



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda belirtilen sorularımın Anayasa'nın 98, TBMM İçtüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri uyarınca Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan tarafından yanıtlanmasını arz ederim. 18.07.2019

Dr. İlhami Özcan AYGUN
CHP Tekirdağ Milletvekili

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı; 2006 yılında A-1 türü yetki belgesi kapsamında 8 kişilik otomobiller üzerinden şehirlerarası tarifeli ve tarifesiz taşımacılık yapma imkânı tanımıştır. Bu yetki kapsamında Türkiye genelinde şu anda 4 bin 500 araç ile taşımacılık yapan 235 şirket bulunmaktadır. Sektör, yaklaşık 6 bin kişiyi istihdam etmekte, aileleriyle birlikte 20 bin kişiye gelir kapısı olmaktadır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın 2006 yılında tarifeli yolcu taşıma hakkı verdiği A-1 türü yetki belgeli şirketlere, 2010 yılından sonra çıkarılan genelge ve yönetmelikler ile sürekli hak kaybı yaşatılmış, yeni maddi külfetler getirilerek, o güne kadar yaptıkları ticari yatırımlar boşa çıkarılmıştır.

Bakanlık, 9 Temmuz 2009 tarihli 2009/KUGM-21/YOLCU sayılı genelgesinde; A-1 türü yetki belgesine sahip şirketlere tarifeli ve tarifesiz şehirlerarası yolcu taşıma yetkisi tanımıştır. Ancak bakanlık, bu tarihten sadece 7 ay sonra çıkardığı ikinci genelgede fikrini değiştirmiştir. 26 Şubat 2010 tarihli 2010/KUGM-07/YOLCU sayılı genelgede, A-1 türü yetki belgesine tanınan "tarifeli yolcu taşıma hakkına" son verilmiştir.

Bakanlığın 7 ay içinde çıkardığı iki farklı genelge sonucu yaptıkları yatırım açısından zor duruma düşen şirketler, 26 Şubat 2010 tarihli genelgenin ilgili maddelerinin iptali için Danıştay'a başvurmuştur.

Gerek Danıştay 15. Dairesi, gerekse kararın temyize götürüldüğü Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu, "A-1 türü yetki belgesi ile tarifeli yolcu taşımacılığı yapılamayacağı" yönündeki 26 Şubat 2010 tarihli genelge maddesini iptal etmiştir. Ne var ki Danıştay kararları Bakanlık tarafından uygulanmamıştır.

18149

Bakanlık, A-1 türü yetki belgesine sahip firmaları, Danıştay kararlarına rağmen tarifeli yolcu taşımacılığı yerine "tarifesiz grup taşımacılığı" yapmaya zorlamıştır.

A-1 türü yetki belgesi ile şehirlerarası yolcu taşımacılığına yönelik daha büyük darbe 31 Aralık 2018 tarihinde Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde yapılan bir dizi değişiklik ile gerçekleştirilmiştir. Yeni yönetmelik ile 8 Ocak 2018 tarihli Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde çok büyük değişikliklere gidilmiş, A-1 türü yetki belgesine tanınan şehirlerarası yolcu taşıma hakları tırpanlanmıştır. 11 ay önce çıkarılan yönetmeliğe göre yatırım yapan ve pozisyon alan taşımacılık şirketleri yeni yönetmelik ile büyük zarara uğratılmış, adata ekmekleri ile oynanmıştır.

Bu bağlamda;

- 1) 8 Ocak 2018 tarihli eski yönetmelikte A-1 türü yetki belgesi ile yolcu taşımacılığı yapma yetkisi, "motor hacmi 1600 cc'ye kadar olan otomobiller ile 8 yaşın altındaki otomobillere" verilmiştir. Ayrıca A-1 yetki belgesi ekli taşıt belgesine en fazla 20 adet taşıt kaydetme yetkisi tanınmıştır.

Ancak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından 11 ay sonra 31 Aralık 2018 tarihinde çıkarılan son yönetmelikte, ekli taşıt belgesine kayıtlı araç sayısı 20'den 10'a düşürülmüştür. Kamu kurum ve kuruluşlarına taşımacılık yapmayan A-1 türü yetki belgeli araçların yolcu taşımacılığı yapması için "2900 cc motor silindir hacminden az ve 4 yaşından büyük olmaması" koşulu getirilmiştir. Kamu kurum ve kuruluşlarına taşımacılık yapan otomobiller, bu yeni düzenlemeden muaf tutulmuştur. Ayrıca yeni yönetmelik hükümleri geriye doğru işletilerek, yeni kurallara 30 Haziran 2021 tarihine kadar uymayan şirketlerin A-1 yetki belgesi ekli taşıt belgesinin iptal edileceği hükmüne bağlanmıştır.

Kamu kurum ve kuruluşlarına taşımacılık yapan araçlara istisna getirilmesi, Anayasa'nın eşitlik ilkesine aykırı değil midir? Neden bu istisna getirilmiştir?

- 2) Türkiye'de 2900 cc motor hacmi şartının karşılanması zordur. Bu şartı taşıyan otomobil markaları en fazla 5 koltuklu Audi, Mercedes, Porsche, Infinity gibi lüks otomobil markalarıdır. Bu otomobillerin en ucuzu bile 1 milyon TL ile 1 milyon 350 bin TL arasındaki fiyatlardan satılmaktadır. Dövizdeki yükselme ve Türkiye'de gün ve gün derinleşen ekonomik kriz dikkate alındığında, A-1 türü yetki belgesi ile taşımacılık yapan şirketlerin 2900 cc motorlu araç satın alması mümkün müdür? 2900 cc motor hacmi koşulu neden konulmuştur?

1149

- 3) Tüm dünyada araç üretimlerinde küresel çapta yaşanan iklim değişikliği ve çevre kirliliği dikkate alınmaya başlanmıştır. Bu kapsamda motorlar küçültülmekte, torku yüksek, alternatif yakıtlı, (bio-dizel, hybrid) araçlar üretilmektedir. Dünyadaki bu yönelimin aksine Türkiye’de yolcu taşımacılığı için motor hacmi yüksek araç koşulunun getirilmesi hem ekonomik hem çevresel değerlerle bağdaşmakta mıdır?
- 4) Yeni Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nde taşımacılık için getirilen 4 yaş kuralı, ekonomik midir? Trafikte kayıtlı araçların ortalama yaşı esas alırsa 4 yaş kuralının uygulanması gerçekçi midir?
- 5) Yolcular için alternatif bir seçenek sunan A-1 türü yetki belgesi ile şehirlerarası yolcu taşımacılığının önü neden kesilerek bu yönde faaliyet gösteren şirketlere zorluklar çıkarılmaktadır?
- 6) A-1 türü yetki belgesi ile taşımacılık yapmak için henüz Türkiye piyasasında olmayan otomobil türlerini şart koşturmak, ülke ve kamu yararına mıdır? Bu düzenleme esnafa büyük zarar vermeyecek midir?
- 7) Yaklaşık 20 bin aileye gelir kapısı olan sektör, ekonomik krizin giderek derinleştiği ülkemizde önemli bir istihdam alanı yaratmaktadır. Sektörü krize sokarak, ülkedeki işsizliği daha da tırmandırma riski taşıyan 31 Aralık 2018 tarihli yönetmeliği değiştirmeyi düşünüyor musunuz? A-1 türü yetki belgesi ile taşımacılık yapan şirketlerin önünü açacak düzenlemeler yapacak mısınız?
- 8) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, bir yıl geçmeden çıkardığı birbirinden farklı genelge ve yönetmeliklerle, ciddi ve güvenilir bir tutum ortaya koyamamıştır. Ulaşım ve taşımacılıkta istikrarlı, tutarlı ve güvenilir politikalar üretmek yerine neden çok kısa sürede birbiri ile çelişkili düzenlemeler yapılmıştır? Belirli baskı gruplarının Bakanlık üzerinde etkisi mi vardır?
- 9) Eski yönetmelik ve genelgelere göre yatırım yapan ve pozisyon alan şirketlerin uğrayacağı zararlar niye dikkate alınmamıştır? Yeni yönetmelik maddeleri, neden geriye dönük işletilerek, gerekli koşulları 30 Haziran 2021 tarihine kadar sağlayamayan tüm şirketlerin A-1 türü yetki belgesi ekli taşıt belgesinin iptal edilmesi kararlaştırılmıştır?
- 10) A-1 türü yetki belgesi ile tarifeli yolcu taşımacılığının önünü açacak mısınız? Demokrasinin temelini oluşturan güçler ayrılığı prensibi çerçevesinde Danıştay kararlarına uymayı düşünüyor musunuz?