



TBMM
HALKLARIN EŞİTLİK VE DEMOKRASİ PARTİSİ
GRUP BAŞKANLIĞI

Sayı : 3782

Tarih : 05.01.2024



Özgül SAKİ
İstanbul Milletvekili

8170

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıda belirtilen soruların Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı **Vedat IŞIKHAN** tarafından Anayasanın 98. ve TBMM İçtüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri uyarınca yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Özgül SAKİ
İstanbul Milletvekili

E- ticaretin yaygınlaşması, özellikle Covid-19 Pandemisi sürecinde çevrimiçi yemek/gıda sipariş şirketlerinin hızla büyümesi, posta ve kargo hizmetlerine talebin artışı ile birlikte hem çevrimiçi platformlarda esnaf kurye sayısı hem de her sektörde sigortalı, sigortasız ya da part-time çalışan kurye sayısı 1 milyonun üzerine çıkmıştır. Bugün motokuryecilik, düşük ücretlerin, güvencesizliğin, uzun çalışma saatlerinin, sendikasızlığın, hızlı teslimat baskısı altında ölümlü kazaların arttığı bir çalışma alanına dönüşmüştür. Motokuryeler eliyle dağıtım yapan firmaların ve işletmelerin; hızlı teslimat reklamları, müşteri puanlaması ve paket başı prim sistemi gibi uygulamaları, kuryelere koruyucu ekipman temin etmemesi ölümlü ya da ağır yaralanmalı motokurye kazalarının ana sebeplerinden birisidir. Ayrıca araştırmalar söz konusu etkenlerin motokuryelerin genel sağlık durumlarını olumsuz etkilediğini, endişe, korku ve tedirginlik içerisinde yaşamak zorunda kaldıklarını ortaya koymaktadır.

Kurye Hakları Derneği'nin açıklamalarına göre 2022'de Türkiye genelinde 58, 2023'te ise 68 motokurye trafikte hayatını kaybetmiştir. İstanbul'da ise trafikte hayatını kaybeden motokurye sayısı 2022'de 28, 2023'te ise 24 olmuştur. Derneğin **2022 Motokurye Ölümleri Raporu**'na göre hayatını kaybeden kuryelerin 26'sı 19-27 yaş aralığında, 22'si 28-50 yaş aralığında, 7'si ise 16-18 yaş aralığında bulunmaktadır. Ölen kuryelerin 34'ü restoran kuryesi iken 24'ü esnaf kuryedir. Bu rakamların daha da yüksek olduğuna dair kimi açıklamalar kamuoyuna yansımaktadır.

ILO'nun 2021 yılında 150 motokurye ile yaptığı alan araştırması sonuçlarına göre ise %80'i erkek olan kuryelerin %25'i göçmen erkektir, göçmen motokuryelerin %70'i sigortasız çalışmaktadır ve hemen hepsi 18 yaşın altındadır, yani daha çocukken motokuryeliğe başlamıştır. Göçmen motokuryeler en kırılgan, en güvencesiz topluluklardan birisini oluşturmaktadır.

Diğer yandan bir tür "taşeronlaştırma" uygulaması olarak adlandırılabilir "esnaf kurye" modeli sayesinde özellikle perakende ticaret ve yemek/gıda hizmetlerinde dağıtım alanında



Özgül SAKİ
İstanbul Millîrvekili

faaliyette bulunan şirketler sosyal güvenlik primi, kıdem tazminatı ve işçi çalıştırmaya bağlı diğer vergilerden kaçarak emek maliyetlerini önemli ölçüde azaltma yoluna gitmektedir. Ayrıca esnaf kuryelerin hem ödediği vergiler yüksektir hem de performans değerlendirme sistemi nedeniyle ücret ve primlerin ödenmesi son derece keyfi ve öngörülmezdir.

Her geçen gün artan motokurye kazalarına ve ölümlerine, motokurye örgütlenmelerinin hak taleplerine rağmen henüz somut olarak bir adım atılmış değildir. Son olarak 30 Kasım'da İstanbul Avrasya Tüneli'nin Aksaray çıkışında motokurye Yunus Emre Göçer'e resmi araçla çarptıktan sonra savcılığa bile çıkmadan karakolda serbest bırakılan ve Türkiye dışına çıkan Somali Cumhurbaşkanı'nın oğlu hakkında ancak sosyal medyada gündeme gelmesinin ardından yasal işlemlerin başlatılmış olması yetkililerin motokuryelerin kırılgan/güvencesiz hayatları karşısındaki kayıtsızlığını bir kez daha gözler önüne sermiştir.

Söz konusu olayı takip eden günlerde hükümet kanadından Ulaştırma ve Altyapı Bakanı **Abdülkadir URALOĞLU** tarafından motokuryeler ile ilgili hukuki bir düzenlemenin yapılacağı açıklanmıştır. Bu doğrultuda:

1. Motokuryelere dair çıkarılacağı ifade edilen yönetmeliğin hazırlık çalışmaları Bakanlığınız ile birlikte mi yürütülmektedir?
2. Motokuryelerin sorunları ve taleplerinin sadece trafikte yaşanan sorunlarla sınırlı olmadığı göz önüne alındığında Bakanlığınızın kamu kurumlarına ve işverenlere yükümlülükler getirecek bir yasal düzenleme çalışması var mıdır? Varsa hangi aşamadadır?
3. İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin İşyeri Tehlike Sınıfları Tebliği'nde değişiklik yapılarak motokuryeliğin çok tehlikeli meslek statüsüne alınması için çalışmalar yürütülmekte midir?
4. Motokuryelerin çalışma saatlerine sınırlama getirilmesi düşünülmekte midir?
5. Motokuryelerin aşırı uzun çalışma saatlerine, hava koşullarına, ağır yük taşınmasına maruziyetleri dolayısıyla ortaya çıkan fiziksel ve ergonomik hastalıklar meslek hastalığı statüsüne dahil edilecek midir?
6. Sigortasız ve kayıt dışı motokurye çalıştıran işletmelerin denetlenmesi ve buna uymayanlara caydırıcı cezalar verilmesi için yürüttüğünüz bir çalışmanız bulunmakta mıdır?