

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki yazılı sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Mehmet Cahit TURHAN tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim. 08.01.2020

Metin Nurullah SAZAK
Eskişehir Milletvekili

Ekonomik dar boğazda tutunmaya çalışan kamyoncu esnafı, yeterli teşviklerin yapılmaması, yüksek oranda ödenmek zorunda bırakılan trafik cezaları, köprü ve otoban geçiş ücretleri, maliyet ve giderlerdeki artışlar, büyük lojistik firmaları ile mücadele gibi sebeplerle rekabet gücünü kaybederek faaliyetini sonlandırmak zorunda bırakılmaktadır.

Bu çerçevede Eskişehir Taşıyıcılar Kooperatifi'nin 2009 yılında 1.647 üyesi varken günümüzde bu sayı 787'ye kadar düşmüştür. Sektöre taze kanın girmemesiyle beraber, dijital takometre sistemi ve yüke ilişkin verilerin gönderimi ile %30 civarında esnafın daha kontak kapatacağı Eskişehir Taşıyıcılar Kooperatifi tarafından ön görülmektedir.

Ülkemizin çağın gerekliliğiyle dijital platforma geçişi, iş ve çevre güvenliği açısından verilerin biriktirilmesiyle yapılacak düzenlemelerin sağlayacağı fayda ortada olmakla birlikte, yeni düzenlemeler ve geçiş süreçlerinin hâlihazırda zorlukla ayakta kalmaya çalışan şoför esnafımızı mağdur etmemelidir. Sistem çağa ayak uydururken, esnafımız da sistemle birlikte ileriye taşınmalı, geliştirilmeli ve esnafımızın da kazanması, kazandırılması gerekmektedir.

Bu bağlamda:

- 1) Dijital takometre sistemine geçme ihtiyacı neden doğmuştur? Bunun için hangi kurumlarla işbirliği yapılarak yeni sistemin zemini oluşturulmuştur?
- 2) Mevcut sistem, dijital takometre sistemine uyum sağlamak ve faaliyette bulundukları taşıtlara ilişkin sayısal takograf ünitelerindeki verilerin gönderilmesi için gerekli hazırlıkların yapılması ve altyapının oluşması için hazır mıdır? Değil ise geçiş süresinin ne zaman tamamlanması planlanmaktadır?
- 3) Sisteme kayıtlı dijital takograf takma zorunluluğu olan kaç esnaf vardır?
- 4) Dijital takograf kullanımı konusunda şoförlere eğitim ve bilgilendirme yapılmış mıdır?

236m

- 5) Dijital okuryazarlık konusunda yetersizliği mevcut olan şoför esnafı için kolaylaştırma ve yardımcı olma adına ne gibi uygulamalar planlanmaktadır? Var ise ne zaman uygulanacaktır?
- 6) Dijital takografların şoför esnafa getireceği ekonomik yükler için esnafı rahatlatmak adına düzenlemeler yapılması planlanmakta mıdır?
- 7) Ekonomik yükü ağır olan esnaf için cezalara yönelik kolaylaştırıcı unsurlar planlanmakta mıdır?
- 8) Dijital takograf sistemi ile yük taşımacılığı yapan şoför esnafının çalışma süreleri 9 saat olarak belirlenmektedir. Çalışma ve dinlenme süreleri nasıl hesaplanmaktadır? Yük taşımacılığı yapan şoför esnafının görüşü alınarak yeni bir değerlendirme yapılması düşünülmekte midir?
- 9) Çalışma saatleri hesaplanırken ortaya teorik olarak koyulan kuralların, pratik uygulamada örtüşme oranı nedir? Yurtiçi taşımacılık için kullanılan istatistiklerde dinlenme tesislerinin mevcudiyeti var olan yönetmeliği karşılayabilecek durumda mıdır?
- 10) Yurtiçi nakliye fiyatlandırılmaları yapılırken maliyet ve giderler hesaplanarak, ton-kilometre ücretinin belirlenmesi ile yük taşımacılığı yapan şoför esnafının korunması hususunda bir çalışmanız var mıdır?
- 11) Yük taşımacılığı yapan esnafa özel plaka tahdidi ile ilgili bir düzenleme planlanmakta mıdır? Kamyon ve çekici plakalarının da taksi plakaları gibi kiralanıp satılabilmeleri ile ilgili bir çalışma planlanmakta mıdır?
- 12) Yeterlilik belgeleri konusunda gerekli analiz ve denetimler hangi kurumlar tarafından yapılmaktadır? Usulsüz belge kullanımı tespitinde veya belgesiz taşımacılık yapıldığında yaptırımlar nelerdir? Belgelerin alınması ve yenilenmesi sürecinde yapılan harcamaların şoför esnafını zorladığı görülmekte. Belge masraflarının devlet tarafından karşılanması gibi bir uygulama söz konusu mudur?
- 13) Sigorta giderleri, vergi borçları, trafik cezaları, köprü ve otoban geçiş ücretleri konusunda şoför esnafına nefes aldırarak yeni düzenlemeler, yapılandırmalar düşünülmekte midir?