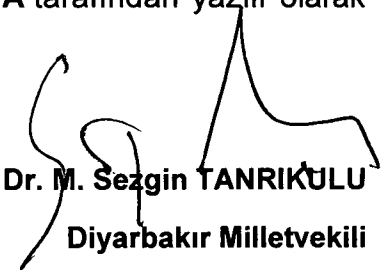


TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki soruların, **İçişleri Bakanı Sayın Ali YERLİKAYA** tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim.


Av. Dr. M. Sezgin TANRIKULU
Diyarbakır Milletvekili

Türkiye’de trafik güvenliği sorunlarının önemli bir kısmı motosiklet kaynaklı kazalardan doğmaktadır. Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre, ülkemizde 7 milyon, yalnızca İstanbul’da ise yaklaşık 900 bin motosiklet bulunmaktadır. Bu motosikletlerin büyük bir kısmı restoran, market, kurye ve posta dağıtımı gibi ticari amaçlarla kullanılmasına rağmen, ruhsatlarda ticari–husussi ayrımı yapılmadığından kesin istatistikler tutulamamaktadır. Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarında ölümlerin dörtte biri motosikletlerin karıştığı kazalardan kaynaklanmakta, 2024 yılında 1.224 yaya ve motosiklet sürücüsü hayatını kaybetmiştir. Dahası, ülkemizdeki motosikletlerin %70’inde zorunlu trafik sigortası, %90’ında ise kasko bulunmamaktadır. Bu durum, kazalarda üçüncü kişilerin uğradığı maddi ve manevi zararların karşılanmasını imkânsız hale getirmektedir. Özellikle fast food ve kuryecilik sektöründe, paket başına prim sistemi ve sınırlı teslimat süreleri sürücülerini hız yapmaya ve trafik kurallarını ihlal etmeye yöneltmekte; bu da hem sürücüler hem yayalar açısından büyük bir güvenlik açığı yaratmaktadır. Ayrıca motosikletli kuryelerin özlük haklarına ilişkin sorunlar da kamuoyunda sıkça gündeme gelmektedir. Almanya örneği incelendiğinde; ticari motosiklet kullanacak sürücülerden A1, A2 veya A sınıfı ehliyet zorunlu olarak talep edilmekte; işverenlerin sürücülere kask, reflektörlü mont ve eldiven gibi koruyucu ekipman sağlama yükümlülüğü bulunmaktadır. İşveren, ayrıca sürücünün ehliyetini, sabıka kaydını, sağlık raporunu ve trafik ceza puanlarını kontrol etmek zorundadır. İşverenin gerekli sigorta işlemlerini yapmadan sürücüyü göreve başlatması halinde işletme ruhsatı askıya alınmakta, yüksek para cezaları uygulanmakta ve hatta hapis cezası verilebilmektedir. Bu sıkı denetim ve işveren sorumluluğu sistemi sayesinde Almanya’da motosiklet kazaları sonucu yıllık ölüm sayısı 500’ün altında kalmaktadır. Türkiye’de ise denetim ve düzenlemelerin yetersizliği nedeniyle can kayıpları katbekat daha fazladır. Dolayısıyla, hem trafik güvenliğinin sağlanması hem de motosiklet sürücülerinin iş güvenliği ve özlük haklarının korunması için Almanya’daki iyi uygulama örneklerinin Türkiye’ye uyarlanması gerekmektedir.

Bu bağlamda,

- 1- Türkiye’de ticari amaçla kullanılan motosikletlerin sayısına ilişkin güncel, denetlenebilir ve şeffaf bir istatistik tutulmakta mıdır?
- 2- Trafik kazalarında ölümlerin dörtte birinin motosiklet kaynaklı olduğu düşünüldüğünde, Bakanlığınız bu konuda “acil eylem planı” hazırlamayı düşünüyor mu?
- 3- Zorunlu trafik sigortasının bulunmadığı motosiklet oranı %70 düzeyindeyken, bu açık denetim zaafı olarak değerlendirilmekte midir?

- 4- Kasko sigortası bulunmayan motosiklet oranının %90 olduğu dikkate alındığında, kazalarda mağduriyet yaşayan vatandaşların zararları hangi mekanizma ile telafi edilmektedir?
- 5- Motosiklet sürücülerinin ehliyet sınıflarına göre ayrıştırılmış güncel sayıları kamuoyu ile neden paylaşılmamaktadır?
- 6- İstanbul'da kayıtlı yaklaşık 900 bin motosikletin kaç tane ticari amaçla kullanılmaktadır?
- 7- Paket başına prim sistemi, sürücülerin hız ve kural ihlaline zorlayan bir "iş güvenliği sorunu" olarak Bakanlığınızca değerlendirilmekte midir?
- 8- Almanya'da olduğu gibi, işverenin çalışanına kask, reflektörlü mont, eldiven gibi zorunlu koruyucu ekipman sağlaması Türkiye'de de yasal bir zorunluluk haline getirilecek midir?
- 9- İşverenlerin sürücülerinin ehliyet, sabıka kaydı, sağlık raporu ve trafik ceza puanlarını kontrol etmesi zorunlu hale getirilecek midir?
- 10- Ticari motosiklet kullanan işverenlerin, araçlarına trafik sigortası ve kasko yaptırmaya zorunluluğu getirilmesi yönünde bir düzenleme planlanmakta mıdır?
- 11- Almanya'da işverenin yükümlülüklerini ihlal etmesi halinde işletme ruhsatı askıya alınırken, Türkiye'de benzer bir yaptırım düşünülmekte midir?
- 12- Türkiye'de motosikletli kurye kazalarındaki artış, "iş kazası" kapsamında mı yoksa "trafik kazası" kapsamında mı değerlendirilmektedir?
- 13- Motosikletli kuryelerin özlük hakları ile iş güvenliği arasındaki boşlukların kapatılması için Bakanlığınızca Çalışma Bakanlığı ile ortak bir protokol yapılmakta mıdır?
- 14- Türkiye'de yıllık 1.224 yaya ve motosiklet kullanıcısının ölümü, ulusal trafik güvenliği stratejisinde hangi öncelik sırasına yerleştirilmektedir?
- 15- Almanya'da yıllık 500'ün altında kalan motosiklet ölümleri ile Türkiye'nin sayıları arasındaki dramatik farkın temel nedeni Bakanlığınızca nasıl açıklanmaktadır?
- 16- Motosikletli kurye hizmetlerinde işverenin sorumluluğunu artıracak bir "ortak sorumluluk modeli" gündeminizde midir?
- 17- Trafikte motosikletlerin kaldırımları işgal ederek yarattığı güvenlik riskleri için özel bir denetim mekanizması oluşturulacak mıdır?
- 18- Paket teslimat sürelerinin kural ihlallerini tetiklemesi nedeniyle, restoran zincirlerine yönelik düzenleyici bir yaptırım planlanmakta mıdır?
- 19- Motosiklet kaynaklı ölümlerin %50 oranında azaltılması için, Almanya benzeri bir düzenleme yol haritası hazırlanmakta mıdır?

20- Türkiye’de mevcut trafik mevzuatının motosiklet kazalarını önlemede yetersiz kaldığı düşünöldüğünde, kapsamlı bir “Motosiklet Trafik Güvenliğı Kanunu” hazırlığı var mıdır?