



Sektörler sorun ve çözüm önerilerini hükümete anlattı

TOBB'da düzenlenen 7. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası'nda, Türkiye'nin üretim ve hizmet alanındaki gücünü oluşturan 59 sektör meclisi, sorun ve çözüm önerilerini, birinci ağızdan Başbakan Yardımcısı Ali Babacan, ilgili bakanlar ve bürokratlara iletme fırsatı buldu.

■ **Dr. Zeki DÖNMEZ / Erkan YILMAZ**

Bu çalışma ile adeta ekonominin röntgeninin çekildiğini ifade eden TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkıoğlu, “Bu raporu hem ekonomi yönetimiyle, hem de kamuoyu ile paylaşacağız. Burada dile getirilen tüm sorunlar ve öneriler, ilgili bakanlıklar ve kurumlar bazında da

ayrıca tasnif edilecek ve kendilerine iletilecek. İnaniyorum ki, bu değerli arkadaşlarımızın çalışmaları, kamu-özel sektör işbirliğine yeni bir ivme kazandırarak, ekonominin büyümesine destek verecektir” diye konuştu.

Rifat Hisarcıkıoğlu, önceki sektörel şuralarda gündeme getirilen çeşitli konularda, sağlanan ilerlemeler, reel sektörün ve ekonominin büyümesini sağladığını vurguladı.

Hisarcıkıoğlu, Tekstil, Konfeksiyon, İlaç ve Turizm'deki KDV indirimleri, Denizcilik'teki destekler, yatırım teşvik sisteminin bölgesel ve sektörel olarak dizayn edilmesi, KOBİ'lere tanınan yeni imkânlar ve istihdam desteklerin bunlardan sadece birkaçı olduğunu belirtti.

Bu toplantının, her sektörün yaşadığı darboğazı tespit etmeye yönelik son derece önemli bir adım olduğunun altını çizen Hisarcıkıoğlu, ülkemizin en önemli bir ihtiyaçlarından birisinin de

sektörel politikaların geliştirilmesi olduğunu sözlerine ekledi.

Başbakan Yardımcısı Babacan

Başbakan Yardımcısı Ali Babacan'ın, bir önceki şurada Hazine Müsteşarlığının 751 gündem maddesi tespit ettiğini bunlar içinde mali yüklerin azaltılmasına ilişkin sorunları çözmenin kolay olmadığını belirtti. Babacan, yaklaşık bir ay sonra, bugünkü şurada dinlenecek önerilerin somutlaştırılması, tasniflerin yapılması ve ilgili bakanlıkların görevlendirilmesi işlemlerinin tamamlanacağını bildirdi. Daha önceki şuralardan farklı olarak 6 ay sonra bir değerlendirme yapmak istediklerini kaydeden Babacan, “Görevlendirilen bakanlıklarımız gelecekle, o görevlendirme ile alakalı 6 ay içerisinde ne gibi gelişmeler oldu, bunun bir özeti ni iş adamları ile paylaşacaklar” dedi. Dünyanın şu



andaki ekonomik görünümüne bakıldığında genel tablonun çok kötü olmadığını ifade eden Babacan, küresel krizin en kötü günlerinin geride kaldığını belirtti. Krizin ilk olarak finans sektöründe ortaya çıktığını anımsatan Babacan, bu tip krizlerin uzun sürdüğünü ve etkilerinin çok geniş olduğunu kaydetti.

Bu durumun etkilerinin cari açığı yüksek olan ekonomilerde daha fazla hissedildiğine dikkati çeken Babacan, “Gelecek 10 yıllık dönemde gelişmekte olan ülkeler açısından büyüme geçtiğimiz 20 yıla göre daha yavaş olacak. Artık Çin'de yüzde 9-10'luk büyüme oranları gerçekleşemeyecek. Belki yüzde 7-8'lik büyüme oranı olabilir, yüzde 7'nin altına düşürmemek içinde özel bir çaba var. Gelişmekte olan

ülkelerin gelecek 10 yılın ortalama büyüme oranları gelişmiş ülkelerden daha fazla olacak. Küresel ekonomilerin yine temel dinamosunu, lokomotifini geliştirmekte olan ülkeler oluşturacak” diye konuştu.

OECD'nin önümüzdeki 10-20 yıl boyunca Türkiye'nin, Avrupa'nın en hızlı büyüyecek ekonomisi olacağını söylediğini dile getiren Babacan, küresel ekonomideki sorunların aşılmasında ülkeler arasında koordinasyon ve işbirliğinin önemli olacağını kaydetti.

Taşimacılığı ilgilendiren konulardaki talepleri özetle okuyuculara sunuyoruz. Bazı çözüm önerilerine ilişkin olarak Dr. Zeki Dönmez'in önemli gördüğü açıklamalar “not” olarak metinlerin arasına yerleştirilmiştir. ■

TÜRKİYE KARAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI MECLİSİ

Karayolu yolcu taşımacılığı sektörünü; • Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 3 şirket, temsil ediyor.

• Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 0,5'i karayolu yolcu taşımacılığı sektöründe çalışıyor.

Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 2,8'i karayolu yolcu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteriyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,5'ini karayolu yolcu taşımacılığı sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik, • Kurumlar Vergisinin 7 TL'sini, • Gelir Vergisinin 23 TL'sini, karayolu yolcu taşımacılığı sektörü ödüyor.

Sorun 1

Karayolu yolcu taşımacılığı sektöründe kullanılan zorunlu ve ihtiyari sigorta poliçelerinin bedellerinin fahiş rakamlara yükselmesi.

Açıklama

Fiyat artışları sektörde önemli bir maliyet kalemi olarak işletmeleri zorlar hale gelmiştir. Özellikle manevi tazminatlar nedeni ile çok büyük ekonomik kayıplar yaşanmakta ve uzun süren davalar nedeni ile iflaslar ile karşı karşıya kalınmaktadır.

Çözüm Önerisi

- Sektörce kullanılan sigortaların

tarifeleri devlet tarafından belirlenmeli,

Not: Serbest piyasa ekonomisinden geri dönüşmesi mi isteniyor?

• Tazminatlarda kusur oranında sorumluluk getirilmeli,

Not: Bu konudaki anlayışlar yenilenen Borçlar Kanunu'na uymak zorunda değil mi?

• Trafik sigortalarının aşan tazminat taleplerinde ve manevi tazminatlarda karayolunu kullanan tüm paydaşların faydalanabileceği sigorta güvence hesabını devreye sokacak mevzuat çalışması yapılmalıdır.

Not: Güvence hesabının tanımı ve işlemi bu değildir. Böyle bir güvence hesabı; tüm tazminatların zorunlu sigortalar karşılanması anlamına gelmez mi? Bu durumda artacak prim ihtiyacını kim karşılayacak? Halen şikayet edilen primlerin daha da artması, göze alınabilecek mi? İsteyenin ihtiyari sigorta yaptırma hakkı yok mu? İyi ve kötü taşımacılar niye aynı kaba konsun?

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı

Sorun 2

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda şehir içi yolcu taşımacılığı türlerinde, belgelendirme ve kanunî tanımlanma sorunu bulunması

Açıklama

Yürürlükteki mevzuatta özel halk otobüsü, personel ve servis taşımacılığı, İl içi ve şehirlerarası üniversite öğrenci taşımacılığı ve otomobil ile yapılan İl içi taşımalarda ulusal mevzuat eksiktir. 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu'nun Ek 2. maddesinde aracın amacı dışında kullanılması ibaresi yetki belgesine sahip olmayan İl içinde faaliyet gösteren yolcu taşımacılarına zarar vermektedir.

Çözüm Önerisi

Kent içi, İl içi ve 100 km şehirlerarası yolcu taşımaları, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu'na dahil edilmelidir.

Not: Taşıma Kanunu zaten böyle ama yetmiyor. Taşıma ve trafik kanunları ile belediye kanunları, Türk Ticaret Kanunu ve yolcu taşımacılığı açısından turizm mevzuatı ihtiyaçlara ve birbirlerine uyumlu hale getirilmelidir.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı

VII. TÜRKİYE SEKTÖREL EKONOMİ ŞURASI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği

Sorun 3

Şehirlerde ulaştırma alt yapılarının, otopark ve diğer ulaştırma modları ile entegre olarak inşa edilmemesi ve bu yapıların ekonomik kullanılmaması

Açıklama

2 fon kesintisi mevcuttur. Diğer yandan firmalara, net satışlarının %3'ü gibi astronomik düzeyde para cezası kesilebilecek ve bu cezalar, firmaları kapanma noktasına getirebilecektir.

Çözüm Önerisi

- Piyasadaki mevcut serbest rekabet ortamının sürdürülmesi sağlanmalı,
- Evrensel hizmet yükümlülüğü ihale ile belirlenmeli, rekabete aykırı olan tekel hakkı ile fon kesintisi hakkı bir işletmeye verilmemeli,
- Firmaların net satışlarının %3'üne endekslenen cezaların miktarı makul seviyeye indirilmelidir.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, BTK

Sorun 3

Transit geçişlerdeki engeller

Açıklama

Dış ticaretimiz, GATT Anlaşması'nda yer alan transit serbestisi ve 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın Türkiye-AB arasındaki Gümrük Birliği ilkelerini ihlal eden ülkeler nedeniyle rekabet gücünü yitirmektedir.

Çözüm Önerisi

- 159 DTÖ üyesince kabul edilen Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nın 11. maddesinde yer alan transit serbestisi ile ilgili hükümlerin eksiksiz ve çekincesiz şekilde uygulanması için girişimde bulunulmalı,
- Türkiye, DTÖ bünyesindeki “Anlaşmazlıkların Halli” mekanizmasını kullanarak kural ihlali içinde bulunan ülkeler aleyhine bir panel süreci başlatılmalı,
- 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın ulaştırma hizmetlerini de kapsayacak şekilde ilerletilmesi sağlanmalı,

Tüm taşıma modlarının bağımsız olarak planlanması ve maliyetlerinin ekonomik kaygılar dikkate alınmadan belirlenmesi yolcu taşımacılığı sektörünün konforunu ve ekonomikliğini düşürmekte ve entegrasyonu bozmaktadır.

Çözüm Önerisi

Ülkemizde şehirlerde kullanılan ulaştırma alt yapı yatırımları (otogar, havalimanı, tren garı, deniz limanları ve metro aktarma istasyonları) karayolu yolcu taşımacılığına ve diğer modlarla entegrasyona uygun ve planlı bir şekilde yapılmalıdır.

Not: Entegrasyona ve uyuma evet ama kim kime uyacak? “Karayolu yolcu taşımacılığına uygun yapılar” ne demektir?

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı

Sorun 4

5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun ile karayolu yolcu taşımacılığı faaliyetinde kullanılan tüm araçların Kanuna uygun hale getirilmesi zorunluluğu bulunması

Açıklama

Kanun ile tüm araçların engelli erişimine uygun hale getirilmesi teknik ve ekonomik zorluklar nedeniyle uygulanması mümkün görülen bir uygulama değildir.

Çözüm Önerisi

- Şehirlerarası tarifeli ve düzenli seferlerde işletme bazı hat, sefer sayısı ve

• AB ile Türkiye arasında kapsamlı birUlaşım Anlaşması'nın imzalanması sağlanmalıdır.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı

Sorun 4

Lojistik köyler için gerekli mevzuat eksikliği

Açıklama

Lojistiğe bağlı mükerrerliklerin önlenmesi, verimlilik artışının sağlanabilmesi, nakliye, depolama gibi lojistik maliyetlerinin önemli oranda düşürülmesi ve modlar arası entegrasyonun sağlanabilmesi için lojistik köylerin kurulmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Ancak lojistik köylere yönelik bir mevzuatın olmaması mevcut projeler arasında koordinasyonun olmamasına ve kaynakların verimli kullanılmamasına neden olmaktadır.

Çözüm Önerisi

- Lojistik Master Planı'nın hazırlanması için, 10. Kalkınma Planı'nda öngörüldüğü şekilde Kalkınma Bakanlığının koordinasyonu ile ilgili bakanlıklar arasında etkin bir iş bölümü tesis edilmeli,
- Gerçekleştirilecek Lojistik Master Planı, sektörel ve bölgesel bazda üretim ve ticaret potansiyelini de ortaya koyacak şekilde, kapsamlı bir analiz içermeli,
- Lojistik köyler için hazırlanacak mevzuat Master Planı'nı temel almalı ve İspanya örneğindeki gibi geri dönüşü olmayan verimsiz yatırımlar önlenmelidir.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme

öz mal araç parkı dikkate alınarak makul sayıda aracın engelli kullanıma uygun hale getirilerek kullanıma sunulması,

- Turizm, personel ve öğrenci taşımalarında gelen talebe göre hizmet verilmesi zorunlu hale getirilmeli,
- Özel halk otobüslerinde ekonomik değişim sürelerinde var olan araç parkının yenilenmesi beklenmelidir.

Not. Adı geçen kanunlar çıkmadan önce neredeydiniz? Şimdi de inşallah uygulanacağı 2018 yılını beklemeden çözüm ararsınız.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

Sorun 5

Karayolu yolcu taşımacılığı yapan araçlarda kullanılan akaryakıttan ve biletten alınan ÖTV ve KDV oranlarının yüksek olması

Açıklama

Karayolu yolcu taşımacılığı turizmin, yolcu taşımacılığının ana unsuru ve en vazegeçilmez ulaşım modudur. Ancak, akaryakıt ve biletten alınan yüksek ÖTV ve %18 KDV oranı, karayolu yolcu taşımasının lüks tüketim sınıfında değerlendirilmesine neden olmaktadır.

Çözüm Önerisi

Akaryakıtta ve bilette uygulanan ÖTV ve KDV oranı indirilmeli ya da %50 oranında iadesi sağlanmalıdır.

İlgili Kurumlar

Maliye Bakanlığı ■

Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

Sorun 5

Dış ticaretin lojistiğinin planlanmasında tedarik zinciri yaklaşımının henüz benimsenmemiş olması

Açıklama

Günümüzde mal ve hizmetlerin tedarik aşamasından üretime ve nihai tüketiciye ulaşmasına kadar birbirini izleyen tüm halkalar (tedarik zinciri) küresel ölçekte gerçekleşmektedir. Dolayısıyla ülkeler aynı tedarik zinciri içinde birbirinin rakibi değil, tamamlayıcısı veya hızlandırıcısı olmuştur.

Bir türünün nihai fiyatı içinde lojistik maliyetleri payının %20'ye kadar ulaşması nedeniyle artık lojistik hizmetler küresel tedarik zincirinin yan değil, ana fonksiyonlarından biri haline gelmiştir.

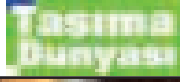
Çözüm Önerisi

- Lojistik performansımızın artırılmasına yönelik tedbirler, tüm ulusal stratejilerimizin ana unsuru olmalı,
- Farklı kurumlar arasında eşgüdüm sağlanarak, sektörel stratejilerdeki çok başlılık önlenmeli,
- İl ve sektör bazında lojistik sektörünün rekabet gücü analizleri yapılarak ilgili ulusal/uluslararası tedarik zincirlerinin bütünsel rekabet gücünü arttıracak stratejiler, kamu-özel sektör ve STK'lar arasında etkin işbirliğiyle hayata geçirilmelidir.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı ■

6 » 7.Sektörel Ekonomi Şurası



10 - 16 Mart 2014



TÜRKİYE SİVİL HAVACILIK MECLİSİ

Sivil havacılık sektörünü;

- Türkiye'nin En Büyük 1000 Sanayi Kuruluşu listesindeki 2 kuruluş,
- Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 8 şirket, temsil ediyor. Sivil havacılık sektörü 2013 yılında; • 930 milyon \$ ihracat, • 2,5 milyar \$ ithalat, yaptı.

Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 1,8'i sivil havacılık sektöründe çalışıyor. Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 0,4'ü sivil havacılık sektöründe faaliyet

Sivil havacılık sektöründe istihdam edilen her gösteriyor. 100 kişiden 14'ü mühendis olarak çalışıyor. Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1,1'ini sivil havacılık sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik ,

- Kurumlar Vergisinin 3TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, sivil havacılık sektörü ödüyor.

Sorun 1

İç hat uçak bilet ücretlerinden %18 KDV alınması

Açıklama

Hava yolu taşımacılığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından uygulanmakta olan programlar ile halkın yoğun olarak kullanmakta olduğu bir ulaşım türü haline gelmiştir. 2003 yılında 17 milyon olan iç hat/dış hat yolcu sayısı 2013 yılsonu itibarıyla 4 kata yakın bir artış ile 75 milyonu geçmiştir. Ancak, hava yolu taşımacılığı hala lüks tüketim olarak değerlendirilerek bilet ücretlerine %18 KDV uygulanmaktadır.

Çözüm Önerisi

Hava yolu ulaşımı lüks tüketim olmaktan çıkartılarak temel ihtiyaç olarak değerlendirilerek uçak biletlerindeki KDV oranı %18'den %8'e indirilmelidir.

İlgili Kurumlar

Maliye Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Sorun 2

Hava yolu taşımacılığındaki maliyet artışları

Açıklama

- Ülkemizde, özellikle yakıt rafine payı nedeniyle diğer ülkelere göre yüksek olan uçak yakıt ücreti, hava yolu taşımacılarının rekabet gücünü olumsuz etkilemektedir.
- Ülkemizdeki havalimanlarında birçok hizmet ücreti, avro bazında ve oldukça yüksektir.
- Dönem içi kur yükselişleri, bilet ücretlerini önceden belirleyen hava yolu taşıyıcılarını özellikle iç hatlarda zor durumda bırakmaktadır.
- Ülkemizde ağırlıklı olarak yaz turizmi gerçekleşmekte, kış aylarında turist sayısı az olmaktadır.

Çözüm Önerisi

- Hava yolu taşıyıcılarının rekabet gücünün artırılması için, yakıt ücretlerinde indirimle gidilmeli,
- Havalimanı ve yolcu terminal hizmetlerinde yaz ve kış aylarında farklı ücretlendirmeler yapılarak kış turizmi teşvik edilmeli ve yurt içi uçuşlarda, terminal yolcu hizmet ücretleri TL olarak uygulanmalıdır.

İlgili Kurumlar

Maliye Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Sorun 3

Sivil havacılık yükseköğretim programlarında yeterli kalitenin sağlanamamış olması ve program kontenjanları ile sektör ihtiyaçlarının uyumlu olmaması

Açıklama

Sivil havacılık eğitimlerinde bölge lideri olmak ve dünyanın önde gelen ülkeleri arasında yer almak hedeflenmiştir. Ülkemizde, 33 yükseköğretim kurumu tarafından sivil havacılık eğitimi verilmektedir. Ancak, program ve kontenjanları sektör ihtiyacına uygun olarak belirlenmemektedir. Eğitim ve eğitici standartlarında da önemli eksikler bulunmaktadır.

Çözüm Önerisi

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile YÖK'ün ortaklaşa yürüttüğü çalışmalar hızlandırılmalı,
- Sivil havacılık eğitimlerinde ihtiyaç-kontenjan dengesinin sağlanmasına esas, eğitim master plan çalışması yapılmalıdır.

İlgili Kurumlar

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, YÖK ■

TÜRKİYE SEYAHAT ACENTALARI VE REHBERLER MECLİSİ

Seyahat acentaları ve rehberler sektörünü;

- Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 8 şirket temsil ediyor.

Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 0,4'ü seyahat acentaları ve rehberler sektöründe çalışıyor.

Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 0,8'i seyahat acentaları ve rehberler sektöründe faaliyet gösteriyor. Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,3'ünü seyahat acentaları ve rehberler sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik ,

- Kurumlar Vergisinin 9 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, seyahat acentaları ve rehberler sektörü ödüyor.

Sorun 1

1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu'nda tur operatörlüğü tanımı ile kuruluş ve işleyişine ilişkin düzenleme bulunmaması

Açıklama

Hızla gelişen turizm sektörüne paralel olarak seyahat acentacılığı faaliyeti de gelişmiştir. Son yıllarda 15 milyon vatandaşın yurt içi ve yurt dışı turizm aktivitelerine katıldığı dikkate alındığında, tur operatörlüğü yapan seyahat acentalarının yaptıkları işin niteliğine uygun yetki ve sorumluluklarının

Kanun'da tanımlanmamış olması, hizmet veren ve hizmet alan açısından sorunların yaşanmasına neden olabilmektedir.

Çözüm Önerisi

Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu'nda tur operatörlüğü yapacak işletmelerin yaptığı işin kapasitesine göre sigorta-teminat vb. gibi konularda mevzuat çalışması yapılarak tüketici hakları korunmalıdır.

İlgili Kurumlar

Kültür veTurizm Bakanlığı

Sorun 2

Seyahat acentalarının, mülkiyetinde bulunan araçları organize ettikleri transfer, tur ve paket turlarda kullanamaması

Açıklama

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile taşımacılığa

kullanılan araçlara yaptıkları işin niteliğine göre ayrı bir taşıma işletmesi bünyesinde ve belirlenmiş asgari koltuk kapasitesi ile yetki belgesi altında çalıştırılma esası getirilmiştir. Bu nedenle seyahat acentalarının, mülkiyetlerinde bulunan araçları doğrudan organize ettikleri hizmetlerde kullanabilmesi için ya ayrı bir işletme kurup en az 75 koltuk kapasitesini sağlamaları ya da mülkiyetinde olan araçları bir başka taşıma işletmesine kiraladıktan sonra organize ettiği turlar için kendi aracını tekrar kiralamaları gerekmektedir.

Çözüm Önerisi

Karayolu taşımacılık mevzuatında seyahat acentalarının ayrı bir taşıma işletmesi kurmadan acentanın sahibi olduğu araçları kendisinin organize ettiği turlarda kullanabilmesi hükmüne yer verilmelidir.

Not: Uygun ticari işletmelerin ayrıca bir işletme kurma zorunluluğu yoktur. Çözüm önerisinde yetki belgesi alınıp alınmayacağı belli değildir. Yetki belgesiz taşımacılığa izin verilemez, talep dahi edilmemelidir.

İlgili Kurumlar

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Sorun 3

Seyahat acentalarında ihtiyacı karşılayacak sayıda rehber bulunmaması

Açıklama

1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu'na seyahat acentaları tarafından organize edilen paket turlarda rehber çalıştırılması zorunludur. Ancak profesyonel turist rehberi 81 ilin sadece 23'ünde bulunmaktadır. Seyahat acentaları, Türk vatandaşına hizmet edecek "Türkçe Rehber ve Bölgesel Rehber Uygulaması" olmamasından dolayı sıkıntı yaşamaktadır.

Çözüm Önerisi

- Bölgesel rehberlik uygulamasına geçilmeli,
- 4 yıllık rehberlik bölümü üniversite mezunlarının Türkçe rehber olarak da istihdam edilmesi sağlanmalıdır.

İlgili Kurumlar

Kültür ve Turizm Bakanlığı ■

TÜRKİYE OTOMOTİV SANAYİ MECLİSİ

Otomotiv sanayi sektörünü;

- Türkiye'nin En Büyük 500 Sanayi Kuruluşu listesindeki 14 kuruluş,
- Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 6 şirket, temsil ediyor.

Otomotiv sanayi sektörü 2013 yılında; • 17 milyar \$ ihracat,

- 16,8 milyar \$ ithalat, yaptı.

Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 0,2'si otomotiv sanayi sektöründe çalışıyor.

Otomotiv sanayi sektöründe istihdam edilen her 100 kişiden 8'i mühendis olarak çalışıyor

Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 0,1'i otomotiv sanayi sektöründe faaliyet gösteriyor.

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 0,6'sı otomotiv sanayi sektörü yapıyor. Ödenen her 1000 TL'lik ,

- Kurumlar Vergisinin 4 TL'sini,
- Gelir Vergisinin 1 TL'sini, otomotiv sanayi sektörü ödüyor.

Sorun 1

Ar-Ge altyapısının yetersiz oluşu

Açıklama

Türk otomotiv sanayinde, özellikle tasarım yetkinliklerinin tüm tedarik zincirinde gelişmesi stratejik önem taşımaktadır.

Gelişmiş otomotiv sanayilerinde olduğu gibi Türkiye'de de ana ve yan sanayi arasındaki ilişkilerin araç konsept ve tasarım aşamasından başlayan uzun vadeli işbirliği ile artırılması önem arz etmektedir. Ocak 2014 tarihi itibarıyla, 5746 sayılı Ar-Ge Kanunu ile kurulan 153

Ar-Ge merkezinden 50'si otomotiv sanayinde bulunmaktadır.

Çözüm Önerisi

Otomotiv sanayinde daha fazla katma değer yaratılabilmesi için;

- Ar-Ge altyapısının oluşturulması amacıyla test pistleri, çarpma testi pisti ve rüzgar tüneli kurulmalı,
- Firmaların Ar-Ge faaliyetleri ve üniversite-sanayi işbirlikleri kurumsallaştırılarak desteklenmeli,
- Tedarik zincirinde yatay ve dikey işbirliklerini geliştirecek mekanizmaları oluşturulmalı ve ürünlerde katma değer oranının artırılması desteklenmelidir.

İlgili Kurumlar

Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı

Sorun 2

Vergi mevzuatının otomotiv sektörüne göre uyumlaştırılmamış olması

Açıklama

Taşıt araçlarında satış vergileri (KDV+ÖTV), rekabet edilen diğer ülkelere göre yüksektir. Binek otomobillerde AB ortalaması %18 iken, ülkemizde 1600 cc'den küçük silindir hacmindeki otomobillerde % 65'tir ve daha büyük silindir hacimli araçlarda bu oran %171'e çıkmaktadır. Sistemde uygulama sorunları vardır.

Çözüm Önerisi

- Pazardaki arz-talep dengesini yönetecek "Satış ve Kullanma Vergi Sistemi" kurulmalı,
- Araçlarda vergi hadleri dengeli hale getirilmeli,
- Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) bir servet vergisi gibi uygulanmak yerine, AB ülkelerindeki gibi, her araç için "Yol Kullanım ve Çevreyi Kirlenme Vergisi" olarak düzenlenmeli ve bu vergi aracın yaşından bağımsız olmalı,
- MTV çevreyi daha az kirleten tüm araçlara daha düşük oranda uygulanmalıdır.

Sorun 3

AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı STA'lar

Açıklama

Türkiye'nin AB'nin tercihli ticaret politikasına uyum yükümlülüğü Gümrük Birliği'nin gereğidir.

STA'ların yürütülüş biçiminden kaynaklı sektörde önemli sıkıntılar yaşanmakta olup müzakerelerin

AB ile paralel yürütülmesi imkanı bulunmamaktadır. AB tarafından imzalanan STA'ların üstlenilmesinde otomotiv sanayii açısından iki konu son derece önem taşımaktadır. Bunlar; uygulamakla yükümlü olunan menşe kurallarının AB tarafından giderek esnek hale getirilmesi ve önemli trafik sapması riskidir.

Çözüm Önerisi

- Müzakerelerde AB'nin desteği sağlanmalı,
- Trafik sapması konusunda gerekli tespitler yapılmalı ve tedbirler alınmalıdır.

İlgili Kurumlar

Ekonomi Bakanlığı, AB Bakanlığı

Sorun 4

Doğu ve Güney Marmara'da lojistik altyapının yetersiz olması

Açıklama
Ülkemizde ihraç edilen araçların %94'ü denizyolu, %2'si demiryolu ve %4'ü ise karayolu ile taşınmaktadır.

Lojistik planlaması ve maliyeti, otomotiv sanayinin karşı karşıya bulunduğu önemli bir sorundur. Sanayimizin %95'inin yer aldığı Doğu ve Güney Marmara'da intermodal lojistik altyapısı yetersiz kalmaktadır.

Çözüm Önerisi

- Otomotiv sanayinde üretim içindeki ihracatın ağırlığı da dikkate alınarak lojistik altyapısı iyileştirilmeli,
- MARMARAY yük taşımacılığına açılmalı,
- İhracat açısından, limanların çevresindeki kara ve demiryolu ağı iyileştirilmeli ve genişletilmeli,
- Taşıt araçları ihracatı için özel oto-port limanlarının kurulması desteklenmelidir.

İlgili Kurumlar

Kalkınma Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, TCDD

Sorun 5

Yaşlı otomobillerin parktan çekilmesi sırasında yaşanan sorunlar

Açıklama

Yaşlı ticari araçların parktan çekilmesinde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı başarılı uygulamalar yapmaktadır. Ancak otomobiller bu uygulamanın dışındadır. Ticari araçlar için uygulanan sistemde, aracın ağırlığı ve yaşına göre belirli bir ücret ödenmekle birlikte, tahakkuk etmiş motorlu taşıtlar vergisi, gecikme zammı, faizi, vergi cezaları ve plakasına kesilen para cezaları terkin edilmektedir.

Çözüm Önerisi

- Yaşlı otomobillerin parktan çekilmesi için idari yapıyı ve deneyimler dikkate alınarak başarılı sonuçlar elde eden mevzuat bu alanda da uygulanmalı,
- Hurda otomobiller Ömrünü Tamamlamış Araçların Kontrolü Hakkında Yönetmeliğe uygun bertaraf edilmeli,
- Yaşlı otomobillerin parktan çekilmesi sırasında yapılacak ödemeler, aracın yaşına bağlı olarak belirlenmelidir.

İlgili Kurumlar

Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ■

8 » Mevzuat

MEVZUATTA YAPILAN YENİ DEĞİŞİKLİKLER

6518 Sayılı Torba Kanun'da yer alan değişiklikler

19 şubat 2014 tarih ve 28918 Sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Torba Kanun içinde yer alan Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolu Taşıma Kanunu değişiklikleri ile Engelliler Hakkındaki Kanun içindeki taşımacılıkla ilgili değişiklikleri veriyoruz.

TRAFİK KANUNU

MADDE 31 – 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 4 üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinin birinci paragrafı aşağıdaki şekilde, dördüncü paragrafında yer alan “iki” ibaresi “bir” şeklinde, (b) bendinin ikinci paragrafında yer alan “ayda” ibaresi “üç ayda” şeklinde değiştirilmiştir.

“a) Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu;

Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu, Başbakanın veya görevlendireceği Başbakan Yardımcısının başkanlığında, Adalet Bakanı, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı, Çevre ve Şehircilik Bakanı, İçişleri Bakanı, Kalkınma Bakanı, Maliye Bakanı, Millî Eğitim Bakanı, Orman ve Su İşleri Bakanı, Sağlık Bakanı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı ile Jandarma Genel Komutanı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Karayolları Genel Müdürlüğünden oluşur. Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu Başkanı, gerektiğinde Kurula bilgi sunmak üzere toplantıda hazır bulunur.”

TAŞIMA KANUNU

MADDE 60 – 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununun 34 üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“a) Taşımacılık faaliyeti yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişilerde aranacak şartlar, verilecek yetki belgeleri, mesleki yeterlilik belgeleri ve taşıt kartları ile diğer belge ve hizmetlerin ücret, süre, kapsam, tür ve

şekilleri, her belge türü için gerekli olan taşıt kapasiteleri, taşıtların yaşı, nitelikleri, istiap hadleri ve terminal hizmetlerinde öngörüülecek hususları,”

MADDE 61 – 4925 sayılı Kanunun 35 inci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“MADDE 35 – Bakanlık, düzenleme ve kural ihdası ile 27 nci maddede belirtilen hususlar hariç olmak üzere gerektiğinde teknik ve idari kapasite, teşkilat imkânları, hizmetin hızlı, etkin, yaygın olarak üretilmesi ilkelerini gözeterek; bu Kanun gereğince yerine getirmekle yükümlü olduğu görev ve yetkilerinin bir kısmını aşağıda belirtilen usul ve esaslar çerçevesinde yürütmek hususunda kamu kurum ve kuruluşları ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu ve bunlara bağlı federasyon, birlik ve odaları yetkilendirebilir.

a) Yetkilendirme, düzenlenecek bir protokol veya sözleşme ile yapılır. Bu protokol veya sözleşmede yetkilendirmenin konusu, süresi ve mutabakata varılan hususlar açıkça belirtilir.

b) Yetkilendirme, yetkilendirmenin konusu ve niteliği gözetilmek suretiyle en az bir yıl en fazla beş yıl süreyle yapılabilir. Yetkilendirme, süresinin bitiminde yenilenebilir.

c) Bakanlık tarafından,

yetkilendirmenin konusuna, niteliğine ve özelliğine göre aynı konuda birden fazla kamu kurum ve kuruluşu veya birlik ya da oda yetkilendirilebilir.

d) Yetkilendirme kapsamında

üretilecek hizmetler için alınacak veya ödenecek ücretler Bakanlık tarafından onaylanır.

e) Yetkilendirilenler ilgili mevzuata ve Bakanlıkça yayımlanan idari düzenlemelere uymakla yükümlüdürler. Bakanlık, yetkilendirilmenin kullanımı ile ilgili olarak gerektiğinde her türlü denetimi yapar.

f) Yetkilendirilenlerin ilgili mevzuata ve Bakanlıkça yayımlanan idari düzenlemelere uymaması hâlinde yapılmış olan yetkilendirme, Bakanlık tarafından iptal edilir.

g) Yetkilendirme, Bakanlığın görev, sorumluluk ve yetkilerini ortadan kaldırmaz.”

ENGELLİLER HAKKINDA KANUN

MADDE 69 – 5378 sayılı Kanunun 7 nci maddesi başlığı ile birlikte aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Erişilebilirlik

MADDE 7 – Yapılı çevrede engellilerin erişebilirliğinin sağlanması için planlama, tasarım, inşaat, imalat, ruhsatlandırma ve denetleme süreçlerinde erişilebilirlik standartlarına uygunluk sağlanır.

Özel ve kamu toplu taşıma sistemleri ile sürücü koltuğu hariç dokuz veya daha fazla koltuğu bulunan özel ve kamu toplu taşıma araçlarının engellilerin erişebilirliğine uygun olması zorunludur.

Bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin engelliler için erişilebilir olması sağlanır.”

MADDE 75 – 5378 sayılı Kanunun geçici 3 üncü maddesinin birinci fıkrasında yer alan “denetimlerinde olan” ibaresinden sonra gelmek üzere “sürücü koltuğu hariç dokuz veya daha fazla koltuğu bulunan araçlarla

sağlanan” ibaresi, “sekiz yıl içinde” ibaresinden sonra gelmek üzere “, sürücü koltuğu hariç dokuz ila on altı oturma yeri olan toplu taşıma araçları, yolcu gemileri ile özel ve kamu şehirler arası toplu taşıma araçları ile turizm taşımacılığı yapılan araçlar7/7/2018 tarihine kadar” ibaresi eklenmiş, ikinci fıkrasında yer alan “maddenin birinci fıkrasında” ibaresi, “maddede” şeklinde değiştirilmiş, “standartlarının” ibaresinden sonra gelmek üzere “ve yükümlülüklerinin” ibaresi, “Aile ve Sosyal Politikalar,” ibaresinden sonra ve dördüncü fıkrasında yer alan “uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar;” ibaresinden sonra gelmek üzere “Bilim, Sanayi ve Teknoloji,” ibaresi, birinci fıkradan sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkralar eklenmiş ve diğer fıkralar teselsül ettirilmiştir.

“7/7/2018 tarihine kadar, karayolu ile turizm taşımacılığı yapan veya şehirler arası toplu taşıma hizmeti veren gerçek ve tüzel kişiler, engelli bireyin erişilebilir toplu taşıma hizmeti sağlanmasına ilişkin talebini azami yetmiş iki saat içinde karşılamakla yükümlüdür.

7/7/2018 tarihine kadar, servis taşımacılığı yapan gerçek ve tüzel kişiler, engelli personel veya öğrenciye talep hâlinde erişilebilir taşıma hizmetini sağlamakla yükümlüdür.

Bu fıkranın yürürlüğe girdiği tarihi takip eden altı aylık süreden sonra üretilen, sürücü koltuğu hariç dokuz veya daha fazla oturma yeri olan araçlardan erişilebilir olmayanlara şehir içi ve şehirler arası yolcu taşıma hizmeti için yetki belgesi, izin veya ruhsat verilmez.” ■

10 - 16 Mart 2014



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Daha çok vergi ödemek isteyen var mı?

Geçtiğimiz günlerde TOBB'da sektör sorunlarının hükümet yetkililerine iletildiği bir toplantı yapıldı. Bu yazımda buna ilişkin hususları konu edineceğim. Bilindiği üzere 59 sektör meclisine beşer sorularını ve çözüm önerilerini iletme fırsatı verilmişti. Ben bu 59 meclisin tümünün raporlarını detaylı şekilde inceleme imkanı bulamadım ama gerek tam olarak incelediklerim gerekse göz attıklarım bazı fikirler verdi.

İstihdam rakamları

Herkes kendisinin önemini biraz abartarak anlatmak ister . Bu yüzden bir bütünün unsurları olan parçaları topladığınızda bütünün tamamını yani yüzde 100'ünü geçer. Bu bakımdan sektörlerin istihdam rakamları çok önemli. Korkarım ki, toplayınca çok büyük değer çıkacak. TOBB Sektör Meclisleri esas olarak TESK'te örgütlü esnafları ve onların çalışanlarını kapsamaz. Birde onlar ile kayıtsızları toplarsak istihdamın yüzde yüzünden çok fazlası çıkabilir.

Vergi yükü

Hemen herkes vergi harç, pirim gibi yüklerden şikayet eder. Peki ülkenin devletçe yapılıacak işlerini en aza indirsek bile çok önemli bir gelire ihtiyaç yok mu? Bu gelir nereden sağlanacak. Hadi yatırım aşamalarında ve yatırımın tamamlanmasından sonraki işletme döneminde teşvik ile sağlanan muafiyetleri kabul edelim. Ya ondan sonrası...O dönemde de vergi verilmeyecekse ne zaman verilecek?

Dolaylı, dolaysız vergiler

Bilindiği gibi ülkemizde dolaylı vergilerin yükü olması gerekenin iki katını aşiyor. Tabi dolaysız vergilerde olması gerekenin yarısı. Vatadaşın gelir düzeyini gözetmeksizin alınan dolaylı vergiler adaletsiz değil mi? Dolaysız vergilerin azalması için dolaylı vergilerin daha da mı artması isteniyor acaba? Yoksa herkes kendinden değil başkasından alınsın mı istiyor? Herkes başkasını gösterirse kimden vergi alınacak.

Akaryakıt fiyatları

Çeşitli nedenlerle alınamayan dolaysız vergilerin yerine dolaylı vergiye yüklenilen kalemlerin başında akaryakıt geliyor. Maliyetinin, fiyatının yükseliği belli. Fiyatta ya dünya lideriyiz ya da çok yukarılarda. Yüzde 10 kadar fiyat düşecek şekilde akaryakıt ÖTV'si azaltılsa dünyada normal yere geliriz. Peki buna razı olunacak mı? Çok fazla indirim sonucu oluşacak kaybı nereden karşılayacağız? Herkesin aklına alkol ve sigara gelmesin bunlarda ölçü zaten kaçmış. Yüksek vergi ve fiyat her yerde kaçışı artırır, buna akaryakıtta dahil. Üstelik ölçüsüzlüzü cezalandırdığı ben bunu iyi bulanlardanım.

Havayolunda akaryakıt

Havacılık sektör meclisi de akaryakıt fiyatlarından şikayetçi. Yakıt ücretlerinde indirim istiyor. Zaten herhangi bir ÖTV vs... yok.Yeterince avantajlılar daha ne istiyorlar. Rafineri çıkış fiyatının da altına mı inilsin? Bunu kim telafi etsin? Petrol üreticisi olan bazı ülkelerde bırakınız vergiyi, petrolün vergisiz maliyeti bile sübvansede edilip maliyet altı satış söz konusu oluyor. Bu bizde mümkün mü?

Birde bazı hizmetlerin ücretinden yakınıyor. Bunların yabancı para cinsinden olması ve yaz kış aynı olması eleştiriliyor. Kendi dış hat biletleri de döviz cinsinden değil mi? Yetmiyorsa bilel fiyatlarını biraz artırırsınlar. Kiş aylanlarda daha düşük hizmet ücreti istiyorlar. Olabilir ama bunun kaybını da yazın daha yüksek ödeyerek telafi etmeyi kabul edecekler mi?

Anlayış önemli

Benim beğendiğimi belirtip, zaman zaman yazılarımda övdüğüm Sayın Babacan, TOBB'daki konuşmasında "malî yüklerin azaltılmasına ilişkin sorunları çözmenin kolay olmadığını" belirtmiş. İsteyenin bir yüzü kara, vermenin zenci misali Babacan zenci olmayı göze alıyor. Siz de yüzünüzün kara olmasına razı olun. Bunun ötesinde devletin uyguladığı serbest ekonomiyi ve teşvik ötesinde destek vermenin mümkün olmadığını bilmek gerekiyor. Tabii ki altyapı ve düzenlemeler konusunda herkes devlet gücünü ihtiyaç duyar. Yük taşımacılarının transit geçiş ve benzeri sorunların çözmesi tabii ki devletten istenecek.

Mevzuat istekleri

Mevzuatın gelişen koşullara göre iyileştirilmesi haklı bir talep. Buna ilişkin bazı isteklerde bulunuyor. Sadece bunlarda devletin anlayışını ve/veya mevcut mevzuatın bilmesi gerekenlerin hala bunlardan habersiz olması ve hata yapmaları kabul edilemez. Bir de 'bana zarar veren yük getiren mevzuat köttürd' denemez. Örneğin engelli erişilebilirliği...Bize yük getirecek bunu nasıl yaparız demeden önce biraz düşünülmesi ABD araçların durumunun incelenmesi gerekiyor mu? Bazıları hiç düşünmeden kılıcını çekiyor. Neyse ki, çoğunlukla pek ciddiye alınmıyorlar... ■

Karayolları Trafik Yönetmeliği değişiklikleri

19 Şubat 2014 tarih ve 28918 Sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Karayolları Trafik Yönetmeliği değişikliklerini özetleyerek veriyoruz.

MADDE 1 – 18/7/1997 tarihli ve 23053 mükerrer sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 18 inci maddesinin ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“İl trafik komisyonları, belediye sınırları içinden geçen devlet ve il yolları ile ilgili hususlarda Karayolları Genel Müdürlüğünün görüşünü alır.”

2-12 arası Maddeler tescile ilişkin 30-57 arası muhtelif maddeleri ve 73'üncü maddeyi değiştirmektedir.

13'üncü madde "Alkol-uyuşturucu ve uyarıcı maddeler etkisi altında araç sürme yasası başlığı altında 97'inci maddeyi tümüyle değiştirmektedir.

MADDE 14 – Aynı Yönetmeliğin 99 uncu maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“c) Hız sınırlayıcı cihaz,

N2 ve N3 sınıfı kamyon ve çekiciler ile M2 ve M3 sınıfı minibus ve otobüslerde hız sınırlayıcı cihaz bulundurulması ve kullanılması zorunludur. Bu hüküm aşağıda belirtilen motorlu araçları kapsamaz:

1) Kamu düzeninden sorumlu Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Millî İstihbarat Teşkilatı Müsteşarlığı, silahlı kuvvetler, sivil savunma, yangın ve diğer acil servis hizmetlerinde kullanılan motorlu araçlar.

2) Yapısı itibarıyla hızı 99 km/s'i aşmayan N2 ve N3 sınıfı kamyon ve çekiciler ile 110 km/s'i aşmayan M2 ve M3 sınıfı minibus ve otobüsler.

3) Karayolunda bilimsel amaçlı deney yapmak üzere kullanılan motorlu araçlar.

4) Şehir içinde sadece kamu hizmetinde kullanılan motorlu araçlar.”

MADDE 15 – Aynı Yönetmeliğin 100 üncü maddesinin ikinci, beşinci ve sekizinci fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Hız sınırlayıcı cihaz bulundurma ve kullanma zorunluluğu olan araçlarda; yol ayrımı yapılmaksızın M2 ve M3 sınıfı otobüs ve minibuslerde hız sınırı ayarlaması 110 km/s, N2 ve N3 sınıfı kamyon ve çekicilerde ise 99 km/s'tir. Bu araçlar şehir içi yollarda ise diğer araçların tabi olduğu azami hız sınırlarına uymak zorundadırlar.”

“Römorklu veya yarı römorklu araçlarda (Römork takımı LTT ile tehlikeli madde taşıyan araçlar ve özel yük taşıma izin belgesi veya özel izin belgesi ile karayoluna çıkan araçlar hariç) en çok hız sınırı aynı cins römorksuz araçlara ait en çok hız sınırlarından saatte 10 km daha düşüktür.”

“İl ve ilçe trafik komisyonları ile ulaşım koordinasyon merkezleri, yerleşim yeri içinden geçen bölünmüş devlet ve il yolları ile belediyelerin yapım ve bakımından sorumlu olduğu taşıma kapasitesi yüksek, can ve mal güvenliği açısından gerekli tedbirlerin alındığı, yaya geçişlerinin alt ve üst geçitlerle sağlandığı bölünmüş karayollarında araç cinsleri için ayrı ayrı olmak üzere hız sınırlarını 32 km/s'e, yerleşim yeri içinde bulunan diğer bölünmüş karayollarında ise 20 km/s'e kadar artırmaya yetkilidir. Yerleşim yeri içinden geçen ve Karayolları Genel Müdürlüğünün sorumluluğunda bulunan devlet ve il yollarında yapılacak hız artırımlarında, Karayolları Genel Müdürlüğünden yola ilişkin alınması gerekli tedbirler ile yolun işletim hızına ilişkin bilgiler alınarak göz önünde bulundurulur.”

MADDE 16 – Aynı Yönetmeliğin 101 inci maddesinin üçüncü ve dokuzuncu fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“İki yönlü karayolunda geçme sırasında, geçme kuralının mecbur

kıldığı şartlar dolayısıyla, bu Yönetmeliğin aynı cins taşıtlar için tayin ettiği hız sınırlarını aşan taşıt sürücülerine 2918 sayılı Kanunun 51 inci maddesine göre işlem yapılmaz.”

“Bu madde hükümlerine uymayanlara, Kanunun eylemine uyan 51 veya 52 nci maddesine göre işlem yapılır.”

17'inci madde trafikten men edilen veya muhafaza altına alınması gereken araçlar ile araç sürmekten men edilen sürücülerle ilgili usul ve esasları 125'inci madde olarak yeniden düzenlemektedir.

MADDE 18 – Aynı Yönetmeliğin 128 inci maddesinin birinci fıkrasının (m) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş, aynı fıkranın (d) bendinin (2) numaralı alt bendinin ikinci paragrafı ile (l) bendi yürürlükten kaldırılmış ve aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“m) Karayolu güzergâhları üzerinde kış hizmetleri amacı ile seyreden, yolun yapım ve bakımından sorumlu kuruma ait araçlarla kurum adına çalışan araçlar hizmetin gereği beraber veya ayrı ayrı çalıştırdıkları tuz serici, ön-yan kar bıçağı, kar rotatifi ve benzeri atışmanlarla azami genişlikleri bu fıkranın (a) bendinde verilen ölçüleri geçebileceği gibi, saatte 70 km/s hızı geçmemeleri kaydıyla azami yüksekliklerini üzerinde yüklemekle yapılabilir.”

“Araçların yüklenmesine ilişkin ölçü ve usuller, ağırlık ve boyut kontrolü usul ve esasları ile tartı toleransları konusunda Araçların Yüklenmesine İlişkin Ölçü ve Üsuller ile Tartı ve Boyut Ölçüm Toleransları Hakkında Yönetmelik hükümleri uygulanır.”

MADDE 19 – Aynı Yönetmeliğin 150 nci maddesinin ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Sürücü ve yolcular için, nicelik ve nitelikleri bu Yönetmeliğin ekinde yer alan (1) sayılı cetvelde ve Karayolları

Trafik Kanununa göre çıkarılan diğer yönetmeliklerde gösterilen koruyucu teribatlardan;

a) Üç tekerlekli yük motosikletleri hariç, elektrikli bisiklet, motorlu bisiklet ve motosikletlerde sürücülerin koruma başlığı ve koruma gözlüğü, yolcuların ise koruma başlığı,

b) **M1 sınıfı otomobillerin, M1G ve N1G sınıfı arazi taşıtlarının, N1, N2, N3 sınıfı kamyonet, kamyon ve çekicilerin, M2 ve M3 sınıfı minibus ve otobüslerin bütün koltuklarında bu Yönetmeliğin ekinde yer alan (1) sayılı cetvelde yer alan "Emniyet Kemerini"nin bulundurulması ve kullanılması zorunludur.** Yalnız araç dururken kullanılan koltuklar ile ayakta da yolcu taşıyan M2 ve M3 kategorisi Sınıf A ve Sınıf I otobüslerde, koltuklarda, emniyet kemeri bulundurulması zorunlu değildir. Ancak;

1) Yerleşim yeri içinde ticari amaçla yolcu taşımacılığı yapan M2 ve M3 sınıfı minibus ve otobüsler (umum servis araçları hariç) ile dolmuş otomobillerindeki yolcular,

2) Geri gitme veya park yerlerinde 25 km/s. geçmeyen hızla seyreden sürücüler,

3) Ambulanslarda sürücü ve yanındaki oturma yeri dışında kalan ve hasta veya yaralıya müdahale nedeniyle özel pozisyonlarda bulunan görevliler,

emniyet kemeri kullanmak zorunda değildir.”

Madde 22'de illerin trafik plakalarını numaralandırma gösteren liste yenilenmiştir. (Bursa'nın 16 gereken plaka numarası, 13 yazılmış olup Bitlis ile aynıdır. Harf sırasına göre İçel 33 olan numara Mersin 33 olarak değiştirilmiştir.)

Madde 20-21-22-23-24'te çeşitli küçük değişiklikler yer almaktadır. ■

Ücretsiz veya indirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği

Bu yönetmelikte ilgili çeşitli kanunlar gereği bazı kişilerin kendileri, eşleri, anne ve babaları ile evli olmayan 25 yaşını doldurmamış çocukları ücretsiz seyahat

hakkına sahipler. Buna sağlık kurulu raporuyla yüzde 40 ve üzerinde engelli olduğunu belgeliyen türk vatandaşlarının kendileri, ağır engellilerin yanlarındaki bir

refakatçileri de dahil. Ayrıca 65 yaş üstü vatandaşlar için düzenleme var.

MADDE 5 – (1) Türk vatandaşı olan altmış beş yaş ve üzeri kişiler, demiryolları ve denizyollarının şehirlerarası hatlarından %50 indirimli olarak yararlanır.

(3) Toplu taşıma araçlarının ait olduğu kurum ve kuruluşlar, belediyeler, belediyeler tarafından kurulan şirketler, birlikler, müesseseler ve işletmeler, altmış yaş ile altmış beş yaş arasında bulunan kişilerin toplu taşıma araçlarından ücretsiz veya

kişiler, demiryolları ve denizyollarının şehirlerarası hatlarından %50 indirimli olarak yararlanır.

(3) Toplu taşıma araçlarının ait olduğu kurum ve kuruluşlar, belediyeler, belediyeler tarafından kurulan şirketler, birlikler, müesseseler ve işletmeler, altmış yaş ile altmış beş yaş arasında bulunan kişilerin toplu taşıma araçlarından ücretsiz veya

indirimli olarak yararlanmasını sağlayabilir.

65 yaş üstü olanlar bu haktan nüfus cüzdanı ile faydalanabilecek. Diğerleri ise durumuna göre seyahat kartı, engelli kimlik kartı ve engel oranının yer aldığı nüfus cüzdanı ile haklarını kullanacak. ■