BAŞKAN - Teşekkür ediyoruz Sayın Güler.

Madde üzerinde şahsı adına Zonguldak Milletvekili Sayın Fazlı Erdoğan...

Şahsı adına, Düzce Milletvekili Sayın Fahri Çakır. (AK Parti sıralarından alkışlar)

Buyurun Sayın Çakır.

FAHRİ ÇAKIR (Düzce) - Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; görüşülmekte olan kanun tasarısının 2'nci maddesi üzerinde söz almış bulunmaktayım. Yüce heyetinizi saygılarımla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, konuştuğumuz mesele, hiç şüphesiz, petrol meselesi, Türkiye'de ve dünyada birçok olaylara sebep olan ve yüksek rakamlara sâri bu sektör, hiç şüphesiz, ülkemizde de, kaçakçılık noktasında oldukça dikkatleri çekmekte.

Değerli arkadaşlar, bilindiği gibi, ülkemizde tükettiğimiz petrolün yüzde 92'sini dışarıdan ithal ediyoruz, yüzde 8'ini ancak üretebiliyoruz. Dolayısıyla, bir yılda bu ülke petrole 29 milyar dolar para ödüyor. Ancak, böyle devasa bir sektörün, hiç şüphesiz, kaçakçılığı da oldukça yüksek rakamlara sâri. 5 katrilyon mesabesinde, bu ülkede, yılda, kaçakçılık yapıldığı, akaryakıt kaçakçılığından ülkenin para kaybettiğinde herkes hemfikir. Ancak, önlenmesine ilişkin birtakım kanuni düzenlemeleri de süratle yapma durumundayız.

Değerli arkadaşlar, hiç şüphesiz, konuşulduğu üzere, marker uygulaması, ulusal marker uygulaması, kaçakçılığı uygulamak adına belki en önemli etkenlerden bir tanesi. Ancak, tek başına marker uygulamasının yetmeyeceğini de hiç şüphesiz bilmemiz lazım. Çünkü, akaryakıt kaçakçılığını önlemek için nereden geldiğimizi de bilmek lazım. Eğer, hafızalarımızı şöyle bir yoklarsak, yakın geçmişte, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001 hatta 2002'lerin yarılarına kadar, bu ülkede, kaçak mazot, ucuz mazot gibi, neredeyse resmî literatürde yer almıştı. Bu da gayet masum ve makul bir zemin üzerine oturtulmuş, sınır ticareti kavramı ve kapsamı içerisinde, o sınır ticareti sınırları aşmış, sınırların ötesine, hatta, Asya'dan Avrupa'ya, Trakya'dan Anadolu yakasına dahi geçer hâle gelmiş idi. Dolayısıyla, o günlerden bugünlere geldiğimizde, bu kaçakçılığın mutlaka önlenmesine ilişkin tedbirleri de almak hiç şüphesiz kaçınılmaz oldu. Ancak, baktığımızda, kaçakçılığı nasıl önleyelim, kim bunun sorumlusu denildiğinde, neredeyse beş-altı tane bakanlık karşımıza çıkıyor. Ulaştırma Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Enerji Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı hiç şüphesiz bunların temel resmî birimleri. Ancak, bu kontrolleri kimin yapacağına ilişkin bu kanuni düzenlemeleri bir an evvel hayata geçirmek de Hükûmetimizin görevi.

Bu kürsüden, hiçbir şey yapılmadığına ilişkin de çokça şeyler söylendi. Ancak, birçok şey bu Hükûmetimiz zamanında yapıldı, bunu kabul edelim. Belki zamanlaması, zaman geç işledi, ancak, takdir edersiniz ki, lisans meselesi... Bu ülkede yaklaşık 12.500 bayi, yani istasyon var. Beyaz bayraklı diye tabir edilen bayiler vardı. Kaçakçılığın devasa kısmı, ilgili arkadaşlar bilir, beyaz bayraklı diye tanımladığımız, hiç bağımlılığı olmayan, daha doğrusu herhangi bir dağıtım şirketinin bayisi olmayan bu 2.500 bayi üzerinden pekâlâ yapılabilmekteydi. İşte, lisans meselesiyle, lisans mecburiyetiyle, bu yasal düzenlemeyle tüm bayilerin lisans alma, dağıtım şirketlerinin lisans alma mecburiyetini getirdik. Bu da ciddi bir adımdı.

Değerli arkadaşlar, onun da tamamlanmadığını maalesef görmekteyiz. Ancak, lisans meselesi, biliyorsunuz, dağıtıcı şirketin bayisi olması, bayiliği olması meselesi. O nedenle, bir denetim mekanizması da zaten sistemin ve sektörün kendi içinde var. Her dağıtım şirketi kendi malını tanıyabilmekte. Kendi bayisini de kendi aralarındaki ticari sözleşmeler... İstasyon sahibinin tapu vermesiyle birlikte, intifa haklarıyla birlikte belli bir açıdan zaten dağıtım şirketleri bayilerini belli bir ölçüde denetleyebiliyor. Ancak, ulusal marker bu denetimi bence çok daha kuvvetli hâle getirecek.

Ancak, şuna da dikkat çekmek istiyorum değerli arkadaşlar bu kısa zaman diliminde: Biliyorsunuz, aldığımız tüm bu tedbirler, bir şekilde yurt içine girmiş, değişik yollardan girmiş akaryakıtın