri önce Bakanlıkça (Ulaştırma), daha sonra da özel kurslarla bu belgeler 450 TL karşılığında verilmektedir. Odalar, tarafından verilmesi uygun görülmektedir.

Kantar uygulaması az da olsa baş ağrıtmaktadır. Kantarın olmadığı bir mekânda yüklenen yükün miktarı olduğundan fazla gelebilmektedir. Bu da önemli bir ceza konusu olmaktadır. Yüğü verenin bu konudan sorumlu tutulması, fazla yüke engel olacaktır.

Kamyon kullanacakların yaşı 63 olarak sınırlanmıştır. Hâlbuki otomobil kullananlar da böyle bir sınırlama bulunmamaktadır. Bu da adil bir uygulama değildir. Psikoteknik uygulaması adı altında, her beş yılda bir kontrolden geçirilen kamyoncu esnafının, işini yapıp yapamayacağı da, zaten ortaya çıkmaktadır.

Kamyonculuk faaliyeti bir aile işletmesidir. En az iki kişiden meydana gelen ortak bir çalışma ile gerçekleşmektedir. Bu yüzden diğer iş kollarındaki işletmelere ne gibi, işletme kolaylığı ve vergi indirimi uygulanıyorsa kamyoncu esnafına da uygulanmalıdır. Kamyoncu esnafı, yakıt alır, vergi öder, lastik alır vergi öder, parça alır vergi öder, ayrıca gelir vergisi öder. Kısaca kullandığı mesleki her ihtiyaç malzemesi vergiye tabidir. Bu açıdan değerlendirildiğinde, genel bütçeye, kamyoncu esnafı azımsanmayacak miktarda gelir katkısında bulunmaktadır. Kamyoncu esnafına teşvik ne olabilir? yakıt' ta, parça alımında, lastik alımında ve taşıdığı yük miktarında olabilir. Bütün bunlar, kamyoncu esnafının durumunu düzeltereceği kanısını taşımaktayım.