



T.B.M.M.

CUMHURİYET HALK PARTİSİ

Grup Başkanlığı

Tarih : Şubat 2026

Sayı : 16744

40845

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Ve Altyapı Bakanı Sayın **Abdulkadir URALOĞLU** tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını arz ederim.


Dr. M. Sezgin TANRIKULU
Diyarbakır Milletvekili

Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği’nde Değişiklik” ile motorlu kurye faaliyetlerinde üst yaş sınırı 69’a çıkarılmıştır. Bu düzenleme yalnızca teknik bir mesleki yeterlilik düzenlemesi değil; sosyal devlet anlayışı, emeklilik sistemi, gelir dağılımı, iş güvencesi, iş sağlığı ve güvenliği, genç işsizliği ve kamu güvenliği açısından çok boyutlu sonuçlar doğurmaktadır. Türkiye’de 69 yaşında yurttaşların riskli ve fiziksel efor gerektiren bir meslekte çalışmak zorunda kalması, tercihten çok ekonomik zorunlulukla açıklanabilecek bir toplumsal gerçekliğe işaret etmektedir. Bu durum sosyal devlet ilkesinin zayıfladığını, emeklilik gelirlerinin yaşamaya yetmediğini ve yaşlı yoksulluğunun yapısal hale geldiğini göstermektedir. Ayrıca motorlu kurye faaliyeti; trafik güvenliği, refleks süresi, fiziksel dayanıklılık, sağlık riski ve kamusal güvenlik açısından yüksek riskli bir iş koludur. Bu nedenle yaş sınırının yükseltilmesi yalnızca bireysel bir tercih alanı değil, doğrudan kamusal sorumluluk alanıdır. Bu kapsamda aşağıdaki soruların yanıtlanması kamuoyunun doğru bilgilendirilmesi ve kamu politikalarının şeffaflığı açısından zorunludur.

Bu bağlamda,

1. 69 yaşında yurttaşların çalışmak zorunda kalmasının temel nedeni olarak emeklilik maaşlarının yetersizliği Bakanlığınızca tespit edilmiş midir?
2. Türkiye’de emeklilik maaşlarının açlık ve yoksulluk sınırı karşısındaki durumu analiz edilmiş midir? Bu düzenleme hazırlanırken bu veriler dikkate alınmış mıdır?
3. Kaç emekli yurttaş aktif olarak kayıtlı/fiilî şekilde çalışmaktadır? Bunların yaş gruplarına göre dağılımı nedir?
4. 65 yaş üstü çalışmak zorunda kalan yurttaşlara ilişkin sosyoekonomik etki analizleri yapılmış mıdır?
5. Bu düzenleme hazırlanırken yaşlı yoksulluğu ve geçim sıkıntısı üzerine herhangi bir etki analizi yapılmış mıdır?

6. 69 yaşında çalışmanın bir tercih değil zorunluluk olduğu gerçeği kamu politikası olarak kabul edilmekte midir?
7. Bu düzenleme, sosyal yardım ve sosyal güvenlik sisteminin yetersizliğinin dolaylı kabulü anlamına gelmekte midir?
8. Motorlu kurye faaliyetlerinin yüksek riskli iş kolu olduğu kabul edilmekte midir?
9. 65 yaş üstü sürücülerin refleks, sağlık ve risk oranlarına ilişkin bilimsel veriler incelenmiş midir?
10. Yaş sınırı yükseltilmeden önce herhangi bir sağlık, refleks, psikomotor yeterlilik standardı getirilmiş midir?
11. Bu düzenlemenin trafik kazalarına olası etkisine dair risk analizi yapılmış mıdır?
12. Kamu güvenliği açısından doğabilecek risklere karşı alınan önlemler nelerdir?
13. Türkiye'de genç işsizliği oranı kaçtır?
14. Bu düzenlemenin genç istihdamı üzerindeki etkisi analiz edilmiş midir?
15. Genç işsizliği sorunu çözülmeyen yaş sınırının yükseltilmesi istihdam politikası açısından çelişki değil midir?
16. Gençlerin iş bulamadığı bir ekonomide, yaşlıların çalışmak zorunda kalması yapısal bir politika başarısızlığı değil midir?
17. Devletin temel görevi, yurttaşlarını ileri yaşlarda riskli işlerde çalışmak zorunda bırakmak mıdır, yoksa insanca yaşam koşulları sağlamak mıdır?
18. Bu düzenleme sosyal devlet ilkesine uygun mudur?
19. Bu düzenleme, yoksulluğun yönetimi politikası mıdır, yoksa yoksulluğun çözümü politikası mıdır?
20. Bakanlığınız bu düzenlemeyi sosyal politika, istihdam politikası ve sosyal güvenlik politikalarıyla uyumlu görmekte midir?
21. 69 yaşında yurttaşların riskli işlerde çalışmasının insan onuruna uygun olduğunu düşünüyor musunuz?
22. Bu düzenlemenin toplumsal vicdan üzerindeki etkileri değerlendirilmiş midir?
23. Bir ülkenin gelişmişlik düzeyinin yaşlılarına sunduğu yaşam koşullarıyla ölçüldüğü gerçeği Bakanlığınızca kabul edilmekte midir?