



T. B. M. M.
İYİ PARTİ
GRUP BAŞKANLIĞI

Tarih: 04.03.2026
Sayı: 642



10/3888

Dr. Erhan USTA
Samsun Milletvekili
İYİ Parti Kalkınma Politikaları Başkanı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Ülkemizde sayıları 500 bini bulan; taksi, minibüs, kamyon, dolmuş, öğrenci ve personel servisi taşımacılığı yaparak toplumsal hareketliliği sağlayan şoför esnafımız, yüksek enflasyon ve hayat pahalılığı altında mesleği devam ettirme mücadelesi vermektedir. Şoför esnafı, sunduğu stratejik kamu hizmetine rağmen akaryakıt vergileri, her yıl zorunlu tutulan araç muayeneleri ve yüksek yedek parça maliyetleri gibi ağır yüklerle boğuşurken; "basit usul" vergilendirme sisteminden çıkarılarak "gerçek usulde" vergilendirilmeye zorlanmaktadır. Yıllık 3.000-5.000 TL düzeyindeki mali müşavirlik masraflarını 50.000-75.000 TL bandına taşıyacak olan bu düzenleme, özellikle kırsal bölgelerde ve taşınmalı eğitimde görev yapan esnafımızı mesleği sürdürmemeye noktasına getirecektir.

Bu vergi düzenlemesinin şoför esnafı üzerinde yaratacağı tahribatın engellenmesi, meslekten çekilmeler nedeniyle oluşacak vatandaş mağduriyetlerinin ve eğitim sistemindeki aksaklıkların önüne geçilmesi ile şoför esnafının sorunlarına kalıcı çözüm yolları geliştirilmesi amacıyla, Anayasa'nın 98 inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 üncü ve 105 inci maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

Dr. Erhan USTA
Samsun Milletvekili
İYİ Parti Kalkınma Politikaları Başkanı
TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu Üyesi



Dr. Erhan USTA
Samsun Milletvekili
İYİ Parti Kalkınma Politikaları Başkanı

GEREKÇE

Enflasyon ve hayat pahalılığı, toplumun tüm kesimlerini etkilediği gibi kamu hizmeti ifa eden şoför ve otomobilciler esnafının da omuzlarına ağır bir yük olarak binmiştir. Sayıları 500 bini bulan ve ülkemizin her köşesinde taksi, minibüs, kamyon, dolmuş, öğrenci ve personel servisi taşımacılığı yaparak toplumsal ve ekonomik hareketliliği sağlayan şoför esnafımız ekonomideki olumsuz tablodan fazlasıyla etkilenmektedir. Şoför esnafı, sadece bir ticari faaliyet yürütmekte, aynı zamanda kırsal bölgelerden şehir merkezlerine, eğitimden iş hayatına kadar geniş bir yelpazede stratejik bir kamu hizmeti sunmaktadır. Ancak gelinen noktada, şoför esnafının "basit usul" vergilendirme sisteminden çıkarılarak "gerçek usulde" vergilendirilmeye zorlanması, bu emektar kesimi mesleği terk etme noktasına getirmektedir.

Şoför esnafının çalışma koşulları ve maliyet kalemleri incelendiğinde, halihazırda sistemin içinde çok ağır dolaylı vergilerle karşı karşıya oldukları açıkça görülmektedir. Hizmetin ana unsuru olan akaryakıtta alınan vergiler, esnafın kazancının daha en başında kesilerek hazineye aktarılmasına neden olmaktadır. Bununla da yetinilmeyip, hususi araçların iki yılda bir gerçekleştirdiği araç muayenelerinin ticari araçlar için her yıl zorunlu tutulması, bakım-onarım ve yedek parça masrafında ödenen dolaylı vergiler, sigorta masraflarının sürekli artıyor olması esnafın sırtındaki yükü her geçen gün ağırlaştırmıştır. Bu ağır şartlar altında varlık mücadelesi veren şoförlerimizin, basit usulün sağladığı avantajlardan mahrum bırakılarak gerçek usulde vergilendirilmeye tabi tutulmak istenmesi, sosyal devlet ilkesiyle bağdaşmamaktadır.

Basit usul vergilendirme, küçük esnafın defter tutma yükümlülüğü olmadan, bürokratik engellere takılmadan ve makul vergi oranlarıyla faaliyetini sürdürmesine imkân tanıyan bir sistemdir. Bu sistemde esnaf, yıllık beyanname verme ve KDV gibi karmaşık süreçlerle uğraşmamakta, vaktini ve enerjisini hizmetine harcamaktadır. Ancak gerçek usule geçişle birlikte esnafımız; damga vergisi, üç aylık geçici vergi beyannameleri, yıllık gelir vergisi beyannamesi, KDV beyannameleri, defter tutma ve tasdik ücretleri gibi ağır bürokratik süreçlere maruz kalacaktır. En kritik nokta ise, bu yeni sistemin getireceği mali müşavir zorunluluğu ve müşavirlik ücretleridir. Basit usulde yıllık toplam mali müşavirlik masrafı 3.000 TL ile 5.000 TL arasında değişen bir esnafın, gerçek usule geçmesi durumunda bu maliyeti 50.000 TL ile 75.000 TL arasına çıkacaktır.

Özellikle kırsal bölgelerimizde, köylerden ilçe merkezlerine günde sadece bir veya iki sefer yaparak hem yolcu hem de öğrenci taşıyan esnafımızın durumu çok daha kritiktir. Bu esnaflarımız, çoğu zaman sadece yakıt masrafını karşılayacak ve cüzi bir miktar kâr edebilecek kadar kazanmaktadır. Yüksek enflasyon etkisiyle yedek parça, lastik ve bakım masraflarının artması, esnafın kazancını eritirken, gerçek usulde vergilendirmeye geçilmesi sorunları daha da derinleştirecektir. Köylerimizde yolcu taşımacılığı yapan birçok minibüsçü esnafının, gerçek usulün getireceği yüklerle birlikte mesleği yürütemeyecek noktaya gelmesi köylerde ulaşımın



Dr. Erhan USTA
Samsun Milletvekili
İYİ Parti Kalkınma Politikaları Başkanı

durmasına ve vatandaşlarımızın mağduriyetine yol açacaktır. Özellikle Millî Eğitim Bakanlığı adına yapılan taşımali eğitim hizmetlerinde, esnafın neredeyse maliyetin altında çalıştığı bilinmektedir. Bu sistemin yürürlüğe girmesiyle birlikte ihale süreçlerinde araç bulunamayacak, öğrencilerimizin eğitim hakkı ulaşım engeline takılacaktır.

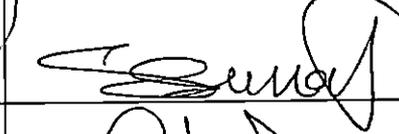
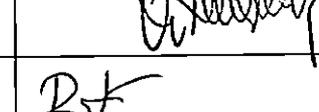
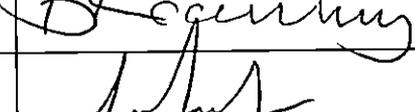
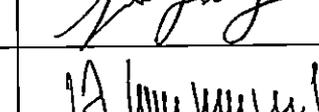
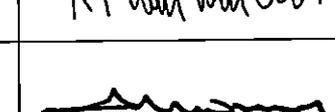
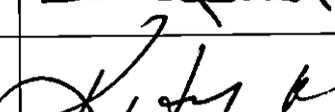
Minibüsçü esnafımız hat ve ruhsat bedellerinin yüksekliğinden, ücret tarifelerinin maliyet artışlarına rağmen düşük belirlenmesinden dolayı sorunlar yaşamakta ve önemli bir bölümü sosyal güvenlik prim borçlarını ödeyememektedir. Bu nedenle ciddi şekilde sağlık hizmetlerine erişim ve emeklilikte güvencesizlik riski ile karşı karşıya kalmaktadır. BAĞ-KUR primlerinin yüksek oluşu ve emeklilik için prim şartının 9.000 gün oluşu bu sorunu daha da derinleştirmektedir. BAĞ-KUR prim şartı gün sayısının hem şoför esnafımız hem de diğer esnafımız için düşürülerek diğer tüm çalışanlarla eşitlenmesi için çalışmaların bir an önce başlatılması ve bu konuda verilen sözlerin iktidar tarafından yerine getirilmesi gerekmektedir.

Son dönemde radar cezaları da özellikle kamyon şoförü esnafımızı zorlamaktadır. Hız azaltma levhalarının hemen arkasında kurulan hız denetimleri ağır yük taşıyan kamyon ve tırların yavaşlamasına müsaade etmeden cezayla karşılaşmalarına neden olmaktadır. Üstelik bu ani yavaşlama trafikte ciddi tehlikelerin oluşmasına da neden olmaktadır. Öte yandan ağır vasıta şoförleri yük denetimleri sebebiyle uzun süreler kaybetmekte, bu durum taşınan ürünün nihai fiyatına kadar birçok alana tesir etmektedir. Bu nedenle radar uygulamalarının tuzak kurmaktan ziyade öncelikle trafiği daha güvenli hale getirmek amacıyla kullanılması ve yük denetimlerinin hızlandırılması konularının çözüme kavuşturulması önem arz etmektedir.

Şoför esnafımız bu sorunlarla uğraşırken bir de fiziki yetersizlikler nedeniyle de çeşitli zorluklarla karşı karşıya gelmektedir. Birçok taksi durağı, şoför sayısına nazaran olması gerekenden çok küçük olup, dinlenme olanağı dahi sunmamaktadır. Yine birçoğunda su ve kanalizasyon altyapısının olmayışı da mesleğin icrasını zorlaştırmaktadır. Öte yandan Samsun örneğinde olduğu gibi otoparklarda minibüs durakları ve otoparkları yeterli kapasiteye sahip değildir. Taşımacılık hizmetlerinin sürekliliğinin tesis edilmesi açısından bu sorunların giderilmesi önem arz etmektedir.

Ayrıca, ülkemizde araç fiyatlarının fahiş oranlarda artması ve ÖTV yükü nedeniyle esnafın eskiyen araçlarını yenileyemediği gerçeği de unutulmamalıdır. Aracını değiştiremeyen, kâr marjı her geçen gün daralan esnafa, büyük tüccar muamelesi yapılarak gerçek usulde vergilendirilmesi gerçeklikten kopuk bir yaklaşımdır.

Sonuç olarak, bu düzenleme, şoför esnafı üzerinde derin yaralar açacak, ticari taşımacılığı sekteye uğratacak ve nihayetinde vatandaşın ulaşım maliyetlerini arttıracaktır. Şoför esnafının sorunlarının tespiti ve çözüm yollarının belirlenmesi amacıyla Anayasa'nın 98. ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 üncü ve 105 inci maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

	AD SOYAD	SEÇİM BÖLGESİ	İMZA
1	Jasin Öztürk	Denizli	
2	Lutfi Türkkan	Kocaeli	
3	Senol Sunut	Manisa	
4	Yavuz AYDIN	Trabzon	
5	Ersin Beyaz	İstanbul	
6	Hosan TOKTAŞ	Bursa	
7	Selma Rınbaşlı	Bursa	
8	Lütfülh Kaydar	Yozgat	
9	Hakan Seref Olgun	Afyonkarahisar	
10	Burcu Urganlı	İstanbul	
11	Selcan Taşcı	Tekirdağ	
12	Yüksel Arslan	Ankara	
13	Burak Akburak	İstanbul	
14	Ömer Koşkas	Aydın	
15	Burhanettin Kocamaz	Mersin	
16	A. Setik GİRKİN	Hatay	
17	Ahmet Esref Fakıbbaba	Ankara	
18	Hüsmen KIRKPINAR	İzmir	
19	Rıdvan UZ	Çanakkale	