T. B. M. M.
İYİ PARTİ
GRUP BAŞKANLIĞI
Tarih: 11.11.2026
Sayı: 7524

53183

Yüksel ARSLAN
Ankara Milletvekili

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Anayasa'nın 98. ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 96. Maddeleri uyarınca İçişleri Bakanı Sayın **Mustafa Çiftçi** tarafından tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Yüksel ARSLAN
Ankara Milletvekili

Artan hayat pahalılığı ve geçim sıkıntısı, karayolu taşımacılığı sektöründe çalışan şoförleri ve nakliyeci esnafını da olumsuz etkilemektedir. Akaryakıt, bakım, onarım ve diğer işletme giderlerindeki artışlar karşısında taşıma ücretlerinin maliyetleri karşılayamaması, sektörün ekonomik sürdürülebilirliğini zorlaştırmaktadır. Bu durum, taşımacılık hizmetlerinin maliyetini ve devamlılığını etkilerken geçimini direksiyon başında sağlayan şoförlerin üzerindeki ekonomik baskıyı da artırmaktadır.

Bu sorunlara ilişkin 09.04.2026 tarihinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına sunduğumuz yazılı soru önergesinde; akaryakıt maliyetlerini, vergi avantajlarını, yüksek trafik ve takograf cezalarını, yetki belgelerinin oluşturduğu yükü, ton/kilometre esaslı fiyatlandırmayı, sürüş ve dinlenme süreleri ile dinlenme alanlarının yetersizliğini gündeme getirdik.

Bakanlığın yanıtında; maliyet artışlarının ve sektörün sürdürülebilirliğinin takip edildiği, gerekli koşullarda taban ve tavan ücret tarifesi uygulama yetkisinin bulunduğu, ton/kilometre bazlı maliyet hesaplamalarının değerlendirildiği ve yetki belgelerinin sadeleştirilmesine yönelik çalışmaların başlatıldığı belirtilmiştir. Vergi ve akaryakıt avantajlarının Hazine ve Maliye Bakanlığının yetki alanında olduğu, bu konudaki taleplerin ilgili kurumlarla koordinasyon içinde değerlendirildiği ifade edilmiştir.
Ancak yanıtta, yüksek cezaların ve sürücü belgesinin geri alınmasının şoförlerin geçimine etkisine ilişkin somut bir değerlendirmeye yer verilmemiştir.

57183

Yüksel ARSLAN
Ankara Milletvekili

Sektörün ekonomik sorunlarıyla birlikte ele alınması gereken hususlardan biri de mesleği gereği sürekli trafikte bulunan ağır vasıta şoförlerine uygulanan ceza puanı sistemidir. Sürücü belgesinin geri alınması, bu şoförler açısından belirli bir süre araç kullanamamanın yanında, çalışamamak ve gelir kaybına uğramak anlamına gelmektedir. Ekonomik güçlüklerin arttığı bir dönemde bu yaptırım, şoförlerin ve ailelerinin geçim sıkıntısını daha da ağırlaştırabilmektedir.

Ağır vasıta şoförleri, meslekleri gereği uzun saatler trafikte bulunmakta ve yılda on binlerce, kimi zaman 100 bin kilometreyi aşan mesafelerde araç kullanmaktadır. Buna karşın 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 118'inci maddesi uyarınca, bir yıl içerisinde 100 ceza puanına ulaşan sürücülerin belgeleri iki ay süreyle geri alınmaktadır. Aynı yıl içerisinde ikinci kez 100 ceza puanına ulaşılması hâlinde bu süre dört aya çıkmakta, üçüncü kez aynı sınıra ulaşılması durumunda ise sürücü belgeleri süresiz olarak iptal edilmektedir.

Mevcut uygulamada, mesleği gereği sürekli trafikte bulunan ağır vasıta şoförleri ile binek araç sürücüleri için aynı ceza puanı sınırı uygulanmaktadır. Bu durum, ağır vasıta şoförlerinin çalışma koşulları ve trafikte maruz kaldıkları riskler bakımından değerlendirilmesi gereken bir husustur.

Sürücü belgesinin geri alınması, mesleğini direksiyon başında icra eden şoförler açısından yalnızca idari bir yaptırım değil, aynı zamanda işlerini ve geçim kaynaklarını kaybetme riski anlamına gelmektedir.

Bu nedenle, ceza puanı sisteminin ağır vasıta şoförlerinin çalışma koşulları ve yaptırımların mesleklerini sürdürmelerine etkisi bakımından değerlendirilmesi gerekmektedir. Mevcut ceza puanı sisteminde özel araç sürücüleri ile mesleği gereği sürekli trafikte bulunan ağır vasıta şoförleri arasında ayrım yapılamaması hâlinde, ATO gibi yetkili odalar aracılığıyla temin edilen dijital ehliyetlere mesleki çalışma koşullarını dikkate alan bir puan hakkı tanımlanması ve ceza puanlarının bu hak üzerinden düşülmesi önerilmektedir.

53183

Yüksel ARSLAN
Ankara Milletvekili

Trafik güvenliği korunarak ihlallerin niteliğini ve ağırlığını dikkate alan; erken uyarı, eğitim ve kademeli yaptırım gibi uygulamalarla desteklenen bir sistemin değerlendirilmesi önem taşımaktadır.

Bu kapsamda;

1. Son beş yılda, yıllar itibarıyla 100 ceza puanına ulaşması nedeniyle sürücü belgesi geçici olarak geri alınan kişi sayısı kaçtır? Bunların kaçı C, CE, D ve DE sınıfı sürücü belgesi sahibidir?
2. Ağır vasıta şoförlerinin yıllık katettikleri mesafe ve trafikte geçirdikleri süre dikkate alındığında, binek araç sürücüleriyle aynı ceza puanı sınırına tabi tutulmalarının doğurduğu sonuçlara ilişkin Bakanlığınızca yapılmış bir çalışma var mıdır?
3. Mesleği gereği sürekli trafikte bulunan ağır vasıta şoförleri için mevcut 100 ceza puanı sınırının yeniden belirlenmesi veya mesleki sürücülere yönelik farklı bir değerlendirme sistemi oluşturulması konusunda bir düzenleme yapılması planlanmakta mıdır?
4. Son beş yılda ceza puanı nedeniyle sürücü belgesi geri alınan ticari araç şoförlerinden kaçının mesleğini sürdüremediğine ve işini kaybettiğine ilişkin Bakanlığınızın elinde herhangi bir veri bulunmakta mıdır?
5. Trafik güvenliği açısından ağır ihlaller ile daha düşük risk taşıyan ihlallerin farklı değerlendirilmesi ve mesleki sürücüler için kademeli yaptırım, zorunlu eğitim veya erken uyarı gibi alternatif uygulamaların hayata geçirilmesi düşünülmekte midir?
6. Mevcut ceza puanı sisteminde özel araç sürücüleri ile ağır vasıta şoförleri arasında farklı bir uygulama yapılamaması hâlinde, ATO gibi yetkili odalar aracılığıyla temin edilen dijital ehliyetlere (sayısal takograf sürücü kartlarına) mesleki çalışma koşullarını dikkate alan ayrı bir puan hakkı tanımlanması ve ceza puanlarının buradan düşülmesi yönünde bir düzenleme yapılması düşünülmekte midir?