



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih : 18.4.2013
Sayı : 858

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Sosyal, ekonomik ve kültürel sorumluluğunun yanı sıra 225 bin kişiye istihdam sağlayan ve yılda 175 milyon kişiye ulaşım hizmeti sunan karayolu insan taşımacılığının, artan maliyetler ve olumsuz koşullara rağmen ucuz, mali yapısı sağlıklı, dengeli, güvenli, dinamik, evrimsel ve süreklilik taşıyan uzun vadeli genel bir ulaştırma stratejisi bağlamında hak ettiği saygınlığa kavuşması ve sektörün güvenilir bir ulaşım biçimi olarak önümüzdeki yıllara taşınması yolunda mevzuattaki eksikliklerin giderilmesi amacıyla Anayasanın 98, İçtüzüğün 104 ve 105. maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını arz ederiz.

Mehmet Hilal Kaplan
2 Kocaeli mv.

Cemal DİNÇER
7 İstanbul Mv.

Sena KALELİ
Bursa Milletvekili

Kamuk Harutyan
3 Balıkesir mv.

İhsan KALKAVAN Hürşit Güneş
Samsun M.V.K.

~~İhsan KALKAVAN~~

11 Kocaeli mv.

Tolga GANDAR
4 Muğla
Tolga ÇANAR

İhsan ÖRKES
12 İstanbul Mv.

Ali Rıza ÖZTÜRK
5 Adana M.V.

Ali Rıza ÖZTÜRK
9 Mersin Mv.

~~Ali Rıza ÖZTÜRK~~

~~İhsan ÖRKES~~

F. Nur Verler
6 İstanbul Mv.

Ayşe Medine Aker
10 Balıkesir Milletvekili



ADI SOYADI	SEÇİM BÖLGESİ	İMZA
R. Kerim Özer	BYRANR	R. K. Ö.
Sefer Küçük	İstanbul	Sefer Küçük
Doğan SAFAK	NİĞDE	Doğan Safak
Dr. Aydın Cengiz	İzmir	Aydın Cengiz
İzzet Çetin	Ankara	İzzet Çetin
Kırkt		
Turgut Dibe	Kırklareli	Turgut Dibe
Erdal Aksungur	İZMİR	Erdal Aksungur
Haluk Ertugan	İstanbul	Haluk Ertugan
Mahmut Çiçek	Ankara	Mahmut Çiçek
Gürkut ALAR	Ankara	Gürkut Alar
Süleyman Çelebi	İstanbul	Süleyman Çelebi
Rahmi Askin TÜRELİ	İzmir	Rahmi Askin Türel
Hayden Akar	Kocaeli	Hayden Akar
Malik Eder Özdemir	Sivas	Malik Eder Özdemir

GEREKÇE

Türkiye, doğu – batı ekseninde önemli uluslararası ağ ve koridorlar üzerinde bulunmaktadır. Ana taşıma sistemi karayoludur. Türkiye’de yolcu taşımacılığının % 95’i, yük taşımacılığının ise % 90’ı karayoluyla ile yapılmaktadır.

Ülkemizde cumhuriyetin ilk yıllarında raylı sisteme ağırlık verilmesine rağmen izlenen politikalar sonucu karayolu taşımacılığı ulaştırmanın en önemli unsuru olmuştur. Bunun sonucunda tamamı özel sektör tarafından yürütülen karayolu taşımacılığı, özellikle yolcu taşımacılığında gelişmiş dünya ülkelerine dahi örnek olabilecek kalite güven ve hizmet seviyesine ulaşmıştır. Halen ülkemizde (D) ve (B) belgeli 43 bin 288 firmaya bağlı 84 bin 566 otobüs, karayoluyla insan taşımacılığı faaliyeti yürütmektedir. Artan maliyetlere ve olumsuz koşullara rağmen yolcular, diğer ulaşım yöntemlerine göre otobüslerle ¼ daha ucuza taşınmaktadır.

Günümüzde dolaylı olarak 225 bin kişiyi istihdam eden, yılda 175 milyon kişiye ulaşım hizmeti sunan karayolu insan taşımacılığı; üstlendiği sosyal, ekonomik, kültürel sorumluluğun yanında turizm sektörünün de tamamlayıcı unsuru olarak ülkemiz ekonomisine de çok önemli katkı sağlamaktadır.

Ancak son yıllarda yaşanan olumsuz gelişmeler sektörün geleceğini belirsiz kılmaktadır. Bir yandan vergi, belge ücreti ve pahalı akaryakıt gibi artan maliyetler karşısında bilet fiyatlarının sabit kalması, diğer taraftan özellikle havayolu şirketlerinin kış döneminde fiyatları aşağıya çekmesi sektörü olumsuz etkilemektedir.

Öte yandan bilet kesmeden, harç yatırmadan, vergi vermeden korsan taşımacılık yapanlar, haksız rekabete yol açmaktadır. Kontrolsüz ve denetimden uzak, evsafi uygun olmayan araçlarla yapılan bu tür taşımacılıkta kaza risk oranı da yükselmekte can ve mal kaybı yaşanmaktadır. Ayrıca korsan yolcu taşımacılığı yapanlar sigorta mevzuatına uymadığı için ölenlerin yakınları ile yaralananlar mağdur olmaktadır. Bu bağlamda denetimle görevli personelin kanun ve mevzuat konusunda bilgilendirilmesi, özellikle büyük şehirlerde ve transit yollarda etkili denetim ve kontrollerin yapılması, kamuoyunun bu konuda bilgilendirilmesi, ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği ve koordinasyon sağlanması önem taşımaktadır.

Sektörde farklı sigorta poliçelerinin varlığı ve teminat yetersizliği, önlem alanla almayanın ayrıştırılmaması, devlet karayollarındaki sorunların giderilmemesi, manevi tazminatın teminat dışı kalması risk – prim adaletsizliği yaratmaktadır.

Sektör ise bütün olumsuzluklara karşın hak ettiği saygınlığa kavuşmak amacıyla bir sivil toplum kuruluşu olarak eğitimli insan gücü oluşturmaya, kurumsallaşmaya ve mevzuattaki eksikliklerin giderilmesine yönelik çözümler üretmeye çalışmaktadır. Bu çerçevede sosyal hak ve özgürlüklerin korunduğu, konuyla ilgili tarafların katıldığı, ucuz, mali yapısı sağlıklı, dengeli, güvenli, dinamik, evrimsel ve süreklilik taşıyan uzun vadeli genel bir ulaştırma stratejisinin oluşturulması gerekmektedir.

Devlet, düzenleyici ve denetleyici rolünden vazgeçemez. Kurumsallaşma desteği verir, rant, tahdite, tekele yönelik çıkar gruplarının oluşumuna izin vermez, tam rekabet düzeninde adil çalışma ortamı yaratır.



Sektörün ortak akılla, güvenli, nitelikli hizmet için ortak çıkara yönelik hareket etmesini sağlar. Meslek içi eğitimlerin, AR – GE ve inovasyonun yaygınlaştırılması için destek verir. Bu paralelde sistemin geliştirilmesinde farklı ulaştırma modlarının en iyi şekilde birbirine uyarlanması ve rekabetin korunması büyük önem taşımaktadır.

Devletin taşımacı şirketleri disipline etmesi, adalet ve hak tesliminden geçer. Bunun için, belge ücretlerinin caydırıcı olmaması, ceza düzensizliği ve keyfilik yaratılmaması, elde edilen gelirlerin sadece ulaşım hizmetinin gelişimine katkı sunacak çalışmalar için kullanılması gerekir. Suç ve suçlu yaratmaya uygun zeminler giderilmeden, uyarılar yapılmadan, geriye dönük uygulamalar adil olmayacaktır.

Taşıma, ulaşım, lojistik hizmetleri ekonomik ve sosyal hayatın da taşıyıcısıdır ve insana dayalı bir maliyet ağırlığı vardır. Kamu hizmeti gibi görülmesi gereken bu sektörün, giderlerinin yüklü bölümü, indirilebilir KDV'ye konu edilemez. Nihai fiyatların tüketiciye olumsuz yansımaması, enflasyona neden olmaması, tarife ve ana giderleri olan akaryakıt maliyetlerinin üstünde vergi yükü fazla olmamalıdır.

Taşıma sistemlerinde bölgesel ve küresel güç olma hedefi taşıyan ülkemizde bir çeşit kamu hizmeti olan ulaşım hizmetinin uluslararası rekabet gücünün yanı sıra güvenlik ve niteliğinin artırılması mali ve idari teşviklerle mümkündür. Bunun için, itibar, değişim, teknoloji, plânlama, bilgi, maliyet, iletişim yönetimi iyi yapılmalı, yürürlükte olan mevzuatlar günümüz koşullarına göre uyarlanmalıdır.

Bu bağlamda karayolu insan taşımacılığı sektörünün hak ettiği saygınlığa kavuşması ve güvenilir bir ulaşım biçimi olarak önümüzdeki yıllara taşınması konusunda TBMM'nin sorumluluk üstlenmesi ve bir araştırma komisyonu kurulması, sorunların çözümü doğrultusunda önemli bir adım olacaktır.

