TÜRKİYE OTOBÜSÇÜLER FEDERASYONU **KARAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI MEVZUAT DEĞİŞİKLİĞİ HAKKINDA GÖRÜŞ VE ÖNERİLERİ**

KARAYOLU DÜZENLEME GENEL MÜDÜRÜ

SAİM **İLİÇOĞLU**

KARAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI MEVZUAT DEĞİŞİKLİĞİ HAKKINDA TOFED GÖRÜŞ VE ÖNERİLERİ

Açıklamalar :

Karayolu Taşıma Mevzuatı ile ilgili 10-11 Şubat 2017 tarihlerinde yapılan çalıştayı kapsamında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından hazırlanan taslak yönetmelik hakkında TOFED görüş ve önerilerini aşağıda arz ediyoruz.

Karayolu yolcu taşıma sektörü olarak taşıma yönetmeliğinde değişiklik yapılmasında ki amacımız sektörün çalışma verimliliğini arttıracak düzenlemelerin getirilmesidir. Zira havayolu, denizyolu ve trenle yapılan yolcu taşıma sistemlerinde gerçekleştirilen dev altyapı yatırımları bu sektörlerin çok hızlı bir şekilde gelişmesine ve büyümesine neden olurken karayolu yolcu taşıma sektöründe yolcu azalmasına sebebiyle pazar daralması yaratmıştır.

Atıl kapasite ile verimsiz çalışarak ekonomik kaynakların israfına yol açan sektörümüzün, kurumsal bir yapıdan uzaklaşmasının ve mali olarak zayıflamasının engellenmesi için sektöre giriş koşullarının ağırlaştırılarak mevcut yapının güçlendirilmesi gerektiği izahtan varestedir. Sektör olarak karayolu taşıma mevzuatı çalıştayında önemle vurguladığımız konuların başında bu husus gelmektedir. Özellikle sektörün bel kemiğini oluşturan yurtiçi ve yurt dışı tarifeli sefer yapan firmaların, serbest piyasa ekonomisi kuralları çerçevesinde mevcut mevzuatın getirdiği kurallar ve diğer taşıma modlarının esnek çalışma yapısı karşısında verimliliği arttırması mümkün değildir.

Bu sebepledir ki özellikle ülkemiz ulaştırma ağının önemli bir yükünü kaldıran tarifeli sefer düzenleyen firmaların, diğer taşıma modları karşısında rekabet gücünü arttırarak, verimliliği sağlayacak olan sektöre giriş kurallarının zorlaştırılması hususu önem arz etmektedir.

Bu meyanda, karayolu taşıma mevzuatı çalıştayı hazırlık çalışmaları sürecinde sektör mensupları ile görüşerek oluşturduğumuz ortak tasarı metninde, firma kuruluşlarının şartlarını ağırlaştıracak düzenlemelerin getirilmesi istenmiştir. Zira diğer taşıma modlarının her geçen gün yolcu sayılarını arttırdığı bir süreç içerisinde sektörümüzün büyümesini düşünmek olanaksızdır. Sektör olarak gittikçe yolcu sayısı ve verimliliği azalan bir sarmalın içerisine girmiş bulunmaktayız.

Bu çerçevede yukarıda açıkladığımız haklı gerekçeler ve kamu yararı da gözetilerek aşağıda belirtmiş olduğumuz değişiklik tasarısının değerlendirilmesi gerekmektedir.

Değişiklik Yapılması Talep Edilen Mevzuat Tasarı Maddeleri :

14. Madde Değişikliği hakkında:

Karayolu taşıma yönetmeliğinde getirilmek istenen yeni düzenlemede, D1 ve D2 yetki belgelerinin "D" belgesi adı altında birleştirilmesi düşüncesi doğru olmuşsa da; "Yetki belgesi almanın veya yenilemenin özel şartları" başlıklı 14. maddesinin (3)-a) fıkrasında kural haline getirilmek istenen 150 adet koltukluk asgari kapasite ve 100.000 TL. sermaye şartı sektörü, mevcut durumundan daha kötü şartlara sürükleyecektir.

D2 yetki belgesi ile çalışan yaklaşık 1800 civarında firmada 40.000 otobüs faaliyet yürütmektedir. Yetki belgelerinin birleşmesi ile D2 yetki belgeli firmaların çok kolay bir şekilde sağlayacakları bu 150 adet koltukluk asgari kapasite ile zaten zorlukla ayakta duran ve tarifeli sefer düzenleyen D1 yetki belgeli firmalar açısından büyük bir kaos yaratacaktır. Bu durumun önüne geçmenin tek yolu ise çalıştay kapsamında öneri olarak belirttiğimiz "D" türü yetki belgesi verileceklere, yetki belgesine kayıt yapılabilecek özmal araçlarda 10 ila 17 arasında koltuk kapasitesine sahip küçük otobüs gurubunun da dahil edilmesi neticesinde özmal asgari kapasite şartını sağlamak kolaylaşacaktır.

Bu nedenlerle; "**yetki belgesi almanın veya yenilemenin özel şartları"** 14. Maddesinin (3)-a) bendinin; **"d" yetki belgesi alacaklara "en az, toplam 225 koltuk asgari kapasiteye sahip olmaları ve 20.000 TL. sermaye ve işletme sermayesine sahip olmaları şartı"** şeklinde düzenlenmesi;

24. Madde Değişikliği hakkında:

Getirilen düzenleme ile "B" yetki belgesi ile ilgili olarak tarifeli taşımacılık faaliyetlerinde kullanılmak üzere kaydedilecek taşıtların, şoförü dahil en az 25 koltuk kapasitesine sahip otobüs olması şartı getirilmişken, "D" yetki belgeli tarifeli taşımacılık faaliyetlerinde kullanılmak üzere kaydedilecek taşıtların, şoförü dahil en az **20 koltuk kapasitesine sahip** otobüs olması şartı getirilmiştir. "D" yetki belgesi ile tarifeli taşımacılık yapılacaklara 20 koltuk kapasiteli araçların kaydedilmesi firma kuruluşunda hem özmal koltuk kapasitesine kolay bir şekilde ulaşılmasını sağlayacak, hem de şehirlerarası tarifeli taşımacılıkta standartları aşağı çekecektir. Ayrıca uzun mesafeli hatların yapılmasının karayolu yolcu taşımacılığı açısından verimli olmayacağı kanısı karşısında, kısa mesafeli hatlarda 20 kişilik araçlarla daha etkin bir şekilde çalışılacağı da göz önünde bulundurularak 25 koltuk ve üzeri otobüslerin işletme maliyetleri açısından 20 kişilik araçlarla rekabet edemeyecek olduğu kuşkusuzdur.

Bu nedenlerle; 24 maddenin (1) c) fıkrasının 4)) **"tarifeli taşımacılık faaliyetinde kullanılmak üzere kaydedilecek taşıtların, şoförü dahil en az 25 koltuk kapasitesine sahip otobüs olması şarttır."** şeklinde düzenlenmesi;

25. Madde Değişikliği hakkında:

2009 yılında yayımlanan karayolu taşıma yönetmeliği sisteminde kiralık araç sisteminde sınırlama getirilmesindeki amaç kurumsal firmaların oluşturulması ve özmal yatırımlarının arttırılarak mali açıdan güçlü firmaların oluşturulmasıdır. Ancak bu teori yolcu sayısındaki azalma oranın her geçen artması sonucunda zuhur etmemiştir. Düzenleme sonrasında firmalar özmal otobüs yatırımlarını arttırmış ancak diğer taşıma modlarının güçlenmesi karşısında firmalar bu yatırımları koruyamayacak hale gelmiştir. Cumhuriyet tarihimizde meydana getirdiğimiz bir çok kurumsal firma kapanmış yada kapanma noktasına gelmiştir. Kimisi özmal yatırımı yapamadığından kapanmış, kimisi ise özmal yatırım borcunu ödeyemediği için haciz kıskacına girmiştir. Kaldı ki kalite ve hizmette yaşanan rekabet ortamında özmal yatırımlarının her iki, yada üç yılda bir yenilenmek zorunda kalınması, mali gücü ve verimliği azalan firmalar açısından günümüz ekonomik koşullarında imkansızlaşmıştır.

Bu nedenlerle; **"Taşıtların özmal veya sözleşmeli olarak kullanılması"** başlıklı 25. Maddenin (1) c) bendinin "D yetki belgesi ile ilgili olarak: **1) Özmal taşıt sayısının 4 katını geçmemek üzere ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş sözleşmeli taşıtlar kaydedilebilir.** şeklinde düzenlenmesi;

Ayrıca B" yetki belgesi ile ilgili olarak "**Taşıtların özmal veya sözleşmeli olarak kullanılması**" başlıklı 25. Maddenin (1) b) bendinin "**Özmal taşıt sayısının 2 katını geçmemek üzere ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş sözleşmeli taşıtlar kaydedilebilir.** şeklinde düzenlenmesi;

27. Madde Değişikliği hakkında:

Sözleşmeli taşıtlar sefere gönderildikten sonra dönüş seferlerini tamamlamadan bırakıp gitmekte yolcuları ve bağlı oldukları firmayı zor durumda bırakmaktadırlar. Bu nedenle sözleşmeli taşıtların taşıt kartlarını iptal ettirmeleri belirli bir usulü prosedürü tamamlamakla yapmaları ortaya çıkacak mağduriyetleri engelleyecektir.

Bu nedenle **"Sözleşmeli taşıtlar ve acentelikler için yapılacak sözleşmelerde uyulacak kurallar"** başlıklı 27. maddeye sözleşmeli taşıtların sözleşmeye; sözleşme yapan taşıt sahipleri açısından bir ay süresince taşıt kartının belgeden düşümünün yapılamaması ve sözleşmenin feshinin noter kanalı ile en erken 15 gün önce firmaya bildirmesi ile taşıt kartının iptal edileceği ve başka bir taşıt kartı alabileceği yönünde bir düzenleme hükmünü getirilmesini talep ediyoruz.

40. Madde Değişikliği hakkında:

Taslak metinin 40 maddesinin 3 …. ve 4 fıkrasında "düzenli yolcu taşımacılığı faaliyetinde, onaylı zaman tarifesinde belirtilen saatteki sefere göndereceği taşıta ait; taşıtın plakası ve ATS bilgileri, taşıtta görevli personel bilgileri ile birlikte yolculara ait, bu Yönetmeliğin 36 ncı maddesinin ikinci ve üçüncü fıkraları ile 38 inci maddesinin birinci fıkrasında belirtilen bilgileri, seyahat başlayıncaya kadar, seyahati yapamayan veya tamamlamayan yolcu bilgilerinin ise, bu durumun meydana geldiği saatten en geç 30 dakika sonrasına kadar Bakanlığın U-ETDS sistemine tam ve doğru olarak işlemek/iletmek zorundadırlar. Bu fıkraya uymayan yetki belgesi sahiplerine 20 uyarma verilir." Hükmü getirilmek istenmektedir.

Mevzuatımıza yeni getirilen bu uygulamaya yönelik uygulanmak istenen 20 uyarı cezası aşırıdır. İşletmecilerin getirilen bu sisteme geçişlerinde muhakkak ki bir zorluk ve aksaklık olacaktır. Sektörümüz bu isteme zaman içerisinde tam bir entegre sağlayacağına kuşkumuz yoktur. **Bu nedenle 40 maddenin 3 ve 4 fıkralarında düzenlenen 20 uyarı yerine, 3 uyarı gibi makul bir yaptırımın uygulanması** ileride telafisi güç mağduriyetlerin yaratılmasının önüne geçecektir.

44. Madde Değişikliği hakkında:

Terminal işletmecilerinin yükümleri başlıklı 44. Maddeni. 3. fıkrasının "e" bendinde terminal işletmecilerine yolcuları rahatsız edecek kişilerin çalıştırılmasını engellemek ve önlemek görevi yüklenmiştir. Fiilen terminal işletmecisinin bu durumu sağlaması mümkün değildir. Zira bu tarz eylemleri yapan kişiler bir firmaya sigortalı olarak bağlı çalışmadığından bu kişiler üzerinde kamu otoritesi elinde olan idari para cezası uygulama yetkisi de bulunmamaktadır. Aynı zamanda özel güvenlik görevlilerinin de bu kişiler üzerinde zor kullanma yetkisi yoktur. Hukuken terminal işletmecilerinin yapabileceği sadece kolluk kuvvetlerine ihbarda bulunup bu kişilerin bu faaliyetlerinin engellenmesini sağlamaktır. Bu sebeple bu hüküm fiiliyatta gerçekleşmesi imkanız olduğundan terminal işletmecisi üzerine getirilmiş haksız bir yüktür. Bu hükmün yönetmelikten çıkarılması gerekmekte yada bu hükmü yerine getirmediği için terminal işletmecisine ceza uygulanmamalıdır.

44 maddenin (4) fıkrasının "c" bendinde ise terminale giriş çıkış yapan özel taşıtların 25 dk. geçmeyen parklanmalarından ücret alınmayacağı, bu araçlara özel otopark alanı yapılması halinde ücretsiz parklanma süresinin 50 dk. olacağı, ancak maddeye yeni getirilen düzenleme ile özel otopark alanın tahsis edilmesi halinde genel otopark alanın kullanılma hakkının ortadan kalkmayacağı düzenlenmiştir. Getirilen yeni düzenleme ile özel park alanı için getirilen düzenlemenin mantığı yok sayılmaktadır. Zira işletmecilerin 50 dk. özel otopark alanı oluşturması Türkiye genelinde uygulaması sıklıkla karşılaşılacak bir durum değildir. Özel otopark alanın oluşturulması yine terminal alanı içinde bir yer olması halinde mümkün olacaktır. Çünkü özel otopark alanın oluşturulmasının sebebi anılan durumda olan terminallerin içinde oluşan trafik sıkışıklığının önüne geçilmesidir. Yoksa ticari kaygılarla hareket eden terminal işletmecisinin terminal içerisinde özel bir park alanı oluşturarak özel taşıtlara 50 dk. ücretsiz otopark alanı oluşturmasının haklı bir sebebi olamaz. Bu nedenle terminal içerisinde oluşturulan özel otopark alanlarının kullanılması halinde 50 dk. ücretsiz

uygulamasına devam edilerek genel otopark alanlarının zorunlu sebeplerle ücretli olarak uygulanması esasına devam edilmesi hem vatandaşın hem de terminal işletmecisi açısından daha uygun olacaktır. Kadı ki terminal işletmecilerinin en önemli gelir kaynaklarından olan otopark ücretleri kaynağı zayıf olduğunda, terminali kiraya verenlerin (Türkiye genelinde belediyeler tarafından verilmektedir.) kira ücretlerini işletmecilerden tahsil edeceği şüphesiz bir gerçektir. Zaten işletme maliyetleri nedeni ile zor durumda olan sektöre bu yönde bir maliyet getirecek düzenleme olumsuz sonuçlar doğuracaktır. Kaldı ki otopark ücreti tahsilatı Türkiye genelinde Belediyeler tarafınca tahsil edilmekte olup, hiçbir kamusal otopark işletmesinde ücretsiz tarife uygulanmamaktadır. Kaldı ki ücretsiz sevrvis hizmeti ile yolcuların çoğuna otogara geliş ve gidişler kolaylaştırılmıştır. Esasında otopark ücretlendirmesinde ücretsiz otopark süresinin ortadan kaldırılarak 25 dk kadar olan otoparklanmalarda, bakanlığın belirleyeceği makul bir otopark ücretinin alınması uygulamasına geçilmesi daha doğru olacaktır. Çünkü bu 25 dk. ücretsiz otopark hakkından yolcuları terminale getiren yada terminalden almak üzere gelen kişilerden bu ücret hakkı alınmaktadır. Ancak otogarların yerleşim yerleri içerisinde oldukları ve terminallerde ticari faaliyet yürüten işletmelerinde bulunduğu gözetildiğinde, terminale ticari faaliyet kapsamında gelen ve giden araçlarında sayıca çoğaldığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle bu haktan yararlanan kişilerin tespit edilmesindeki zorluk nedeniyle ücretsiz otopark uygulamasına son verilmesi daha doğru olacaktır.

44 maddenin (7) fıkrasında getirilen düzenleme ile terminal işletmecilerine, yolcuların otobüslere taşınacak bagajlarının otobüslere alınmasından önce elektronik cihazlarla kontrol etmesi aksi halde cezai işlem yapılacağı düzenlemesi getirilmektedir. Bu hükmün fiilen uygulanması mümkün değildir. Türkiye genelinde terminallerin fiziki yapısı buna uygun değildir. Genel otopark alanını kullanan yolcuların terminal bilet satış merkezi dışında bulunan otobüslere ulaşmasını engelleyecek bir kontrol noktasının oluşturulması mümkün değildir. Kaldı ki ücretsiz servis ve toplu taşıma araçları ile gelen yolcuların nerede bagajları kontrol edilebilir. Otobüsün yanında yolcuları indiren bir servis aracından bulunan bagajların hangi noktada kontrolü yapılabilir. Yolcuların bu sıkı ve uğraştırıcı denetimlere uymaması halinde ne olacaktır. Terminal işletmecisi yolcunun yada otobüsün seferine müdahalede bulunabilecekmidir? Yönetmelikte böyle bir hak tanınmamıştır. Açıklanan nedenlerle bagaj denetim noktalarının oluşturulmasındaki zorluklara bağlı olarak terminal işletmecilerine müeyyide düzenlemenin hukuka aykırı olacağı kuşkusuzdur.

Ayrıca yetki belgesi olmadan faaliyet gösteren terminal işletmecilerine uygulanan cezalar çok yetersiz kalmaktadır. Çünkü bu durumda olan iletmecilerin terminalden çıkış yapan otobüslerden günlük/aylık/yılık olarak tahsil ettikleri ücretler ödedikleri cezanın çok daha fazla olduğu için, cezayı önemsenmemektedir. Aynı durum terminal kullanmadan sefer yapan otobüsler için de geçerlidir. Bu yasa dışı faaliyetlere uygulanan idari ve cezai yaptırımlar yetersiz kaldığından haksız ve hukuksuz çalışanlar örtülü bir koruma görmektedir. Bu sebeplerle cezai müeyyide uygulanmasında, verilen cezaların bir önceki ceza miktarının iki katı oranında arttırılarak uygulanmasının daha doğru olacaktır.

55. Madde Değişikliği hakkında:

55. maddenin 8. Fıkrası: "B yetki belgesi eki taşıt belgesinde kayıtlı taşıtlardan, tarifesiz olarak uluslararası taşımalarda kullanılan taşıtın/taşıtların yurtiçine girdiği tarihten itibaren, **5 gün geçmedikçe veya Bakanlıktan özel izin düzenlenmediği sürece, aynı taşıtın/taşıtların yeniden yurtdışına çıkışlarına izin verilmez."** Hükmünü düzenlemektedir.

İş bu hükme göre B yetki belgesi ile çalışan firmalara ait araçların serbest rekabet ortamında ticari faaliyetlerine hukuka aykırı bir sınırlama getirilmek istenmektedir. Zira aynı güzergaha yetki belgesine kayıtlı tüm araçların gönderilmesi halinde ve ülkeye geri döndükleri bir durumda, yeni bir gurubun yurt dışı kapsamında otobüs kiralama talebi, yurt dışına 5 günlük çıkış yasağının olması nedeniyle reddedilmesi gerekecektir. **Bu nedenle, Karayolu Taşıma Kanunu, ulaştırma alanında ülkemizin taraf olduğu uluslararası sözleşme ve anlaşmalara aykırı bu düzenleme ile getirilmek istenen 5 günlük çıkış yasağının tasarı yönetmelikten çıkarılmasını talep ediyoruz.**

56. Madde Değişikliği hakkında:

56. maddenin (5) fıkrasında, "Yetki belgesi sahipleri, tespit edilmiş ücret tarifelerinin üzerinde ücret alamaz ve **% 30'dan** fazla indirim uygulayamazlar. …" hükmünü düzenlenmektedir.

56. maddenin 5 fıkrasının; "**Yetki belgesi sahipleri, tespit edilmiş ücret tarifelerinin üzerinde % 25'den fazla ücret alamaz ve % 25'den fazla indirim uygulayamazlar.** Ancak, tarifeli yolcu taşımacıları önceden Bakanlıktan izin almak suretiyle yılda bir kez ve 4 ayı geçmemek üzere, sefere çıkardığı taşıtın toplam koltuk sayısının % 10'unu aşmayacak sayıdaki koltuk için **% 25** indirim sınırlamasına tabi olmaksızın özel indirim uygulayabilirler" şeklinde düzenlenmesi;

57. Madde Değişikliği hakkında :

57. maddenin "8" fıkrasının "Tarifeli yolcu taşımalarında; Bakanlıkça onaylanmış zaman tarifesinde yer alan bir saatin 10 dakika öncesi veya sonrasına ek sefer konulabilir." Hükmünün yerine; Tarifeli yolcu taşımalarında; **"Bakanlıkça onaylanmış zaman tarifesinde yer alan bir saatin 12 saat öncesi veya sonrasına herhangi bir saatte ek sefer konulabilir"** Bu ek sefer için yolcu bileti düzenlenmesi ve taşıt tahsis edilmesi zorunludur. **Bu fıkraya uymayan yetki belgesi sahiplerine 3 uyarma verilir."** Şeklinde düzenlenmesi;

58. Madde Değişikliği hakkında:

58. maddenin 3 fıkrasında T yetki belgesi bulunmayan noktalar ile yolcu terminallerinde yer bulunmaması veya terminal işletmecileri tarafından yer tahsis edilememesi/edilmemesi hallerinde, ilgili mahalli makamlarca yolcuların asgari ihtiyaçlarını karşılayacak fiziki şartları haiz bir yer tahsis edilmiş veya belirlenmiş olması ve bu yerlerle ilgili mahalli makamlarca düzenlenen resmi belgenin yetki belgesi sahibi tarafından Bakanlığa sunulması gerekmektedir." düzenlemesi getirilmek istenmektedir.

Madde metninde mevcut düzenlemede yerleşim yeri olarak belirtilen ibarenin yerine nokta kelimesi getirilmekte olup, bundan neyin kastedildiği anlaşılamamaktadır.

Zira, iş bu fıkrada getirilmek istenen düzenlemeye Büyükşehir Belediyelerinin bulunduğu, ve/veya mücavir alanları bitişik sınırları olan ilçelerde/noktalarda taşımacılık yapılacaklara **ara durak olarak kullanmak isteyenlere** "T" belgesi olmayan yerlerden yolcu alıp indirmesine müsaade edilmesi yönünde bir ibare eklenmesi gerekmektedir. Aksi halde herhangi bir noktada, **"T" belgeli terminal olmaması nedeniyle ilgili mahalli**

idarelerden izin almak suretiyle kalkış ve varış noktası olarak kullanması mümkün olabileceğinden düzenlemenin ara duraklar için olduğu hakkında bir ibarenin eklenmesini talep ediyoruz.

Ayrıca uygulamada, mücavir alanları bitişik Büyükşehir Belediye sınırları içerisinde, ilçe belediyelerince ilçelerinde terminal olmadığı yönünde tespit yaparak ve ilgiliye belge vermek suretiyle Büyükşehir belediye sınırlarında terminal olmasına rağmen kalkış ve varış noktası olarak kullanılmak üzere "T" belgesi verildiği görülmektedir. (İstanbul Pendik'te Belediye tarafından düzenlenen belgeye istinaden Pendik'te kalkış ve varış noktası olarak kullanılan ve Bursa'ya sefer düzenleyen firma örneğinde olduğu gibi) Bu nedenle, madde metninde mahalli idare belirtilen ibarenin Büyükşehir Belediye sınırlarında UKOME tarafından İlçe ve il belediye sınırlarında ise Trafik komisyonlarınca verilmesi yönünde düzenlenmesi;

73 madde değişikliği hakkında :

Taslak yönetmeliğin 73 maddesinin 1 fıkrasında "Yetki belgesinin yenilenmesinde ve zayiinde ücretin % 15'i alınır." denmektedir. Öncelikle yetki belgelerinin zayi edilmesi halinde yetki belgesinin yenilenmesi ile eşit oranda bir belge parasının alınmasının hakkaniyetle bağdaşmayacağı, hukuken de makul olmayacağı izahtan varestedir. Bu nedenle etki belgelerinin zayi edilmesi halinde belge sahibinden hiçbir ücret talep edilmemesini talep etmekteyiz. Yetki belgelerinin yenilenme ücreti olarak % 15 oranında bir yenileme ücreti alınması ise eski düzenlemeye göre çok fazla olmaktadır. Yetki belge fiyatlarının ileride artacağı da göz önünde bulundurularak % 15 oranında yenileme ücret yerine mevcut yönetmeliğimizdeki % 5 oranında ücret alınması düzenlemesinin getirilmesini talep ediyoruz.

73 madde kapsamında Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-1 sayılı Ücret Tablosunda Her Bir Taşıt Kartı için 500 TL. ücret alınacağı ifade edilmektedir. Taşıt kartı için 500 TL. istenmesi fahiştir. Hali hazırda taşıt kartları için 100 TL. ücret ödenmektedir. Sektörümüzün zor bir süreçten geçtiği bu günlerde taşıt kartlarının elektronik sistemler üzerinden de alındığı çağımızda 500 TL. alınması yerine mevcut yönetmelik düzenlemesi gibi 100 TL. alınması hakkaniyete uygun olacaktır.

Terminal kullanma zorunluluğu ve ara duraklar

Terminal kullanmadan yapılan taşımacılığın önlenmesi konusunda daha caydırıcı tedbirlerin alınarak hem sektörün hem ekonomik hem de imajının korunması gerekmektedir.

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 60.Maddesinde 1.fıkrasında düzenlenen: "Tarifeli yolcu taşımalarında kalkış ve varışların bir terminalden yapılması esastır. Terminal ve ara duraklar dışında yolcu indirilip bindirilmez." Amir hükmüne istinaden "

"Yolcu Taşımacılığı konusunda faaliyette bulunan yetki belgesi sahibi firmaların bu maddeyi 1 takvim yıl içerisinde 2 kez ihlal ederek terminal dışı kalkış yapmalarının tespit edilmesi halinde tespit edilen aracın 6 ay süre ile herhangi bir yetki belgesine kaydedilmemesi ve aracın bağlı bulunduğu firmaya ceza puanı verilmesinin Karayolu Taşıma Yönetmeliğine dahil edilmesi."

"ORTAK YOLCU TAŞIMA MODELİ "

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde Eşya Taşımacılığı Konusunda "Taşıma İşleri Organizatörlüğü" kurumu mevcut olup aynı tanımlamanın " Ortak Yolcu Taşımacılığı Modeli " olarak da düzenlenmesi ve düzenlenecek Yolcu Taşıma Organizatörlüğünde aşağıda belirtilen hususların dikkate alınması talep edilmektedir. ***"Ortak Yolcu Taşıma Modeli"*** yetki belgesin getireceği hak ve yükümlülükleri aşağıdaki gibi olması tarafımızca değerlendirilmiş olup değerlendirilen sistemin gelişime açık bir yapıda olduğu düşünülmektedir.

1. En az üç tanesi bir araya gelen otobüs firmalarının kendi yetki belgelerini ve şirketlerini sona erdirmeden içlerinden birinin unvanını diğerinin ya da her birinin kendi unvanlarını kullanması suretiyle ortak yolcu taşıma yapmasına müsaade edilmelidir.

2. ***"Ortak Yolcu Taşıma Modeli"*** içinde faaliyet gösteren firmaların birlikte düzenleyeceği hat sayısı ve zaman tarifesinde hepsinin toplam koltuk kapasitesi göz önünde bulundurulmalıdır.

3. ***"Ortak Yolcu Taşıma"*** yapan otobüs firmalarının her bir şubesi ve acentesi ortak alınan hatlara yolcu bileti ve fatura düzenleyebilmelidir.

4. Uluslararası yolcu taşımalarında D1 ve B1 yetki belgelerinin birleştirilmesi ile yolcu taşımacılığının önü açılmalıdır.

5. Herhangi bir nedenle meydana gelecek bir kazada dava açması muhtemel kişilerin ortak girişimde bulunan her bir yetki belgesi firmaya müteselsil sorumluluk kapsamında başvurması mümkün kılınmalıdır.

6. ***"Ortak Yolcu Taşıma"*** yapan firmaların kurumsal nitelikte çalışmasını geliştirecek ilave mali ve mesleki yükümlülükler getirilmelidir.

Sonuç olarak; ***"Ortak Yolcu Taşıma"*** modeli ile, Karayolu Yolcu Taşımacılık mevzuatı ve diğer mevzuatın taşımacılık sıfatı ile faaliyet gösterenlere getirdikleri yükümlülük ve sorumluluklar çerçevesinde yetki belgesi almış gerçek veya tüzel kişilerin imkan, kabiliyet ve kapasiteleri, gerektiğinde diğer taşıma türlerinden de yararlanarak veya bunları kullanarak kombine taşımacılık dahil kendi nam ve hesabına taşıma yapmalarına olanak sağlanacaktır.

Düzenleme ile taşımada mali yeterlilik, mesleki yeterlilik ve mesleki saygınlık kavramlarını daha güçlü hale getirecektir. Firmalar birleşerek teminat güçlerini artıracak ve ihale süreçlerinde güçlü dünya şirketleri ile rekabet edebilir duruma gelecektir. Bu tür birleşmeler yurt içinde kapasite kullanımı ve verimlilik artışını sağlayarak, haksız ve yıkıcı rekabeti önleyecektir. Karayolu yolcu taşıma sektörü çok sayıda zarar eden az otobüslü firma yapısından, çok taşıtlı verimliliği artan kurumsallaşmış az sayıda firma yapısına dönüşecektir ortak taşımaların önceden ilan edilmesi önem arz etmektedir.

Saygılarımızla arz ederiz