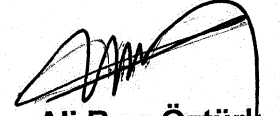


TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını saygılarımla dilerim.


Ali Rıza Öztürk
Mersin Milletvekili

2010 yılı sonu itibarı ile ülkemizde 15.095.603 adet olan aracın yakıt türüne göre dağılımı 5.762.156 sı benzinli, 6.195.898 i dizel, 2.973.832'si ise LPG'li araç olarak kayıt altına alınmıştır. Ülkemizde LPG'li araç sayısında 2004–2010 yılı arasında 3,5 kat arttığı görülmektedir.

Buna bağlı olarak ülkemizde Otogaz tüketimi 2010 yılında 2.489.000 tondur. Hızla büyüyen LPG sektörü ile birlikte "LPG Otogaz Dolum İstasyonu" sayısı 2010 yılı sonu itibarı ile 8.700 dür. Buna paralel olarak sektörde çalışan insan sayısı ise 350.000 kişi olduğu tahmin edilmektedir.

Ülkemiz karayollarında çok yaygın olarak hareket eden ve hızla sayısı artan 3.000.000 LPG'li aracın güvenilirliğini artırmayı sağlayan Periyodik Kontrol zorunluluğu ve bu kontrole esas LPG/CNG Sızdırmazlık raporu bulundurma zorunluluğu Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün 19.12.2011 tarih ve B.11.0.KUG.0.00.17.00.03/225-09-20195 sayılı genelgesi ile kaldırılmıştır. Genelge ile LPG/CNG sızdırmazlık raporu bulundurma zorunluluğu TÜV-TÜRK tarafından hafif kusur olarak nitelendirilerek periyodik kontrol zorunluluğu vatandaşın inisiyatifine bırakılarak işleyen bir denetim süreci işlemez hale getirilmektedir.

Bu uygulama ile kamu can ve mal güvenliği açısından 2000'li yıllara benzer (denetimsizlikle birlikte artan kayıt dışı dönüşüm ve tadilatlar, vergi kayıpları, merdiven altı imalatlar, ölümlü kazalar ve son olarak İstanbul'da bir gazetecinin ölümü vb.) hatta daha da telafisi mümkün olmayan sonuçlar doğacak olup sonuçları itibarı ile bazı kişi ve kurumları zan altında bırakacağı bilinmelidir. Bu bilgiler çerçevesinde;

1. Sızdırmazlık testi ve Periyodik kontrolü yapılmayan bu araçlar karayolu için güvensiz (yürüyen bomba) duruma düşmeyecek midir?
2. Sızdırmazlık testi ve periyodik kontrolü yapılmayan bu araçların LPG'den ötürü kaza yapmaları durumunda oluşabilecek sonuçlardan kim sorumlu olacaktır?
3. Günümüzde ticari taksilerin büyük bir bölümünün yakıt olarak LPG kullandığı düşünülürse; Her gün binlerce insan taşıyan bu ticari araçların hızla güvensiz araçlara dönüşeceği ve sonucunda istenmeyen durumların oluşması kaçınılmaz olmayacak mıdır?
4. TSE'nin 12664–1 maddesine aykırı olarak bir firmanın birden fazla temsilcilik adı altında dönüşüm merkezleri açılmasının önü açılmış olmuyor mu?

5.Yetkili firmaların alt birimleri şeklinde çalışan kaçak dönüşüm firmalar (atölyeler-tamirhaneler) yaygınlaşmayacak mıdır?

6.Uygulama ile sektörün niteliği ağırlıklı olarak yetkisiz ve kalifiye olmayan elemanların çalıştığı kaçak dönüşüm firmalarının yer aldığı, disiplinsiz bir ortama dönüşmeyecek midir?

7.TSE'nin belirtmiş olduğu Standart malzemelerin dışında sağlıksız malzemelerin kullanımı ve sonrasında da buna bağlı kazalar artmayacak mıdır?

8.Tank ve Regülatör imalatlarında aynı seri numaralarını kullanmak ve taklit etmek suretiyle yapılacak sahtecilik, merdiven altı imalatlar ya da kayıt dışı ithalat yoluyla oluşacak haksız rekabet ortamında dürüst firmaların iflasa sürüklenmesi muhtemel değil midir?

9.Güvensiz ortamda LPG/CNG talebinin zamanla azalacağı ve LPG/CNG satan kuruluşlar çok ciddi anlamda kayba uğramayacak mıdır?

10.Bilinçsiz Tüketici açısından; Çeşitli kaygılarla en ucuz ve hızlı montaj uygulamaları tercih edileceği, şu an karayolunda 3.000.000 civarında olan kayıtlı araç sayısı hızla artarak süreç içerisinde kayıtsız araca dönüşmeyecek midir?

11.Yetkili firma ve mühendislerince yapılan tadilatlar yetkilendirilen kuruluşlar tarafından; kontrol edilemeyerek merdiven altı firma ile imzacı ya da sahte mühendislerin artacağı;

TSE Hizmet Yeri Yeterlilik Belgelerinin takibinin yapılamayacağı ve TSE 12664-1 göre zorunlu olan "işyeri teknik gereklilikleri ile gerekli ekipman ve nitelikli personel istihdamı" kalkacağı, kayıt dışı çağdışı tamirhane-atölyeler artacağı;

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nca yapılan denetimlerde, yukarıda belirtilen nedenler ve kayıt dışılık, dolayısı ile kaçak çalışan firmalara cezai yaptırım da uygulanamayacağı." gibi yüzlerce pratik sorunla karşılaşılacağı, aşikâr değil midir?