

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

27

YASAMA YILI

4

SIRA SAYISI: 252

**Bursa Milletvekili Ahmet Kılıç ve 21
Milletvekilinin Bazı Kanunlarda Değişiklik
Yapılmasına Dair Kanun Teklifi (2/3427)
ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm
Komisyonu Raporu**

Not: Bu Sıra Sayısına; elektronik ortamda
“http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/sirasayi_sd.sorgu_baslangic”
internet adresindeki sorgu sayfası üzerinden erişilebilmektedir.

Kanunlar ve Kararlar Başkanlığı

İÇİNDEKİLER

Sayfa

• 2/3427 Esas Numaralı Teklifin

- TBMM Başkanlığına Sunuş Yazısı 4

- Katılma Yazıları 4

- Genel Gerekçesi 11

- Madde Gerekçeleri 11

• Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu.....14

• Muhalefet Şerhleri 25

• Teklif Metni 42

• Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun
Kabul Ettiği Metin 42

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifimiz ve gerekçesi ekte sunulmaktadır.
Gereğini arz ederiz.

<i>Ahmet Kılıç</i>	<i>Mehmet Şükrü Erdinç</i>	<i>Abdullah Doğru</i>
Bursa	Adana	Adana
<i>Ramazan Can</i>	<i>Kadir Aydın</i>	<i>Salih Cora</i>
Kırıkkale	Giresun	Trabzon
<i>Mücahit Durmuşoğlu</i>	<i>Orhan Erdem</i>	<i>Feyzi Berdibek</i>
Osmaniye	Konya	Bingöl
<i>Cengiz Demirkaya</i>	<i>Orhan Yegün</i>	<i>Hasan Çilez</i>
Mardin	Ankara	Amasya
<i>Metin Yavuz</i>	<i>Yusuf Başer</i>	<i>Oya Eronat</i>
Aydın	Yozgat	Diyarbakır
<i>İsmail Bilen</i>	<i>Salim Çivitcioğlu</i>	<i>Murat Baybatur</i>
Manisa	Çankırı	Manisa
<i>Selim Yağcı</i>	<i>Zehra Taşkesenlioğlu Ban</i>	<i>Sermin Balık</i>
Bilecik	Erzurum	Elâzığ
	<i>Zafer Işık</i>	
	Bursa	

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyoruz.

Tamer Dağlı
Adana

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyoruz.

01.03.2021
Jülide Sarıeroğlu
Adana

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyoruz.

Ahmet Zenbilci
Adana

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'na 01.03.2021 tarihinde sunulan 2 / 3427 Esas Numaralı "Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi" ne imza sahibi olarak katılmak ister, bilginize arz ederim.

01.03.2021
Sena Nur Çelik
Antalya

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.

Jülide İskenderoğlu
Çanakkale

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

01/03/2021 tarih 134 sayılı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine imzamı koyuyorum.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

01.03.2021
Burhan Çakır
Erzincan

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

01/03/2021 tarih 134 sıra sayılı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine imzamı koyuyorum.

Gereğini arz ederim.

02.03.2021
Süleyman Karaman
Erzincan

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.
Gereğini arz ederim.

02.03.2021
Mehmet Erdoğan
Gaziantep

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

(2/3427) Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine imzamı koyuyorum.
Gereğini saygılarımla arz ederim.

03.03.2021
Abdullah Nejat Koçer
Gaziantep

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.

Hacı Bayram Türkoğlu
Hatay

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı “Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi”ne katılıyorum.
Gereğini arz ederim.

01.03.2021
Emine Sare Aydın
İstanbul

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine imzamı koyuyorum.
Gereğini arz ederim.

02.03.2021
Fatih Süleyman Denizolgun
İstanbul

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.
Bilgilerinize arz ederim.

01.03.2021

İffet Polat

İstanbul

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.
Bilgilerinize saygılarımla arz ederim.

01.03.2021

Serap Yaşar

İstanbul

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.

Necip Nasır

İzmir

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyoruz.

Abdullah Ağralı

Konya

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.

02.03.2021

Ziya Altunyalız

Konya

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.

01.03.2021

Selman Özboyacı

Konya

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine imzama koyuyorum.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

01.03.2021

Hacı Ahmet Özdemir

Konya

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyoruz.

Gülşay Samancı

Konya

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 sayılı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.

Gereğini arz ederim.

02.03.2021

Ahmet Sorgun

Konya

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyoruz.

Leyla Şahin Usta

Konya

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyoruz.

Hacı Özkan

Mersin

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.

Ali Cumhur Taşkın

Mersin

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.

Zeynep Gül Yılmaz

Mersin

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.

Yavuz Ergun

Niğde

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine imzama koyuyorum.

Gereğini arz ederim.

03.03.2021

Selim Gültekin

Niğde

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.

Ahmet Akay

Şanlıurfa

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.

Halil Özşavlı

Şanlıurfa

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine katılıyorum.

Osman Nuri Gülaçar

Van

HAVALE EDİLDİĞİ KOMİSYONLAR (2/3427)	
ESAS	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu
TALİ	Milli Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor Komisyonu Plan ve Bütçe Komisyonu

GENEL GEREKÇE

Hazırlanan Kanun Teklifiyle, kamu kurum ve kuruluşlarımızın ihtiyaçları ile son dönemde vatandaşlarımızdan gelen taleplerin karşılanması amacıyla çeşitli konularda kanuni düzenlemelerin hayata geçirilmesi hedeflenmektedir. Bu kapsamda toplam 7 farklı kanunda değişiklik yapılmaktadır.

Kanun Teklifi ile;

- 1950 ile 1951 yıllarında Seyhan Nehrinin seddelerinin yapımı sırasında tahliye edilen vatandaşlarımız ile Akşehir Gölünün kıyı kenar çizgisinin farklı tarihlerde değiştirilmesi sonucunda mağdur olan vatandaşlarımızın mülkiyet sorunlarının çözülmesi,

- Nakil esnasında yakalanan küpesiz buzağı, kuzu ve oğlaklar ile gebe hayvanların kesime sevk edilmesi uygulamasına son verilmesi,

- Mobil telefon kapsama alanının ve internet hizmeti altyapılarının yaygınlaştırılmasını teşvik edecek düzenlemelerin yapılması,

- 15/3/2020 tarihinden sonra ihalesi yapılmış ancak uygulama sözleşmesi imzalanmamış yap-işlet-devret projelerine ilişkin olarak özel bütçeli kuruluşun yanında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının da borç üstlenim anlaşmasında taraf olmasının sağlanması,

- Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alanında alan kılavuzlarının görev yapmaya devam edebilmelerine yönelik düzenleme yapılması,

- TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin bütçelerinin Hazine tarafından desteklenmesine devam edilmesi,

amaçlanmaktadır.

MADDE GEREKÇELERİ

Madde 1- Seyhan Nehrinde meydana gelen taşkınların en büyüğü 1949 yılında meydana gelmiştir. Tüm ovanın sular altında kalması sebebiyle, 1950-1951 yıllarında Seyhan nehri taşkınlarını önlemek amacıyla Seyhan nehrinin iki yanına Seyhan sağ ve sol seddelerinin inşaatına başlanmış, bu seddelerin yapımı ile sağ ve sol seddeler arasında kalan, Adana ili Seyhan ilçesi sınırları içerisindeki Hadırlı, Yalmanlı, Karayusuflu, Salmanbeyli, Mürseloğlu ve Dervişli köyleri, Karataş ilçesi sınırları içerisindeki Ziamet (Damlapınar) köyü, Yüreğir ilçesi sınırları içerisindeki Kuranşa (Gümüşyazı) ve Kumrulu (Kara Ahmetli) köyleri ile Mersin ili Tarsus ilçesi sınırları içerisindeki Çöplü ve Kefeli köylerinin seddelerin dışına çıkarılması zarureti ortaya çıkmış, 4373 sayılı Taşkın Sulara ve Su Baskınlarına Karşı Korunma Kanunu hükümleri gereği, Seyhan nehrinin her iki yanına yapılacak seddin kamulaştırma çalışmaları yapılmış ve ayrıca sağ ve sol seddin içerisinde kalan suyun akışına mani olabilecek her türlü muhdesatın kamulaştırılması yapılmıştır. Ancak evlerin kamulaştırılması yapılırken evlerin arsaları kamulaştırılmamış ve söz konusu köylerin sedde dışına çıkarılması amacıyla, köylerde ikamet edenlere yetecek kadar arazinin kamulaştırılması, DSİ Genel Müdürlüğüne 1950-1951 yıllarında yapılmıştır. Bu araziler söz konusu köylerde ikamet eden vatandaşlara, evlerini yapmaları amacıyla, o yıllarda ilgili valilik makamı nezaretinde dağıtılmıştır.

1960'lı yıllarda yapılan kadastro tespitleri sonucu evlerini yapmaları için her haneye tahsis edilen bölüme Kadastro Müdürlüğüne ayrı bir parsel numarası verilerek, DSİ adına tespit ve tescilleri yapılmıştır. Bu taşınmazların kullanıcılarının da Kadastro Müdürlüğüne tespitleri yapılmış ve tapunun beyanlar hanesine işlenmiştir.

Bu çerçevede, madde ile uzun yıllardan bu yana adı geçen köylerdeki vatandaşların mülkiyet sorununun giderilmesi amacıyla, DSİ tarafından tahsis edilen arazilerin mülkiyetinin kullanıcılara verilmesi için rayiç bedel üzerinden doğrudan satışını yapmaya arazi maliki idarenin yetkili kılınması hedeflenmektedir.

Madde 2- Covid-19 salgının ilk kez 11 Mart 2020 tarihinde ülkemizde görülmeye başlaması ile birlikte, salgınla mücadele kapsamında pek çok idari tedbir alınmıştır. Bu tedbirler ve küresel olarak içinde bulunulan finansal koşullar dolayısıyla, ihale kararı alınarak ihalesi yapılmış, ancak henüz uygulama sözleşmeleri imzalanmamış yap-işlet-devret projelerinin finansman temini aşamasında aksaklıkların meydana geldiği, özel sektörün finansman temin ederken zorlandığı görülmektedir. Bu durumda, içinde bulunulan mücbir sebep dolayısıyla, yabancı kreditorlerin özel bütçeli idarelerin harcama ve gelirlerinin birbirini karşılayamayacağı ve idarenin yükümlülüklerini ifa etmekte yetersiz kalabileceği konusunda tereddüt yaşadığı görülmüştür. Özellikle Hazine ve Maliye Bakanlığının borç üstleniminden faydalanamayan ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı özel bütçeli idarelerce yürütülen yap-işlet-devret projelerinde, genel bütçe kapsamındaki kamu idaresi olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının, yabancı kreditorlerce sağlanan finansman için ilave teminat sağlayabilmesini teminen, projeyi yürüten özel bütçe kapsamındaki kuruluşların borç üstlenim anlaşmasından kaynaklanan yükümlülükleri ile sınırlı olmak üzere, 4749 sayılı Kanunun 4 üncü maddesi ile 8/A maddesinde yer alan hükümlere tabi olmaksızın, borç üstlenim anlaşmasına taraf olması öngörülmektedir.

Madde 3- Akşehir Gölünün Konya ili Akşehir ve Tuzlukçu ilçelerinde yer alan kıyı kesiminde 1970’li yıllardan itibaren yapılan kadastro çalışmaları ile şahıslara ait mülkiyetler ile kadastro harici bırakılmasına karar verilen yerler belirlenmiştir.

Ancak, söz konusu alanda 1997 yılından itibaren farklı tarihlerde belirlenen kıyı kenar çizgilerine istinaden şahıslara ait tapu kayıtlarının iptali ve terkinine ilişkin işlemler yapılmıştır. Bu alanda henüz tapu iptal ve terkin davası açılmayan, tapu iptal ve terkin davası açılan ve davası devam veya açılan tapu iptal ve terkin davaları sonucunda tapusu iptal ve terkin edilen şahıslara ait taşınmazlar bulunmaktadır. Tapuları iptal ve tekin edilen şahıslardan bir kısmı tarafından tazminat davası açılmış olup, tazminat davası devam edenler olduğu gibi tazminat ödenenler de bulunmaktadır.

Son olarak, DSİ tarafından belirlenen 958.00 metrelik maksimum su kotu dikkate alınarak Akşehir Gölü’nün Konya ili Akşehir ve Tuzlukçu ilçelerinde kalan 98 paftalık kısmında 3621 sayılı Kıyı Kanununun 9 uncu maddesine göre Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 4/1/2019 tarihinde kıyı kenar çizgisi onaylanarak kesinleşmiştir.

Yapılan düzenleme ile 4/1/2019 tarihli kıyı kenar çizgisi dikkate alınarak söz konusu taşınmaz maliklerinin mülkiyet sorunlarının çözülmesi amaçlanmaktadır.

Öte yandan, aynı alan içerisinde yer alan ve daha önce yapılan kadastro çalışmaları sırasında kadastro harici bırakılan taşınmazların 3402 sayılı Kanunun ek 4 üncü maddesi hükümlerine göre kadastrusu yapılarak Hazine adına tescil edilmesi ve bu taşınmazların 4706 sayılı Kanunun ek 6 ncı maddesi hükümlerine göre kullanıcı veya muhdesat sahiplerine doğrudan kiralanabilmesi amaçlanmaktadır.

Madde 4- Bu Kanunla 5369 sayılı Kanunun 7 ncı maddesinde yapılan değişiklikle, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun da evrensel hizmet yükümlülerini görevlendirebilmesi öngörülmekte ve gerekli ödemelerin Kurum tarafından yapılması gerekmektedir. Bu doğrultuda, madde ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bütçesinde yer alan ilgili ödeneklerin, evrensel hizmet ödemelerinin yapılabilmesini teminen yıl içerisinde Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçesine aktarılabilmesine imkan sağlanmaktadır.

Madde 5- Yapılan değişiklik ile evrensel hizmet projelerine ilişkin süreçlerin daha fazla etkinleştirilmesi amaçlanmaktadır. Bu kapsamda uluslararası örneklere uygun şekilde, evrensel hizmet yükümlüsünün

belirlenmesine yönelik yöntemlerin çeşitlendirilmesi, evrensel hizmet yükümlüsünün birden fazla işletmeci arasından belirlendiği hallerde net maliyet hesabına esas teşkil edecek yöntemin tanımlanması, evrensel hizmet yükümlülerine evrensel hizmet işine ilişkin bedelin %30'una kadar avans ödenebilmesi ve ortalama 18 ayı bulan ödeme periyotlarının kısaltılabilesine imkan tanınması amaçlanmaktadır.

Ayrıca, evrensel hizmet kapsamında yürütülecek projelerde, zorunlu hallerde altyapı kurulumu gerektiren işlerde evrensel hizmet yükümlüsü olma şartı aranmayabileceği düzenlenmektedir.

Madde 6- Madde ile, nakil esnasında yakalanan küpesiz buzağı, kuzu ve oğlaklar ile gebe hayvanların kesime sevk edilmesi uygulamasına son verilerek karantina altına alınması amaçlanmaktadır.

Madde 7- 24/4/2013 tarihli ve 6461 sayılı Kanunun geçici 3 üncü maddesiyle gerek yüksek hızlı tren işletmeciliğinin, gerekse diğer demiryolu taşımacılığının yeterli büyüklüğe erişmediği hususları dikkate alınarak, beş yıllık bir geçiş dönemi öngörülmüştür. Böylece, mevcut yük ve yolcu taşımacılığı hizmetlerinin, yeniden yapılanma çerçevesinde istenilen sonuca ulaşmaya kadar aksatılmadan yürütülmesi ve geçiş döneminde hem altyapı hem de tren işletmeciliğinden kaynaklanan finansman açığı sebebiyle alt yapı işletmeciliği ile taşımacılık hizmetlerinin yapılamaz hale gelmesinin önlenmesi amaçlanmıştır. Müteakiben, 28/11/2017 tarihli ve 7061 sayılı Kanunun 114 üncü maddesinde yapılan değişiklikle TCDD'nin finansman açığının, Hazine tarafından desteklenmesi süresi, 2020 yılı sonuna kadar uzatılmıştır.

Yukarıda bahsedilen ihtiyaçlar geçerliliğini koruduğundan; madde ile TCDD'nin bazı yatırımlarının finansmanının, işletme bütçesinde yer alan finansman açıklarının ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye yapılan sermaye transferi nedeniyle doğan açıklarının sermayesine mahsuben Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından desteklenmesi süresi 2023 yılı sonuna kadar uzatılmakta ve bu sürenin uzatılması hususunda Cumhurbaşkanına yetki verilmektedir.

Madde 8- Madde ile 6461 sayılı Kanunun geçici 4 üncü maddesinde değişiklik yapılmak suretiyle, TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin finansman açığının sermayesine mahsuben TCDD tarafından desteklenme süresi 2023 yılı sonuna kadar uzatılmaktadır.

Buna ilave olarak, işletilmesi ticari olmayan yolcu taşımacılığı için yakın zamanda özel demiryolu tren işletmecilerinden talep olmadığından, kamu hizmetinin devamının sağlanarak yolcu taşımacılığında mağduriyetlerin yaşanmaması için TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin kamu hizmeti yükümlülüğü süresi 31/12/2023 tarihine kadar uzatılması amaçlanmaktadır.

Ayrıca finansman açığının desteklenmesine ve kamu hizmetinin devamına ilişkin sürelerin uzatılması hususunda Cumhurbaşkanına yetki verilmektedir.

Madde 9- Bu maddeyi ihdas eden Kanunla 6546 sayılı Kanuna ek madde eklenerek Tarihi Alan ve bağlantı noktalarıyla sınırlı olmak üzere hizmet veren alan kılavuzlarına ve verdikleri hizmete ilişkin açıklamalar getirilerek alan kılavuzlarının 6326 sayılı Turist Rehberliği Meslek Kanunu ile 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanununa aykırı olmayacak şekilde hizmet vermesi amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda, madde ile öncelikle alan kılavuzu tanımı yapılmaktadır.

Madde 10- Çanakkale deniz ve kara savaşlarının meydana geldiği Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alanının tarihi, kültürel ve manevi değerleri ile doğal dokusunun korunması, yaşatılması, geliştirilmesi, tanıtılması, gelecek kuşaklara aktarılmasına ilişkin hususlar Başkanlığın strateji, politika ve uygulamalarını belirlemektedir. Bunlarla ilgili çalışmaların ziyaretçiye yansıyan ve iletilen bölümünde sahada ziyaretçiler ile bire bir temas halinde olan alan kılavuzları önem arz etmektedir. Bu nedenle; madde ile Başkanlıkça belirlenen usul ve esaslar dahilinde yetkilendirilecek alan kılavuzlarının Tarihi Alanda hizmet vermesi amaçlanmaktadır.

Madde 11- Yürürlük maddesidir.

Madde 12- Yürütme maddesidir.

Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu

Türkiye Büyük Millet Meclisi

Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu

08/03/2021

Esas No: 2/3427

Karar No: 7

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3427 esas numaralı “Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi” Komisyonumuzun 3 Mart 2021 tarihinde yapılan toplantısında görüşülmüş ve kabul edilmiştir.

Raporumuz, Genel Kurulun onayına sunulmak üzere Yüksek Başkanlığa saygıyla arz olunur.

1. Giriş

Bursa Milletvekili Ahmet KILIÇ ve 21 milletvekili tarafından 1/3/2021 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan 2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi, Başkanlıkça aynı tarihte esas komisyon olarak Komisyonumuza, tali komisyon olarak Milli Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor Komisyonu ile Plan ve Bütçe Komisyonuna havale edilmiştir.

Teklif, Komisyonumuzun 3/3/2021 tarihli toplantısında, teklifin ilk imza sahibi Bursa Milletvekili Ahmet KILIÇ ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı, Adalet Bakanlığı, Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK), Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü (DSİ), Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü (TCDD) ile Kültür ve Turizm Bakanlığı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı temsilcilerinin katılımlarıyla görüşülmüştür.

2.2/3427 Esas Numaralı Kanun Teklifinde Öngörülen Düzenlemeler

Teklifin gerekçesi ve metni incelendiğinde Teklifte,

- 14/1/1943 tarihli ve 4373 sayılı Taşkın Sulara ve Su Baskınlarına Karşı Korunma Kanunu,
- 8/6/1994 tarihli ve 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında Kanun,
- 29/6/2001 tarihli ve 4706 sayılı Hazineye Ait Taşınmaz Malların Değerlendirilmesi ve Katma Değer Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun,
- 6/6/2005 tarihli ve 5369 sayılı Evrensel Hizmet Kanunu,
- 11/6/2010 tarihli ve 5996 sayılı Veteriner Hizmetleri, Bitki Sağlığı, Gıda ve Yem Kanunu,
- 24/4/2013 tarihli ve 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun ve
- 19/6/2014 tarihli ve 6546 sayılı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alanı Hakkında Bazı Düzenlemeler Yapılmasına Dair Kanun olmak üzere yedi farklı kanunda değişiklik yapılması öngörülmektedir.

Söz konusu düzenlemelerle:

Seyhan Nehri'nde 1949 yılında meydana gelen büyük taşkınının ardından, 1950-1951 yılları arasında nehrin taşmasını engelleyecek seddeler inşa edilmiştir. Seddelerin inşası esnasında sağ ve sol seddeler arasında kalan Adana ili Seyhan ilçesine bağlı Hadırlı, Yalmanlı, Karayusuflu, Salmanbeyli, Mürseloğlu ve Dervişli; Karataş ilçesine bağlı Ziamet (Damlapınar); Yüreğir ilçesine bağlı Kuranşa (Gümüşyazı) ve Kumrulu (Kara Ahmetli) ile Mersin ili Tarsus ilçesine bağlı Çöplü ve Kefeli köyleri, kamulaştırma çalışmaları kapsamında tahliye edilmiş, köylülere evlerini yapmak üzere DSİ tarafından arsa tahsisinde bulunulmuş, ancak söz konusu kişilere bu arazilerin tapusu verilmemiştir. Bu kişilere arazilerin rayiç bedel üzerinden satışı yapılarak uzun yıllardır devam eden mülkiyet sorununun çözülmesi amacıyla 4373 sayılı Kanunda değişiklik yapılmaktadır.

COVID-19 pandemisi ülkemizde ilk kez 11 Mart 2020 tarihinde görülmüş, bu tarihten sonra salgınla mücadele amacıyla çeşitli önlemler alınmaya başlanmıştır. Pandemi küresel çapta finans piyasalarını da etkilemiş, içinde bulunulan koşullar nedeniyle, 15/3/2020 tarihinden sonra ihalesi

yapılmış ancak uygulama sözleşmeleri imzalanmamış yap-işlet-devret (YİD) projelerinin finansman temininde aksaklıklar meydana gelmiştir. Özel sektör kuruluşlarının finansman temininde zorlanmaya başladığı, içinde bulunulan mücbir sebep dolayısıyla, yabancı kreditorlerin özel bütçeli idarelerin harcama ve gelirlerinin birbirini karşılayamayacağı ve idarenin yükümlülüklerini ifa etmekte yetersiz kalabileceği konusunda tereddüt yaşadığı görülmüştür. Özellikle, tutar itibarıyla Hazine ve Maliye Bakanlığının borç üstleniminden faydalanamayan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı özel bütçeli idarelerce yürütülen YİD projelerinde genel bütçe kapsamında kamu idaresi olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının yabancı kreditorlerce sağlanan finansman için ilave teminat sağlayabilmesi amacıyla, projeyi yürüten özel bütçe kapsamındaki kuruluşların borç üstlenim anlaşmasından kaynaklanan yükümlülükleri ile sınırlı olmak üzere, 4749 sayılı Kanunun 4 üncü maddesi ile 8/A maddesinde yer alan hükümlere tabi olmaksızın, borç üstlenim anlaşmasına taraf olması öngörülmektedir.

Konya İli Akşehir ve Tuzlukçu İlçelerinin Akşehir Gölü kıyısından kalan kesimlerinde 1970'li yıllardan itibaren kadastro çalışmaları yapılmaya başlanmış, bu çalışmalar kapsamında şahıslara ait mülkiyetler ile kadastro harici yerler belirlenmiştir. Ancak söz konusu alanda 1997 yılından itibaren farklı tarihlerde belirlenen kıyı kenar çizgileri nedeniyle maliklere karşı tapu iptal davaları açılmıştır. Bazı maliklerin davaları sonuçlanarak tapuları iptal edilmiş, bazı maliklerin iptal davaları ise halihazırda devam etmektedir. Yine tapu iptali sonrası tazminat davaları açılmış; bazı davalar sonuçlanmış olup halen devam etmekte olan tazminat davaları da bulunmaktadır. Söz konusu süreçten etkilenen malik sayısı 782'dir. Teklifte yer alan düzenleme ile 4/1/2019 tarihli kıyı kenar çizgisi dikkate alınarak söz konusu taşınmaz maliklerinin mülkiyet sorunlarının çözülmesi amacıyla 4706 sayılı Kanuna geçici madde eklenmektedir. Yapılan düzenleme ile ayrıca, aynı alan içerisinde yer alan ve daha önce yapılan kadastro çalışmalarında kadastro harici bırakılan taşınmazların kadastronun yapılarak hazine adına tescil edilmesi ve bu taşınmazların 4706 sayılı Kanun kapsamında kullanıcı veya muhdesat sahiplerine doğrudan kiralanabilmesi de amaçlanmaktadır.

Evrensel hizmet yükümlülerinin, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yanında düzenleyici ve denetleyici kurum olan BTK tarafından da görevlendirilebilmesi ve bu hizmete ilişkin ödemelerin BTK tarafından da yapılabilmesi amacıyla 5369 sayılı Kanunda değişiklik yapılmaktadır.

Yine 5369 sayılı Kanunda yapılan değişiklikle, evrensel hizmet yükümlüsünün belirlenmesine yönelik yöntemlerin çeşitlendirilmesi, bu yükümlülere evrensel hizmet işine ilişkin bedelin % 30'una kadar avans ödenebilmesi, 18 ayı bulan ödeme periyotlarının kısaltılabilmesi, hizmetin maliyet hesaplamasında net maliyet yerine finansman maliyetinin dikkate alınması, böylelikle evrensel hizmet projelerinin hızlandırılarak vatandaşlara daha kaliteli ve hızlı iletişim imkânının sağlanması amaçlanmaktadır.

5996 sayılı Kanunda yapılan değişiklikle nakil sırasında yakalanan küpesiz buzağı, kuzu, oğlak ve gebe hayvanların kesime sevk edilmesi uygulamasına son verilerek, kesim yerine karantinaya alınması hüküm altına alınmaktadır.

2013 yılında çıkarılan 6461 sayılı Kanun ile ülkemizde demiryolu ulaştırmasının serbestleştirilmesi amaçlanmış, aynı Kanunla, gerek yüksek hızlı tren işletmeciliğinin, gerekse diğer demiryolu taşımacılığının yeterli büyüklüğe erişemediği göz önüne alınarak beş yıllık bir geçiş dönemi öngörülmüştür. Böylece, mevcut yük ve yolcu taşımacılığı hizmetlerinin yeniden yapılanma çerçevesinde istenilen sonuca ulaşıncaya kadar aksatılmadan yürütülmesi ve geçiş döneminde hem altyapı hem de tren işletmeciliğinden kaynaklanan finansman açığı sebebiyle alt yapı işletmeciliği ile taşımacılık hizmetlerinin yapılamaz hale gelmesinin önlenmesi amaçlanmıştır. Söz konusu süre

28/11/2017 tarihli ve 7061 sayılı Kanunla 2020 yılı sonuna kadar uzatılmıştır. Yukarıda bahsedilen ihtiyaçlar geçerliliğini koruduğundan, Teklif ile TCDD'nin bazı yatırımlarının finansmanının, işletme bütçesinde yer alan finansman açıklarının ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye yapılan sermaye transferi nedeniyle doğan açıkların, sermayesine mahsuben Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından desteklenme süresi 2023 yılı sonuna kadar uzatılmakta ve bu sürenin 10 yıla kadar uzatılması hususunda Cumhurbaşkanına yetki verilmektedir.

Yine 6461 sayılı Kanunda yapılan değişiklikle TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin finansman açığının TCDD tarafından karşılanması ile yolcu taşımacılığının TCDD Taşımacılık A.Ş tarafından yerine getirilmesine ilişkin uygulamaların süresi 31/12/2023'e kadar uzatılmakta, bu sürelerin 10 yıla kadar uzatılması hususunda Cumhurbaşkanına yetki verilmektedir.

Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alanı sınırları içerisinde turist rehberlerinin yanı sıra bölgede yaşayan alan kılavuzlarının da faaliyet gösterebilmesi ve bu alan kılavuzlarının niteliklerinin belirlenmesi amacıyla 6546 sayılı Kanunda düzenleme yapılmaktadır.

3. Teklifin Genel Üzerinde Yapılan Görüşmeler

Komisyon görüşmelerinde Teklif üzerindeki değerlendirme, yorum ve açıklamalar Teklifin 2, 4 ve 5'inci maddeleri üzerinde yoğunlaşmıştır. Görüşmelerde ilk imza sahibi Bursa Milletvekili Ahmet KILIÇ tarafından yapılan açıklamalarda:

Seyhan Nehri'nde meydana gelen taşkınların en büyüğünün 1949 yılında gerçekleştiği, tüm ovanın sular altında kalması sebebiyle bu taşkınları önlemek amacıyla 1950-1951 yıllarında nehrin iki yanına sedde inşaatına başlandığı, bu seddelerin yapımıyla birlikte seddeler arasında kalan Adana ve Mersin illerine bağlı 11 köyün seddelerin dışına çıkarılması zaruretinin doğduğu, tahliye edilen köylülere evlerini yapmak üzere DSİ tarafından arsa tahsisinde bulunduğu ancak söz konusu kişilere bu arazilerin tapusunun verilmediği, zemin ile mülkiyetin DSİ veya Hazineye ait olması, üzerindeki muhdesatin ise vatandaşlara ait olması nedeniyle vatandaşlar açısından sürekli problemler ortaya çıktığı, yapılacak düzenlemeyle bu problemin çözümü için söz konusu kişilere rayiç değer üzerinden taşınan arazinin tapusunun verilmesinin sağlanacağı;

Konya ilinin, Akşehir ve Tuzlukçu ilçelerinin Akşehir Gölü kıyısında yer alan kesiminde kıyı kenar çizgisinin ilk olarak 12/03/1997 tarihinde onaylandığı, onaylı kıyı kenar çizgisinin hatalı olduğu ve iptali gerekçesiyle açılan davalar sonucunda kıyı kenar çizgisinin iptaline karar verildiği, mahkeme kararının ifası amacıyla Bakanlık tarafından onaylı kıyı kenar çizgisinin iptal edildiği, yapılan yargılama sonucu oluşturulan bilirkişi raporlarına göre hükmen yeni bir kıyı kenar çizgisi tespit edildiği, sonrasında 2019 yılında Bakanlık tarafından kıyı kenar çizgisinin tekrar belirlendiği, yeni belirlenen kıyı kenar çizgisi içinde kalan taşınmaz mülkiyetlerine yönelik olarak tapu iptal davaları açıldığı, bazı maliklerin tapularının iptal edildiği, bazı iptal davalarının derdest olduğu, tapuları iptal ve terkin edilen şahıslardan bir kısmının tazminat davası açtığı, halen derdest tazminat davalarının olduğu, mülk sahiplerinden bazılarına da hâlihazırda tazminat ödendiği, yapılacak düzenlemeyle 4/01/2019 tarihli kıyı kenar çizgisi esas alınarak söz konusu taşınmazların sahiplerinin mülkiyet sorunlarının çözülmesinin ve aynı alan içinde bulunan, daha önce yapılan kadastro çalışmaları sırasında kadastro harici bırakılan taşınmazların Hazine adına tescil edilmesinin ve bu taşınmazların kullanıcı veya muhdesat sahiplerine doğrudan kiralanabilmesinin amaçlandığı;

Teklifle yapılan bir başka düzenlemeyle 15/3/2020 tarihinden sonra ihalesi yapılmış ancak henüz uygulama sözleşmesi imzalanmamış, finanse edilmesi planlanan ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı özel bütçeli kamu idareleri tarafından borç üstlenim anlaşması imzalanacak olan bazı projelerde

teknik ve mücbir sebeplerle söz konusu özel bütçeli kamu idarelerinin taraf olamadığı, projeye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının borç üstlenim anlaşmasına taraf olmasının sağlanarak finansmana erişimde önemli ölçüde avantaj sağlanacağı;

Haberleşme ve elektronik iletişim sistemlerinin ulaşılabilir olmasının bir kamu hizmeti olduğu, söz konusu hizmetlerin bütün yurt saatinde düzgün dağıtılmasının ülkemizin her bölgesinde fırsat eşitliğinin sağlanması açısından son derece önemli olduğu, kamu hizmetlerine haiz ancak telekomünikasyon işletmecileri tarafından karşılanmasında mali güçlük bulunması nedeniyle altyapı götürülemeyen yerlere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından uygulanan projelerle gerekli yatırımların yapıldığı, uygulanan mevcut sisteme göre işletmecilerden toplanan evrensel hizmet gelirlerinin yine işletmeciler aracılığıyla yürütülen evrensel hizmet projeleri çerçevesinde Bakanlık tarafından belirlenen yerleşim yerlerine götürülmesi için kullanıldığı, uygulamada işletmecilerin proje kapsamında gerçekleştirdikleri faaliyetlere ilişkin maliyetlerini ancak bir sonraki yıl Bakanlığa bildirebildiği, Bakanlığın gerekli denetlemeleri gerçekleştirdikten sonra ödenecek miktarı belirlediği ve buna göre ödeme yapıldığı, bu süreçte göre bir işletmecinin yaptığı bir faaliyetin bedelini ortalama on sekiz ay sonra alabildiği, bunun neticesinde evrensel hizmetin maliyetinin öngörülmesinin zorlaştığı, bu süre içinde ilave finansman maliyeti oluştuğu, bu nedenle evrensel hizmet projelerine ilginin az olduğu ve gerçekçi proje bedelleri belirlenemediği, bu durumun özellikle kırsal kesimdeki vatandaşlarımızın evrensel hizmete ulaşmasını geciktirdiği ve zorlaştırdığı, öngörülen değişikliklerle bu konuda bir düzenleme yapılarak ve finansman maliyeti asgariye indirilerek proje faaliyetlerinin daha gerçekçi değerlerde oluşmasının sağlanmasının, evrensel hizmet kapsamında altyapı kurumlarının daha hızlı ve etkin hâle getirilmesinin ve BTK'nın daha fazla yere altyapı ve hizmet götürmesinin hedeflendiği;

Diğer bir düzenlemeyle toplum sağlığı ile hayvan haklarının korunması arasındaki dengenin gözetilerek nakil esnasında yakalanan küpesiz buzağı, kuzu ve oğlaklar ile gebe hayvanların kesime sevk edilmesi uygulamasına son verilerek, kesim yerine karantina altına alınmasının amaçlandığı, zira ülkemizde zaman zaman yetkililerin ulaşmasının zor olduğu noktalarda hayvancılık yapıldığı, dolayısıyla hayvanlara küpe taktırmanın her zaman kolay olmadığı, bu hayvanların meradan aşağıya indirilmesi sırasında jandarma tarafından yakalanması durumunda yürürlükteki mevzuat gereği kesime gönderilmesi gerektiği, kesime gönderilen bu hayvanlar içinde bir aylık hayvanlar ile gebe hayvanların bulunabildiği, bu hayvanların karantina altına alınması amacıyla karantina merkezleri kurulacağı, karantina merkezlerinde tutulacak hayvanların insan ve hayvan sağlığına bir zararı olmadığından veteriner hekimler tarafından tespit edilmesi durumunda kayıt altına alınacağı;

Demiryollarında mevcut yük ve yolcu taşımacılığı hizmetlerinin yeniden yapılanma süreci tamamlanıncaya kadar aksamadan sürdürülmesi, mevcut altyapının güçlendirilerek vasfının iyileştirilmesi, hem altyapı hem de tren işletmeciliğinden kaynaklanan sorunlar nedeniyle altyapı işletmeciliği ile taşımacılık hizmetlerinin yapılamaz hâle gelmesinin önlenmesi amacıyla 6461 sayılı Kanunla öngörülen geçiş sürecinin uzatılmasına ihtiyaç duyulduğu, işletilmesi ticari olmayan yolcu taşımacılığı için yakın zamanda özel tren işletmelerinden talep olmadığından TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin yürüttüğü kamu hizmetinin devamlılığının sağlanması ve yolcu taşımacılığında mağduriyetin yaşanmaması amacıyla kamu hizmeti yükümlülüğü süresinin uzatılmasının öngörüldüğü;

Çanak kale Savaşlarının insanımıza ve özellikle genç nesillere iyi anlatılmasının son derece önemli olduğu, alan kılavuzlarının bu anlamda önemli bir görevi ifa edeceği ve boşluğu dolduracağı, tarihî alanda görev yapan alan kılavuzlarının hâlihazırda rehberlik hizmeti yerine getirmeksizin sadece yönlendirme faaliyeti yapabildiği, ancak alana gelen ziyaretçi yoğunluğu ve turist rehberlerinin sayıca yetersiz kalmaları dikkate alındığında alan kılavuzlarının hizmetine ihtiyaç duyulduğu, bu ihtiyacın giderilmesi amacıyla düzenleme yapıldığı ifade edilmiştir.

Teklif üzerinde toplantıya katılan milletvekilleri tarafından yapılan açıklamalarda:

Teklif metninin komisyon üyelerine 1/3/2020 Pazartesi saat 17:30 gibi ulaştırıldığı, kısa süre nedeniyle Teklif üzerinde ayrıntılı çalışma imkanının bulunmadığı, düzenlemeden etkilenecek kesimlere düşüncelerini dile getirme imkanı verilmediği, Komisyon çalışmalarının Genel Kurulda tüm partilerin bütün milletvekilleri için bir ön fikir olması açısından önemli olduğu, kanun teklifinin Komisyondan acele bir şekilde geçirilmesinin Genel Kurul çalışmalarının niteliğini de düşürdüğü, torba yasa uygulamasıyla ihtisas alanı olmayan konuların Komisyonun önüne geldiği, daha etkin bir çalışma şeklinin belirlenmesi ve Teklifin görüşülmesinin aceleye getirilmemesi adına süre konusunda daha esnek davranılması gerektiği, torba yasa uygulamasının yasama organını itibarsızlaştırdığı;

Teklifin 1'inci maddesiyle, Seyhan Nehri'nde 1949 yılında meydana gelen taşkın sonrasında uzun yıllardır çözülemeyen mülkiyet sorununun çözülmesinin, DSİ'nin hak sahiplerine satışı ihale yöntemiyle değil doğrudan yapmasının, bu sürecin kurulacak bir komisyon tarafından yürütülmesinin bölgede yaşayan vatandaşlar açısından önemli ve düzenlemenin olumlu olduğu ancak mağduriyet yaşanmaması adına belirlenecek olan rayiç bedelin –her ne kadar büyükşehir belediye sınırları içerisinde mahalleye dönüşmüş olsalar da- bu yerleşim yerlerinde yaşayanların ortalama gelir seviyelerine uygun olarak belirlenmesi ve değer tespiti üzerinden satışın yapılması, hatta bedelsiz devredilmesi gerektiği, ayrıca satış yapılacak yerlerin yıllar içinde el değiştirmiş olması ihtimaline karşı devralan kişilerin de mağdur edilmemesinin önem arz ettiği;

1'inci maddenin gerekçesinde, meydana gelen taşkın sonrası seddelerin inşası sırasında vatandaşların binalarının kamulaştırıldığı ancak arsalarının kamulaştırılmadığı, vatandaşlara DSİ tarafından kamulaştırılan başka bir yerden evlerini yapmaları amacıyla arsa verildiği şeklinde bir ifadenin yer aldığı, bu durumda, kamulaştırılan arsa için bedel ödenmediyse zamanında bu arsaların karşılığı olarak verilen arsaların neden şimdi satışının yapıldığının anlaşılmadığı, bu noktada bir yanlışlık olup olmadığının açığa kavuşturulmasının uygun olacağı;

Yaşanan taşkın sonrasında Mersin ili Tarsus ilçesine bağlı Çöplü ve Kefeli köylerinin de tahliye edildiği, bu köylerde yaşayanlara Tarsus ilçe merkezinden yer verilerek aynı adlarla iki mahalle kurulduğu, ilçe merkezinde yer alan bu mahallelerin imarlı olmasından dolayı rayiç bedelin yüksek çıkabileceği, bu mahallelerde yaşayan kişilerin dar gelirli vatandaşlar olduğundan hareketle yeni mağduriyetlere yol açılmaması gerektiği;

Teklifin 2'inci maddesinde, KGM'nin taraf olduğu belirlenen kamu özel işbirliği (KÖİ) ve YİD projelerine verilen gelir garantilerinde borç üstlenim taahhütlerine ek olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının borç üstlenim anlaşmalarına taraf olmasını düzenlediği, KGM'nin yapacağı borçlanma içerikli anlaşmalara Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının tüzel kişiliğinin kefil edildiği, düzenlemeyle 4749 sayılı Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanununun 4 ve 8/A maddelerine istisna getirilerek 1 milyar liranın altındaki projelere de devlet garantisi getirildiği, oysa ki 1 milyar liranın altındaki projeleri KGM'nin kendisinin üstlenmesi gerektiği, düzenlemede KGM'nin adı doğrudan zikredilmese de 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununa ekli cetvele göre Bakanlığa bağlı iki özel kuruluş olarak KGM ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) olduğu, SHGM'nin 3996 sayılı Kanun kapsamında herhangi bir YİD projesinin bulunmadığı, düzenlemenin doğrudan KGM'yi işaret ettiği, yine düzenlemede yer alan "15/03/2020 tarihinden sonra ihalesi yapılmış ancak uygulama sözleşmesi imzalanmamış" ifadesinin son bir yıl içinde yapılmış belirli bir veya birkaç projeyi ifade ettiği, bu proje veya projelerin hangileri olduğunun Bakanlık tarafından Komisyona açıklanması gerektiği, 3996 sayılı Kanununun 11'inci maddesi ve 4749 sayılı Kanununun 8/A maddesi gereğince borç üstlenimi mekanizmasının KÖİ projeleri kapsamında proje sahibi idare ile projeyi gerçekleştirecek olan şirket arasında düzenlenen sözleşmelerin süresinden önce feshedilmesi

ve tesisin kamuya devredilmesi durumunda, fesih tarihine kadar yapılan işler için kullanılmış olan dış finansmanın kamu tarafından üstlenildiği, YİD projesi alan şirketlerin kredibilitésinin olmaması nedeniyle yurt dışından finansman sağlayamıyorlar ise bütün yükümlülüğün altına da Hazine, Bakanlık ve KGM girecekse, bir başka deyişle riskin tamamını devlet üstlenecekse o zaman buradan elde edilecek kârları şirketlere aktarmanın mantığının olmadığı, özel sektörün kullandığı kredilerin ve YİD projeleri kapsamındaki hizmet bedellerinin yabancı para cinsinden ve fahiş tutarlarda belirlendiği, hizmeti kullanmak durumunda kalan vatandaşların vergi karşılığında alması gereken hizmet için ekstradan döviz kurundaki artış dolayısıyla yeni bir borç yükü altına gireceği, projelere verilen talep garantilerinin gelecekte kamuya miktarı belli olmayan büyük yükler getireceği, uzun vadeye dayalı bu borçların kamunun konsolide borcundan istisna tutularak devletin borçsuzmuş gibi gözüktüğü ancak devletin örtülü bir şekilde ciddi bir borç yükü altına girdiği, borç üstlenme yönteminin devlet borçlarını gizlemenin bir aracı haline geldiği, son yıllarda gerçekleştirilen YİD projeleri kapsamında üstlenicilerin yaklaşık 22 milyar dolar yatırım yaptığı, buna karşılık yaklaşık 29 milyar dolarlık gelir garantisi aldıkları, bunun 17 milyar dolarının da borç garantisi olarak Hazine tarafından üstlenildiği, Teklifte öngörülen düzenlemeyle devlet tarafından geri ödeme garantisi verilen krediler için bir kurumun garantisinin yeterli görülmeyle kreditorlerin talebi doğrultusunda ikinci bir garanti daha verildiği, bu durumun ülkemizin itibarını zedelediği;

2'nci maddede yer alan düzenlemenin son bir yıl içinde yapılmış belirli bir veya birkaç proje ihalesi için çıkarılmasının kanunların genelliği ve kanun önünde eşitlik ilkesine aykırı olduğu, 5018 sayılı Kanunun "Hazine Birliği" başlıklı 6'ncı maddesinde, merkezî yönetim kapsamındaki kamu idarelerinin gelir, gider, tahsilat, ödeme, nakit planlaması ve borç yönetiminin Hazine birliğini sağlayacak şekilde yürütüleceği ve her türlü iç ve dış borçlanmalarda Hazine garantilerine ilişkin hususlarda 4059 sayılı Finansal İstikrar ile Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun ile 4749 sayılı Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanun hükümlerinin uygulanacağı, 4749 sayılı Kanunun 4'üncü maddesine göre, Hazine yatırım garantisi ve Hazine ülke garantisi vermeye, verilen garantilerin şartlarında değişiklik yapmaya Cumhurbaşkanının yetkili olduğu, kural olarak Hazinenin borç yönetimiyle ilgili olarak yetkili bakanın Hazine ve Maliye Bakanı olduğunun hükme bağlandığı, açıklanan maddelere göre borç üstlenim anlaşmalarının 5018 ve 4749 sayılı Kanunlar çerçevesinde yürütüleceği, hazine birliği ilkesi kapsamında hangi bakanlıkta olursa olsun ülkemizde bütün saymanlıkların Hazine ve Maliye Bakanlığına bağlı olduğu, bu saymanlıkların amirinin ilgili bakan değil, Hazine ve Maliye Bakanı olduğu, borç yönetiminin Hazine ve Maliye Bakanı kontrolünde yürütüldüğü, bazı yetkilerin Hazine ve Maliye Bakanına da verilmeyerek Cumhurbaşkanına verildiği, KÖİ projelerinin bu ilkeyi bozan projeler olduğu, Teklifte yer alan düzenlemeyle hazine birliği ilkesine aykırı hareket edilerek Ulaştırma ve Altyapı Bakanının borç üstlenim anlaşması imzalamaya yetkili kılındığı, kaldı ki bu borç üstlenim düzenlemesinin yapılması gerekiyorsa ihale öncesi yapılması gerektiği, bu durumda ihaleye başka teklif verenlerin de olabileceği, düzenlemeyle ihale şartlarının sonradan değiştirilmek istendiği;

Konya'nın Akşehir ve Tuzlukçu ilçelerinin Akşehir Gölü kıyısında kalan kesimlerinde kıyı kenar çizgisinin yeniden belirlenmesi sonucu yaşanan mülkiyet sorununun çözülmesinin önemli olduğu, bu düzenlemeyle 1264 malikin tapu sorununun çözüleceği, sorununun nasıl çözüleceğinin madde metninde etraflı şekilde düzenlendiği, ancak kıyı kenar çizgisinin belirlenmesi sonucu bölgenin doğal sit alanı ilan edilmesinden dolayı 500'e yakın vatandaşın doğal sit alanına kaçak inşaat yaptıkları gerekçesiyle yargılandıkları ve bir yıl sekiz ay hapis cezası aldıkları, 20'ye yakın vatandaşın cezaevine girdiği, bu vatandaşların almış oldukları hapis cezalarının da ortadan kaldırılması amacıyla adli sicil kayıtların düzeltilmesi gerektiği, zira görüşülen Teklifin yasallaşması halinde ortada suç unsuru kalmayacağı;

Teklifte yer alan bir başka düzenlemenin evrensel hizmete ilişkin olduğu, ülkemizde internet hizmetinden yararlanamayan yerlere kamusal hizmet olarak BTK tarafından evrensel hizmetin götürüleceği, pandemi sürecinde uzaktan eğitime ulaşabilmek için internet altyapısına ihtiyaç duyulduğu, ancak özellikle kırsal kesimde yürütülen altyapı projelerine verimli olmadığı gerekçesiyle evrensel hizmet yükümlülerinin ilgi göstermediği, ülkemizde pandeminin 2020 yılı mart ayında başladığı, düzenlemenin bir yıllık gecikmeyle Meclise getirildiği, bu bir yıllık süreç içinde pek çok öğrencinin internet hizmetine ulaşamamasının fırsat eşitliğine aykırı bir durum yarattığı;

Evrensel Hizmet Fonunda 2006-2018 yılları arasında 10 milyar liraya yakın bir paranın toplandığı, Aralık 2019 itibarıyla bu paranın 1 milyar 729 milyon lirasının eğitimde fırsat eşitliğinin sağlanması amacıyla harcandığı, bu fonun doğru kullanılmaması nedeniyle uzaktan eğitim sürecinde 2 milyon 600 bin öğrencinin Eğitim Bilişim Ağına (EBA) erişemediği, pandeminin ilk ortaya çıktığı dönemde EBA'nın 30-40 bin kapasiteli olduğu, ancak Eylül 2020'de 1 milyon kapasiteye ulaşabildiği, son zamanlarda bu sayının 3 milyona ulaştığı, örgün eğitimde 18 milyondan fazla öğrencinin bulunduğu düşünüldüğünde söz konusu kapasitenin halen yetersiz olduğu, Evrensel Hizmet Fonunun etkin ve verimli bir şekilde kullanılmamasının nedenlerinin Komisyona izah edilmesi gerektiği;

Teklifin 5'inci maddesiyle getirilmek istenen düzenleme ile evrensel hizmet projelerinde objektif bir hesaplamayla net maliyetle ücretlendirme yapmak yerine finansman maliyetiyle ücretlendirme yapmanın tercih edildiği, bunun hangi amaçla yapıldığının Komisyona açıklanması gerektiği, yine aynı maddede yer alan düzenleme ile evrensel hizmet yükümlüsünü doğrudan belirleme konusunda BTK'ya yetki verildiği, evrensel hizmet yatırımlarında en düşük bedel esasına göre firmaların yarıştığı bir seçenek yerine BTK'ya yükümlüleri doğrudan belirleme yetkisi verilmesinin kamu zararına yol açabilecek bir husus olduğu, maddede yer alan bir başka ifadede evrensel hizmet yükümlüsü olmayanlardan da alım yapılabilmesinin önünün açıldığı;

Teklifin 6'ncı maddesinde yer alan nakil sırasında yakalanan küpesiz hayvanların kesime gönderilmesi sorununun milletvekillerinin çokça karşılaştığı bir sorun olduğu, hayvansal gelişimin sağlanması ve özellikle gebe hayvan ve yavru hayvanların kesilmesi yerine karantinaya alınacak olmasının, ülkemizdeki hayvan varlığını korumaya yönelik önemli bir düzenleme olduğu,

Teklifin 7 ve 8'inci maddelerinin TCDD'nin özelleştirme sürecine ve bu süreç içinde TCDD'nin finansman açıkları ve yatırım harcamalarının Hazine tarafından karşılanmasına ilişkin sürenin uzatılmasına yönelik olduğu, demiryolu taşımacılığının özelleştirilmemesi gerektiği, özelleştirme sürecinde kurum çalışanlarının mağdur edildiği;

Çanakkale Savaşlarının geçtiği Gelibolu Yarımadasında alan kılavuzu görevlendirilmesinin önemli olduğu, ancak alan kılavuzlarıyla turist rehberleri arasında görev tanımlarının net olmadığı, ayrıca alan kılavuzu olarak görev yapacak kişilerin, içinde Mustafa Kemal Atatürk'ün geçmediği bir Çanakkale destanı anlatmamaları gerektiği, bu değerlendirmeye karşılık olarak, alan kılavuzlarının bölge insanı olduğu, turist rehberlerinden farklı görev ifa ettiği, hâlihazırda 260 civarında rehber, 300 civarında alan kılavuzu bulunduğu, haftasonları 800-900 otobüs ziyaretçi geldiği, rehberlerin tümünün alanın hepsine yetmediği, düzenleme ile alan kılavuzlarının rehberlerden farklı olarak beş yılda bir yabancı dil sınavına tâbi tutulacağı, sınavda başarılı olamayanların alan kılavuzluğu yapamayacağı, yine alan kılavuzlarının üç yılda bir eğitime alındıkları, bu eğitimde de yeterlilik gösteremeyen alan kılavuzlarının görevi bırakmak zorunda oldukları, alan kılavuzlarının Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarının olmadığı bir Çanakkale Savaşı anlatmalarının söz konusu olmadığı ifade edilmiştir.

Toplantıya katılan Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcıları Enver İŞKURT ve Ömer Fatih SAYAN tarafından yapılan açıklamalarda:

Teklifin 2'nci maddesinin YİD projeleriyle ilgili finansman temininde borç üstlenimine yönelik bir düzenleme olduğu, borç üstleniminin YİD projelerinde görevli şirketin sağladığı kredinin yatırımda kullanılması kaydıyla sözleşmenin feshedilmesi halinde kamunun yapılan yatırımın geriye ödenmesini kreditora garanti etmesi anlamına geldiği, borç üstleniminin bir kefalet olmadığı, düzenlemenin hâlihazırdaki uygulamadan farklı olarak 1 milyar liranın altında kalan kredilerin teminine ilişkin bir düzenleme olduğu, 1 milyar liranın üzerindeki kredi temininde olduğu gibi Hazinesinin borç üstlenimine yönelik uygulamasının 1 milyar liranın altındaki miktarlardaki krediler için de getirildiği, borç üstlenim uygulamasının genişletilmesinin nedeninin COVID-19 pandemisinden dolayı küresel çapta ticari endişelerin hâsıl olması nedeniyle finansman temininin zorlaşması olduğu, borç üstlenim uygulamasının ülkeye finansman girmesi anlamında önemli katkı sağladığı, düzenlemenin belli firmalara yönelik olmayıp genel bir düzenleme olduğu, pandeminin başladığı tarihten sonra gerçekleştirilecek yeni işler için öngörüldüğü, geçmişe yönelik bir düzenleme olmadığı, KÖİ projelerinin Bakanlığın toplam yatırımları içinde sadece % 18'lik bir pay teşkil ettiği, geri kalan projelerin Bakanlık tarafından yürütüldüğü, KÖİ projelerinde maliyet belirlenirken sadece yapım işlerinin değil, işletme ve bakım giderlerinin de hesaba katıldığı, proje bedellerinin sadece yapım maliyeti gibi yansıtılmasının hatalı olduğu;

Hâlihazırda ülkemizde mobil ve sabit hat operatörlerinin serbest rekabet ortamında haberleşme hizmetini sürdürdüğü, 2005 yılından itibaren “evrensel hizmet yükümlüsü” olarak adlandırılan, başta Türk Telekom, Turkcell ve Vodafone olmak üzere, işletmecilerin cirolarından belirli payların ayrıldığı, ayrılan bu payların yatırım yapmanın ticari olarak uygun görülmediği yerlere devlet eliyle yatırım götürülmesi için kullanıldığı, evrensel hizmet gelirlerinin Türk Telekom'un yıllık net satış hasılatının % 1'i, Hazine payı ödeyen işletmeciler dışındaki işletmecilerin yıllık satışlarının % 1'i, Hazine payı ödemekle yükümlü olduğu halde Hazine payını ödemeyi gerektirmeyen hizmetlerin % 1'i, Hazine payı ödemekle yükümlü işletmecilerin Hazineye ödedikleri payın % 10'u, BTK'nın verdiği cezaların % 20'si ile Kurumun üç ayda bir giderlerinin karşılanmasından sonra elde ettiği gelirlerinin % 20'sinden oluştuğu, bu fon vasıtasıyla operatörlerin ticari olarak hizmet vermek istemedikleri yerlere bu hizmetin götürüldüğü, özellikle pandemi döneminde artan ihtiyaç nedeniyle nüfusu 500'ün altında kalan 2575 yerleşim yerine evrensel hizmet fonuyla 4.5G seviyesinde mobil haberleşme altyapısı kurulduğu, ayrıca 1609 yerleşim yerine de sabit telefon ve internet götürmek üzere altyapı kurulduğu, bahsi geçen yerleşim yerlerine altyapı hizmeti götürülmesine ilişkin projelerde net maliyet hesabının dikkate alındığı, bu maliyetlerin dönemsel olarak karşılandığı, bu dönemin genellikle bir yıldan uzun bir süre olduğu, bir başka ifadeyle bahsi geçen yerleşim yerlerine hizmet götüren bir operatörün götürdüğü bir hizmetin bedelini ancak bir yıl sonra alabildiği, bu süre içinde hiçbir ödeme alamadığı, özellikle pandemi döneminde eğitimin on-line olmasından sonra kırsal bölgelerde internet hızının daha fazla olması gerektiğinin ortaya çıktığı, bunu gidermek için ihale sürecine çıktığı ancak mevcut yasal hükümler çerçevesinde proje ödemelerinin iş bitiminden iki yıl sonraya kadar yapılabildiği, ödeme döneminin uzun olması nedeniyle ihale isteklisi bulmakta zorlandığı, bu bölgelere çok hızlı bir şekilde hizmet götürebilmek, uzun dönemde finansman maliyetlerinin daha da yüksek çıkmasını önlemek amacıyla uzun vadeli ödeme dönemleri yerine aylık dönemler şeklinde ödeme yapılması ve BTK tarafından doğrudan evrensel hizmet yükümlüsü belirlenmesine yönelik düzenleme yapıldığı,

7 ve 8'inci maddelerin yüksek hızlı tren işletmeciliğiyle ilgili olduğu, finansman açığının Hazine tarafından desteklenmesine yönelik düzenlemenin devam etmesi ve kamu hizmetlerinin aksatılmadan yürütülmesi amacıyla düzenleme yapıldığı, destekleme süresinin 2023 yılına kadar uzatıldığı ifade edilmiştir.

4. Komisyonun Maddeler Hakkında Kararı

Teklifin geneli üzerindeki görüşmelerin ardından maddelerinin görüşülmesine geçilmesi kabul edilmiştir.

Teklifin,

1'inci maddesi; değiştirilmesi öngörülen 4373 sayılı Kanun metninde “Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü” ifadesi daha önce hiç kullanılmadığından, Teklif metnindeki “DSİ” ibaresinin açık yazılması suretiyle,

3'üncü maddesi; cümle düşüklüğünün giderilmesi amacıyla, işlenecek hükmün birinci fıkrasının (a) bendinde yer alan “davalardan” ibaresinden sonra gelmek üzere “başvurucu tarafından” ifadesinin eklenmesi suretiyle,

6'ncı maddesi; işlenecek hükmün birinci cümlesinde yer alan, özne-yüklem uyumsuzluğundan kaynaklı cümle düşüklüğü nedeniyle cümlenin yeniden düzenlenmesi suretiyle,

10'uncu maddesi; değiştirilmesi öngörülen 6546 sayılı Kanunun diğer maddelerindeki fıkraların numaralandırılmış olması nedeniyle, işlenecek maddede yer alan fıkralara da numara verilmesi suretiyle,

2, 4, 5, 7, 8, 9, 11 ve 12'nci maddeleri aynen kabul edilmiştir.

Maddeler üzerindeki görüşmelerin tamamlanmasını müteakip Teklifin tümü oya sunulmuş ve Teklif oyçokluğuyla kabul edilmiştir.

Komisyon tarafından verilen yetki doğrultusunda, teklifin tamamı tereddütleri gidermek, anlamı netleştirmek amacıyla terim ve ibareler; kanun dili ve tekniği bakımından gözden geçirilmiş; metinde redaksiyon mahiyetinde ekleme ve değişiklikler yapılmıştır.

Raporumuz, Genel Kurulun onayına sunulmak üzere Yüksek Başkanlığa saygı ile arz olunur.

Başkan	Başkanvekili	Sözcü
<i>Tahir Akyürek</i>	<i>Metin Yavuz</i>	<i>Gülide İskenderoğlu</i>
Konya	Aydın	Çanakkale
Kâtip	Üye	Üye
<i>Burhan Çakır</i>	<i>Ertunç Erkan Balta</i>	<i>Ahmet Uzer</i>
Erzincan	Artvin	Gaziantep
(Son oylamada bulunamadı)		
Üye	Üye	Üye
<i>Mustafa Demir</i>	<i>Hulusi Şentürk</i>	<i>Necip Nasır</i>
İstanbul	İstanbul	İzmir
Üye	Üye	Üye
<i>İlyas Şeker</i>	<i>Recep Uncuoğlu</i>	<i>Hamdi Uçar</i>
Kocaeli	Sakarya	Zonguldak
Üye	Üye	Üye
<i>Hüseyin Yıldız</i>	<i>İsmet Tokdemir</i>	<i>Gökân Zeybek</i>
Aydın	Hatay	İstanbul
(Muhalefet şerhimiz vardır)	(Muhalefet şerhimiz vardır)	(Muhalefet şerhimiz vardır)

Üye <i>Hasan Baltacı</i> Kastamonu (Muhalefet şerhimiz vardır)	Üye <i>Mürsel Alban</i> Muğla (Muhalefet şerhimiz vardır)	Üye <i>Ulaş Karasu</i> Sivas (Muhalefet şerhimiz vardır)
Üye <i>Mahmut Celadet Gaydalı</i> Bitlis (Muhalefet şerhimiz vardır)	Üye <i>Ahmet Erbaş</i> Kütahya	Üye <i>Baki Şimşek</i> Mersin
Üye <i>İbrahim Halil Oral</i> Ankara (Muhalefet şerhimiz vardır)	Üye <i>Hayrettin Nuhoğlu</i> İstanbul (Son oylamada bulunamadı, muhalefet şerhimiz vardır)	

MUHALEFET ŞERHİ

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine ilişkin muhalefet şerhimiz aşağıdaki gibidir. Bilgilerinize sunarız.

1-GENEL DEĞERLENDİRME

2/3427 esas numaralı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi genel kabul görmüş ve kanun yapma geleneğine aykırı olarak birbirinden farklı 7 Kanunda değişiklik yapan 12 Maddeden oluşan bir torba kanun teklifidir.

Bu torba kanun teklifi de, 2002 yılından bu yana TBMM'nin yasama gücünü sistematik şekilde azaltan, 2007 yılından itibaren de "normal yasa" yapma pratiğini terk eden AKP'nin popülist ve pragmatist yaklaşımından, günü kurtarma ve kendi yandaşlarına rant sağlama anlayışından vazgeçmediğini göstermektedir.

Bu teklifle; 4373 Sayılı Taşkın Sulara ve Su Baskınlarına Karşı Korunma Kanunu, 3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet- Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun, 4706 Sayılı Hazineye Ait Taşınmaz Malların Değerlendirilmesi ve Katma Değer Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun, 5369 Sayılı Evrensel Hizmet Kanunu, 5996 Sayılı Veteriner Hizmetleri, Bitki Sağlığı, Gıda ve Yem Kanunu, 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun ile 6546 Sayılı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alanı Hakkında Bazı Düzenlemeler Yapılmasına Dair Kanun da değişiklik yapılması öngörülmektedir.

Teklifin genel amacının kamu kurum ve kuruluşlarının ihtiyaçları ile son dönemde vatandaşlarımızdan gelen taleplerin karşılanması olduğu belirtilse de 3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet- Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun da yapılmak istenen düzenlemenin vatandaşlarımız ve kamu kurum ve kuruluşlarımız için değil Hazine ve Maliye Bakanlığı'ndan gelir garantisi verilen ve yurtdışından kredi bulmak isteyen Kamu Özel İşbirliği ve Yap İşlet Devret projelerini gerçekleştirecek görevli şirketlerin çıkarına olduğu gerçeği karşımıza çıkmaktadır.

MADDELER ÜZERİNDE DEĞERLENDİRME

MADDE -1-

Bu maddeyle Seyhan Nehri'ndeki taşkınları önleme amacıyla yapılan seddelerin içinde kalan bu nedenle 1949 -1951 yıllarında binaları kamulaştırılan köylerde, köylülere tahsis edilen arazilerin mülkiyetinin rayiç bedel üzerinden hak sahiplerine satılmasının önü açılacaktır. Söz konusu madde uzun yıllardır yaşanan mağduriyetin sona erdirilmesi açısından olumludur. Düzenlemenin amacına ulaşması noktasında revize edilmesi gereken en dikkat çeken başlık 'rayiç bedel' ifadesidir. Teklif sahiplerinin komisyonunda yapılan görüşmelerde rayiç bedelin minimum seviyede tutulacağına yönelik ifadelerde bulunmuş olsalar da, hak sahipleri ülkemizin içinde bulunduğu ekonomik kriz ve salgın koşulları nedeniyle bu bedeli ödemekte güçlük çekeceklerine yönelik çekincelerini Cumhuriyet Halk Partisi'ne iletilmiştir. Arazilerin tapuları hak sahiplerine rayiç bedel üzerinden satış yapılarak değil, bedelsiz olarak verilmelidir. Bu düzenlemenin yasallaşmasının ardından uygulamanın nasıl yapılacağı da yeni mağduriyetler yaşanmaması için önem taşımaktadır. Çok sayıda mülkün el değiştirdiği, sözleşme üzerinden satışların yapıldığı, muhtarların imzalarıyla satışların gerçekleştirildiği durumlar olduğu için uygulama esnasında kurulacak komisyonlara muhtarların, köy ihtiyar heyetlerinin mutlaka dâhil edilmesi gerekmektedir.

MADDE -2-

Maddenin kanun metninden çıkarılması talebimiz kabul edilmemiştir. Maddenin gerekçesinde, küresel olarak içinde bulunulan finansal koşullar dolayısıyla, ihale kararı alınarak ihalesi yapılmış, ancak henüz uygulama sözleşmeleri imzalanmamış yap-işlet-devret projelerinin finansman temini aşamasında aksaklıkların meydana geldiği, özel sektörün finansman temin ederken zorlandığı ifade edilmiştir. Yine aynı gerekçe de; yabancı kreditorlerin, özel bütçeli idarelerin harcama ve gelirlerinin birbirini karşılamayacağı ve idarenin yükümlülüklerini ifa etmekte yetersiz kalabileceği konusunda tereddüt yaşadığının görüldüğü belirtilmiştir.

Kanuna eklenmesi önerilen geçici maddeyle, ihalesi 15 Mart 2020'den sonra yapılmış, ancak bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihte henüz uygulama sözleşmesi imzalanmamış yap-işlet-devret projeleriyle ilgili olarak Ulaştırma Bakanlığına bağlı "özel bütçeli kamu idareleri" tarafından imzalanacak borç üstlenim anlaşmalarına, ilgili idarenin borç üstlenim anlaşmasından kaynaklanacak yükümlülüklerinin yerine getirilmesini sağlayacak şekilde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın da taraf yani kefil olması, Hazine ve Maliye Bakanlığı'nın borç üstleniminden faydalanamayan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı özel bütçeli idarelerce yürütülen yap-işlet-devret projelerinin yabancı kreditorlerden sağlanacak finansmanına, Genel Bütçe Kapsamındaki Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının da ek teminat vermesi istenmektedir. Diğer bir ifadeyle Kamu-Özel-İşbirliği (KÖİ) projelerinin yapımını üstlenen şirketler, kendilerine ilgili kuruluş tarafından verilen gelir garantisini teminat göstererek yurtdışından borçlanmak istediklerinde, kreditorler bu gelir garantilerini yeterli görmemekte ve "bir aksilik çıkması" halinde ve projenin kamu tarafından devralınması durumunda, projenin borcunun da kamu tarafından üstlenileceğinin garantisini talep etmektedir. Teklif metninde "15 Mart 2020 tarihinden sonra ihalesi yapılmış ancak bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihte henüz uygulama sözleşmesi imzalanmamış" ifadesi ile kapsama alınmak istenen projelerin hangileri olduğu belirtilmemiştir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı özel bütçeli kuruluşlar; Karayolları Genel Müdürlüğü ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'dür. 15 Mart 2020 tarihinden sonra Yap-İşlet-Devret

modeliyle yapılan bilinen 2 ihale bulunmaktadır. Bu ihaleler Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu ihalelerden biri Aydın-Denizli Otoyolu, diğeri Kuzey Marmara Otoyolu Projesi Nakkaş-Başakşehir Kesimi'dir. Bu iki ihaleye ilişkin "uygulama sözleşmesi" imzalandığına dair herhangi bir bilgiye rastlanılmamıştır. Muhtemeldir ki, söz konusu düzenleme bu iki proje için borçlanmayı kolaylaştırmak amacıyla yapılmak istenmektedir. Maddede dikkat çeken bir başka unsur ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın, bu projelerle ilgili borç üstlenim anlaşmasına taraf olmasının, Hazine'nin yap-işlet-devret ve benzeri yöntemlerle yaptırılan bazı projeler için borç üstlenim anlaşması yapmasıyla ilgili esasları düzenleyen 4749 Sayılı Kamu Finansmanı ve Borç Yönetimi Kanunu'nun 4'üncü ve 8/A maddelerine tabi tutulmamasıdır. Söz konusu kanunun 4'üncü maddesi dış borçlanmalarda Hazine garantisi verilmesiyle ilgili esaslar düzenlenmektedir. 8/A maddesi ise hangi yap-işlet-devret projeleri için borç üstlenim anlaşması imzalanabileceğini düzenlemektedir. 8/A maddesine göre borç üstleniminin, asgari proje tutarı 1 milyar Türk Lirasının zerinde olan ve uygulama sözleşmelerinde, sözleşmelerin süresinden önce feshedilerek tesisin ilgili idareler tarafından devralınmasının öngörülmesi hâlinde yapılabileceği düzenlenmektedir. Devletin kamusal mal ve hizmetleri üretecek alt yapı tesislerini yapması/finanse etmesinin temelde iki yöntemi bulunmaktadır. Bunlardan birincisi tesislerin hazine tarafından doğrudan finanse edilerek inşa edilmesi ve bu tesislerin devlet eliyle işletilmesidir. İkincisi ise, tesislerin inşasının finansmanının özel sektör tarafından belirli bir süre işletilmesi koşuluyla özel sektör tarafından sağlanmasıdır. Yap İşlet Devret (YİD) veya Kamu Özel İş Birliği (KÖİ) gibi yöntemler bu ikinci kategori içinde yer almaktadır. Yap-İşlet-Devret Modeli kapsamında gerçekleştirilen kamu hizmeti yatırımlarına ilişkin olarak kamuoyunu en çok meşgul eden konuların başında verilmiş olan gelir garantileri ve hazineden yapılan garanti ödemeleri gelmektedir. KÖİ yöntemiyle hayata geçirilen kamu hizmeti nitelikli projeler, AKP döneminin özellikle son 3 yılında çok riskli boyuta ulaşmıştır. Çünkü özel sektörün kullandığı kredilere hazine garantisi verilmiştir. Söz konusu hizmetlerin bedelleri yabancı para birimi cinsinden ve çok yüksek tutarlarda belirlenmiştir. Dolayısıyla hizmeti kullanmak durumunda olan vatandaş vergi karşılığında alması gereken hizmete ekstradan para ödemek mecburiyetinde bırakılmaktadır. Projelere verilen talep garantileri her geçen yıl kamuya miktarı belirli olmayan büyük yükler getirmektedir. Hizmeti kullanan vatandaşlar çok yüksek bedeller karşılığında bu hizmetten yararlanabilirken, hizmeti kullanmayan vatandaşların devlete ödedikleri vergiler ise projeleri gerçekleştiren şirketlere kaynak olarak aktarılmaktadır. Verilen kredi-talep garantileri yabancı para birimi cinsinden olduğu için Türk Lirası ile çalışan Türkiye ekonomisi, artan döviz kurları ile her geçen sürede katlanan bir yük ile karşı karşıya kalmaktadır, kalacaktır. Elinde yeterli kaynak olmasa da, kamunun bu projeleri borçlanarak gerçekleştirmesi mümkündür. Kamu görünürde borçlanmamakta ama belirsiz bir maliyeti de karşılamayı garanti etmektedir. AKP bu projeleri ve ortaya çıkan durumu devlet borçlarını gizlemenin bir aracı olarak kullanmaktadır. Garanti ödemelerinde birim fiyatların döviz cinsinden sözleşmeye bağlanmasının esas nedeni, bu projelerin hayata geçirilmesi için gereken kaynağın yurtdışından döviz cinsinden, kredi olarak bulunmuş olmasıdır. Bu sözleşmeler yüklenici-görevli şirketlerin de bu projeleri hayata geçirecek öz kaynaklarının olmadığını ve bu kaynağı yurtdışından sağladıklarını göstermektedir. Bütün bu projelerin muhatabı olan Karayolları Genel Müdürlüğü artık Duyun-u Umumiye İdaresi'ne dönüşmüş durumdadır. Yükleniciler garanti edilmiş gelirleri ile öncelikle dolar cinsinden kredilerini ödemekte ve kalan gelire de işletme giderlerini karşılamaktadır. Bütün bu süreçte Karayolları Genel Müdürlüğü'nün görevi yurtdışındaki alacaklıların alacaklarının ödenmesini sağlamaktan öteye geçememektedir. Hazinesinin borç üstlenimine tabi kredi anlaşmalarına bakıldığında yaklaşık 22 milyar dolarlık yatırım yapan görevli-şirketlere Ankara-Niğde

Otoyolu hariç yaklaşık 29 milyar dolar gelir garantisi verilmiştir. Ayrıca, görevli şirketlerin bu projeler için kullandıkları kredilerin yaklaşık 17 milyar doları için “borç üstlenimi garantisi” verilmiştir. Bunun anlamı Hazine ve Maliye Bakanlığı’nın Kamu Borç Yönetimi Raporunda şu şekilde açıklanmaktadır: “Borç üstlenimi mekanizması, KÖİ projeleri kapsamında proje sahibi idare ile projeyi gerçekleştirecek olan şirket (görevli şirket) arasında düzenlenen sözleşmelerin süresinden önce feshedilmesi ve tesisin kamuya devredilmesi durumunda fesih tarihine kadar yapılan işler için kullanılmış olan dış finansmanın kamu tarafından üstlenilmesi ile devreye girmektedir.” Bu kapsamda hazinenin borç üstlenimine tabi kredi anlaşmaları bulunan projelerin uygulama sözleşmelerinin süresinden önce feshedilmesi ve tesisin ilgili idareler tarafından devralınması halinde söz konusu yatırım ve hizmetler için yurt dışından sağlanan finansmanın ve varsa bu finansmanın teminine yönelik türev ürünlerden kaynaklananlar da dâhil olmak üzere mali yükümlülüklerin üstlenilmesine Hazine ve Maliye Bakanlığı yetkili kılınmıştır. Yani, söz konusu projelerin kredi riski bile son aşamada da hazinenin üzerinde bulunmaktadır. Çünkü verilmiş olan gelir garantileri bu kredileri karşılamak amaçlıdır. Gelir garantileri gerçekleşmediğinde, örneğin, hazine garanti ödemelerini yapamadığında ya da yapmadığında sözleşme feshedilmiş ve bu sefer de hazine bu kredi borçlarıyla karşı karşıya kalmış olacaktır. Yine söz konusu maddenin gerekçesinde Covid-19 salgını nedeniyle dünya genelinde alınan idari tedbirlerin şirketlerin finansman teminini olumsuz etkilediği yönünde görüş belirtilmiştir. Covid-19 salgınında dünya genelinde Kamu-Özel-İşbirliği kapsamında yapılan yatırımların kısmen durdurulması, sözleşmelerinin askıya alınması, gerekirse anlaşma yoluna gidilmesi gibi tedbirler alınmıştır. Dünyada benzer projeler için bu yönde tedbirler ve kararlar alınırken, işsizliğin enflasyonun ve yoksulluğun her geçen gün arttığı ülkemizde KÖİ projeleri için özel düzenlemeler yapılması kabul edilebilir değildir. KÖİ mevzuatının 59. Maddesinin c fıkrasında yer alan mücbir sebep kapsamında diğer dünya ülkeleri gibi koruyucu tedbirlerin alınması gerekmektedir. Özellikle sözleşme içeriği şeffaf olmayan ve hazine tarafından garanti ödeme verilen projelerin hazineye getirdiği yük, seyahatlerin kısıtlandığı salgın ortamında hazinenin daha da yüksek meblağlarda zarara uğramasına yol açmakta, bütçe açığını daha da arttırmaktadır. Dünya Bankası’nın Mart 2020’de yayınladığı raporda, kamu-özel işbirliği projelerinin finansmanının tüm ülkelerde ekonomilere büyük yük getireceği uyarısında bulunmasına, Milletlerarası Ticaret Odası’nın Nisan 2020’de güncellediği ‘Mücbir Sebep ve Aşırı İfa Güçlüğü Maddeleri’ listesinde salgın hastalıklara da yer verilmesine ve aşırı ifa güçlüğü söz konusu olması halinde taraflara sözleşmeyi sona erdirmeye hakkı tanınmasına rağmen ülkemizde kamu özel işbirliği ve yap işlet devret modeliyle yapılan projelerin ısrarla finanse edilmeye çalışılması kamu yararı ilkesinden çok uzaktır. Yapılmak istenen düzenleme hazine birliğinin sağlanmasını öngören 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile 4749 Sayılı Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Kanunu’na aykırıdır. Söz konusu düzenlemenin yasallaşması hazine birliğinin sağlanması kuralına büyük zarar verecektir.

MADDE -6-

Bu maddeyle Veteriner Hizmetleri, Bitki Sağlığı ve Yem Kanunu’nun 36’ncı maddesinde değişiklik yapılması öngörülmüştür.

Teklif edilen düzenlemeyle gebe hayvanlar, bir yaşımdan küçük sığırlar ile altı aylıktan küçük kuzu ve oğlaklar, belgesiz olarak nakledilirken yakalandığında artık kesimhaneye kesime değil, tüm giderleri sahipleri tarafından karşılanmak kaydıyla karantinaya gönderilecek. Düzenlemenin doğru olmakla birlikte yaşanan sorunu çözmeye yetersiz kaldığı gerçeğinin ise göz ardı edilmemesi

gerekiyor. Ülkemiz de hayvancılığın gelişmesini sağlamak, bu sorunu çözmek için öncelikle hayvancılıkla geçimini sağlayan vatandaşların neden bir aylık kuzusunu kesime verdiğinin, neden gebe hayvanını kestiğinin araştırılıp üzerine düşünülmesi gerekmektedir. Bu noktada yapılan araştırmalar yem fiyatları nedeniyle hayvancılıkla geçimini sağlayan vatandaşlarımızın artık kuzuya, gebe hayvanına bakmak istemediği, bir an önce elinden çıkarmak istediğini işaret etmektedir. Söz konusu düzenleme sadece belgesiz olarak nakledilen canlı hayvanların yakalanması durumunda karantinaya alınıp sonra sahibine geri verilmesini sağlamakta, nakledilirken yakalanmayan canlı hayvanlarla ilgili bir çözüm sunmamaktadır. Bu sorunun tam anlamıyla çözülebilmesi için özel buzağı ve özel kuzu desteğiyle ilgili çalışma yapılması gerekmektedir.

MADDE -7-

TCDD'nin, finansman açıkları ve bazı yatırım harcamalarının Hazine tarafından karşılanmasına ilişkin uygulamanın 2020 yılı sonunda dolan süresinin 31 Aralık 2020'den geçerli olmak üzere 2023 yılı sonuna uzatılmasını öngören değişiklik çerçevesinde ayrıca Cumhurbaşkanına bu süreyi 10 yıla kadar uzatma yetkisi tanınacak. Beş yıl görev yapmak üzere seçilen ve süresi 2023 yılında sona erecek olan Cumhurbaşkanına 10 yıllık uzatma süresi verilmesi hem yönetici etiği açısından doğru değildir, hem de ihtiyaç açısından gerekli değildir. Devlet Demiryollarına verilmek istenen ek süre, daha önce de verilmiş üç yıllık süre içinde öngörülen özelleştirme ve diğer hizmetler yapılamamıştır. Bu durum söz konusu alandaki plansızlığı işaret etmektedir.

MADDE -8-

Kanunun geçici 4'üncü maddesinde yapılması teklif edilen düzenlemeyle demiryolu taşımacılığının özelleştirilebilmesi için kurulan TCDD'nin şirketi, TCDD Taşımacılık A.Ş'nin finansman açıklarının sermayesine mahsuben TCDD tarafından karşılanmasına ilişkin olarak 2020 sonunda dolan süre 2020 sonundan geçerli olmak üzere 2023 yılına kadar uzatılıyor. Aynı maddede yapılan bir başka değişiklikle de, "özel demiryolu işletmeciliğine talep olmadığı" gerekçesiyle TCDD Taşımacılık A.Ş'nin 2020 yılı sonunda biten "kamu hizmeti yükümlülüğü" nün süresi de 2023 yılı sonuna kadar uzatılıyor. Cumhurbaşkanına bu süreleri 10 yıla kadar uzatma yetkisi de veriliyor. Devlet Demiryolları'nın 2016 yılında 2 milyar 516 milyon lira, 2018 yılında 3 milyar 466 milyon lira, 2019 yılında 2 milyar 546 milyon lira zarar ettiği bilinmektedir. Devlet Demiryolları gibi onlarca devlet kurumuna liyakatsiz, deneyimsiz yöneticiler atandığı, bu yöneticilerin kötü yönetimleri sonucu devlete ait kurumların zarar ettiği görülmektedir. Devamında ise bu zararlar kurumların özelleştirilmesinde bir gerekçe olarak kullanılmaktadır.

05.03.2021

Gökân Zeybek

İstanbul

Hüseyin Yıldız

Aydın

Hasan Baltacı

Kastamonu

Ulaş Karasu

Sivas

İsmet Tokdemir

Hatay

Mürsel Alban

Muğla

MUHALEFET ŞERHİ

2/3427 esas numaralı “Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi” ne ilişkin muhalefet şerhimiz aşağıdaki gibidir.

Bilgilerinize sunarız.

I. GENEL DEĞERLENDİRME

2/3427 esas numaralı “Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi” 4373 sayılı Taşkın Sulara Ve Su Baskınlarına Karşı Korunma Kanunu, 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtılması Hakkında Kanun, 4706 sayılı Hazineye Ait Taşınmaz Malların Değerlendirilmesi Ve Katma Değer Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun, 5369 sayılı Evrensel Hizmet Kanunu, yine 5996 sayılı Veteriner Hizmetleri, Bitki Sağlığı, Gıda ve Yem Kanunu, 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun ve 6546 sayılı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı Kurulması Hakkında Kanun’ olmak üzere 7 farklı kanunda değişiklik yapmayı öngörmektedir.

AKP döneminde sıklıkla karşımıza çıkan torba yasa mantığı bu teklif metninde de yer almakta, birbirinden farklı kanunlar, tek bir metinde toplanmaktadır.1.03.2021 Pazartesi günü 17:30’da elimize ulaşan teklif metni için 03.03.2021 tarihinde Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu toplanmış, tüm öneri ve eleştirilere rağmen teklif metninde herhangi bir değişiklik yapılmadan kabul edilmiştir. Özellikle komisyonlara alelacele getirilen bu teklifler sivil toplum kuruluşları, sendikalar, odaların nitelikli görüşlerinin alınması hususunda da sorunlar yaşanmasına sebebiyet vermiştir. AKP döneminde bir kural haline dönüşen bu durum Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu gündemine daha önce gelen tüm kanun tekliflerinde de uygulanmıştır.

Özellikle katılımcı bir anayasadan bahsedildiği böylesi bir süreçte muhalefetin talep ve önerilerinin görmezden gelinerek, bir virgölünün bile değiştirilmemesi aslında yasama faaliyeti içerisinde iktidarın muhalefete bakışını da göstermektedir.

İktidarın bugüne kadar uyguladığı neoliberal politikalar, sermaye gruplarının çıkarlarını gözeten yasaların hazırlanmasına sebebiyet vermiş, çıkan her yasa, sermayenin finansal açıdan rahatlamasına hizmet etmiştir. Özellikle belli başlı müteahhit grupları için hazırlanan rant odaklı ve garanti ödemelerine dayalı projeler bir kara deliğe dönüşmüş, toplum geçmediği köprüünün, kullanmadığı otoyolun parasını dolaylı olarak ödemek zorunda bırakılmıştır. Devletin ödediği garanti tutarları, dolar kuru ve ABD enflasyon oranlarındaki artışın etkisi olmaksızın dahi, bütçe için büyük bir yük olmaya devam etmiştir.

Kamu Özel İş birliği ve Yap İşlet Devret projeleri; bütçe üzerinde yarattığı büyük yükün yanı sıra bu yükü kamuoyundan kaçırmak için yapılan uygulamalarla hak ihlallerine neden olmuş, projelere ne kadar ödendiği bilgisi kamuoyundan kaçırılarak bütçe hakkı ve bilgi edinme hakkı ihlal edilmiş, şeffaflık ortadan kaldırılmaktadır.

Özellikle Yap-İşlet-Devret veya Kamu Özel İşbirliği mantığı ile hayata geçirilen tüm projeler kamuya sadece yük getirmiştir, süreç iyi yönetilememiştir. Bugüne kadar uygulanan sermaye gruplarına imtiyazlı yaklaşımların pratikleri bundan sonrası için de olumlu izlenim vermemektedir. Sayıştay 2019 raporu incelendiğinde Avrasya Tüneli için yapılacak garanti ödemesi, tutarın 30’da biri oranında kaydedilmiştir. Sayıştay’a göre bakanlık, 963 milyon TL olan garanti ödemesini mali kayıtlara 32 milyon TL olarak geçirmiştir. Söz konusu yanlışlığın düzeltilmesini talep eden Sayıştay ayrıca tünelden kaçak geçişlerle ilgili sorumluluğu yerine getirmeyen bakanlığın, 2019 yılında 10 milyon TL’nin üzerinde ek garanti ödemesi yaptığını da belirlemiştir.

Cumhurbaşkanlığı 2020 Yıllık Programı'na göre, Ulaştırma Bakanlığı'nın Yap-İşlet-Devret projelerinde şirketlere verilen garantiler için 8,3 milyar lira ödenek ayrılmıştır. Covid-19 salgınında bu ödemeler ertelenmesi gerekirken tam tersi desteklemeler artarak devam etmiştir.

AKP'nin kendi sermaye grubunu kurma çabası olarak içerisinde oluşturulan bu projeler en temel haklardan biri olan ulaşımın pahalılaşmasına da sebebiyet vermiştir.

Yavuz Sultan Selim ve Osmangazi Köprülerine, sadece, sokağa çıkma yasağının uygulandığı ilk hafta sonunda hazineден ödenecek garanti bedeli 56,6 milyon TL olmuştur. Üstelik bu garanti bedelleri hesaplanırken ABD'deki enflasyon oranı da dahil edilmektedir. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nde 2020'de ödenecek araç başına garanti tutarı: 3,16 dolar + KDV'dir. Osmangazi Köprüsünde, 2020'de ödenecek araç başına garanti tutarı: 36,92 dolar + KDV'dir.

Bakanlık bütçesinden 2021 yılı için trafik garantileri ve katkı ödemeleri için 540 Milyon TL ayrılmıştır. Bu rakam 2019 yılında 458 Milyon TL'dir. Karayolları Genel Müdürlüğü ise Yap-İşlet-Devret projeleri için 14 Milyar 49 Milyon TL ödenek ayrılmıştır.

Zafer Havalimanı için 852 bin yolcu garantisi verilmiş, 2020'nin ilk 8 ayında 7 bin 233 yolcu kullanmıştır. Oluşan kamu zararı 39,8 milyon TL'dir. Havalimanının performansı böyle devam ederse Hazine'den 208 milyon 131 bin 332 avro şirketlerin kasasına girecek. 2021 Bütçe görüşmeleri sırasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Yap-İşlet-Devret projelerinde sadece dolar kuru yükseldiği için ortaya çıkan zararın 83,7 milyar lira olduğunu dile getirmişti.

Kamu üzerinde bir kambur olan yap-ışlet-devret modeli sadece hayata geçirilen projelerin ekonomik bir batağa dönüşmesini değil aynı zamanda en temel haklardan biri olan ulaşımın da pahalılaşmasını sağlamıştır. 2021 yılının ilk ayında otoyol ve köprülerden geçiş ücretleri %25 zamlanmıştır. Bir otomobilin geçiş ücreti, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ile Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nde 10,50 TL'den 13,25 TL'ye, Osmangazi Köprüsü'nde 117,90 TL'den 147,50 TL'ye yükselmiştir. Yine yap-ışlet-devret yöntemiyle yaptırılan ve dolarla araç geçiş garantisi verilen Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nde bir otomobilin geçiş ücreti yüzde 25,5 artışla 21,90 TL'den 27,50 TL'ye yükselmiştir.

Yap-İşlet-Devret projelerinin ekonomik yükünün bilançosu her zamlarla birlikte biraz daha ağırlaşmakta, kamu ciddi bir zarara uğratılmaktadır. Kamunun ulaşım hususunda tüm rolü üstlenmesi gerekirken, ulaşım sektörü sermaye gruplarının inisiyatifine terk edilmiştir. Bu kanun teklifi bu süreci bir adım daha ileri taşımakta, yandaş sermaye gruplarına sadece yurt içinde değil, yurtdışında da ekonomik ayrıcalık sağlanmasına neden olacaktır.

II. BAZI MADDELER ÜZERİNE DEĞERLENDİRMELER

MADDE 1:

1949 yılında Seyhan Nehrinde iki büyük taşkın meydana gelmiş, Adana Seyhan İlçesine bağlı Hadırlı, Yalmanlı, Karayusuflu, Salmanbeyli, Mürseloğlu, Dervişli köyleri, Karataş ilçesine bağlı Ziament(Damlapınar) köyü, Yüreğir ilçesine bağlı Kuraşa(Gümüştüzü) köyleri ile Mersin'in Tarsun ilçesine bağlı Çöplü ve Kefeli köyleri ile toplamda 11 yerleşim yeri bu taşkından etkilenmiştir.

1956 yılında Seyhan Barajı ve nehir boyunca seddelerin yapım işi başlatılmış, 4373 sayılı “Taşkın Sulara Ve Su Baskınlarına Karşı Korunma Kanunu” gereği bu yerleşim yerleri sedde dışına çıkarılmak için kamulaştırma işlemleri yapılmıştır. Kamulaştırma işlemleri sadece evleri kapsamış, evlerin arsaları kamulaştırılmamıştır. Bu arsalar karşılığında olarak da 6 Köy DSİ'ye ait araziye, 7 köy ise Maliye Hazinesine ait araziye yerleştirilmiştir. Fakat DSİ ve Maliye Hazinesine ait olan bu arazilerin tapuları şahıslar üzerine geçirilmeden sadece Kadastro Tespit Tutanağında araziyi kullanan hak sahibinin adı şerh düşülmüştür.

1970'li yıllarda Adana'nın Seyhan ilçesine bağlı Hadır'lı köyünün tapu sorunu 1959 yılında çıkartılan Umumi Hayata Müessir Afetler Dolayısıyla Alınacak Tedbirlerle Yapılacak Yardımlara Dair Kanun gereği afete maruz kaldığı için çözülmesine rağmen diğer 10 Köy için tapu sorunları 2021 yılına kadar devam etmiştir.

DSİ 2000 yılında başlattığı inceleme neticesinde söz konusu sel mağdurlarına teslim edilen arazi tapularının bu kişilere devredilmesi gerektiğini bildiren bir takım yazışmalarla yapmış, dönemin valiliği eski tarih olduğu gerekçesi ile bu talebi kabul etmemiştir.

Geçen sürede değişen valiler ve arşiv kayıtları ile birlikte bir afetin meydana geldiği, 1949 yılından bu güne değin mağduriyetin devam ettiği gerek Adana Valiliği gerek DSİ gerek Tapu Kadastro Müdürlüğü gerekse belediye tarafından kabul edilse de bu süreçte de 2009 yılında kurulan AFAD, 1949 yılında bir afetin meydana gelip gelmediğini bilinmediği gerekçesiyle bu süreç işletilememiştir. Hâlbuki arşiv kayıtlarında 1949 ve 1950 yıllarında meydana gelen sel felaketi bulunmasına rağmen AFAD'ın bu yönlü bir araştırmaya gitmemesi, tüm kurumlar tarafından kabul edilen bu mağduriyetin giderilmesi açısından gerekli kolaylığı göstermemesi bir eksiklik olarak karşımızda durmaktadır.

70 yılı bulan bir mağduriyetin varlığı tüm kurumlar tarafından kabul edilmiş durumdadır. Söz konusu mağduriyetin giderilmesi amacıyla hazırlanan bu madde de belirtilen rayiç bedel alınması hususu ise başka bir sorun yaratmaktadır. Öyle ki uzun yıllar mağduriyet yaşayan hak sahiplerinden, rayiç bedel adı altında bir ücret alınması hakkaniyetli bir yaklaşım olmayacaktır. Öyle ki DSİ'ye ait arazilerde bulunan hak sahiplerinden herhangi bir kira alınmamasına rağmen, Maliye Hazinesine ait arazilerde yaşayan ki kira alındığı belirtilmiştir. Komisyonunda her ne kadar bu rayiç bedelin temsili bir fiyat olacağı belirtilse de bu rayiç bedelin hiç alınmaması gerektiği yönündeki önerimiz reddedilmiştir.

MADDE 2:

Söz konusu madde AKP- Sermaye işbirliğinin aleni bir şekilde itirafı niteliğindedir. Aynı zamanda söz konusu madde yap-işlet-devret projelerinin de ekonomik yönden sürdürülebilir olmadığını kanıtlamaktadır.

Komisyon toplantısında da özellikle 2. Maddenin Kanun Teklifi metninden çıkarılması yönünde öneriler verilmiş olmasına rağmen AKP oyları ile kabul edilmiştir.

Kanun Teklifinin 2. Maddesinde, gerekçesinde de bahsedildiği üzere maddenin amacı; ihale kararı alınarak ihalesi yapılan, ancak henüz uygulama sözleşmesi imzalanmamış yap-ışlet-devret projelerinin finansal temin aşamasındaki aksaklıklar ortadan kaldırmak ve özel sektörün finansman temin ederken meydana gelen zorlanmayı gidermektir. Bu doğrultuda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı özel bütçeli idarelerce yürütülen yap-ışlet-devret projelerinde yabancı kreditorlerce sağlanan finansman için borç üstlenim anlaşmasına taraf olması öngörülmüştür.

Ulaştırma Bakanlığına bağlı özel bütçeli kuruluşlar Karayolları Genel Müdürlüğü ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü kapsamaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün yap-ışlet-devret projeleri kapsamında bir ihalesi olmadığı düşünüldüğünde bu maddenin Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan ihaleleri kapsadığı anlaşılmaktadır.

Daha önceki düzenlemelerde yükümlülük Hazine ve Maliye Bakanlığında olmasına rağmen bu teklifte yükümlülük Hazine ve Maliye Bakanlığından alınarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında devredilmektedir.

Uzunca bir süredir başta sağlık ve ulaşım olmak üzere pek çok hizmet Yap-İşlet-Devret modeli kapsamında hayata geçirilmektedir. Bu model kapsamındaki yapılan Şehir Hastaneleri, Köprüler, Havalimanları, Gar gibi hizmetlerin kamuya ciddi bir yük getirdiği tüm kamuoyu tarafından bilinmektedir.

Yetkili makamların bu hizmetler için ne kadar ödeme yaptıklarını bile açıklamadıkları bir koşulda Merkezi bütçe kapsamında Hazine ve Maliye Bakanlığından ayrı olarak kimi Bakanlıklara yetki verilerek borç üstlenimi imkanının sağlanması; yabancı finans kreditorler üzerinden ülkemizin çift yönlü bir borç batağına sürüklenmesine neden olacaktır.

Buradan alınan kredilerin Yap-İşlet-Devret modelinde neredeyse tüm ihaleleri alan bazı müteahhitlere merkezi bütçe haricinde kaynak aktarımının önü açılmış olacaktır. Oysa esas itibarıyla bu Bakanlıkların borç üstlenimi de Hazine ve Maliye Bakanlığının garantörlüğündedir.

Covid-19 salgını ile başta esnaflar olmak üzere toplumun büyük bir kesimi ekonomik olarak büyük bir mağduriyet yaşarken, iş yerlerinin üzerine “ Namuslu Bir Şekilde Battık” yazarken, sermaye gruplarının içinde bulunduğu finansal krizleri çözecek, birkaç yandaş müteahhitte yarayacak böylesi bir maddenin çıkarılması siyasi etik açısından da oldukça sıkıntılıdır. Özellikle hangi ihalelerden bahsedildiği, ihaleye konu işin ne olduğu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının garantör olacağı fiyatın ne olduğu, şirketlerin hangi kreditorlerle anlaşma yapacağı belli değildir.

Bugüne kadar Yap-İşlet-Devret mantığı ile ihaleye çıkan tüm projeler adrese teslim olarak gerçekleşmiştir. Bu madde ile de 15 Mart 2020 tarihi sonrası ihalesi gerçekleşen ama finansal açıdan yaşanan zorluklar neticesinde yapımına başlanamayan projelerle ilgili şirketlere kefil olunması planlanmaktadır. Bu şirketlerin hangilerinin olduğu kamuoyuna açıklanmalıdır.

Bakıldığı zaman Yap-İşlet -Devret projesi adı altında Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı yolcu teminatlı olarak ihale edilmiş, 29 Ekim 2016 hizmete açılan gar ile ilgili ihale kapsamında 14 yıl boyunca 1,5 dolar + KDV den 106 milyon yolcu garantisi verilmiştir. Fakat pandemi dönemi içerisinde kar etmediği gerekçesi ile işletmecisi olan KOLİN inşaat 7 ay sözleşme

uzatma hakkı verilmiştir. Covid-19 pandemisini kendi sermaye gruplarına finansal açıdan takviye etme yükümlülüğü kendinde gören iktidar, maalesef toplumun diğer kesimlerini borç ve kredilerle daha da mağdur etmiştir.

Her ne kadar Cumhurbaşkanının yap işlet devret projeleri ile ilgili “cebimizden beş kuruş para çıkmadan” yapılacağını açıklasa da gelinen durumda yüklenicilerin alacağı finansal borçların dahi sorumluluğu Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına, bu minvalde tüm Türkiye halklarına fatura edilecektir. Bu maddeyi kısaca özetlemek gerekirse, söz konusu 2. Madde sadece yap-işlet-devret modellerinden kaynaklı garanti ödemelerin değil, yapmakla yükümlü şirketlerin dahi borçları halkın hanesine yazılacaktır.

MADDE 4:

Evrensel Hizmet Kanunu “Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde coğrafi konumlarından bağımsız olarak herkes tarafından erişilebilir, önceden belirlenmiş kalitede ve herkesin karşılayabileceği makul bir bedel karşılığında asgari standartlarda sunulacak olan, internet erişimi de dahil elektronik haberleşme hizmetleri ile bu Kanun kapsamında belirlenecek olan diğer hizmetleri..” olarak tanımlanmaktadır. Söz konusu kanunun 3. Maddesi göre; Evrensel hizmetten, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde yaşayan herkes, bölge ve yaşadığı yer ayırımı gözetilmeksizin yararlanması ilkesi getirilmiştir.

Özellikle covid-19 salgını, meydana gelen depremler ve diğer doğal afetler özellikle bu altyapının önemini göstermesine karşılık bu sahada yeterli çalışma yapılmadığı, hala özellikle internet altyapısı hususunda ciddi sorunların olduğunu görülmektedir. EBA meselesi ve EBA’ya ulaşım hususları bunun net bir örneğidir. Pandemiyle birlikte uzaktan eğitime başlanmasının eğitimin içeriği ve yöntemleri bağlamında yarattığı değişiklikler, dijitalleşme, teknoloji ve kaynaklara erişimin neden olduğu fırsat eşitsizlikleri çerçevesinde yapılan araştırma sonuçları oldukça çarpıcıdır. Bu süreçte yaşanan en önemli sorunların başında EBA sistemine erişimde yaşanan sorun olmuştur. Bu süreçte öğrencilerin yaklaşık %25’lik bir dilimi bilgisayar ve televizyon gibi ekipmana ve internete sahip olmadığı için uzaktan eğitim sürecinin dışına itilmiştir. İnternete erişim hususunda ortaya çıkan aksaklıklar aynı zamanda eğitimde de bir fırsat eşitsizliğinin doğmasına sebebiyet vermiştir.

Teklif maddesine göre, yıl içerisinde gerektiğinde evrensel hizmetlere ilişkin ödemelerin yapılabilmesi adına Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumuna, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ödenek aktarılması öngörülmüştür.

Kanunların açık ve anlaşılır bir dille yazılması gerekmektedir. Burada yer “Gerektiğinde” ibaresinden kastın ne olduğu anlaşılammaktadır. Aynı zamanda Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2020 mali raporlarına göre gelir gider cetvelleri incelendiğinde evrensel hizmetlere ilişkin ödemeleri kurum bütçesinden yapabileceği izlenimi doğurmuştur. Böylesi bir mali raporlarında mevcudiyetini korurken, bu ihtiyacın nereden kaynaklandığı anlaşılmmaktadır.

MADDE 5:

Bilişim ve teknoloji hizmetleri alt yapısı genel olarak ithal edilmektedir. Bu hizmetlerin sağlanmasının ikinci veya üçüncü kurumlara devredilmesi bu maliyeti daha çok arttırmaktadır. Pandemi süreciyle birlikte evde eğitim-öğretimin zorunlu hale geldiği bu dönemde birçok bölgede internet alt yapısının çöktüğüne veya hiç olmadığına tanık olduk.

Temel haklar bağlamında değerlendirilmesi gereken internet, bilişim ve teknoloji hizmetleri ve erişimi özel sektöre devredilmiştir. Pandemi süreciyle birlikte özel sektörün bualanda başarılı bir pratik sergilemediği ortaya çıkmıştır. Birçok köy internete ulaşamazken,şehir merkezlerinde hatta büyükşehirlerde dahi internet alt yapısı birçok kez yetersiz kalmıştır.

Özellikle internet performans testi hizmeti olan Speedtest, Ocak 2021 verilerini paylaşarak ülkelerin mobil ve geniş bant internet hızı ortalamalarını açıkladı. Dünyada 57. Sırada olan Türkiye, Brunei'nin bir sıra altında, Jamaika'nın ise bir sıra üstünde yer aldı. Bu durum dahi Türkiye'nin internet açısından ne kadar yetersiz olduğunu göstermektedir.

Dolayısı ile Bilişim ve teknoloji hizmetlerinde kamu, birinci derece görev almalı ve buradaki sorumluluklarını devretmemelidir.

Kanun maddesi incelendiğinde 5369 sayılı Evrensel Hizmet Kanununun 7 maddesinde değişiklik yapılmak istenmektedir.

Evrensel Hizmet Kanunu, kamu hizmeti niteliğine haiz, ancak işletmeciler tarafından karşılanmasında mali güçlük bulunan evrensel hizmetin sağlanması, yürütülmesi ve elektronik haberleşme sektörü ile bu Kanun kapsamında belirlenen diğer alanlarda evrensel hizmet yükümlülüğünün yerine getirilmesine ilişkin usul ve esaslarını düzenlenmektedir.

Kanun maddesinin yürürlüğe girmesi durumunda "zorunlu hallerde" altyapı oluşturabilmek adına evrensel hizmet yükümlüsü olma şartı aranmadan ikinci veya üçüncü kurumlara devredilmesi sağlanacaktır. Buradaki "zorunlu hallerden" kasıt nedir?

5369 sayılı Evrensel Hizmet Kanununun 4. Maddesi İmtiyaz ve görev sözleşmeleri ile ruhsat ve genel izinlerde her ne ad altında olursa olsun 3'üncü maddede belirtilen ilkelere aykırı düzenlemeler yapılamaz denilmektedir. Yine aynı kanunun 3. Maddesine göre; "Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde yaşayan herkes, bölge ve yaşadığı yer ayrımı gözetilmeksizin yararlanır, Evrensel hizmet, fert başına gayrisafı yurt içi hasıla tutarı da göz önünde bulundurularak karşılanabilir ve makul fiyat seviyesinde sunulur, Evrensel hizmet, önceden belirlenmiş hizmet kalitesi standartlarında sunulur." denilmektedir.

Yapılmak istenilen düzenleme ile gerek 5369 sayılı kanun maddelerinin, gerekse yönetmeliklerdeki ve mevzuatlardaki sorumluluklarını yerine getirmek zorunda olmayan bir yapı oluşturulacak.

MADDE 6:

Bu madde ile 5996 sayılı Veteriner Hizmetleri, Bitki Sağlığı, Gıda ve Yem Kanunu'nun 36. maddesinde değişiklik yapılmak istenmektedir.

5996 sayılı Kanun'un amacı; gıda ve yem güvenilirliğini, halk sağlığı, bitki ve hayvan sağlığı ile hayvan ıslahı ve refahını, tüketici menfaatleri ile çevrenin korunması da dikkate alınarak korumak ve sağlamaktır.

Kanun teklifinde yapılması istenilen değişiklik ile nakil esnasında yakalanan tanımlattırılmamış gebe hayvanlar, altı aylıktan küçük koyun ve keçiler ile bir yaşından küçük sığır cinsi hayvanlar kesim yaptırımının dışında bırakılmak istenmektedir. Küpesiz buzağı, kuzu ve oğlaklar ile gebe hayvanların kesime sevk edilmesi yerine karantinaya alınması öngörülmüş ve Hayvan

Hastalıklarında Tazminat Yönetmeliği ile belirlenen tazminat ödemelerinin dışında tutularak yetiştiriciye imha ve itlaf halinde tazminat ödenmeyeceği belirtilmiştir.

Yetiştiricinin yükümlü ve sorumlu olduğu tanımlattırma işleminin gerçekleştirilmemesi sebebiyle tanımlattırılmamış hayvanların kesimhanelerde kesilmesi uygulaması terk edilmelidir. Kesim işlemi yerine karantina uygulanması yalnızca gebe ve 6 aylıktan küçük koyun ve keçiler ile bir yaşından küçük sığırlar için değil; tanımlattırılmamış ve nakil esnasında yakalanan tüm hayvanlar için uygulanmalıdır.

MADDE 7-8

1 Mayıs 2013 tarihli Resmi Gazetede Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun yayımlanmıştır.İlgili kanunun TCDDTaşımacılık A.Ş.'nin desteklenmesi başlıklı GEÇİCİ 4.MADDESİ aşağıda şekildedir.

GEÇİCİ MADDE 4 – (1) Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beşinci yılın yıl sonuyla sınırlı olarak TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin;

- a) Yatırım programlarında yer alan yatırımlarının finansmanı,
 - b) İşletme bütçesinde yer alan finansman açıkları,
 - c) Fiili finansman açığı ile işletme bütçesinde öngörülen arasındaki fark,
- sermayesine mahsuben TCDD tarafından karşılanır.

(2) Kamu hizmeti yükümlülüğü, beş yıl süreyle TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından yerine getirilir.

1 Mayıs 2018 olarak belirlenen TCDD Taşımacılık AŞ tarafından yerine getirilen kamu hizmeti yükümlülüğünün geçerlilik süresi, "Demiryolu Yolcu Taşımacılığında Kamu Hizmeti Yükümlülüğü Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" in yürürlüğe konulmasına ilişkin karar Resmi Gazete'de yayımlanarak kamu hizmeti yükümlülüğünün geçerlilik süresi 31 Aralık 2020 olarak değiştirilmiştir.

Bu süre dolmuş olup, yeni bir düzenleme ile bu süre uzatılmaktadır.

31 Aralık 2020 tarihinde dolan bu sürenin öncesinde Kamu Hizmeti Yükümlülüğü süresinin uzatılması gerekmekte iken bu sürenin dolmasından 3 ay sonra bir kanuni düzenleme ancak gündeme gelebilmiştir. Aynı zamanda söz konusu maddenin geçmişe dönük olarak 31/12/2020 tarihinden itibaren yürürlüğe gireceği belirtilmiştir.

Demiryolu taşımacılığı kamu hizmeti olup, bu hizmetin özel sektöre açılması ile pek çok olumsuzluk yaşanmaktadır. Yük taşımacılığının özel sektöre açılmış olması ile pek çok kaza yaşanırken, özel firmaların bu taşımacılığı kurumun çeken ve çekilen araçlarını kamudan kiralarak yapması, kamunun zararını artırırken özel sektöre yeni kar alanları açmaktadır.

Aynı şekilde yolcu taşımacılığının da özel sektöre açılması benzer sonuçlara neden olacaktır. Bu nedenle demiryolu hizmetlerinin gerek yük gerekse de yolcu taşımacılığının kamu eliyle verilmesi gerekmektedir.

Mevcut durumda Taşımacılık A.Ş.'nin kamu hizmeti yükümlülüğünün devamı, özel sektöre açılmamış olan yolcu taşımacılığı açısından finansman açığının yine Hazine ve Maliye

Bakanlığı üzerinden desteklenmesi ve kamu hizmeti yükümlülüğünün yerine getirilmesi esas olmalıdır.

MADDE 9-10

Çanakkale Kültürel ve Tarihi Alanların tanıtımında turizm acenteleri tarafından belirlenen turist rehberleri bulunmaktadır. Çanakkale genelinde turizm acentelerine bağlı yaklaşık 180-200 civarı üniversite mezunu dil bilen rehberlik için gereken aşamalardan ve sınavlardan geçen yetkin kişiler bulunmaktadır ve bu kişilerin geçim kaynağı turizm rehberliğidir.

Şu an Tarihi Alan Başkanlığı tarafından kılavuz adı altında yetkilendirilenler ise 40-50 yaş civarı ya emekli ya da ikinci bir iş olarak kılavuzluk yapmaktadırlar, Bu işi ek bir iş olarak yaptıkları için çalışan yetkin turist rehberlerinin aldıkları ücretlerden daha düşük ücretle çalışarak turist rehberlerinin emeklerini ve ücretlerini gasp etmektedirler.

Bu alanda çalışan rehberler gerekli donanıma sahip hem tarihi alanlar hem de dil konusunda bir eksiklikleri yoktur. Turizm acentelerine bir kılavuz verilince acente artık rehberlere ihtiyaç duymayabilir ve bu işi yapan turist rehberleri işsiz kalacaklardır. Dolayısı ile eğer muhakkak bir kılavuzluk hizmeti gerekecek ise bu kişilerin mevcut rehberler arasından da seçilmesi, gerekli yeterlilikte olanların ise bu kadrolara alınması gerekmektedir.

Mahmut Celadet Gaydalı

Bitlis

MUHALEFET ŞERHİ

Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu’nda 03.03.2021 tarihinde görüşülen 2/3427 esas numaralı “Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi” üzerine muhalefet şerhimiz aşağıdaki gibidir.

AK Parti iktidarlarının ve Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sisteminin Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin yasama kalitesini yerle bir eden “torba kanun” uygulamalarının bir örneği komisyonumuzda görüşülmüştür. Teklifin başlığı dahi hangi amaca hizmet ettiği belli olmayan bir düzenleme algısını doğrudan ortaya çıkarmaktadır. AK Parti iktidarları ülkemizin meselelerini yapısal ve kapsamlı çözüm ve düzenlemeler yerine yamalarla, dar ve geçici düzenlemelerle çözmeye çalışmaktadır. Başlığından ne olduğu anlaşılmayan bu “torba kanun” teklifi 1 Mart 2021 Pazartesi saat 17:00 sıralarında tarafımıza ulaşmış ve içtüzüğün belirlediği asgari süre olan 48 saat sonra da görüşülmüştür. Torba kanunlarda bir şeyleri gizleme gayreti hükümetin önceki uygulamalarında görülmüştür. Şimdi de komisyonda onlarca kanun teklifi bekletilirken acele ile getirilen bu teklif, yandaş iki müteahhidi korumaya mı yöneliktir? algısı oluşturmaktadır. Bu şaibe ortadan kaldırılmalıdır. Ayrıca kanun teklifi için belirlenmiş tali komisyonlar olan Plan ve Bütçe Komisyonu ile Milli Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor Komisyonu teklifle ilgili toplanmamış raporlarını sunmamıştır.

Birbiriyle alakası olmayan ve hatta bir çoğu komisyonumuzun ihtisas alanıyla da ilgisi olmayan maddeler içeren bu düzenleme ile;

- 4373 sayılı Taşkın Sulara ve Su Baskınlarına Karşı Korunma Kanunu
- 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun
- 4706 sayılı Hazineye Ait Taşınmaz Malların Değerlendirilmesi ve Katma Değer Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun
- 5369 sayılı Evrensel Hizmet Kanunu
- 5996 sayılı Veteriner Hizmetleri, Bitki Sağlığı, Gıda ve Yem Kanunu
- 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun
- 6546 sayılı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alanı Hakkında Bazı Düzenlemeler Yapılmasına Dair Kanun’da değişiklikler yapılmakta, bazılarına geçici maddeler eklenmektedir.

Hayvanların kulaklarına takılacak küpeden, internet hizmetlerine verilecek teşviklere, Çanakkale tarihi alanından, Seyhan nehri çevresindeki bazı sorunlara, Demiryolu taşımacılığında, kamu özel işbirliği yatırımlarına kadar bir biriyle ilgisiz pek çok konu bu 12 maddelik kanun teklifiyle görüşülmüştür. Her biri ayrı uzmanlık ve değerlendirme isteyen maddeler içeren bu düzenlemenin 48 saat içinde anlaşılıp çalışılması doğal olarak mümkün değildir. Komisyonda ilgili herhangi bir meslek odası ya da sivil toplum kuruluşu bulunmamıştır. Bu noktada ilkesel olarak “torba kanun” uygulamalarına kökten karşı olduğumuzu ifade etmek isteriz. Torba kanunlar, AK Parti grubunun plansız, programsız tamamen Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemiyle oluşmuş bürokrasi yapısının kontrolünde olan yasama süreçlerinin bir meyvesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Kanun teklifinin açıklanması ve savunulması görevini teklif sahiplerinden çok bakan yardımcılarını ya da bakanlık

bürokratları yapmıştır. Türkiye Büyük Millet Meclisi, torba kanun uygulamalarını acilen terk etmeli, planlı ve yapısal çözümler arayan kod kanun uygulamalarına dönmelidir.

Komisyonumuzda görüşülen kanun teklifinde uzun yıllardır çözüm bekleyen bazı sorunlara tam olmasa da çözümler üretildiği görülmektedir. Komisyonadaki muhalefet partilerinin temsilcilerinin genel kanaati teklifin genelinin kabul edilebilir olduğu yönündedir. Ancak bu kabul edilebilir maddelerin içine yerleştirilen bir madde muğlak ve dolambaçlı ifadelerle ülkemizi ciddi bir kamu zararına ve rant ekonomisine itecek düzeydedir. Bütün muhalefet partilerinin temsilcilerinin ayrı ayrı ama aynı mahiyette olan önergeleriyle çıkarılmasını istediği madde teklifin 2. maddesidir. Komisyon görüşmelerinin tamamına yakınındaki bütün tartışmalar da bu madde üzerine odaklanmıştır.

İktidar bu madde ile toplumun ihtiyaçlarından ne kadar uzak olduğunu ve tamamen yandaş şirketleri kayırmaya odaklandığını bir kez daha göstermiştir.

Ülkemizde bir süredir devam eden ekonomik kriz ve akabinde Kovid-19 küresel salgınının yarattığı ekonomik yıkımda esnaf, çiftçi, memur, işçi ve pek çok kesim kendilerine destek beklerken, sorunlarını çözecek düzenlemelerin TBMM’den çıkmasını umut ederken; AK Parti grubu adrese teslim ihalelerin sahiplerini kurtaracak adrese teslim bir kanun teklifi getirmiştir. AK Parti milletin meselelerini değil, yandaşların meselelerini takip etmektedir. Bu teklifin 2. Maddesi de Sayın Genel Başkanımız Meral Akşener Hanımefendi’nin tabiriyle “Rantın efendisi beş müteahhit” ve benzerleri için çıkarılmıştır.

Bu bağlamda teklifte yer alan maddeler hakkındaki görüşlerimiz şu şekildedir:

2. Madde

Maddenin gerekçesinde Kovid-19 küresel salgınının yarattığı ekonomik sıkıntıda yap işlet devret yatırımlarında yer alan özel firmaların finansman sorunu yaşadığı vurgulanmış, yabancı finansörlerin mevcut sözleşmelerde garanti veren özel bütçeli idarelerin kefaletini yetersiz gördüğü ifade edilmiştir. Yani bu madde gerekçede itiraf edildiği üzere kamudan yap işlet devret ihalesi almış firmaları kurtarmak ve yurtdışında itibarsız görülen bazı kurumlarımız yerine Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığını kefil kılmak için hazırlanmıştır.

Dünya Bankası’nın açıkladığı verilere göre, dünya üzerinde en çok kamu ihalesi alan 10 şirketten 5 tanesi Türkiye’de yer almaktadır. Bu ihaleleri alan firmalar Kamu Özel İşbirliği projeleriyle hazine garantili, yolcu garantili, hasta garantili, geçiş garantili projeleri yine kamu bankalarından aldıkları finansmanlar ve bir kısım yabancı finansmanlarla gerçekleştirmekte, hazine garantileriyle çok büyük meblağlarda ödemeler almaktadır. Bu hususun ayyuka çıktığı, toplumda güvensizlik ve infial yarattığı bir ortamda böyle bir kanun teklifini getirilmesi aymazlıktır.

Teklif kapsadığı dönem itibariyle genel bir mahiyette değildir. Teklife göre “15 Mart 2020 tarihinden sonra ihalesi yapılmış ancak bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihte henüz uygulama sözleşmesi imzalanmamış ve yurtdışından finanse edilmesi planlanan yap-işlet-devret projelerini” kapsamaktadır. Yani yaklaşık son bir yılda yapılmış ve yurt dışından finanse edilmesi planlanan ihalelileri işaret etmektedir. Araştırıldığında bu dönemde bu şartlara uygun

iki ihale yapıldığı görülmüştür. Bunlardan birinin Aydın-Denizli Otoyolu ile ilgili diğerinin ise Kuzey Marmara otoyolu ile alakalı olduğu öğrenilmiştir. Kuzey Marmara Otoyolu ile alakalı kısmın sözde ve hayali proje olan “Kanal İstanbul”la yönelik bir ön hazırlık olmadığını umuyoruz. Kısacası muhatabı sadece iki ihale olan bir kanuni düzenleme yapılmaktadır. Teklif sahibi ve bakanlık yetkililerine bu bilgi ısrarla sorulmasına rağmen cevap verilmemiş, ilgili ihalelileri hangi şirketlerin aldığı da söylenmemiştir. Burada şunu da ifade etmek görevimizdir. Şayet bu teklif kanunlaşırsa yeni kredi şartlarıyla ihaleye çıkılacak olunursa çok daha düşük bedellerle ihale yapılmasının mümkün olabileceğini, bu durumun da kamu yararına olacağını düşünüyorum.

Teklifin devamında “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na (UAB) bağlı özel bütçeli kamu idareleri” ifadesi kullanılmıştır. UAB’a bağlı bu mahiyette iki kurum vardır. Biri Karayolları Genel Müdürlüğü diğeri ise Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’dür. Bu noktada Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün ilgili mahiyette bir ihale yapma durumu olmadığı için aslında bu dolambaçlı ifadenin tek muhatabı Karayolları Genel Müdürlüğü’dür. Kanunda bu kurumun isminin doğrudan zikredilmemesi dahi meselenin üstünü kapatmaya yönelik bir hamledir.

Madde Karayolları Genel Müdürlüğü’nün “borç üstlenim anlaşmaları”na taraf olmasının yetersiz kaldığı durumlarda Bakanlığın da tüzel bir kişilik olarak borç üstlenimi sözleşmesine imza atmasını sağlamaktadır. Yani Karayolları Genel Müdürlüğünü itibarsız gören, umursamayan ve yetersiz gören “yabancı” finansörlerin içlerini rahatlatmak amacıyla Bakanlık kefil olmaktadır. Bu Türkiye Cumhuriyeti devletinin kurumlarını yetersiz gören yabancı finansörlerin olduğunu açıkça göstermektedir. Ekonomik olarak devlet kurumlarımızın nasıl bir güven kaybı yaşattığını itiraf etmektedir.

Bu noktada dikkat çekilmesi gereken bir husus bu “borç üstleniminin” Hazine ve Maliye Bakanlığı’na değil Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı’na yönlendirilmesidir. Anlaşılan Hazine ve Maliye Bakanlığı bu projelerde borçlara kefil olmayı reddetmiştir. Hükümet içinde yap işlet devret projeleri noktasında bir anlaşmazlık olduğu da buradan izlenmektedir.

Henüz bir kürek harç dahi atılmamış olan projelerde özel şirketler dış kaynak bulsun diye kanuni düzenleme yapmayı hedefleyen AK Parti, Millet İttifakı belediyelerinin dış borç ve finansman taleplerini hükümet nezdinde onaylamamakta ya da onayları geciktirmektedir. Bu bir çelişkidir, çifte standartlı bir politikadır.

Zafer Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli, Ankara – Niğde Otoyolu, Osmangazi Köprüsü gibi bu modeller yapılan yatırımların milyarlarca liralık hazine garantisi ödemesiyle karşı karşıya olduğu bilinmektedir. Maliyetinin çok üstünde yapılan bu yatırımlarla millete hizmetten çok yandaşa hizmet yapılmıştır.

Avrasya Tüneli otomobiller için gidiş dönüş 92 Türk Lirası, Osmangazi Köprüsü bağlantı yolları hariç tek geçiş 147,50 Türk Lirası, Ankara – Niğde Otoyolu 148 Türk Lirası gibi geçiş ücretleriyle çalışmaktadır. Bu fiyatlara bağlantı yolları da eklendiğinde iyice meblağ artmaktadır. Vatandaşın bu ücretlerle bu yolları kullanamayacağı aşikardır. Kullanılmadığı için de hazine garantisi ödemesi yapmaktadır. Ayrıca küresel salgın sebebiyle sokağa çıkma yasağı olan günler için dahi garanti ödemeleri yapılmaktadır. Bu yatırımların millete hizmetten çok milletin kaynaklarını

yandaş firmalara akıtmak için yapıldığı ortadadır. İlgili madde de bu minvalde bir düzenleme getirdiği için bu maddenin yasalaşmasına karşıyız.

4. ve 5. Maddeler

Bu maddelerdeki düzenlemelerle internet alt yapısını yapan firmaların ödemelerini almaktaki zorlukların aşılması ve alt yapı çalışmalarının hızlanması hedeflenmiştir. Komisyon toplantısında bu düzenlemeyi yaparken küresel salgın sürecinde EBA ve benzeri eğitim sistemlerinin internet alt yapılarının yetersiz kalması, öğrencilerin internet çekmeyen ya da hızı yetmeyen yerleşim yerlerinde zorluk yaşaması gerekçe olarak sunulmuştur. Mart 2020’den beridir kapanma ve uzaktan eğitim süreci yaşayan ülkemizde bir yıl sonra böyle bir kolaylığın getirilmesi son derece geç kalınmış bir hamledir. Ayrıca uzaktan eğitimde başarısızlığın da itirafıdır. Düzenlemeye ilkesel olarak karşı olmasak da bu noktalara dikkat edilmesi gerektiğini düşünmekteyiz.

6. Madde

Komisyonumuzla ilgili olmayan bu hayvancılık ile ilgili maddede doğru bir uygulama hedeflenmişse de hayvanların karantinaya alım sürecinin nasıl yapılacağı, karantinaların nerelerde uygulanacağı ifade edilmemiş ve muğlak bırakılmıştır. Bakanlık yetkililerinin ve teklife imza atan AK Partili milletvekillerinin “karantina merkezleri” kurulacağı ifadeleri olsa da kanunda herhangi bir tecellisi yer almamaktadır. Maddenin genişletilerek muğlaklığın giderilmesi daha uygun olacaktır.

7. ve 8. Maddeler

Bu maddelerle TCDD’de yapılan özelleştirmelerin başarısız olduğu itiraf edilmiş, devlet desteğinin 2023’e kadar uzatımı yapılmıştır. Ayrıca ayrı ayrı eklenen ve Cumhurbaşkanına on yıl yeniden uzatma yetkisi veren düzenleme keyfilikten başka bir şey değildir. Her türlü yetkiyi Cumhurbaşkanına verme eğilimi doğru bir eğilim olarak görülmemektedir. Yatırımların ve ulaşım çalışmalarının aksamaması için 2023’e kadar yapılan uzatma kabul edilebilir olsa da Cumhurbaşkanına tam da olası seçim tarihinde verilecek on yıllık yeniden uzatma yetkisi hakkaniyetli değildir. 2023 yılında ihtiyaç hasıl olursa TBMM’nin yeniden bir uzatma yapabileceken bu yetki Cumhurbaşkanına verilmemelidir.

9. ve 10. Maddeler

Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi alanında görev yapan kılavuzlarla ilgili olan bu maddelerde, hem tanım yapılmakta hem de göreve devamları sağlanmaktadır. Esasen ülkemizdeki tarihi, kültürel ve tabii güzelliklerimizin bulunduğu her yer için aynı hassasiyetin gösterilmesi gereklidir. Alan yönetimi, kılavuzluk ve rehberlik hizmetleri kökten ve kalıcı olarak çözüme kavuşturulmalıdır.

Sonuç

Bazı maddelere, eksiklerine ve geç kalınmış olmasına rağmen olumlu bakıyoruz; ancak torba kanun içine doldurulmuş olmasına kesinlikle karşı çıkıyoruz. Komisyonunda onlarca kanun teklifi beklerken, incelemeye fırsat vermeden asgari süre içinde görüşülmesi tarafımızdan şüpheyle karşılanmıştır. Şaibeli bir durum olduğunu düşünüyoruz. Özellikle 2. madde ile yandaş firmaların korunmak istenmesine şiddetle karşı çıkıyoruz.

Hazine ve Maliye Bakanlığına ait olan borç yönetiminin devredilmesinin Anayasa’ya aykırı olduğunu düşünmekteyiz. Hazine bütünlüğünün sağlanması açısından bu konuyu önemli gördüğümüzü de ifade ediyoruz.

Hayrettin Nuhoğlu

İstanbul

Türkiye Büyük Millet Meclisi

İbrahim Halil Oral

Ankara

(Sıra Sayısı: 252)

BURSA MİLLETVEKİLİ AHMET KILIÇ VE 21
MİLLETVEKİLİNİN TEKLİFİ

**BAZI KANUNLARDA DEĞİŞİKLİK
YAPILMASINA DAİR KANUN TEKLİFİ**

MADDE 1- 14/1/1943 tarihli ve 4373 sayılı Taşkın Sulara ve Su Baskınlarına Karşı Korunma Kanununa aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 1- Seyhan Nehrinde 1949 ila 1951 yıllarında yaşanan taşkınlardan dolayı bu Kanun hükümlerinin uygulanması sonucunda mevcut binalarını boşaltmak durumunda kalan kişilere, üzerinde bina yapmak üzere DSİ tarafından tahsis edilen arazilerin mülkiyetinin rayiç bedeli üzerinden doğrudan satışını yapmaya arazi maliki idare yetkilidir.

Birinci fıkrada kapsamında doğrudan satış talep eden kişiler bu maddenin yayımlanmasından itibaren altı ay içinde ilgili valiliğe müracaat eder. Müracaat süresinin sonunda tüm başvuranların hak sahipliği ilgili valilik bünyesinde oluşturulacak komisyon tarafından değerlendirilir ve hak sahiplik durumları tespit edilir. Tespit sonuçları başvuranlara tebliğ edilir. Tebliğ tarihinden itibaren 15 günlük süre içerisinde valiliğe itiraz edilebilir. Yapılan itirazlar valilikçe 15 gün içinde incelenerek sonucu itiraz edene bildirilir. Valiliğin tespitinden veya itiraz edilmişse itiraz sonucunun tebliğinden itibaren süresi içerisinde idare mahkemesinde dava açtığını belgeleyenlerin satış işlemleri dava sonucunda verilecek karara kadar durur.

Yukarıdaki fıkraya uyarınca belirlenen hak sahipleri, satış işlemlerinin yapılması için ilgili valilikçe arazi maliki idareye bildirilir.

Bu maddenin uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar Tarım ve Orman Bakanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından müştereken belirlenir.”

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE
TURİZM KOMİSYONUNUN KABUL ETTİĞİ
METİN

**BAZI KANUNLARDA DEĞİŞİKLİK
YAPILMASINA DAİR KANUN TEKLİFİ**

MADDE 1- 14/1/1943 tarihli ve 4373 sayılı Taşkın Sulara ve Su Baskınlarına Karşı Korunma Kanununa aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 1- Seyhan Nehrinde 1949 ila 1951 yıllarında yaşanan taşkınlardan dolayı bu Kanun hükümlerinin uygulanması sonucunda mevcut binalarını boşaltmak durumunda kalan kişilere, üzerinde bina yapmak üzere Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü tarafından tahsis edilen arazilerin mülkiyetinin rayiç bedeli üzerinden doğrudan satışını yapmaya arazi maliki idare yetkilidir.

Birinci fıkrada kapsamında doğrudan satış talep eden kişiler bu maddenin yayımlanmasından itibaren altı ay içinde ilgili valiliğe müracaat eder. Müracaat süresinin sonunda tüm başvuranların hak sahipliği ilgili valilik bünyesinde oluşturulacak komisyon tarafından değerlendirilir ve hak sahipliği durumları tespit edilir. Tespit sonuçları başvuranlara tebliğ edilir. Tebliğ tarihinden itibaren 15 gün içinde valiliğe itiraz edilebilir. Yapılan itirazlar valilikçe 15 gün içinde incelenerek sonucu itiraz edene bildirilir. Valiliğin tespitinden veya itiraz edilmişse itiraz sonucunun tebliğinden itibaren süresi içerisinde idare mahkemesinde dava açtığını belgeleyenlerin satış işlemleri dava sonucunda verilecek karara kadar durur.

Yukarıdaki fıkraya uyarınca belirlenen hak sahipleri, satış işlemlerinin yapılması için ilgili valilikçe arazi maliki idareye bildirilir.

Bu maddenin uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar Tarım ve Orman Bakanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından müştereken belirlenir.”

(Bursa Milletvekili Ahmet Kılıç ve
21 Milletvekilinin Teklifi)

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm
Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

MADDE 2- 8/6/1994 tarihli ve 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 4- 15/3/2020 tarihinden sonra ihalesi yapılmış ancak bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihte henüz uygulama sözleşmesi imzalanmamış, yurtdışından finanse edilmesi planlanan yap-işlet-devret projeleri kapsamında, 11/A maddesi uyarınca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı özel bütçeli kamu idareleri tarafından imzalanacak borç üstlenim anlaşmalarına, ilgili idarenin borç üstlenim anlaşmasından kaynaklanan yükümlülüklerinin yerine getirilmesini sağlayacak şekilde, 4749 sayılı Kanunun 4 üncü maddesi ile 8/A maddesi hükümlerine tabi olmaksızın, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı da taraf olabilir.”

MADDE 3- 29/6/2001 tarihli ve 4706 sayılı Hazineye Ait Taşınmaz Malların Değerlendirilmesi ve Katma Değer Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 27- Akşehir Gölünün Konya ili Akşehir ve Tuzlukçu ilçelerinde yer alan kıyı kesimine ait 4/4/1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun 9 uncu maddesi uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylanarak 4/1/2019 tarihinde tespit edilen kıyı kenar çizgisine göre kıyıda kalmayan ancak bu tarihten önce belirlenen kıyı kenar çizgilerine göre kıyıda kalmış olan yerlerde;

a) Tapulu taşınmazların tapu kayıtları terkin edilmez. Bu taşınmazlar hakkında görülmekte olan tapu iptali ve tescil davalarında karar verilmesine yer olmadığına dair karar verilir ve yargılama gideri ile maktu vekalet ücreti idare üzerinde bırakılır. Kesinleşen davalarda terkin işlemi yapılmaz. Terkin edilen taşınmazlar, bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren iki yıl içinde idareye başvurulması halinde varsa açılan davalardan tüm

MADDE 2- 8/6/1994 tarihli ve 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 4- 15/3/2020 tarihinden sonra ihalesi yapılmış ancak bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihte henüz uygulama sözleşmesi imzalanmamış, yurt dışından finanse edilmesi planlanan yap-işlet-devret projeleri kapsamında, 11/A maddesi uyarınca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı özel bütçeli kamu idareleri tarafından imzalanacak borç üstlenim anlaşmalarına, ilgili idarenin borç üstlenim anlaşmasından kaynaklanan yükümlülüklerinin yerine getirilmesini sağlayacak şekilde, 4749 sayılı Kanunun 4 üncü maddesi ile 8/A maddesi hükümlerine tabi olmaksızın, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı da taraf olabilir.”

MADDE 3- 29/6/2001 tarihli ve 4706 sayılı Hazineye Ait Taşınmaz Malların Değerlendirilmesi ve Katma Değer Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 27- Akşehir Gölünün Konya ili Akşehir ve Tuzlukçu ilçelerinde yer alan kıyı kesimine ait 4/4/1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun 9 uncu maddesi uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylanarak 4/1/2019 tarihinde tespit edilen kıyı kenar çizgisine göre kıyıda kalmayan ancak bu tarihten önce belirlenen kıyı kenar çizgilerine göre kıyıda kalmış olan yerlerde;

a) Tapulu taşınmazların tapu kayıtları terkin edilmez. Bu taşınmazlar hakkında görülmekte olan tapu iptali ve tescil davalarında karar verilmesine yer olmadığına dair karar verilir ve yargılama gideri ile maktu vekalet ücreti idare üzerinde bırakılır. Kesinleşen davalarda terkin işlemi yapılmaz. Terkin edilen taşınmazlar, bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren iki yıl içinde idareye başvurulması halinde varsa

(Bursa Milletvekili Ahmet Kılıç ve
21 Milletvekilinin Teklifi)

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm
Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

yargılama giderleri üstlenilerek kayıtsız ve şartsız olarak feragat edilerek önceki kayıt malikleri veya kanuni mirasçıları adına tescil edilir. Bu kişilerden taşınmazlarına karşılık daha önce yer verilenlere taşınmaz iade edilmez. Ancak taşınmazlarına karşılık bedel ödenenlerin veya mahkemece verilen kararlara göre tazminat ödenenlerin; bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren iki yıl içinde idareye başvurmaları ve aldıkları bedel ya da tazminatı bunların ödediği tarihten itibaren kanuni faiziyle birlikte ödemeleri halinde söz konusu taşınmazlar bu kişiler adına tescil edilir.

b) Daha önce yapılan kadastro çalışmaları sırasında kadastro harici bırakılan taşınmazların, 4/1/2019 tarihindeki zilyetleri veya fiili kullanıcıları tespit edilmek ve varsa üzerindeki muhdesatın kime veya kimlere ait olduğu ve kim veya kimler tarafından kullanıldığı kadastro tutanağının beyanlar hanesinde gösterilmek suretiyle 3402 sayılı Kanunun ek 4 üncü maddesi hükümlerine göre kadastrusu yapılarak Hazine adına tescil edilir. Kadastro tutanağının beyanlar hanesindeki bilgiler tapu kütüğünün beyanlar hanesine de aynen aktarılır. Bu taşınmazlar, tapu kütüğünün beyanlar hanesine göre kullanıcısı veya üzerindeki muhdesatın sahibi olarak gösterilen kişilere ya da bunların kanuni mirasçılarına kadastro tutanaklarının kesinleştiği tarihten itibaren altı ay içerisinde başvurmaları halinde bu Kanunun ek 6 ncı maddesi hükümlerine göre doğrudan kiralanabilir.”

MADDE 4- 16/6/2005 tarihli ve 5369 sayılı Evrensel Hizmet Kanununun 6 ncı maddesinin dördüncü fıkrasına üçüncü cümlesinden sonra gelmek üzere aşağıdaki cümle eklenmiştir.
“Gerektiğinde evrensel hizmete ilişkin ödemelerin yapılabilmesini teminen bu amaçla Bakanlık bütçesinde yer alan ödeneklerin yıl içinde Kurum bütçesine aktarılmasına Ulaştırma ve Altyapı Bakanı yetkilidir.”

açılan davalardan başvuru tarafından tüm yargılama giderleri üstlenilerek kayıtsız ve şartsız olarak feragat edilerek önceki kayıt malikleri veya kanuni mirasçıları adına tescil edilir. Bu kişilerden taşınmazlarına karşılık daha önce yer verilenlere taşınmaz iade edilmez. Ancak taşınmazlarına karşılık bedel ödenenlerin veya mahkemece verilen kararlara göre tazminat ödenenlerin; bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren iki yıl içinde idareye başvurmaları ve aldıkları bedel ya da tazminatı bunların ödediği tarihten itibaren kanuni faiziyle birlikte ödemeleri halinde söz konusu taşınmazlar bu kişiler adına tescil edilir.

b) Daha önce yapılan kadastro çalışmaları sırasında kadastro harici bırakılan taşınmazların, 4/1/2019 tarihindeki zilyetleri veya fiili kullanıcıları tespit edilmek ve varsa üzerindeki muhdesatın kime veya kimlere ait olduğu ve kim veya kimler tarafından kullanıldığı kadastro tutanağının beyanlar hanesinde gösterilmek suretiyle 3402 sayılı Kanunun ek 4 üncü maddesi hükümlerine göre kadastrusu yapılarak Hazine adına tescil edilir. Kadastro tutanağının beyanlar hanesindeki bilgiler tapu kütüğünün beyanlar hanesine de aynen aktarılır. Bu taşınmazlar, tapu kütüğünün beyanlar hanesine göre kullanıcısı veya üzerindeki muhdesatın sahibi olarak gösterilen kişilere ya da bunların kanuni mirasçılarına kadastro tutanaklarının kesinleştiği tarihten itibaren altı ay içerisinde başvurmaları halinde bu Kanunun ek 6 ncı maddesi hükümlerine göre doğrudan kiralanabilir.”

MADDE 4- 16/6/2005 tarihli ve 5369 sayılı Evrensel Hizmet Kanununun 6 ncı maddesinin dördüncü fıkrasına üçüncü cümlesinden sonra gelmek üzere aşağıdaki cümle eklenmiştir.
“Gerektiğinde evrensel hizmete ilişkin ödemelerin yapılabilmesini teminen bu amaçla Bakanlık bütçesinde yer alan ödeneklerin yıl içinde Kurum bütçesine aktarılmasına Ulaştırma ve Altyapı Bakanı yetkilidir.”

(Bursa Milletvekili Ahmet Kılıç ve
21 Milletvekilinin Teklifi)

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm
Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

MADDE 5- 5369 sayılı Kanunun 7 nci maddesinin birinci fıkrasına birinci cümlesinden sonra gelmek üzere aşağıdaki cümle ve maddeye ikinci fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Evrensel hizmet yükümlüsünün bu maddenin beşinci fıkrasındaki yöntemlerle belirlendiği haller de dahil olmak üzere net maliyet hesaplamasında finansman maliyeti de dikkate alınır.”

“Bakanlıkça uygun görülmesi halinde, zorunlu hallerde münhasıran alt yapı kurulumuna ilişkin mal ve hizmet alımları ile yapım işlerinde, net maliyet ve ödemeler açısından birinci ve altıncı fıkradaki esaslar uygulanarak bu Kanunda öngörülen evrensel hizmet yükümlüsü olma şartı aranmayabilir.

Bakanlığın talebi üzerine Kurum evrensel hizmet yükümlüsünü ve yükümlülüklerini işin gerekliliklerine göre doğrudan veya bu maddenin beşinci fıkrasında sayılan yöntemlere göre belirlemeye, evrensel hizmetin net maliyetini hesaplamaya, evrensel hizmet yükümlülerine yapılacak her türlü ödemeyi yapmaya, gerektiğinde Kurum bütçesinden ödemeye ve bunları denetlemeye yetkilidir.

Evrensel hizmet yükümlüsünün birden fazla işletmeci arasından; bu Kanun kapsamındaki evrensel hizmetlerin en düşük bedelle sunulması veya belirli bir bedel karşılığında bu Kanun kapsamındaki evrensel hizmetlerin azami ölçekte sunulması esasına göre belirlendiği yöntemlerin kullanılması halinde ortaya çıkan bedeller birinci fıkrada yer alan net maliyet hesaplamasına esas teşkil eder. Finansman maliyeti dışında ayrıca net maliyet hesabı yapılmaz.

Kurulum, işletme, bakım/onarım işlerini içeren evrensel hizmet yükümlülüklerinde evrensel hizmet işine ilişkin bedelin yüzde 30’una kadar avans ödenebilir, bakiye kısma ilişkin ödemeler ise dönemsellik zorunluluğu olmaksızın maliyetleri tevsik eden belgeler esas alınarak harcamanın

MADDE 5- 5369 sayılı Kanunun 7 nci maddesinin birinci fıkrasına birinci cümlesinden sonra gelmek üzere aşağıdaki cümle ve maddeye ikinci fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Evrensel hizmet yükümlüsünün bu maddenin beşinci fıkrasındaki yöntemlerle belirlendiği haller de dahil olmak üzere net maliyet hesaplamasında finansman maliyeti de dikkate alınır.”

“Bakanlıkça uygun görülmesi halinde, zorunlu hallerde münhasıran alt yapı kurulumuna ilişkin mal ve hizmet alımları ile yapım işlerinde, net maliyet ve ödemeler açısından birinci ve altıncı fıkradaki esaslar uygulanarak bu Kanunda öngörülen evrensel hizmet yükümlüsü olma şartı aranmayabilir.

Bakanlığın talebi üzerine Kurum evrensel hizmet yükümlüsünü ve yükümlülüklerini işin gerekliliklerine göre doğrudan veya bu maddenin beşinci fıkrasında sayılan yöntemlere göre belirlemeye, evrensel hizmetin net maliyetini hesaplamaya, evrensel hizmet yükümlülerine yapılacak her türlü ödemeyi yapmaya, gerektiğinde Kurum bütçesinden ödemeye ve bunları denetlemeye yetkilidir.

Evrensel hizmet yükümlüsünün birden fazla işletmeci arasından; bu Kanun kapsamındaki evrensel hizmetlerin en düşük bedelle sunulması veya belirli bir bedel karşılığında bu Kanun kapsamındaki evrensel hizmetlerin azami ölçekte sunulması esasına göre belirlendiği yöntemlerin kullanılması halinde ortaya çıkan bedeller birinci fıkrada yer alan net maliyet hesaplamasına esas teşkil eder. Finansman maliyeti dışında ayrıca net maliyet hesabı yapılmaz.

Kurulum, işletme, bakım/onarım işlerini içeren evrensel hizmet yükümlülüklerinde evrensel hizmet işine ilişkin bedelin % 30’una kadar avans ödenebilir, bakiye kısma ilişkin ödemeler ise dönemsellik zorunluluğu olmaksızın

(Bursa Milletvekili Ahmet Kılıç ve
21 Milletvekilinin Teklifi)

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm
Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

yapıldığına ilişkin bilgi ve belgelerin sunulduğu ayı takip eden ayın sonuna kadar yapılır.

Bu maddenin uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından müştereken belirlenir.”

MADDE 6- 11/6/2010 tarihli ve 5996 sayılı Veteriner Hizmetleri, Bitki Sağlığı, Gıda ve Yem Kanununun 36 ncı maddesinin birinci fıkrasının (f) bendinin ikinci cümlesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve bende aşağıdaki cümleler eklenmiştir.

“Tanımlatılmamış sığır cinsi hayvanlar ile koyun ve keçilerin nakil sırasında yakalanması hâlinde gebe hayvanlar, altı aylıktan küçük koyun ve keçiler ile bir yaşından küçük sığır cinsi hayvanlar hariç olmak üzere tüm masrafları sahibi tarafından karşılanarak en yakın kesimhanede kestirilir ve sahibine teslim edilir.”

“Tanımlatılmamış gebe hayvanlar, altı aylıktan küçük koyun ve keçiler ile bir yaşından küçük sığır cinsi hayvanlar nakil esnasında yakalanması durumunda kestirilmez, sahibinin bilgisi dâhilinde karantina altına alınır. Karantina ile ilgili hususlar Bakanlıkça belirlenir. Bu önlemler, insan, bitki ve hayvan sağlığı ile çevre için doğrudan ya da dolaylı herhangi bir olumsuz etkiye sebep olmayacak şekilde uygulanır. Bu iş ve işlemler için yapılacak tüm masraflar sahibi tarafından karşılanır. İmha ve itlaf hâlinde Bakanlıkça herhangi bir tazminat ödenmez.”

MADDE 7- 24/4/2013 tarihli ve 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunun geçici 3 üncü maddesinin birinci fıkrasında yer alan “2020” ibaresi “2023” şeklinde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“(4) Birinci fıkarda belirtilen süreyi on yıla kadar uzatmaya Cumhurbaşkanı yetkilidir.”

maliyetleri tevsik eden belgeler esas alınarak harcamanın yapıldığına ilişkin bilgi ve belgelerin sunulduğu ayı takip eden ayın sonuna kadar yapılır.

Bu maddenin uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından müştereken belirlenir.”

MADDE 6- 11/6/2010 tarihli ve 5996 sayılı Veteriner Hizmetleri, Bitki Sağlığı, Gıda ve Yem Kanununun 36 ncı maddesinin birinci fıkrasının (f) bendinin ikinci cümlesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve bende aşağıdaki cümleler eklenmiştir.

“Gebe olanlar, altı aylıktan küçük koyun ve keçiler ile bir yaşından küçük sığır cinsi hayvanlar hariç olmak üzere, nakil sırasında yakalanan tanımlatılmamış sığır cinsi hayvanlar ile koyun ve keçiler, tüm masrafları sahibi tarafından karşılanarak en yakın kesimhanede kestirilir ve sahibine teslim edilir.”

“Tanımlatılmamış gebe hayvanlar, altı aylıktan küçük koyun ve keçiler ile bir yaşından küçük sığır cinsi hayvanlar nakil esnasında yakalanması durumunda kestirilmez, sahibinin bilgisi dâhilinde karantina altına alınır. Karantina ile ilgili hususlar Bakanlıkça belirlenir. Bu önlemler, insan, bitki ve hayvan sağlığı ile çevre için doğrudan ya da dolaylı herhangi bir olumsuz etkiye sebep olmayacak şekilde uygulanır. Bu iş ve işlemler için yapılacak tüm masraflar sahibi tarafından karşılanır. İmha ve itlaf hâlinde Bakanlıkça herhangi bir tazminat ödenmez.”

MADDE 7- 24/4/2013 tarihli ve 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunun geçici 3 üncü maddesinin birinci fıkrasında yer alan “2020” ibaresi “2023” şeklinde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“(4) Birinci fıkarda belirtilen süreyi on yıla kadar uzatmaya Cumhurbaşkanı yetkilidir.”

(Bursa Milletvekili Ahmet Kılıç ve
21 Milletvekilinin Teklifi)

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm
Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

MADDE 8- 6461 sayılı Kanunun geçici 4 üncü maddesinin birinci fıkrasında yer alan “2020” ibaresi “2023” şeklinde, ikinci fıkrasında yer alan “31/12/2020” ibaresi “31/12/2023” şeklinde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“(3) Birinci ve ikinci fıkralarda belirtilen süreleri on yıla kadar uzatmaya Cumhurbaşkanı yetkilidir.”

MADDE 9- 19/6/2014 tarihli ve 6546 sayılı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alanı Hakkında Bazı Düzenlemeler Yapılmasına Dair Kanunun 2 nci maddesinin birinci fıkrasına aşağıdaki bent eklenmiştir.

“d) Alan Kılavuzu: Tarihi Alan Başkanlığı tarafından belirlenen usul ve esaslara göre Başkanlıkça düzenlenen kurs ve sınav sonucunda başarılı olan ve yetkilendirilen, ziyaretçilere Tarihi Alan ve Çanakkale Savaşları ile ilgili bilgi veren gerçek kişiyi,”

MADDE 10- 6546 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“EK MADDE 1- Tarihi alan sınırları dahilinde, ziyaretçi yönetiminin sağlanması amacıyla ziyaretçilere verilecek bilgilendirme hizmeti, alan kılavuzları veya 7/6/2012 tarihli ve 6326 sayılı Turist Rehberliği Meslek Kanununun 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (h) bendinde tanımlanan turist rehberleri tarafından verilir.

14/9/1972 tarihli ve 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu gereğince turist rehberi bulundurulmasının zorunlu olduğu hallerde Tarihi Alanda turist rehberi yerine alan kılavuzu da görevlendirilebilir.

1618 sayılı Kanunun ve 6326 sayılı Kanunun bu maddeye aykırı hükümleri uygulanmaz.

MADDE 8- 6461 sayılı Kanunun geçici 4 üncü maddesinin birinci fıkrasında yer alan “2020” ibaresi “2023” şeklinde, ikinci fıkrasında yer alan “31/12/2020” ibaresi “31/12/2023” şeklinde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“(3) Birinci ve ikinci fıkralarda belirtilen süreleri on yıla kadar uzatmaya Cumhurbaşkanı yetkilidir.”

MADDE 9- 19/6/2014 tarihli ve 6546 sayılı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alanı Hakkında Bazı Düzenlemeler Yapılmasına Dair Kanunun 2 nci maddesinin birinci fıkrasına aşağıdaki bent eklenmiştir.

“d) Alan kılavuzu: Başkanlık tarafından belirlenen usul ve esaslara göre Başkanlıkça düzenlenen kurs ve sınav sonucunda başarılı olan ve yetkilendirilen, ziyaretçilere Tarihi Alan ve Çanakkale Savaşları ile ilgili bilgi veren gerçek kişiyi,”

MADDE 10- 6546 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“EK MADDE 1- (1) Tarihi Alan sınırları dahilinde, ziyaretçi yönetiminin sağlanması amacıyla ziyaretçilere verilecek bilgilendirme hizmeti, alan kılavuzları veya 7/6/2012 tarihli ve 6326 sayılı Turist Rehberliği Meslek Kanununun 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (h) bendinde tanımlanan turist rehberleri tarafından verilir.

(2) 14/9/1972 tarihli ve 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu gereğince turist rehberi bulundurulmasının zorunlu olduğu hallerde Tarihi Alanda turist rehberi yerine alan kılavuzu da görevlendirilebilir.

(3) 1618 sayılı Kanunun ve 6326 sayılı Kanunun bu maddeye aykırı hükümleri uygulanmaz.

(Bursa Milletvekili Ahmet Kılıç ve
21 Milletvekilinin Teklifi)

(Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm
Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

Yabancı dilde hizmet verecek alan kılavuzlarının, başvuru yılı içerisinde, Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi Başkanlığınca yapılan yabancı dil bilgisi seviye tespit sınavından hizmet vereceği yabancı dilde en az (C) düzeyinde puan alması veya Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi Başkanlığınca buna denk kabul edilen bir belgeye sahip olması gerekir. Sınavda alınacak puanlar, sınav tarihinden itibaren beş yıl süreyle geçerlidir.”

MADDE 11- Bu Kanunun;

a) 7 nci ve 8 inci maddeleri 31/12/2020 tarihinden geçerli olmak üzere yayımı tarihinde,
b) Diğer maddeleri yayımı tarihinde, yürürlüğe girer.

MADDE 12- Bu Kanun hükümlerini Cumhurbaşkanı yürütür.

(4) Yabancı dilde hizmet verecek alan kılavuzlarının, başvuru yılı içerisinde, Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi Başkanlığınca yapılan yabancı dil bilgisi seviye tespit sınavından hizmet vereceği yabancı dilde en az (C) düzeyinde puan alması veya Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi Başkanlığınca buna denk kabul edilen bir belgeye sahip olması gerekir. Sınavda alınacak puanlar, sınav tarihinden itibaren beş yıl süreyle geçerlidir.”

MADDE 11- Bu Kanunun;

a) 7 nci ve 8 inci maddeleri 31/12/2020 tarihinden geçerli olmak üzere yayımı tarihinde,
b) Diğer maddeleri yayımı tarihinde, yürürlüğe girer.

MADDE 12- Bu Kanun hükümlerini Cumhurbaşkanı yürütür.

