



T.C.
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/4603
6/10/122
25 Nisan 2012

Sayı :B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/1278
Konu : Bursa Milletvekili
Sayın Sena KALELİ'nin
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 07.03.2012 tarihli ve A.01.0.KKB.0.10.00.00-52572 sayılı yazınız.

Bursa Milletvekili Sayın Sena KALELİ'nin 7/4603 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Bakan

EK :

1) Cevap formu (5 Sayfa)



BURSA MİLLETVEKİLİ SAYIN SENA KALELİ'NİN
7/4603 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve buna bağlı olarak 25.02.2004 tarihinde yürürlüğe konulan yönetmelik nakliyeciler esnafını mağdur etmiş, sektörde tekelleşmenin önünü açmış, süreç içerisinde küçük ve orta ölçekli (Nakliyeciler - kamyoncu - kooperatifçi) sektörün % 90'ını oluşturan esnafı tasfiye etme noktasına getirmiştir. 39 ayrı yetki belgesi ihdası ile Bakanlıkça talep edilen 4.000 - 200.000 TL arasındaki belge ücretleri sektördeki küçük ve orta ölçekli esnafı iflas etmeyle karşı karşıya bırakmıştır. Bu belgelerin beş yılda bir yenilenmesi zorunluluğu ise sektörün yok edilmesi anlamına gelmektedir. Öte yandan mevcut uygulamalardan dolayı Bakanlık aleyhine Danıştay'da açılmış olan ve halen devam eden birçok dava bulunmaktadır. Bu bağlamda;

SORULAR:

1. Ülkemizde taşımacılık sektörünün ihtiyaç duyduğu kamyon sayısı kaçtır? Halen bu faaliyeti yürüten kamyon ne kadardır?
2. Türkiye'de kamyon fazlası olduğuna dair açıklamaların bilimsel bir temeli var mıdır? Kamyon sayısının azlığı ya da fazlalığı ekonomik duruma, üretim ve ticarete bağlı değil midir?
3. Avrupa müktesebatında devlet, ruhsat adı altında sektörden geri iadesiz para almıyorken, ülkemizde 39 ayrı yetki belgesi ihdası ile bakanlıkça talep edilen 4.000 - 200.000 TL arasında para toplanmasının gerekçesi nedir?
4. Avrupa müktesebatı daha çok mesleki yeterlilik ve mesleki saygınlık üzerinden sektörü disipline etmeye yönelik uygulamalar içerirken, ülkemizde bunun parasal oranlar üzerinden yapılması adalet ve hukukla bağdaşır mıdır?
5. 39 ayrı kategoride toplanan ve bedelleri 4.000 ile 200.000 TL arasında değişen yetki bedellerinden geçmiş 5 yıl boyunca toplanan yıllık miktarlar ne kadardır? Bu paralar nerede toplanmakta ve hangi amaçla kullanılmaktadır?
6. Yetki belgesi yönetmeliğine karşı yükselen tepkiler doğrultusunda yönetmelikte 4 kez erteleme, 5 kez resmi gazetede yayımlanan değişiklik, sayısız genelge ile uygulamada değişiklik yapıldığı göz önüne alındığında, sektör temsilcileri ve esnafı görüşülerek yeni bir düzenleme yapılması neden düşünülmemektedir?
7. Yetki belgesi kapsamında Danıştay' da açılan davalara karşın, yönetmelikleri değiştirmek yoluyla davaları düşürmek hukuka uygun mudur?
8. Sektörde faaliyet gösteren esnafın % 90 çoğunluğunun itiraz ettiği bu yönetmeliğin uygulanmasından sonra belge almayarak sektörden çekilen esnaf sayısı hakkında bir bilgi var mıdır?
9. Sektörü terk etmek zorunda bırakılan ve artık köyde çiftçilik ve hayvancılık yapma olanağı da kalmayan esnafı nasıl bir iş imkanı yaratılması planlanmaktadır?
10. Atıl kapasite savıyla eksiltelen kamyonların yerine çok uluslu şirketlerin ikame edileceği yönündeki iddialar gerçek midir?

CEVAPLAR:

2003 yılına (4925 sayılı kanun yürürlüğe konuluncaya) kadar karayolu taşımacılık sektörü ülkemizde gelişmiş ülkelerin çok üzerinde bir pazar payına (yaklaşık % 94 oranında) sahip olarak ciddi bir düzenleme ve denetime tabi tutulamamış ve bu alana ilişkin herhangi bir politika ve strateji maalesef oluşturulamadan faaliyet sürdürmüştür.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu yasalaşmadan önce; karayolu taşımacılık faaliyetlerini düzenleyen, bu alana münhasır özel bir kanun bulunmamaktaydı.

3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun (mülga) ile 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununa dayanılarak hazırlanan ve mülga 25.02.2004 tarihli ve 25384 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde; Yönetmelik kapsamında yer alan faaliyet alanları, bu alanlarda faaliyette bulunanların/bulunacakların alacakları yetki belgesi türleri ve yetki belgesi alma şartları ayrı ayrı düzenlenmiş, her yetki belgesi türünün yapacağı faaliyete uygun mali yeterlilik, mesleki yeterlilik ve mesleki saygınlık şartları getirilmiştir.

Yürürlükten kaldırılan bu yönetmeliklerle, trafiğe ticari olarak kayıt ve tescil edilerek ticari taşımacılıkta kullanılan toplam 321.456 adet yolcu taşımaya mahsus aracın yaklaşık %3,2’sine tekabül eden 10.256 adedi; Trafiğe ticari, resmi ve hususi olarak kayıt ve tescil edilerek eşya taşımacılığında kullanılan eşya taşımaya mahsus toplam 727.400 kamyon/çekici/özel amaçlı taşıt/römork ve yarı römork aracından yaklaşık % 12,8’ine tekabül eden 93.419 adedi düzenlemeye tabi tutulmuştu. Yani ticari yolcu ve eşya taşımaya mahsus toplam 1.048.856 adet taşıtın yetki belgesine kayıtlı olarak yaklaşık % 9,9’una tekabül eden 103.675 adedi 4.176 işletme yetki belgesiyle Ulaştırma Mevzuatı kapsamına alınarak kayıt ve denetim altına alınabilmişti.

Yukarıda arz edilen taşıt sayıları ve ulaştırma türlerinin pazardaki pay oranları göz önüne alındığında, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığının tamamının düzenlemeye tabi tutulduğu varsayılsa bile, toplam ulaştırma faaliyetlerinin sadece, yaklaşık %9,9+%6=%15,9’u düzenlemeye tabi tutularak kayıt ve denetim altına alınabilmiştir.

Yaklaşık 8.500 Km kıyı şeridi uzunluğu, 10.940 Km demiryolu şebekesi, 40 adet sivil havaalanına sahip olan ülkemizin ulaşım hizmetlerinde nerdeyse tek taşıma türü olarak karayolu taşımacılığı kullanılagelmiş bulunmaktaydı.

Sektörün içinde bulunduğu sıkıntılı ve ağır sorunları tespit eden Bakanlığımız, söz konusu sorunları çözmek amacıyla bilinçli bir politika ve strateji oluşturulmuştur. Oluşturulan bu politika ve stratejinin ilke ve hedefleri aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

İlkeler:

- a) Tüketicinin (hizmetten yararlananların) çıkarlarını korumak.
- b) Adil rekabet ortamı sağlamak ve korumak.
- c) Piyasada yer alan aktörler bakımından kamu ve özel sektör ayırımı yapılmaksızın yükümlülük ve hakların eşitliğini temin etmek.
- d) Hizmet kalite ve standartlarını korumak ve geliştirmek.
- e) Güvenilir, şeffaf, istikrarlı, tutarlı ve hukuk ilkelerine bağlı olmak.
- f) Paydaşların katılımını sağlamak suretiyle ortak aklı kullanmak.
- g) Eleştiri, görüş ve önerilere açık olmak.
- h) Piyasadaki aktörlerin yatırım/girişim kabiliyetlerini korumak.
- i) Toplumun genel yararını ve sosyal sorumluluk ilkesini gözetmek.
- j) Çalışanların hak, menfaat ve huzurunu gözetmek.

Hedefler:

- a) Karayolu taşımacılık faaliyetleriyle ilgili hususlarda, ulusal ve uluslararası alandaki ekonomik, ticari, sosyal, teknolojik, hukuki ve stratejik gelişmeleri dikkate almak.
- b) Mali ve mesleki yeterlilik ile mesleki saygınlığa sahip güçlü, verimli işletmelerin oluşumuna ve gelişimine imkan/fırsat/katkı sağlamak.
- c) Karayolu taşımacılık piyasasındaki mevcut atıl kapasiteyi azaltmak ve makul bir süre sonunda yok etmek.
- d) İşletmecilerin kurumsallaşmasını teşvik etmek.
- e) Taşıtların/araçların teknik muayenelerinin, ağırlık ve boyut kontrollerinin daha etkin ve sağlıklı bir şekilde yapılması suretiyle karayolu trafik güvenliğini arttırmak ve kazalarını azaltmak, yakıt ve işletme giderlerinde tasarruf sağlamak.
- f) Ülkemizi "uluslararası ölçekte bir lojistik merkez" haline getirmek.
- g) Avrupa Birliği müktesebatına uyumlu, hizmet kalite ve standardı ile toplam verimi daha yüksek, düzenli, güvenli, seri, ekonomik ve diğer taşıma türleriyle bütünleşmiş bir karayolu taşımacılık sektörü oluşturmak.
- h) Hizmetlerin yürütülmesinde en gelişmiş/yeni bilişim tekniklerini kullanmak.
- i) Mevzuatı, taşımacılık piyasasında faaliyet gösteren işletmecileri, sektörün büyüklüklerini, imkan ve kabiliyetlerini, risklerini, fırsatlarını ve gelişmesini dikkate alarak oluşturmak.

Bu ilke ve hedefler doğrultusunda 3348 sayılı Kanunla (mülga) karayolu taşımacılık faaliyetleriyle ilgili olarak Bakanlığımıza verilmiş görev, yetki ve sorumlulukların daha etkin, verimli ve güçlü olarak yerine getirilmesini teminen bir özel çerçeve kanunu şeklinde Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı hazırlanmış ve TBMM'ne sevk edilmiştir. Söz konusu kanun tasarısı TBMM'nde 10 Temmuz 2003 tarihinde oy birliğiyle kabul edilmiş ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu adıyla yasalaşmıştır.

4925 sayılı Kanun ~~esas~~ alınarak çıkarılmış olan ve içeriğinde;

- Mesleğe giriş ve faaliyet süresince aranması gereken mali yeterlilik, mesleki yeterlilik, mesleki saygınlık ilkelerine uygun önşart/kriter'ler bulunan,
- Karayolu taşımacılık faaliyetlerinin tümünü Devletçe verilen izin/yetki/lisans belgesine bağlayan,

- Taşımacılık faaliyetlerinde kullanılacak taşıt, araç-gereç, bina-tesis, terminal ve benzeri şeylerin niteliklerini/durumlarını belirleyen,
- Karayolu taşımacılık faaliyetlerinde bulunanlar, bu işlerde istihdam edilenler ile bu hizmetlerden yararlananların hakları, yükümlülükleri ve sorumlulukları belirleyen,
- Bu hususlara uyulmaması halinde uygulanacak müeyyideleri belirleyen, mülga 25.02.2004 tarihli Karayolu Taşıma Yönetmeliği ve 11.06.2009 tarihli yeni Karayolu Taşıma Yönetmeliği yukarıda açıklanan ilke ve hedefler gözetilerek yürürlüğe konulmuştur.

Bu yönetmeliklerin uygulanması sürecinde karayolu taşımacılık sektöründe yaşanan değişim ve yeniden yapılanmaya ilişkin bazı hususlar aşağıda arz edilmektedir.

- 1- Yetki belgeli işletmeci sayısı 4.176 adetten 555.222 adede, yetki belgeli bu işletmecilere kayıtlı taşıt sayısı ise 103.675 adetten 1.291.889 adede ulaşmıştır. Yani sektörün yaklaşık %95 i ulaştırma mevzuatı kapsamına alınmıştır.
- 2- Bakanlığımız yürürlüğe koyduğu düzenlemelerin hayata geçirilmesini teminen denetime büyük önem vermiş ve bu hususta oluşturduğu gerekli fiziki ve teknik altyapıya sahip yol kenarı denetim istasyonları sayesinde 2007 yılından itibaren etkili denetim yapmaya başlamış bulunmaktadır.
- 3- Yeterli fiziki ve teknik altyapı ve teknik eleman bulunmayışı sebebiyle sadece gözle ve kağıt üzerinde yapılan araç muayene sistemi ortadan kaldırılmış; yerine 81 vilayetimizde her türlü fiziki ve teknik altyapı, donanım, araç-gerece sahip 189 araç muayene istasyonu kurulmuş ve gerekli teknik eğitimi almış teknik elemanlar araç muayenesi hususunda 3 aylık özel eğitime ve bu eğitimin sonunda sınava tabi tutularak "Araç Muayene Teknisyeni" olarak bu istasyonlarda görevlendirilmişlerdir.
- 4- Ekonomik ve teknik ömrünü doldurmuş araçların trafik güvenliği ve çevreye olumsuz etkileri yönünden oluşturdukları riskleri göz önünde bulunduran Bakanlığımız 4925 sayılı Kanunun 33 üncü maddesinin verdiği yetki çerçevesinde bu taşıtların belirli bir program dahilinde ve gönüllülük esasına dayanılarak piyasadan çekilmesi için cari bedellerinin yaklaşık 3 katı bir bedelle satın alınarak Makina Kimya Endüstrisi Kurumunun Hurda Müdürlüklerinde hurdaya çıkarılarak imha edilmiştir.
- 5- Taşımacılık sektöründe çalışma koşulları bakımından en riskli kesimi şoförler oluşturmaktadır. Bu gerçekten hareketle 4925 sayılı Kanunun 33 üncü maddesine istinaden; uluslararası taşıma yaparken uğradıkları saldırı sonucu hayatını kaybeden şoförler ve beraberindeki Türk vatandaşlarının ailelerine nakdi yardım yapma imkanı getirilmiştir.
- 6- Benimsenen şeffaflık ve paydaşların katılımını sağlamak suretiyle ortak akli kullanma ilkeleri ile eleştiri, görüş ve önerilere açık olmak ilkesi çerçevesinde söz konusu düzenlemeler yapılan bölgesel mahiyetli 100'e yakın panel ve konferans şeklindeki toplantılar ile sektör mensuplarına aktarılmış ve görüş, eleştiri ve önerileri alınmıştır.

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin yasal dayanakları aynı yönetmeliğin 3 üncü maddesinde yer aldığı üzere 09.04.1987 tarihli ve 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun (mülga) ile 10.07.2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunudur. Karayolu Taşıma Yönetmeliği bu iki Kanunun lafzına, ruhuna ve özüne sadık kalınarak hazırlanmış ve yürürlüğe konulmuştur.

Öte yandan, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununun 33 üncü maddesi ,” Verilecek yetki belgeleri ve taşıt kartlarından ücret alınır. Ücreti alınmadan yetki belgeleri ve taşıt kartları verilmez. Yetki belgesinin yenilenmesinde ve zayiinde ücretin % 15'i alınır. Unvan değişikliği, adres değişikliği ve benzeri nedenlerle süresi bitmeden yenilenen belgelerden ücret alınmaz. Bu ücretler, her takvim yılı başından geçerli olmak üzere o yıl için 213 sayılı Vergi Usul Kanununun mükerrer 298 inci maddesi hükmü uyarınca tespit ve ilan edilen yeniden değerlendirme oranında artırılarak uygulanır. Bakanlık, görev alanına giren hizmetleri yerine getirmek için, merkezde Bakanın onayı ile döner sermaye işletmesi kurabilir. Döner sermaye miktarını belirlemeye Bakanlar Kurulu yetkilidir. İşletmenin görevleri, gelirleri, işleyişi, denetimi ve diğer hususlar yönetmelikle belirlenir. (Ek fıkra : 21/04/2005 - 5335 S.K./21.mad) Döner Sermaye İşletmesinin 2004 yılı dahil gelirlerine ilişkin olarak 1050 sayılı Muhasebesi Umumiye Kanununun 49 uncu maddesi hükümleri uygulanmaz. (Ek fıkra : 21/04/2005 - 5335 S.K./21.mad) Ulaştırma Bakanı; Bakanlıkça belirlenen usûl ve esaslar dahilinde, söz konusu gelirlerden; 1) Savaş, iç savaş, terör, kargaşa ve benzeri olağanüstü koşullara sahip ülkelerde uluslararası taşıma yaparken saldırıya uğrayıp hayatını kaybeden şoför ve beraberindeki Türk vatandaşlarının varislerine 40.000 Yeni Türk Lirası'na kadar, 2) Bakanlık, Döner Sermaye İşletmesinin mali imkânları ölçüsünde olmak üzere; ticari yolcu ve eşya taşımalarında kullanılan otobüs, minibüs, kamyonet, traktör, kamyon, tanker ve çekicilerden yaşları ilgili mevzuatın getirdiği yaş sınırının üzerinde olanları devir alabilir, devir alınan taşıtların sahiplerine ve karayolu yatırım projelerine Ödeme yaptırmaya yetkilidir. (Ek fıkra : 21/04/2005 - 5335 S.K./21.mad) Döner Sermaye İşletmesi devir alınan bu taşıtları yurtiçi ve yurtdışındaki gerçek ve/veya tüzel kişilere satış, hibe, devir ve benzeri yöntemlerle değerlendirebilir. Bu işlemlerden elde edilen gelirler Döner Sermaye İşletmesine gelir kaydedilir.” hükmüne amirdir.

Bu itibarla, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde düzenlenen yetki belgeleri için belirlenen ücretler, anılan Kanunun 33 üncü maddesi gereğince alınmakta ve Bakanlığımız Döner Sermaye Saymanlığı hesapların aktarılmaktadır.

15.03.2012 tarihi itibarıyla, Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında düzenlenen yetki belgelerinde toplam: 127598 adet çekici, 588107 adet kamyonet, 145954 adet yarı römork, 5896 adet römork, 1772 adet motosiklet, 344105 adet kamyon, 2829 adet otomobil, 75034 adet otobüs, kayıtlı bulunmaktadır.

