

T.C.
BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI
Basın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği

7/52958
GK.26

29.12.2014

Sayı : 86782684 - 610 / 268
Konu : Yazılı Soru Önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA
TBMM Ana Bina Bakanlıklar- ANKARA

İlgi: 15/10/2014 tarihli ve 43452547-120.00-198063 sayılı yazı.

İstanbul Milletvekili Dr. Sayın Celal DİNÇER'in, "TIR ve Kamyonların arkalarında koruma çerçevesi kullanımının zorunlu hale getirilmesine" ilişkin olarak tarafımdan cevaplandırılmasını istediği (7/52958) esas nolu yazılı soru önergesi ile ilgili cevap ekte takdim edilmiştir.

Bilgilerinizi ve gereğini arz ederim.


Fikri IŞIK
Bakan

Ek: Soru Önergesi Cevabı (2 Sayfa)

İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN DR. CELAL DİNÇER'İN
7/52958 ESAS NOLU YAZILI SORU ÖNERGESİNE İLİŞKİN CEVAPLAR

Ülkemizdeki taşımacılık sektörü genelde karayolu ile çalışmakta ve bu nedenle her gün karayolunda yüzbinlerce kamyon ve TIR seyir halinde bulunmaktadır. TÜİK verilerine göre 2014 Mayıs ayı sonu itibarıyla trafiğe kayıtlı araç sayısı 18.288.137 olup, bunun %52'sini otomobil %16,3'ünü kamyonet, %15,1'ini motosiklet, %8,7'sini traktör, %4,2'sini kamyon, %2,3'ünü minibüs, %1,2'sini otobüs, %0,2'sini ise özel amaçlı taşıtlar oluşturmaktadır.

Son zamanlarda küçük araçların hatta yolcu otobüslerinin, kamyon ve TIR'lara arkadan çarpması sonucu birçok ölümlü kazalar yaşanmaktadır. Taşımada kullanılan bu tür araçların dorse veya kasa olarak tabir edilen arka kısımlarının yüksek olması, arka tamponların buna göre düzenlenmemesi nedeniyle küçük araçların arkadan çarpma şeklinde yaptıkları kazalarda ölümcül sonuçlarla karşılaşmaktadır. Bilindiği üzere özellikle binek amaçlı küçük araçların tamponları darbeleri emecek şekilde tasarlanmakta, ön kaportanın da bu şekilde dizaynı ile kaza esnasında darbeyi emip yolcuların bulunduğu kısımda en az hasar oluşturmaları sağlanmaktadır. Şoför ve yolcuların can güvenliği için düşünülmüş uygulanan bu teknik, ne yazık ki kasa yüksekliği ve darbe emici arka tamponların bulunmaması ya da yeterli olmaması nedeniyle kamyon ve TIR'lara arkadan çarpan araçlarda hiçbir işe yaramamaktadır. Oluşan yükseklik farkı nedeniyle küçük araçların en zayıf yeri olan camları ve tavan bu kasa ve dorselerin altına girerek basit hasarlarla atlatılacak olayları ölümlü kazalara çevirmektedir. Hatta büyük yolcu otobüsleri de aynı şekilde risk altında kalmaktadır. Basit teknik düzenlemelerle bu tür kazalarda ölüm riskini en aza indirmek için;

Soru 1- Tip Onayı Yönetmelikleri vb. mevzuatta gerekli düzenlemeler yaparak kamyon ve TIR gibi araçların arkadan çarpmaya karşı "koruma çerçevesi" kullanılmasını zorunlu hale getirecek bir çalışmanız var mı? Yoksa birçok ölümlü kazaya sebep veren bu sorun hakkında ne yapmayı düşünüyorsunuz?

Cevap 1- 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 29. maddesinde yer alan "Araçların yapım ve kullanma bakımından karayolu yapısına ve trafik güvenliğine uyması zorunludur. Yapım safhasında, araçların Tip Onayı Yönetmeliği ile buna bağlı diğer yönetmeliklerin çıkarılmasına Sanayi ve Ticaret Bakanlığı yetkilidir." hükmü gereği Avrupa Birliği teknik mevzuatından uyumlaştırılan Tip Onayı Yönetmelikleri Bakanlığımızca yayımlanarak uygulanmaktadır.

Bu çerçevede, 23/9/1999 tarih ve 23825 sayılı Resmî Gazetede "Motorlu Araçlar ve Römorklarının Yakıt Depoları ve Arka Koruma Donanımlarına İlişkin Tip Onayı Yönetmeliği" (70/221/AT) yayımlanmıştır. Bahse konu Yönetmeliğin amacı; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu hükümleri uyarınca araçların yapım ve kullanım bakımından karayolu yapısına ve trafik güvenliğine uyma zorunluluğunu yerine getirmek üzere, motorlu

araçların ve römorklarının sıvı yakıt depoları ve arka koruma donanımlarıyla ilgili AT Tip Onayı Belgesi verilmesine ilişkin hükümleri ve bunların uygulanmasına ait usul ve esasları belirlemektir. Söz konusu yönetmeliğin Ek II'sinde, "M1 (otomobil) ve N1 (kamyonet) sınıfı araçların arkadan araç altına girişine karşı etkili koruma sağlayacak şekilde tasarlanması için gerekli teknik şartlar" yer almaktadır. Anılan yönetmeliğin geçici 2nci maddesinde, "bu yönetmelik yürürlüğe girmeden önce Ulusal Tip Onayı Belgesi almış imalatçılar, bu Yönetmelik yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıllık geçiş süresi içinde bu Yönetmeliğe göre AT Tip Onayı Belgesi almak zorundadır. Aksi takdirde geçiş süresi sonunda araçların Ulusal Tip Onayı Belgeleri iptal edilir." hükmü bulunmaktadır. Bu kapsamda, söz konusu ekte yer alan gereklilikler 23/09/2000 tarihinden itibaren zorunlu hale gelmiştir.

Soru 2- Bu konuda İçişleri Bakanlığı tarafından Bakanlığınıza iletilen bir görüş, istek veya çalışma var mıdır?

Cevap 2- Söz konusu araçlar için yukarıda anılan Yönetmeliğe göre tip onayı alma zorunluğu bulunmasından dolayı konu ile ilgili olarak İçişleri Bakanlığınca Bakanlığınıza iletilen her hangi bir görüş, istek veya çalışma mevcut değildir.