

# TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

24

YASAMA YILI

3

## SIRA SAYISI: 441

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi  
Hakkında Kanun Tasarısı ile Bayındırlık, İmar,  
Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu  
(1/749)

## İÇİNDEKİLER

## Sayfa

### • 1/749 Esas Numaralı Tasarının

- TBMM Başkanlığına Sunuş Yazısı .....4
- Genel Gerekçesi .....4
- Madde Gerekçeleri .....5

### • Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu .....10

### • Muhalefet Şerhleri .....14

### • Tasarı Metni .....20

### • Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun Kabul Ettiği Metin .....21

### • Hükümetin Teklif Ettiği Metne Ekli Liste .....36

### • Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun Kabul Ettiği Metne Ekli Liste .....37

T.C.  
Başbakanlık  
Kanunlar ve Kararlar  
Genel Müdürlüğü  
Sayı: 31853594-101-594/1307

6/3/2013

## TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nca hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu’nca 28/1/2013 tarihinde kararlaştırılan “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı” ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.

Recep Tayyip Erdoğan  
Başbakan

| HAVALE EDİLDİĞİ KOMİSYONLAR<br>(1/749) |                                                                              |
|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ESAS</b>                            | Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu                             |
| <b>TALİ</b>                            | Adalet Komisyonu<br>Plan ve Bütçe Komisyonu<br>Avrupa Birliği Uyum Komisyonu |

### GENEL GEREKÇE

Ülkemizin kalkınmasında ve bağımsızlığında belirleyici olan demiryollarının yeniden canlandırılması ve taşımacılıktaki rolünün güçlendirilmesi için; serbest, rekabetçi, ekonomik ve sosyal açılardan sürdürülebilir ve Avrupa Birliği (AB) mevzuatı ile de uyumlu bir demiryolu sektörünün oluşturulmasına ihtiyaç vardır.

Ülkemizde 1950’li yıllarda demiryollarının yolcu taşımacılığındaki payı yüzde 42, yük taşımacılığındaki payı ise yüzde 68 düzeylerindeyken 2012 yılına gelindiğinde bu oranlar yüzde 1,5-4,5 seviyelerindedir. Demiryolu sektörüne son yıllarda yapılan büyük yatırımların artarak sürdürülmesinin yanında sektörün düzenlenmesi ve TCDD’nin yeniden yapılandırılması ile zamanla karayolu lehine oluşan bu dengesiz değişimin, demiryolları lehine değiştirilmesi sağlanabilecektir.

Bütünleşik ulaştırma sistemi içinde, demiryolu taşımacılık sisteminin avantajlı yönlerinden daha fazla yararlanılabilmesi için alınması gerekli önlemlerin başında demiryolu sektöründeki tekelin kaldırılarak serbest, şeffaf, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamının sağlanması gelmektedir. Böylelikle demiryolu alanındaki mevcut ülke kaynağının daha verimli kullanılması sağlanacak ve atıl kapasite kullanıma açılacaktır. Tekelin kaldırılması ve sektörün serbestleştirilmesi ile AB demiryolu mevzuatına da uyum sağlanmış olacaktır.

1/11/2011 tarihli ve 28102 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile sektörün serbestleştirilmesi halinde uygulanacak düzenlemeler ve kurallar belirlenmiş, bunların uygulanmasının sorumluluğu ve görevi Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğüne verilmiştir. Bu kapsamda yapılan çalışmalar, sektörün serbestleştirilebilmesi için demiryolu altyapı ve tren işletmecilerinin ayrı tüzel kişiliklerden oluşması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

Bu çerçevede, halen kendisine devredilen demiryollarında altyapı ve tren işletmeciliği faaliyetlerinin tamamında tekel işletmeci olan TCDD'nin yeniden yapılandırılması gerekmektedir.

AB mevzuatına uyumlu şekilde demiryolu sektörünün rekabete açılması ve TCDD'nin altyapı işletmecisi ve tren işletmecisi olarak ayrıştırılarak yapılandırılması için kamu iktisadi teşebbüsü (KİT) mevzuatı çerçevesinde, kamu iktisadi kuruluşu (KİK) ve bağlı ortaklık modeli kullanılması öngörülmüştür. Bu modelle, işletmeciler arasında uyum ve koordinasyon ile emniyetin temin edilmesi, idari yapılanma, personelin özlük hakları ve statüsü bakımından kolaylık ve kamu desteği sağlanması amaçlanmıştır.

Bu amaçla TCDD, demiryolu altyapı işletmecisi olarak yeniden yapılandırılmakta, mevcut hukuki statüsünde hiçbir değişiklik yapılmamakta, 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye tabi bir kamu iktisadi kuruluşu (KİK) olarak varlığına devam etmektedir. Kamunun tren işletmecisi olarak ise; TCDD'nin tren işletmesi ile ilgili birimleri ayrılarak 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye tabi ve TCDD'nin bağlı ortaklığı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi (TCDD Taşımacılık A.Ş.) kurulmaktadır.

Yeni oluşan tüzel kişiliklerin kuruluş aşamasında desteklenmesi, ayrışmanın sorunsuz gerçekleşmesi, mülkiyet konularında yaşanan sorunların çözülmesi ve hemzemin geçitlerde meydana gelen kazaların önlenmesi için gerekli düzenlemeler yapılmıştır.

Tasarı yukarıda belirtilen gerekçelerle hazırlanmıştır.

## MADDE GEREKÇELERİ

**Madde 1-** Madde ile, TCDD yeniden yapılandırılarak bugün itibarıyla altyapı ve tren işletmeciliği görevlerini birlikte yapmakta olan Kuruluşun görev tanımı ve faaliyet alanları değiştirilmektedir. TCDD altyapı işletmecisi olarak yeniden yapılandırılmakta, tren işletmecisi olarak da Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi (TCDD Taşımacılık A.Ş.) kurulmaktadır. Ayrıca kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı anonim şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve tren işletmeciliği yapmasına imkân sağlanmaktadır. Kanun ile, sadece ulusal demiryolu altyapı ağı üzerindeki demiryolu işletmeciliği düzenlenmekte, ulusal trafikle ilişkili olmayan metro, hafif raylı sistem, maden ve fabrika sahası gibi alanlardaki demiryolu işletmeciliği düzenlenmemektedir.

**Madde 2-** Madde ile, Kanunda yer alan bazı kavramların tanımları yapılmaktadır. Kamu tren işletmecisinin ismi, TCDD'ye ait bir şirket olarak bilinmesinin sağlayacağı ulusal ve uluslararası avantajlar nedeniyle, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi (TCDD Taşımacılık A.Ş.) şeklinde düzenlenmektedir.

**Madde 3-** Madde ile, TCDD'nin altyapı ve tren işletme görevlerinin ayrıştırılarak yeniden yapılandırılması nedeniyle görev çerçevesi yeniden tanımlanmaktadır. Mevcut ulusal demiryolu ağı altyapı işletmeciliği görevi halen TCDD tarafından yapılmaktadır ve TCDD bu konuda deneyime sahip tek kamu kuruluşudur. Kendisine verilen demiryolu altyapı işletmeciliği görevini, TCDD'nin mevcut deneyim ve kaynaklarıyla sürdürmesi hem emniyet ve ekonomik gereklilikleri karşılayacak hem de yeniden yapılandırma sürecinde demiryolu ulaşımının kesintisiz ve emniyetle sürdürülmesini sağlayacaktır. Bu gerekçelerle TCDD, kamu demiryolu altyapı işletmecisi olarak belirlenmektedir.

Altyapı işletmecilerinin yapacağı görevlerin belirlenmesinde, görevlerin ticari ve emniyet nitelikleri dikkate alınmaktadır. Buna göre; emniyetle doğrudan ilişkili olduğundan tüm ulusal demiryolu altyapı ağı üzerindeki demiryolu trafiğini yönetme hakkı ve görevi tekel olarak TCDD'ye verilmiştir. Tren trafiğiyle doğrudan ilgili olmayan ve ticari faaliyetler olarak nitelenebilen yeni demiryolu yapımı, mevcut hatların bakım ve onarımı, gar, istasyon ve lojistik alanların işletilmesi gibi görevler ise tekel niteliğinde değildir. TCDD, ayrıca ana statüsünde belirlenecek görevlerini de yapacaktır.

**Madde 4-** Madde ile, TCDD demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmakta, mevcut hukuki statüsünde hiçbir değişiklik yapılmamakta, 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye tabi bir KİK olarak varlığına devam etmektedir. Kamunun tren işletmecisi olarak ise; TCDD'nin tren işletme ile ilgili birimlerinin ayrılması sonucu yine 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye tabi TCDD'nin bağlı ortaklığı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi (TCDD Taşımacılık A.Ş.) kurulmaktadır.

TCDD 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye tabi bir KİK olup, TCDD Taşımacılık A.Ş. de yine 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye tabi bir bağlı ortaklıktır. Bu Kanunda düzenleme yapılmış olması kendi mevzuatları olan 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye tabi oldukları hususunu etkilememektedir. Hukuki statülerinin değiştirilmesi, ana statüsü ve ana sözleşmesi ile görevlerinin belirlenmesi, değiştirilmesi, çıkarılması ve ilave edilmesi konularında 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede hiçbir değişiklik yapılmamaktadır. Bakanlar Kurulu, Yüksek Planlama Kurulu ve yönetim kurulları gibi kurul, merci ve makamların yetkileri aynen devam etmektedir.

**Madde 5-** Maddede bahsedilen yatırımlar, niteliği itibarıyla çok büyük maddi kaynak gerektiren ve ticari esaslar içerisinde sağlanan kârla karşılanması mümkün olmayan altyapı yatırımlarıdır. Bu tür yatırımlar, devletlerin altyapıları yapmak zorunluluklarının bir sonucudur. Ülkemizde son yıllarda büyük demiryolu altyapı yatırımları yapılmaktadır. Sadece TCDD tarafından 2009'da 1,3 milyar TL, 2010'da 2,4 milyar TL, 2011'de 2,7 milyar TL yatırım yapılmış, 2012'de ise 2,7 milyar TL yatırım gerçekleşmesi beklenmektedir. Önümüzdeki on yıl içerisinde de 100 milyar TL yatırım yapılması planlanmaktadır. Başta AB üyesi ülkeler olmak üzere demiryolu taşımacılık pazarının serbestleştirildiği ülkelerde dahi demiryolu yatırım, bakım ve onarım ile trafik yönetim bedellerinin tamamı doğrudan devlet tarafından desteklenmektedir. Altyapı işletmesinin hat tahsis geliri ancak işletme bütçesi finansmanı için yetebilecek niteliktedir.

Madde ile, 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye tabi, sermayesinin tamamı Devlete ait, mal ve hizmetleri kamu yararı gözeterek üreten bir KİK olan TCDD'nin yeni demiryolu yapımı ile mevcut demiryolunun modernizasyonu, yenilenmesi ve iyileştirilmesine ilişkin altyapı yatırımlarının merkezi bütçeden Bakanlık bütçesine konulacak ödenekle karşılanması doğrultusunda düzenleme yapılmaktadır.

Demiryolu taşımacılığını arttırmak amacıyla da fabrika, organize sanayi ve yük merkezi gibi tesisleri ulusal demiryolu şebekesine bağlamak üzere yapılan iltisak hatlarının (bağlantı yolları) yapımı teşvik edilmektedir.

**Madde 6-** Bu Kanunun temel amacı, tren işletme faaliyetlerindeki TCDD'ye ait tekelin kaldırılarak demiryolu taşımacılığının serbestleştirilmesi ve rekabete açılmasıdır. Madde ile, serbestleşmeye paralel olarak TCDD dışındaki kamu tüzel kişileri ile özel sektör anonim şirketlerinin de ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde demiryolu tren işletmecisi olmalarına imkân tanınmaktadır.

Diğer taraftan, ulusal demiryolu şebekesinin genişletilmesi için, TCDD dışındaki kamu tüzel kişileri ile özel sektör anonim şirketlerinin demiryolu altyapısına yatırım yapmalarını sağlamak üzere, kendilerine ait demiryolu altyapısı inşa etmelerine, kendilerine ve/veya başka özel sektör anonim şirketlerine ait demiryolu altyapısı üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olmalarına imkân tanınmaktadır.

Ayrıca, çapraz sübvansiyonu önlemek için, demiryolu tren işletmelerine yolcu, yük ve kamu hizmeti yükümlülüğüne ait gelir ve gider hesapları ile muhasebelerini ayrı ayrı tutma zorunluluğu getirilmektedir.

**Madde 7-** Türkiye genelinde TCDD kullanımında toplam 315.918.967 m<sup>2</sup> taşınmaz mevcut olup bunların 281.796.322 m<sup>2</sup>'sinin mülkiyeti TCDD'ye, 34.122.645 m<sup>2</sup>'sinin mülkiyeti ise Maliye Hazinesine aittir.

Maliye Hazinesine ait taşınmazların kullanımı ile ilgili olarak TCDD ile Maliye Bakanlığı arasında taşımacılık faaliyetlerine yönelik kiralamalarda ihtilaflar yaşanabilmektedir. Taşınmazlarla ilgili olarak men-i müdahale, ecrimisil, tapu iptali ve tescil, imar ve kadastro anlaşmazlıklarına bağlı olarak açılmış çok sayıda dava bulunmaktadır. Açılan davalarda, TCDD'nin mülk sahibi olmaması nedeniyle sorunlar yaşanmaktadır. Madde ile, söz konusu sorunların önlenmesi için bu taşınmazların mülkiyetinin, özellikleri gözönünde bulundurularak TCDD'ye devri ya da tahsis edilmesi sağlanmaktadır.

Ayrıca madde ile, yüksek hızlı trenin ülkemizde devreye girmesiyle birlikte demiryolu hatlarındaki taşıma hızlarında artış olması nedeniyle, demiryolu koridorlarındaki yapılaşmalar için can ve mal emniyetini temin etmek üzere güvenli bir yaklaşma mesafesi sağlanması için düzenleme yapılmaktadır.

**Madde 8-** Ulusal demiryolu ağı ile diğer raylı sistemler üzerinde emniyetin sağlanması, kaza ve olayların soruşturulmasıyla ilgili olarak, 665 sayılı Kanun Hükmünde Kararname kapsamında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlı birimler oluşturularak görev ve yetkileri tanımlanmıştır. Kanun ile sağlanacak serbestleştirme sonucunda sektörde yeni kamu ve özel sektör altyapı ve tren işletmecileri faaliyet göstereceklerdir. Ceza soruşturmasının yanında demiryolu sistemine özgü kazayla ilgili tespitler yaparak değerlendirilmesi ve sisteme yönelik çözümler üretilmesi, kazanın etkilerinin olay anı itibarıyla tespitinin yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Bu tespiti yapacak heyetin ilgili taraflar ile uzmanlardan oluşması hedeflenmektedir.

**Madde 9-** Madde ile, AB mevzuatı (1370/2007/AT Tüzüğü) ile uyum gözetilerek, gerçekleştirilmesi ticari açıdan kârlı olmayan ancak sosyal devlet anlayışı gereği kamunun karşılanması gereken seyahat ihtiyaçlarının, kamu hizmeti yükümlülüğü kapsamında ihtiyacın özellikleri ile karşılanma şeklinin ortaya konulduğu bir sözleşme dâhilinde gerçekleştirilmesi, bu bağlamdaki kamu ihtiyaçlarının Bakanlar Kurulu tarafından belirlenmesi ve maliyetinin de Bakanlık bütçesine bu amaçla konulacak ödenekten karşılanması öngörülmektedir. Ayrıca demiryolu tren işletmecileri ve Bakanlık arasında yapılacak sözleşmenin temel içeriği düzenlenerek diğer esasların belirlenmesi için Bakanlığa yetki verilmektedir.

**Madde 10-** Demiryolu ve karayolu kesişmelerinde uygulanan mevcut hükümler, ilk kez 1983 tarihinde düzenlenmiş, 1992 yılından itibaren de Yüksek Planlama Kurulu Kararı gereği TCDD ana statüsünde yer almaktadır. Hemzemin geçit kazaları TCDD tarafından alınan tüm tedbirlere rağmen yeterince önlenememektedir. Madde ile, mevcut uygulamaya paralel şekilde sonradan yapılan yolun sahibi olan idarenin tedbir alma görevi kanuni düzenlemeye kavuşturulmaktadır.

**Madde 11-** Madde ile, TCDD'nin bağlı ortaklığı olarak TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin kurulması nedeniyle 233 ve 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamelerin ilgili bölümlerine işlenmesi hususları düzenlenmektedir.

TCDD'nin bağlı ortaklıklarından yaptığı mal ve hizmet alımları 4734 sayılı Kamu İhale Kanununda istisna kapsamında yer almaktadır. Madde ile, TCDD'den ayrılmak suretiyle kurulan TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin de TCDD'nin diğer bağlı ortaklıklarından yapacağı mal ve hizmet alımları istisna kapsamına alınmaktadır.

Ayrıca madde ile, demiryolu tren işletmecisi olarak TCDD Taşımacılık A.Ş. kurulduğundan, bundan sonra TCDD'ye yapılan atıflardan konusu itibarıyla TCDD Taşımacılık A.Ş.'yi ilgilendirenlerin bu bağlı ortaklığa yapılmış sayılacağı düzenlenmektedir.

**Geçici Madde 1-** TCDD'nin tren işletmeciliğiyle ilgili birimleri ayrılarak TCDD Taşımacılık A.Ş. kurulduğundan personel ile araç, gereç ve cihazlardan TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş. ile ilgili olanları tespit etmek konusunda TCDD Yönetim Kuruluna yetki verilerek bu ayrışmanın sağlıklı bir şekilde yapılmasının sağlanması amaçlanmaktadır.

Bu çerçevede TCDD'den TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin faaliyet alanı ile ilgili araç, gereç, hak, alacak, borç ve yükümlülüklerin devredilmesi öngörülmektedir.

TCDD taşınmazlarının ilgili olanlarından; TCDD'den ayrılan tren işletmeciliğinin kesintiye uğramaması için TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin kuruluş ve başlangıç aşamasında ihtiyaç duyulanları, rekabet ortamı da gözetilerek on yıl süreyle bu bağlı ortaklığa tahsisli düzenlenmektedir.

Devir ve tahsislerde ortaya çıkabilecek ihtilafları giderme konusunda Bakana yetki verilmektedir.

**Geçici Madde 2-** Demiryolu taşımacılığının rekabet ortamında gerçekleştirilmesinin sürdürülebilirliğini sağlamak üzere; altyapı işletmecileri tarafından tren işletmecilerine sunulacak altyapının yeterli düzeyde bakımının yapılabilmesi, gerekli emniyet tedbirlerinin alınabilmesi, mevcut kapasitenin optimum kullanımı, ilave kapasite oluşturulabilmesi, altyapı ücretlerinin karşılanabilir düzeyde tutulabilmesi için altyapı işletmecilerinin mali açıdan güçlü ve borçsuz olması gerekmektedir. Bu nedenle madde ile, TCDD'nin geçmiş faaliyetlerinden kaynaklanan borç yükünden arındırılması için 31/12/2012 tarihi itibarıyla Hazineye olan borçlarının, TCDD'nin ödenmemiş sermayesine mahsup edilmesi konusunda Maliye Bakanlığı yetkilendirilmektedir.

**Geçici Madde 3-** TCDD tarafından hâlihazırda altyapı işletmeciliği ve tren işletmeciliği birlikte yürütüldüğünden finansman açıkları bir bütün olarak karşılanmaktadır. Yeni yapılanmada altyapı işletmecisi olarak TCDD'nin esas gelirleri; demiryolu altyapısının kullanımı karşılığında tren işletmecilerinden tahsil edeceği ücretler ile Devlet tarafından sağlanacak desteklerden oluşacaktır.

TCDD'nin esas faaliyet geliri olan altyapı kullanım ücretlerinin belirlenmesinde demiryollarının diğer ulaştırma türleri ile rekabet gücü dikkate alınmalıdır. Dolayısıyla, bu ücretler demiryolu taşımacılık pazarının kaldıracabileceği düzeyde olmalıdır. Aksi takdirde altyapı kullanım ücretlerinin tamamının başlangıçta ticari esaslar içerisinde belirlenmesi durumunda altyapı kullanım ücretleri çok yüksek düzeyde olacaktır. Bu da tren işletmeciliğini başlangıçtan itibaren olumsuz etkileyecek, talebi önemli ölçüde azaltacak ve yeniden yapılanma gerekçesini ortadan kaldıracaktır.

Ayrıca TCDD’ye esas gelir getirecek altyapı kullanım ücretini kazanacağı yüksek hızlı tren hatlarının yeterli büyüklüğe ancak beş yıllık bir sürede ulaşacağını öngörülmesi nedeniyle bugün itibarıyla yeterli altyapı kullanım ücreti geliri potansiyeli yoktur.

Bu nedenlerle TCDD’nin geçiş sürecinde desteklenmesi öngörülmektedir.

**Geçici Madde 4-** TCDD Taşımacılık A.Ş. ticari esaslara göre üçüncü şahıslarla rekabet ortamında demiryolu taşımacılık faaliyetlerinde bulunacağından, sektörün kârlı ve verimli olmamasından ve bugün itibarıyla da yüksek hızlı tren işletmeciliği yeterli büyüklüğe erişmediğinden beş yıllık bir geçiş dönemi öngörülmektedir. Böylece, mevcut yük ve yolcu taşımacılığı hizmetlerinin yeniden yapılanma çerçevesinde istenilen sonuca ulaşıncaya kadar aksatılmadan yürütülmesi sağlanmakta ve geçiş döneminde tren işletmeciliğinden kaynaklanan finansman açığı nedeni ile taşımacılık hizmetlerinin yapılamaz hale gelmesi önlenmektedir.

Bu nedenlerle TCDD Taşımacılık A.Ş.’nin geçiş sürecinde desteklenmesi öngörülmektedir.

**Geçici Madde 5-** TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.’nin insan kaynakları yapısının; yeni oluşan rekabetçi pazara uygun şekilde nitelik ve nicelik olarak yeniden düzenlenmesine ihtiyaç vardır. Madde ile, ihtiyaç duyulan pozisyon ve personel sayılarının daha sağlıklı belirlenebilmesi için emekli ikramiyelerinin maddede belirtilen oranlarda fazla ödenmesi sağlanmaktadır.

**Madde 12-** Yürürlük maddesidir.

**Madde 13-** Yürütme maddesidir.

**Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu**

*Türkiye Büyük Millet Meclisi*

*Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve*

*19/3/2013*

*Turizm Komisyonu*

*Esas No: 1/749*

*Karar No: 11*

**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA**

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca hazırlanarak Bakanlar Kurulunca Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan ve Başkanlıkça 7/3/2013 tarihinde esas komisyon olarak Komisyonumuza, tali komisyon olarak da, Adalet, Avrupa Birliği Uyum ile Plan ve Bütçe komisyonlarına havale edilen 1/749 esas numaralı “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı” Komisyonumuzun 13/03/2013 tarihinde yaptığı on birinci toplantısında; Hükümeti temsilen Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme; Milli Savunma ve Maliye bakanlıkları ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD), Devlet Personel Başkanlığı, Hazine Müsteşarlığı, Türk Ulaşım-Sen, Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası ve Makine Mühendisleri Odası temsilcilerinin katılımlarıyla incelenip görüşülmüştür.

Tasarı ile demiryoluyla yolcu ve yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından en uygun, etkin ve olabilecek en düşük fiyatla sunulmasını, TCDD’nin demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmasını, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmasını, demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecisinin hukuki ve mali yapıları, faaliyetleri ve personeline ilişkin hükümler ile ilgili diğer hususların düzenlenmesini, kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı anonim şirketlerin demiryolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanılmasını, kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı anonim şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmesini sağlayan düzenlemeler öngörülmektedir.

Tasarının tümü üzerinde Hükümet adına yapılan sunuş konuşmasında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali YILDIRIM; 157 yıllık geçmişi olan, İstiklal Savaşında bağımsızlık mücadelesinin adeta yükünü çeken ve en köklü ulaşım altyapısına sahip olan demiryollarında yeni bir yapılanmaya gidildiğini, bugünkü milli sınırlar içindeki demiryollarının tarihinin 23 Eylül 1856 yılında 130 km’lik İzmir-Aydın Demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle başladığını, İstiklal Savaşına kadar demiryolu ağımızın 14.000 km.’yi bulduğunu, savaştan sonra ülkemizde kalan demiryolu ağının 1923 yılı itibarıyla 4136 km. olduğunu, Cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte başlayan demiryolu seferberliği ile 1946 yılına kadar 3800 km. demiryolu yapıldığını, 1950 yılına gelindiğinde ise demiryolları açısından talihsiz bir dönemin başladığını, bütün dünyada otomotiv sektörünün yaygınlaşmasına paralel olarak demiryollarında unutulmuşluk döneminin başladığını ve 1950 ila 2001 yılları arasında yapılan demiryolu miktarının 945 km. olduğunu, demiryollarının 1950 yılına kadar yolcu ve yük taşımacılığındaki payı %60 iken, 2000’li yılların başında bu payın yolcu taşımacılığında %5’e yük taşımacılığında ise %2’ye gerilediğini, demiryollarının sadece taşımacılık değil, bir kültür, ülkeyi doğudan batıya sarmalayan, milleti kaynaştıran bir altyapı görevi de ifa ettiğini ve bu önemden ötürü 2013 yılı Merkezi Yönetim Bütçesinde demiryolları için 4 milyar 750 milyon TL. yatırım ödeneği ayrıldığını, 2035 yılına kadar Yüksek Hızlı Tren hatlarının 10.000 km., mevcut demiryolu hatlarına ise 4.000 km. ilave edilerek toplam demiryolu ağımızın 26.000 km.’ye ulaşacağını ifade etmişlerdir.

Tasarıyla ilgili olarak da Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali YILDIRIM; 1990'lı yılların başında, demiryoluna önem veren ülkelerde sistemin serbestleştirilmesine yönelik adımlar atıldığını, serbestleştirmenin demiryolu hatlarının tekel olarak işletilmesi değil, başka kullanıcılara da açılması anlamına geldiğini, serbestleştirmeyi gerçekleştiren ülkeler arasında Avrupa ülkelerinin hemen hemen tamamına yakınının, Rusya, İran, Balkan ülkeleri ile Cezayir ve Fas gibi ülkelerin yer aldığını, Türkiye'de de serbestleştirme konusunda uzun yıllardan beri çalışmalar yapıldığını, AB uyum çalışmaları çerçevesinde Alman Demiryolları ve İspanyol Demiryolları ile beraber çalışmalar yapıldığını, Tasarıyla yapılmak istenen sistemin 2003 yılında havaalanlarında yapılan sistemin aynısı olduğunu, havalimanlarında havalimanının trafiğini idare eden otoritenin Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) olduğunu, DHMİ'nin hava trafiği yönetimi dışında pistlerin bakımı, onarımı, emniyet tedbirlerinin alınmasında da sorumlu olduğunu, havaalanlarında bu yapı dahilinde yer hizmetlerini bir kuruluş, ikram hizmetlerini başka bir kuruluş, taşımacılık hizmetlerini ise farklı firmaların yapabildiğini, yani aynı altyapıyı herkesin belirli şartlar altında kullanabildiğini, demiryollarında yapılmak istenen modelin de aynısı olduğunu, geçen kasım ayında yürürlüğe giren 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile demiryollarının serbestleştirilmesine yönelik ilk adımın atıldığını, söz konusu KHK ile Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğünün oluşturulduğunu, bu genel müdürlüğünün demiryolu sektörünün serbestleştirilmesiyle birlikte gerek yeni demiryollarının yapımı, gerek mevcut demiryollarında taşımacılık faaliyeti yapan kuruluşların yetkilendirilmesi, çalışma şartlarının belirlenmesi yani kısaca emniyet, lisans ve rekabet konularında görevli ve yetkili olduğunu, Tasarıda altyapı, özellikle de trafik yönetiminin tekel olarak tutulmaya devam edildiğini, bunun emniyet açısından gerekli olduğu ve serbestleşmenin en önemli istisnasının da bu olduğunu, Tasarıyla mevcut TCDD'nin iki bölüme ayrıldığı, bunlardan bir tanesinin altyapı hizmet sunucusu olarak mevcut statüsüyle devam eden TCDD olduğu, TCDD'nin görevinin trafik yönetimi, yolların bakımı, tutumu, demiryollarına ait bazı taşınmazların bakımı, onların değerlendirilmesi ve kaynak temini olduğunu, kısaca yolcu ve yük taşımacılığı dışında kalan görevleri yüklendiğini, Tasarıyla ayrıca TCDD Taşımacılık Anonim Şirketi (A.Ş.) adında bir şirket kurulduğunu, bu şirketin de tamamının kamuya ait olduğunu, şirketin temel görevinin yolcu ve yük taşımacılığını gerçekleştirmek olduğunu, bu iki bölümün çalışma alanlarını Bakanlığın belirleyeceğini, Tasarının kanunlaşmasıyla birlikte üçüncü şahısların da demiryolu dönebileceklerini, 49 yıllığına kadar döşenen hattı işletebileceklerini, hatlar üzerindeki trafik yönetiminin kamuya ait olduğunu, kamuya ait hatlarda da dileyenlerin bedelini ödemek kaydıyla yolcu ve yük taşımacılığı yapabileceklerini, Tasarıda kamu hizmeti yükümlülüğünün getirildiğini, TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş. arasında personel ve mal devrine ilişkin hükümler olduğunu, personelle ilgili olarak mevcut personelin hak kaybına yol açacak ya da havuza alınması gibi bir düzenleme olmadığını, Tasarıda sadece emeklilikle ilgili bir teşvik hükmünün yer aldığını belirtmişlerdir.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmelere geçilmeden önce alt komisyona gönderilmesine ilişkin öneri; Tasarının kısa, açık ve net olması ve Komisyonda gereği gibi tartışılıp görüşülebileceği gerekçeleriyle reddedilmiştir.

Tasarının tümü üzerinde yapılan görüşmelerde; serbestleştirmenin dışalım, dışsatım ve sermaye hareketleri üzerinde her türlü kısıtlamanın kaldırılması ile her türlü devlet müdahalesinin azaltılması veya kaldırılması ile serbest piyasa işleyişinin sağlanması anlamlarına geldiği, serbestleştirmenin özelleştirmeyle aynı anlama gelmediği, Tasarıyla özelleştirmenin olmadığı, mevcut tesislerin başkalarının kullanımına izin verilmesinin amaçlandığı, demiryollarıyla ilgili herhangi bir şeyin satılmasının söz konusu olmadığı, demiryollarında atıl halde bulunan hatlara işlerlik kazandırılarak karayolları üzerinde bulunan yükün azaltılmak istendiği görüşleri ifade edilmiştir.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmelerden sonra maddelerine geçilmesi kabul edilmiştir.

Tasarının 1’inci maddesi birinci fıkranın (d) ve (e) bentlerinde yer alan “anonim” ibarelerinin serbest rekabetin daha iyi sağlanabilmesi ve artırılması amacıyla çıkartılması suretiyle kabul edilmiştir.

Tasarının 2’nci maddesi birinci fıkranın (f) bendinin 655 sayılı KHK’da Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu ihdas edilip kazalarla ilgili tespit ve araştırma konularında görevlendirildiğinden çıkartılması ve (g) bendinde yer alan “anonim” ibaresinin serbest rekabetin daha iyi sağlanabilmesi ve artırılması amacıyla çıkartılması suretiyle kabul edilmiştir.

Tasarının 3’üncü maddesi aynen kabul edilmiştir.

Tasarının 4’üncü maddesi redaksiyona tabi tutulmak suretiyle kabul edilmiştir.

Tasarının 5’inci maddesi redaksiyona tabi tutulmak suretiyle kabul edilmiştir.

Tasarının 6’ncı maddesi redaksiyona tabi tutulmak suretiyle kabul edilmiştir.

Tasarının 7’nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

Tasarının 8’inci maddesi 655 sayılı KHK’da Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu ihdas edilip kazalarla ilgili tespit ve araştırma konularında görevlendirildiğinden ve bu nedenle bu konuda ikinci bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmayacağından Tasarı metninden çıkarılmıştır.

Tasarının 9’uncu maddesi 8’inci madde olarak aynen kabul edilmiştir.

Tasarının 10’uncu maddesi 9’uncu madde olarak aynen kabul edilmiştir.

Tasarının çerçeve 11’inci maddesi birinci fıkranın yeniden yapılanma ve serbestleşme sonucunda serbest rekabetin daha iyi sağlanabilmesi açısından TCDD Genel Müdürlüğü ve Bağlı Ortaklıklarının İktisadi Devlet Teşekkülü olarak yapılandırılması daha uygun olacağı gerekçesiyle değiştirilmesi suretiyle 10’uncu madde olarak kabul edilmiştir.

Tasarının geçici 1’inci maddesi dördüncü fıkranın düzenleniş amacı çıkabilecek anlaşmazlıkların her iki genel müdürlüğün ilgili olduğu Bakanlık idari teşkilatı içinde çözümlenmesi olduğundan, dördüncü fıkra da yer alan “Bakan” ibaresinin “Bakanlık” olarak değiştirilmesi suretiyle kabul edilmiştir.

Tasarının geçici 2’nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

Tasarının geçici 3’üncü maddesi aynen kabul edilmiştir.

Tasarının geçici 4’üncü maddesi aynen kabul edilmiştir.

Tasarının geçici 5’inci maddesi TCDD’nin bağlı ortaklıklarında çalışanların da maddede düzenlenen imkanlardan faydalanması amacıyla değiştirilmek suretiyle kabul edilmiştir.

Tasarının 12’nci maddesi 11’inci madde olarak aynen kabul edilmiştir.

Tasarının 13’üncü maddesi 12’nci madde olarak aynen kabul edilmiştir.

Tasarının tümü oyçokluğuyla kabul edilmiştir.

Tasarının tamamı, kanun yapım tekniği ve yazım kurallarına uygunluk sağlanması amacıyla redaksiyona tabi tutulmuştur.

İçtüzüğün 45’inci maddesi uyarınca Genel Kurul çalışmalarında Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunu temsil etmek üzere Diyarbakır Milletvekili Oya Eronat ile Burdur Milletvekili Hasan Hami Yıldırım özel sözcü olarak seçilmişlerdir.

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

|                                              |                                                 |                                          |
|----------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------|
| Başkan<br><i>İdris Güllüce</i><br>İstanbul   | Başkanvekili<br><i>Oya Eronat</i><br>Diyarbakır | Kâtip<br><i>Fatih Han Ünal</i><br>Ordu   |
| (Bu raporun özel sözcüsü)                    |                                                 |                                          |
| Üye<br><i>Ali Halaman</i><br>Adana           | Üye<br><i>Tülay Selamoğlu</i><br>Ankara         | Üye<br><i>Yıldıray Sapan</i><br>Antalya  |
| (Muhalefet şerhim ektedir)                   |                                                 | (Muhalefet şerhim ektedir)               |
| Üye<br><i>Hasan Hami Yıldırım</i><br>Burdur  | Üye<br><i>Zülfü Demirbağ</i><br>Elazığ          | Üye<br><i>Muhyettin Aksak</i><br>Erzurum |
| (Bu raporun özel sözcüsü)                    |                                                 |                                          |
| Üye<br><i>Hacı Bayram Türkoğlu</i><br>Hatay  | Üye<br><i>Haluk Eyidoğan</i><br>İstanbul        | Üye<br><i>Osman Boyraz</i><br>İstanbul   |
| (Muhalefet şerhim ektedir)                   |                                                 |                                          |
| Üye<br><i>Oktay Saral</i><br>İstanbul        | Üye<br><i>Aydın Şengül</i><br>İzmir             | Üye<br><i>İlyas Şeker</i><br>Kocaeli     |
| Üye<br><i>İdris Yıldız</i><br>Ordu           | Üye<br><i>Sakine Öz</i><br>Manisa               | Üye<br><i>Doğan Şafak</i><br>Niğde       |
| (Muhalefet şerhim ektedir)                   | (Muhalefet şerhim ektedir)                      | (Muhalefet şerhim ektedir)               |
| Üye<br><i>Ahmet İhsan Kalkavan</i><br>Samsun |                                                 |                                          |
| (Muhalefet şerhim ektedir)                   |                                                 |                                          |

## MUHALEFET ŞERHİ

### Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısına İlişkin Muhalefet Şerhimizdir

#### **“Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı”**

Ülkemiz topraklarında 150 yıllık bir tarihi olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları’nı “Tekel” olarak nitelendirdikten sonra, bu tekelin artık “rekabetçi” bir yapıya kavuşturulması gerektiği gibi bir ana gerekçeye dayandırılarak yazılmıştır. Bir zamanlar yolcu ve yük taşımacılığındaki payı yüzde 50'lere varan demiryollarının 2012 de yüzde 1.5-4.5 düzeyine düşürülmesinin yalnızca kamu işletmeciliğine bağlı bir kuruluş sisteminin beceriksizliğine indirgenmesini Türkiye’deki kamu görevi kurumsallaşmasına yapılan bir haksızlık olarak yorumluyoruz. Unutulmamalıdır ki örnek verilen AB ve diğer gelişmiş ülkelerdeki demiryollarında geline başarıyla gelişmenin oluşumunda kamu yatırımı, AR-GE ve işletmeciliğinin inkar edilemez bir başarısı vardır. Bu kanun tasarısı özü itibarıyla, gerek AB sürecinin temel referans unsuru Ulusal Program’da yer alan yükümlülükler, gerekse AB Türkiye İlerleme Raporlarında yerine getirilmeyen bu yükümlülüklerle ilgili olarak AKP Hükümetine yöneltilen eleştirileri savuşturmak ve bu yönde bir adım atma girişimi olma niteliği ile temayüz etmiş bir metin olarak TBMM Gündemine getirilmiştir.

**Dokuzuncu Kalkınma Planında da ifa edildiği gibi, “Yük taşımalarının demiryolu ağırlıklı yapılması ulaştırma sektöründe stratejik bir amaçtır”.** Ülkemizin coğrafi yapısının bir gereği olmanın dışında, özellikle ihracatın geliştirilmesi ve rekabet edilebilir dünya fiyatlarına ulaşmak bakımından ulaştırma maliyetlerinde sağlayacağı avantajlar da dikkate alındığında, bir tespit olarak doğru olan bu stratejinin fiili bir hedef olarak benimsenmesi her yurttaşımızın tereddütsüz katılacağı ve onaylayacağı bir iktisadi yaklaşımdır. Ancak hem yük, hem de yolcu taşımacılığında anahat işletmeciliği ve özellikle inşaatının teşebbüslerin bireysel, mikro kararları yerine, gerçekten dışsal iktisadi yararların sağlandığı ve hizmette adaletin ve rekabetin yaşama geçirileceği bütüncül, makro kararlara bırakılması politikasının stratejik önemi, AKP versiyonunda yine bir “*kamu girişimi*” ve “*planlama*” düşmanlığı yaklaşımı ile ele alınmaktadır. **Aynı önyargının bu kanun tasarısında da hüküm sürdüğü açıktır: Kamunun nedeni olduğu her sorunun çözümü özel girişimdir. Ama özel girişimler bu sorunları çözerken para harcamamalı, sermaye koymamalıdır.**

Özel sektörle “ortaklıklar”, “*kamu-özel işbirliği modelleri*” altında devletin özel sektör proje ve girişimlerini finanse ettiği, 1980 öncesi denenmiş “*karma ekonomi*” modeli, yeniden AKP aracılığı ile önemli miktarda yatırım gerektiren sektörlerde kamu kaynaklı bir özel sektör finansman yöntemi haline getirilmektedir.

Bu nedenledir ki, söz konusu Tasarı da, anahat yapımı için alt yapı yatırımlarını doğrudan devletin üstlendiği, işletmecilik faaliyetleri için de, orta yerine, bu finansman modelinin oturduğu ve bütçeden karşılanacak önemli tutardaki teşviklerin yer aldığı bir özel ulaşım projesi olarak önümüzde bulunmaktadır.

Bu kanun kapsamında TCDD 233 sayılı KHK’ye tabi bir KİK kimliği taşıyan bir alt yapı işletmecisi olarak yapılandırılırken, yine 233 sayılı KHK’ye tabi TCDD’nin bağlı ortaklığı TCDD Taşımacılık A.Ş. kurulmaktadır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Tasarı ile ilgili değerlendirmelerini içeren, “Düzenleyici Etki Analizi (DEA) Raporu” adlı ve 6 Mart 2013 tarihli çalışma, Tasarının Başbakanlıktan çıkış ve TBMM’ye intikal tarihi olan 6 Mart 2013 tarihini taşımaktadır. Tasarı, 13 Mart 2013 tarihinde de Komisyona havale edilmiş, ancak söz konusu Rapor ya da çalışma Komisyon üyelerine dağıtılmamıştır.

“Düzenleyici Etki Analizi (DEA) Raporu” incelendiğinde; “Bu Kanunun yürürlüğe girmesinden itibaren beşinci yılın yıl sonuyla sınırlı olarak;

- TCDD’ye Kanunla belirtilen hususlarda Hazine Müsteşarlığı tarafından finansman sağlanması,
- TCDD Taşımacılık A. Ş. ’ye Kanunla belirtilen hususlarda dolaylı finansman desteğinin TCDD tarafından karşılanması,

Kamu hizmeti yükümlülüklerinin, beş yıl süreyle TCDD Taşımacılık A. Ş. tarafından yerine getirilmesi”nin öngörüldüğünün ifade edildiği, oysa Tasarının 6 ncı maddesi ile Geçici 4 üncü maddesinin ikinci fıkrasından; “*kamu hizmeti yükümlülüklerinin*” sadece TCDD Taşımacılık A. Ş. ’ye 5 yıl için verildiği, ancak Bakanlık tarafından, süre, taşımacılık hatboyu, tren sefer sayıları, bilet ücretleri vb. hususların yer aldığı bir sözleşmeye dayanılarak, “*kamu hizmeti yükümlülüklerinin*” demiryolu işletmecilerine verileceği anlaşılmaktadır.

Keza “Düzenleyici Etki Analizi (DEA) Raporu”nun muhtelif yerlerinde bu Kanun kapsamındaki uygulamalarda bütçeye önemli bir yükün gelmediği ve kaynak ihtiyacının azalacağı belirtilmekte; ancak Tasarının ilgili maddeleri (5 ve 9) incelendiğinde yatırımların finansmanın bütçesine ödenek konulması suretiyle Bakanlıkça karşılanacağı, öte yandan aynı türden Hazine kaynaklı ödemelerin “*kamu hizmeti yükümlülüğü*” fonksiyonu ile birlikte tanımlandığı ve bu yükümlülükler sürdüğü sürece Hazineden kaynak aktarmanın da zorunluluk arz edeceği açık biçimde görülmektedir.

Dolayısıyla “Düzenleyici Etki Analizi (DEA) Raporu”nun “Devlet Desteğinin Azalması” başlığını taşıyan bölümünde “Geçmiş yıllara ait finansal raporlara bakıldığında, birinci seçeneğin [yani TCDD’nin ve demiryolu sektörünün mevcut yapısının aynen korunması] bir sonucu olarak TCDD’nin giderlerinin neredeyse yarısının devlet tarafından subvanse edildiği görülmektedir. Kanun taslağında öngörülen beş yıl ile sınırlı devlet desteği sonrası yük taşımacılığının karlı hale gelmesi hedeflenmektedir. Diğer yandan, Kanun taslağı “*özel sektör altyapı yatırımlarını mümkün kılmakta ve teşvik etmektedir*” öngörüsü de gerçeği yansıtmamakta ve hemen ardından, “*Karlı olmayan hatlardaki yolcu taşımacılığı Kamu Hizmet Yükümlülüğü kapsamına alınmaktadır. Dolayısıyla, devlet desteği birinci seçeneğe göre ikinci seçenekte [serbestleştirme ve TCDD’nin yeniden yapılandırılması] nispeten daha az olacaktır*” şeklindeki utangaç bir ifade ile bu gerçek itiraf edilmektedir.

Tasarının 2 nci maddesinde; “Belirli bir hat üzerinde herhangi bir demiryolu tren işletmecisinin **ticari şartlarda veremediği** bir demiryolu yolcu taşımacılığı hizmetinin verilmesini sağlamak amacıyla ve **bir sözleşmeye dayalı olarak** Bakanlığın görevlendirmesi üzerine yerine getirilen demiryolu yolcu taşımacılığı hizmet yükümlülüklerini” ifade eden “Kamu Hizmeti Yükümlülüğü” tanımlanmıştır. Görüldüğü gibi, ticari şartlarda verilemeyen hizmetler dahi “serbestleştirme” adı verilen bir uygulamanın konusu haline getirilerek, TCDD’nin diğer hizmetleri ya da karlı hatlarından elde ettiği gelirlerle finanse ettiği “*ticari şartlarda veremediği*” hizmetlerine ilişkin giderler ya da finansman açıkları yine kamu üzerinde kalırken, karlı hizmet türleri ya da hatların özel sektör eliyle işletilmesi gerçeğine rağmen, devletin finansman yükünün azalacağının öne sürülmesini anlamak güçtür.

Tasarının 3 üncü maddesinde ifade edilen ve TCDD'nin bir görevi olarak tanımlanan *“Ulusal demiryolu ağı üzerindeki demiryolu trafiğini tekel olarak yönetmek”* hususu, aslında anahatlar üzerindeki tren trafiğinin eşanlı idaresine dayanan ve işin gereği olan bir bütünü görme işlevine dayanan basit bir gerçeğin, yine kamuda bırakılan bir fiili ya da iktisadi tekel gibi anlaşılmasına neden olmaktadır.

Tasarının 5 inci maddesi daha önce de sözü edildiği gibi, altyapı yatırımlarının TCDD'nin şahsında nasıl kamu kaynakları ile karşılanacağını; 6 ncı maddesi şirketlerinde isterlerse kendi demiryolu altyapılarını ya da başka şirketlere ait demiryolu alt yapısı üzerinde demiryolu işletmecisi olacaklarını düzenlemektedir. 5 inci maddenin gerekçesinde belirtilen *“Başta AB üyesi ülkeler olmak üzere demiryolu taşımacılık pazarının serbestleştirildiği ülkelerde dahi demiryolu yatırım, bakım ve onarım ile trafik yönetim bedellerinin tamamı doğrudan devlet tarafından desteklenmektedir”* hususu doğru değildir. Zira sözü edilen ülkelerde özel sektörün doğrudan sorumluluk aldığı faaliyetlerde kamu kaynağı kural olarak aktarılmadığı gibi, içinde Almanya ve Hollanda'nın da yer aldığı aynı ülkelerde demiryollarının özel sektöre devrinden sonra kendileri tarafından karşılanan altyapı yatırımları ve özellikle de bakım-onarım masraflarından dolayı, hizmet fiyatlarının düşmesi bir tarafa, sürekli olarak yükseldiğinden şikayet edilmektedir.

6 ncı maddenin gerekçesinde yer alan *“Diğer taraftan, ulusal demiryolu şebekesinin genişletilmesi için, TCDD dışındaki kamu tüzel kişileri ile özel sektör anonim şirketlerinin demiryolu altyapısına yatırım yapmalarını sağlamak üzere, kendilerine ait demiryolu altyapısı inşa etmelerine, kendilerine ve/veya başka özel sektör anonim şirketlerine ait demiryolu altyapısı üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olmalarına imkan tanınmaktadır”* şeklindeki düzenlemeden de Tasarıda öngörülen sistemin taşeronluk müessesesi ile sektörde yabancılaşmaya açık olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim AB ülkelerinde demiryolu işletmeciliğinin genelde bir üye ülkenin şirketi elinde toplandığına ilişkin şikayetler ya da uygulama sorunları da bulunmaktadır.

Tasarının amaç ve kapsamını düzenleyen 1 inci maddesinin ikinci fıkrasında *“Bu Kanun; ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde faaliyette bulunan demiryolu altyapı işletmecileri ve demiryolu tren işletmecilerini kapsar”* hükmü öngörülmesine rağmen, bu maddeye aykırı olarak, 8 inci maddesinin ikinci fıkrasında *“Ulusal demiryolu altyapı ağı dışındaki raylı sistemler üzerinde meydana gelen ölümlü demiryolu kazalarıyla ilgili olarak”* komisyon oluşumu, arşivleme vb. hususlarda kamu görevleri tanımlandığı görülmektedir.

Tasarının 9 uncu maddesinde *“Kamu Hizmeti Yükümlülüğü”*nün uygulaması ve bu yükümlülüğün kaynaklanan faaliyetlerin finansmanına yer verilmekte ve finansal destek ile şirket belirlemelerine ilişkin hususların ikincil mevzuat ile belirleneceği öngörülmektedir. Madde gerekçesinde uygulama *“... ticari açıdan karlı olmayan ancak sosyal devlet anlayışı gereği kamunun karşılanması gereken seyahat ihtiyaçlarının, kamu hizmeti yükümlülüğü kapsamında ihtiyacın özellikleri ile karşılanma şeklinin ortaya konulduğu bir sözleşme dahilinde gerçekleştirilmesi, bu bağlamdaki kamu ihtiyaçlarının Bakanlar Kurulu tarafından belirlenmesi ve maliyetinin de Bakanlık bütçesine bu amaçla konulacak ödenekten karşılanması öngörülmektedir”* şeklinde detaylandırılmaktadır. Son birkaç yıla ilişkin Sayıştay denetim raporlarında da üzerinde durulduğu gibi, kendi yatırımlarını realize etmekte zorlanan ve finansman sorunları yaşayan, kullandığı Hazine kaynaklı fonlara da önemli ölçüde faiz ödeyen TCDD'nin, **özel sektör ihtiyaçlarının** da eklendiği bir yatırım hacminin üstesinden nasıl geleceği belli değildir.

Tasarının 11 inci maddesinin birinci fıkrasında TCDD ve bağlı ortaklığı olarak yeni kurulacak olan TCDD Taşımacılık A.Ş.’nin 233 sayılı Kanun Hükmünde Karaname (KHK)’ye göre bir Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK) olarak faaliyette bulunması öngörülmesine karşın, Komisyon çalışmaları sırasında AKP’li üyelerin verdiği bir önerge ile birinci fıkra hükmü değiştirilmiş ve TCDD ve TCDD’nin bağlı ortaklıkları olan TCDD Taşımacılık A.Ş., TÜVASAŞ, TULOMSAŞ ve TÜDEMSAŞ’ın İktisadi Devlet Teşekkülü (İDT) olarak faaliyette bulunmaları öngörülmüştür. Böylece, TCDD ve bağlı ortaklıklarının, 233 sayılı KHK’de “*Sermayesinin tamamı Devlete ait olup tekel niteliğindeki mal ve hizmetleri kamu yararı gözeterek üretmek ve pazarlamak üzere kurulan ve gördüğü bu kamu hizmeti dolayısıyla ürettiği mal hizmetler imtiyaz sayılan kamu iktisadi teşebbüsüdür*” şeklinde tanımlanan KİK özelliklerinden soyutlanarak, özel sektör şirketleri ile yapılacak olan sözleşmelerin niteliği bakımından, üretilen mal ve hizmetlerin imtiyaz teşkil etmelerinin önü alınmak istenmiştir.

Tasarının Geçici 3 ve 4 üncü maddelerinde sırasıyla TCDD ve TCDD Taşımacılık A. Ş.’nin yatırımlarının finansmanı ve destekleme sürelerine yer verilmiş ve TCDD’ye sağlanan desteğin 5 yıl sonra kaldırılacağı, TCDD Taşımacılık A. Ş.’nin kamu hizmeti yükümlülüğünün de 5 inci yılın sonunda biteceği öngörülmüştür.

Gerek 9 uncu maddede öngörülen düzenlemeye göre hangi hatların destekleneceği ve şirketlerin belirleneceği, gerekse Geçici 3 ve 4 üncü maddelerde faaliyetlerine son verileceğine dair bir düzenleme olmamasına rağmen, TCDD Taşımacılık A. Ş.’nin 5 yıl sonra kamu hizmeti yükümlülüğünün ortadan kalkacağı şeklindeki hükümler, desteklerin adil dağılımı ve rekabet ihlallerine yol açacak bir mahiyet taşımaktadır.

Yukarıda açıklanan nedenlerle, “**Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı**”na genel ve maddeler bazında muhalif olduğumuzu bilgilerinize arz ederiz.

19 Mart 2013

*Haluk Eyidoğan*

İstanbul

*Yıldırım Sapan*

Antalya

*Sakine Öz*

Manisa

*Ahmet İhsan Kalkavan*

Samsun

*İdris Yıldız*

Ordu

*Doğan Şafak*

Niğde

## MUHALEFET ŞERHİ

TCDD’yi yapılandırma çalışmalarına 1995 yılında başlanmıştır. 18 yıllık süreç içerisinde yabancı kurum ve kuruluşlara birçok raporlar hazırlattırılmıştır.

Hazırlanan raporların gerekçesi ise; “ TCDD’yi çağdaş bir yapıya kavuşturmak, etkin ve verimli bir işletme haline dönüştürmektir. Ancak bunu gerçekleştirmek için hemen hemen bütün raporlarda yapılacak ilk işin; personel sayısının azaltılması gerektiği vurgulanmıştır.

Geçen 18 yıllık süreçte, yeniden yapılanma adı altında yapılan çalışmalar sonucunda personel sayısı yarı yarıya azaltılırken, taşeron eliyle iş yaptırma ve hizmet alımı olabildiğince yaygınlaştırılmıştır.

Şu an TCDD’de 5000’in üzerinde taşeron çalışanın istihdam edilmesiyle kurumda esnek ve güvencesiz iş yaşamının kapsamı genişletilmiştir.

TCDD İstasyonları, atölyeleri ve iase merkezlerinin çoğu kapatılmış, limanlar ise özelleştirilmiştir. Birçok tren seferden kaldırılmış, tren personelinin sayısı azaltılmıştır.

Tren Teşkil Memuru gibi ünvanlar oluşturularak bir kişinin birden fazla görevi yerine getirmesi, memur eliyle yaptırılması gereken işlerin işçi statüsündeki kişilerce yaptırılmasının önu açılmıştır.

Sonuç olarak, 18 yıllık süreç içerisinde gerçekleştirilen yeniden yapılanma çalışmalarında bugün gelinen nokta; yapılanların hedeflenen amaca değil, sadece çalışanların iş yükünü arttırmaktan başka bir işe yaramadığı açıkça görülmektedir.

Gelinen noktada, Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı ile; adında her ne kadar özelleştirme geçmese de; bu tasarı içeriği itibariyle demiryollarının özelleştirilmesinin önündeki engellerin kaldırılması yönünde bir düzenleme niteliği taşımaktadır.

Türkiye; demiryolu yük taşımacılığında hem transit geçiş ve çıkış, hem de varış noktasıdır. Buna ilaveten Türkiye, Orta Asya ve Güney Kafkaslar arasında ticari yönden ulaşım sektörü açısından son derece stratejik bir yere sahiptir. Dolayısıyla bölgede ticaret yapan uluslararası şirketlerin, Türkiye’nin sahip olduğu bu avantajları kendi lehine kullanmak istemektedir. O nedenle bu tasarının hazırlanmasında asıl amacın; bu uluslararası şirketlerin arzu ve isteklerinin yerine getirilmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır.

Diğer taraftan bu tasarı ile; her ne kadar altyapının da özel sektör tarafından yapılıp işletileceği vurgulansa da, altyapı yatırımlarının kar marjının ya hiç olmaması, ya da çok düşük marjlar içermesi nedeniyle, özel sektörün altyapı yatırımına gireceği düşüncesi boş hayalden öte bir düşünce değildir.

Bu kanun tasarısı bu haliyle yasalaştığında; Demiryollarında özelleştirme uygulamaları hızlanacaktır. Kamu hizmeti vermek için kurulan 156 yıllık demiryolları bu yasayla alt yapı ve işletme olarak parçalanacak, kuruluş tamamen piyasa şartlarına teslim edilecektir.

Bu yasa ile yine mevcut personel sayısında azaltılmaya gidilecektir. Emekliliğin teşvik edilmesi de bu yüzdendir. TCDD Taşımacılık A.Ş.’ nin, kurulması ile demiryollarını ticari esaslara göre kar amaçlı bir kuruma dönüştürme amaçlanmakta ve kamu hizmetinden uzaklaştırılmaya çalışılmaktadır.

Bugün itibariyle TCDD tekel durumunda olmasına rağmen özel şirketler ile zaten rekabet edememektedir. Bu tasarıyla TCDD Taşımacılık A.Ş. sadece kamusal hizmetin dışına itilmekle kalmayıp, ulusal ve/veya çok uluslu şirketler ile rekabet etmek durumunda bırakılacaktır.

Örneğin, TCDD’nin sahip olduğu 18.164 adet ticari yük vagon ile 2012 yılında; 19 milyon 617 bin 584 ton ham yük taşıırken, özel sektör sahip olduğu yaklaşık 3.159 yük vagonu ile 6 milyon 48 bin 777 ton ham yük taşımıştır. Bu da göstermektedir ki; demiryollarında yük taşımacılığının üçte biri özel sektör vagonlarıyla yapılmaktadır. Demiryolları vagonları ise atıl olarak manevra sahalarında bekletilmektedir.

Tasarıda TCDD Taşımacılık A.Ş.’ye sadece 5 yıllık süre için hazine yardımı yapılacağını da düşünürsek, bu düzenleme ile 5 yıl sonra TCDD Taşımacılık A.Ş. ulusal ve/veya çok uluslu şirketlerin bir taşıeronu haline geleceği açıktır.

TCDD personeli için de havuzdan bahsedilmiyor. Ancak yeni kurulacak olan TCDD Taşımacılık A.Ş.’ye aktarılabacak personelin sayısı, kadro ve pozisyonlar yönetim kurulunca belirlenecektir denilirken aktarılmayacak personelin durumları hakkında net ve açıklayıcı bir bilgi tasarıda yer almamaktadır.

Ayrıca yasa taslağında norm kadro uygulaması yapılmayacağı görülüyor. Bu durumda Makinistlerin işçi olanlar mı, memur olanlar mı, ya da her ikisi birlikte mi TCDD Taşımacılık A.Ş.’ye devredilecektir bu belli değildir.

Şu an TCDD personelinin görev yaptığı trenler özel teşebbüse kiralandığında taşıeron şirketlerde güvencesiz çalışan sayısının daha çok artmasına, bunun ardından TCDD Taşımacılık A.Ş.’nin yük ve yolcu taşımasındaki payının azalmasına, dolayısıyla personelin ihtiyaçtan fazla olmasına sebep olacaktır. AKP Hükümeti TCDD’nin yeniden yapılanmasında AB mevzuatını örnek gerekçe gösterirken, Almanya’nın özelleştirme uygulamalarına geçmeden önce “Demiryollarına ait taşınmazların asla satılmayacaktır” şeklindeki yasal düzenlemesini dikkate almamıştır.

TCDD’nin bugün itibarıyla altyapıda yaklaşık 11.000 km aktif yolun yaklaşık 8100 km’si tek hat, 2900 km’si ise çift hattır. Bu altyapı ve mevcut teknoloji ile yapılacak olan taşımacılığın bugünkünden, yani yükte % 4,5 yolcуда ise yaklaşık % 1,5 düzeyindedir. Dolayısıyla demiryolu taşımacılığının ulaşım modları arasındaki payı çok düşüktür. Yapılması gereken altyapının iyileştirilmesi ve teknolojinin yenilenmesi, ulaşım modları arasındaki dengesizliğin giderilerek sağlıklı bir ulaşım politikasını benimsemektir.

Bu değerlendirmeler ışığında; Kanun Tasarısının bu haline karşıyız.

*Ali Halaman*

Adana

HÜKÜMETİN TEKLİF ETTİĞİ METİN

**TÜRKİYE DEMİRYOLU ULAŞTIRMASININ SERBESTLEŞTİRİLMESİ  
HAKKINDA KANUN TASARISI**

**BİRİNCİ BÖLÜM**

**Amaç, Kapsam ve Tanımlar**

**Amaç ve kapsam**

**MADDE 1-** (1) Bu Kanunun amacı;

- a) Demiryoluyla yolcu ve yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından en uygun, etkin ve olabilecek en düşük fiyatla sunulmasını,
- b) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmasını,
- c) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmasını,
- ç) (b) ve (c) bentlerinde belirtilen demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecisinin hukuki ve mali yapıları, faaliyetleri ve personeline ilişkin hükümler ile ilgili diğer hususların düzenlenmesini,
- d) Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı anonim şirketlerin demiryolu altyapısı inşaatmesini ve bu altyapının kullanılmasını,
- e) Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı anonim şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmesini, sağlamaktır.

(2) Bu Kanun; ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde faaliyette bulunan demiryolu altyapı işletmecileri ve demiryolu tren işletmecilerini kapsar.

**Tanımlar**

**MADDE 2-** (1) Bu Kanunun uygulanmasında;

- a) Bakan: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanını,
- b) Bakanlık: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını,
- c) Demiryolu altyapısı: Demiryolunu oluşturan zemin, balast, travers ve ray ile elektrifikasyon, sinyalizasyon ve haberleşme tesisleriyle bunların tamamlayıcısı her türlü sanat yapısı, tesis, gar ve istasyonları, lojistik ve yük merkezleri ve bunların eklentileri ile iltisak hatlarını,
- ç) Demiryolu altyapı işletmecisi: Tasarrufundaki demiryolu altyapısını güvenli bir şekilde işletmek ve demiryolu tren işletmecilerinin hizmetine sunmak hususunda Bakanlıkça yetkilendirilmiş kamu tüzel kişilerini ve şirketleri,
- d) Demiryolu tren işletmecisi: Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapmak üzere Bakanlıkça yetkilendirilmiş kamu tüzel kişilerini ve şirketleri,
- e) Kamu hizmeti yükümlülüğü: Belirli bir hat üzerinde herhangi bir demiryolu tren işletmecisinin ticari şartlarda veremediği bir demiryolu yolcu taşımacılığı hizmetinin verilmesini sağlamak amacıyla ve bir sözleşmeye dayalı olarak Bakanlığın görevlendirmesi üzerine yerine getirilen demiryolu yolcu taşımacılığı hizmet yükümlülüğü,

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONUNUN  
KABUL ETTİĞİ METİN

**TÜRKİYE DEMİRYOLU ULAŞTIRMASININ SERBESTLEŞTİRİLMESİ  
HAKKINDA KANUN TASARISI**

**BİRİNCİ BÖLÜM**

**Amaç, Kapsam ve Tanımlar**

**Amaç ve kapsam**

**MADDE 1-** (1) Bu Kanunun amacı;

- a) Demiryoluyla yolcu ve yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından en uygun, etkin ve olabilecek en düşük fiyatla sunulmasını,
  - b) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmasını,
  - c) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmasını,
  - ç) (b) ve (c) bentlerinde belirtilen demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecisinin hukuki ve mali yapıları, faaliyetleri ve personeline ilişkin hükümler ile ilgili diğer hususların düzenlenmesini,
  - d) Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanılmasını,
  - e) Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmesini,
- sağlamaktır.

(2) Bu Kanun, ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde faaliyette bulunan demiryolu altyapı işletmecileri ve demiryolu tren işletmecilerini kapsar.

**Tanımlar**

**MADDE 2-** (1) Bu Kanunun uygulanmasında;

- a) Bakan: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanını,
- b) Bakanlık: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını,
- c) Demiryolu altyapısı: Demiryolunu oluşturan zemin, balast, travers ve ray ile elektrifikasyon, sinyalizasyon ve haberleşme tesisleriyle bunların tamamlayıcısı her türlü sanat yapısı, tesis, gar ve istasyonları, lojistik ve yük merkezleri ve bunların eklentileri ile iltisak hatlarını,
- ç) Demiryolu altyapı işletmecisi: Tasarrufundaki demiryolu altyapısını güvenli bir şekilde işletmek ve demiryolu tren işletmecilerinin hizmetine sunmak hususunda Bakanlıkça yetkilendirilmiş kamu tüzel kişilerini ve şirketleri,
- d) Demiryolu tren işletmecisi: Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapmak üzere Bakanlıkça yetkilendirilmiş kamu tüzel kişilerini ve şirketleri,
- e) Kamu hizmeti yükümlülüğü: Belirli bir hat üzerinde herhangi bir demiryolu tren işletmecisinin ticari şartlarda veremediği bir demiryolu yolcu taşımacılığı hizmetinin verilmesini sağlamak amacıyla ve bir sözleşmeye dayalı olarak Bakanlığın görevlendirmesi üzerine yerine getirilen demiryolu yolcu taşımacılığı hizmet yükümlülüğünü,
- f) Şirket: 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa göre tutulan ticaret siciline kayıtlı şirketi,

(Hükümetin Teklif Ettiği Metin)

f) Ölümlü demiryolu kazası: Hemzemin geçit kazaları ile izinsiz olarak demiryolu altyapısı üzerinde bulunan şahıslara çarpma halleri hariç, ulusal demiryolu altyapı ağı ve bu ağ dışındaki raylı sistemler üzerinde meydana gelen ve sadece demiryolu çeken ve/veya çekilen araçlarının karıştığı ölümlü demiryolu kazalarını,

g) Şirket: Türk Ticaret Kanununa göre tutulan ticaret siciline kayıtlı anonim şirketi,

ğ) TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünü,

h) TCDD Taşımacılık A.Ş.: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketini,

ı) Ulusal demiryolu altyapı ağı: Türkiye sınırları içerisinde bulunan il ve ilçe merkezleri ve diğer yerleşim yerleri ile limanlar, hava meydanları, organize sanayi bölgeleri, lojistik ve yük merkezlerini birbirine bağlayan, kamuya veya şirketlere ait bütünlük demiryolu altyapısı ağını, ifade eder.

## İKİNCİ BÖLÜM

### TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye İlişkin Hükümler

#### TCDD'nin demiryolu altyapı işletmecisi olarak belirlenmesi ve görevleri

**MADDE 3-** (1) TCDD, ulusal demiryolu altyapı ağı içinde yer alan ve Devletin tasarrufundaki demiryolu altyapısının kendisine devredilen kısmı üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olarak görev yapar.

(2) TCDD'nin diğer görevleri şunlardır:

a) Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerindeki demiryolu trafiğini tekel olarak yönetmek.

b) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısı üzerinde verdiği trafik yönetimi ücretlerini, bütün tren işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmeyen bir şekilde belirlemek, ilgili demiryolu tren işletmecilerine tahakkuk ettirmek ve tahsil etmek.

c) Tasarrufunda olmayan ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde verdiği trafik yönetimi ücretlerini, bütün demiryolu altyapı işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmeyen bir şekilde belirlemek, ilgili demiryolu altyapı işletmecisine tahakkuk ettirmek ve tahsil etmek.

ç) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısının demiryolu trafiğiyle ilgili olmayan alanlarını işletmek, işletmek veya kiraya vermek.

d) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısını iyileştirmek, yenilemek, genişletmek, bakım ve onarımını yapmak veya yaptırmak.

e) Yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için demiryolu altyapısı yapmak veya yaptırmak.

f) Haberleşme tesisleri ve ağı kurmak, kurdukmak, geliştirmek, işletmek veya işletmek.

g) Ana Statüsü ile verilen diğer görevleri yapmak.

#### TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin hukuki statüsü

**MADDE 4-** (1) TCDD bu Kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla 8/6/1984 tarihli ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine tabidir.

(2) TCDD Taşımacılık A.Ş. 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine tabidir.

#### TCDD yatırımlarının finansmanı

**MADDE 5-** (1) TCDD'nin;

a) Yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için yaptığı demiryolu altyapı yatırımları,

b) Tasarrufundaki hatların çift veya çoklu hat haline getirilmesi ve iltisak hatları yapımı ile bunların elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesisleriyle donatılması yatırımları,

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

g) TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünü,

ğ) TCDD Taşımacılık A.Ş.: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketini,

h) Ulusal demiryolu altyapı ağı: Türkiye sınırları içerisinde bulunan il ve ilçe merkezleri ve diğer yerleşim yerleri ile limanlar, hava meydanları, organize sanayi bölgeleri, lojistik ve yük merkezlerini birbirine bağlayan, kamuya veya şirketlere ait bütünlüklü demiryolu altyapısı ağını, ifade eder.

## İKİNCİ BÖLÜM

### TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.’ye İlişkin Hükümler

#### TCDD’nin demiryolu altyapı işletmecisi olarak belirlenmesi ve görevleri

**MADDE 3-** (1) TCDD, ulusal demiryolu altyapı ağı içinde yer alan ve Devletin tasarrufundaki demiryolu altyapısının kendisine devredilen kısmı üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olarak görev yapar.

(2) TCDD’nin diğer görevleri şunlardır:

a) Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerindeki demiryolu trafiğini tekel olarak yönetmek.

b) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısı üzerinde verdiği trafik yönetimi ücretlerini, bütün tren işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmayan bir şekilde belirlemek, ilgili demiryolu tren işletmecilerine tahakkuk ettirmek ve tahsil etmek.

c) Tasarrufunda olmayan ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde verdiği trafik yönetimi ücretlerini, bütün demiryolu altyapı işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmayan bir şekilde belirlemek, ilgili demiryolu altyapı işletmecisine tahakkuk ettirmek ve tahsil etmek.

ç) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısının demiryolu trafiğiyle ilgili olmayan alanlarını işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek.

d) Tasarrufunda olan demiryolu altyapısını iyileştirmek, yenilemek, genişletmek, bakım ve onarımını yapmak veya yaptırmak.

e) Yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için demiryolu altyapısı yapmak veya yaptırmak.

f) Haberleşme tesisleri ve ağı kurmak, kurdurmak, geliştirmek, işletmek veya işlettirmek.

g) Ana Statüsü ile verilen diğer görevleri yapmak.

#### TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.’nin hukuki statüsü

**MADDE 4-** (1) TCDD, bu Kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla 8/6/1984 tarihli ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine tabidir.

(2) TCDD Taşımacılık A.Ş., 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine tabidir.

#### TCDD yatırımlarının finansmanı

**MADDE 5-** (1) TCDD’nin;

a) Yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için yaptığı demiryolu altyapı yatırımları,

b) Tasarrufundaki hatların çift veya çoklu hat hâline getirilmesi ve iltisak hatları yapımı ile bunların elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesisleriyle donatılması yatırımları,

(Hükümetin Teklif Ettiği Metin)

c) Tasarrufundaki demiryolu altyapısının yenilenmesine ve iyileştirilmesine ilişkin yatırımları, yılı yatırım programı ile ilişkilendirilir ve Bakanlık bütçesinde söz konusu yatırımların finansmanını karşılamak amacıyla gerekli ödenek öngörülür.

(2) İltisak hattı yapımı talep edilmesi halinde; yapılacak iltisak hattının gerektirdiği taşınmazlar, kamulaştırma bedeli talep edenden tahsil edilerek TCDD tarafından kamulaştırılır ve kırkdokuz yılı geçmemek üzere talep edenin lehine bedelsiz olarak irtifak hakkı tesis edilir. Kullanım süresinin sonunda söz konusu taşınmazlar üzerinde inşa edilmiş bütün varlıklar başka bir işleme gerek kalmaksızın TCDD'nin mülkiyetine geçmiş sayılır. Bu varlıklar için TCDD tarafından herhangi bir bedel veya tazminat ödenmez.

### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

#### Kamu Tüzel Kişileri ve Şirketlerin Yetkilendirilmesi ve Taşınmazlar

##### Kamu tüzel kişileri ve şirketlerin yetkilendirilmesi

**MADDE 6-** (1) Kamu tüzel kişileri ve şirketler;

a) Kendilerine ait demiryolu altyapısı inşa etmek,  
b) Kendilerine ve/veya başka şirketlere ait demiryolu altyapısı üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olmak,

c) Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde demiryolu tren işletmecisi olmak, üzere Bakanlıkça yetkilendirilebilirler.

(2) Kamu tüzel kişileri ve şirketler, kendilerine ait veya tasarruflarındaki demiryolu altyapısının kullanım ücretlerini bütün tren işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmayan bir şekilde belirler ve uygular.

(3) Şirketlerin, demiryolu altyapısı inşa etmek istemeleri halinde; yapacakları demiryolu altyapısının gerektirdiği taşınmazlar, kamulaştırma bedeli ilgili şirketten tahsil edilerek Bakanlık tarafından kamulaştırılır ve belirtilen amaçla ilgili şirket lehine kırkdokuz yılı geçmemek üzere bedelsiz olarak irtifak hakkı tesis edilir. Kullanım süresinin sonunda söz konusu taşınmazlar üzerinde inşa edilmiş bütün varlıklar başka bir işleme gerek kalmaksızın Hazinesin mülkiyetine geçmiş sayılır. Bu varlıklar için Hazine tarafından herhangi bir bedel veya tazminat ödenmez.

(4) Demiryolu tren işletmecilerinin yük, yolcu ve kamu hizmeti yükümlülüğünden kaynaklanan gelir ve gider hesapları ile muhasebeleri ayrı ayrı tutulur.

(5) Bu madde kapsamındaki yetkilendirmelere ilişkin usul ve esaslar Bakanlıkça çıkarılan yönetmelikle düzenlenir.

##### Taşınmazlara ilişkin hükümler

**MADDE 7-** (1) Hazinesin özel mülkiyetinde bulunan ve TCDD'ye tahsis edilen veya kullanımına bırakılan ya da TCDD tarafından fiilen kullanılan taşınmazlardan Maliye Bakanlığınca uygun görülen ve devrinde hukuki ve fiili engel bulunmayanlar, üzerindeki yapı ve tesisler ile birlikte, TCDD'nin görev ve faaliyetlerinde kullanılmak üzere Maliye Bakanlığınca emlak vergisine esas metrekare birim değeri üzerinden ödenmemiş sermayesine mahsuben TCDD'ye devredilir.

(2) Özel mevzuat hükümlerine göre tescili mümkün olmayanlar ile ormanlar hariç olmak üzere; Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan taşınmazlardan TCDD'nin görev ve faaliyetlerinde kullanılmakta olup Maliye Bakanlığınca uygun görülen ve devrinde hukuki ve fiili engel bulunmayanlar, TCDD'nin talebi üzerine, Maliye Bakanlığınca Hazine adına tescil edildikten sonra üzerindeki yapı ve tesisler ile birlikte, TCDD'nin görev ve faaliyetlerinde kullanılmak üzere, emlak vergisine esas metrekare birim değeri üzerinden ödenmemiş sermayesine mahsuben TCDD'ye devredilir.

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

c) Tasarrufundaki demiryolu altyapısının yenilenmesine ve iyileştirilmesine ilişkin yatırımları, yılı yatırım programı ile ilişkilendirilir ve Bakanlık bütçesinde söz konusu yatırımların finansmanını karşılamak amacıyla gerekli ödenek öngörülür.

(2) İltisak hattı yapımı talep edilmesi hâlinde; yapılacak iltisak hattının gerektirdiği taşınmazlar, kamulaştırma bedeli talep edenden tahsil edilerek TCDD tarafından kamulaştırılır ve kırk dokuz yılı geçmemek üzere talep edenin lehine bedelsiz olarak irtifak hakkı tesis edilir. Kullanım süresinin sonunda söz konusu taşınmazlar üzerinde inşa edilmiş bütün varlıklar başka bir işleme gerek kalmaksızın TCDD'nin mülkiyetine geçmiş sayılır. Bu varlıklar için TCDD tarafından herhangi bir bedel veya tazminat ödenmez.

### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

#### Kamu Tüzel Kişileri ve Şirketlerin Yetkilendirilmesi ve Taşınmazlar

##### Kamu tüzel kişileri ve şirketlerin yetkilendirilmesi

**MADDE 6-** (1) Kamu tüzel kişileri ve şirketler;

- a) Kendilerine ait demiryolu altyapısı inşa etmek,
- b) Kendilerine ve/veya başka şirketlere ait demiryolu altyapısı üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olmak,
- c) Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde demiryolu tren işletmecisi olmak, üzere Bakanlıkça yetkilendirilebilirler.

(2) Kamu tüzel kişileri ve şirketler, kendilerine ait veya tasarruflarındaki demiryolu altyapısının kullanım ücretlerini bütün tren işletmecileri için eşit şartlar içeren ve ayrımcılık oluşturmayan bir şekilde belirler ve uygular.

(3) Şirketlerin, demiryolu altyapısı inşa etmek istemeleri hâlinde; yapacakları demiryolu altyapısının gerektirdiği taşınmazlar, kamulaştırma bedeli ilgili şirketten tahsil edilerek Bakanlık tarafından kamulaştırılır ve belirtilen amaçla ilgili şirket lehine kırk dokuz yılı geçmemek üzere bedelsiz olarak irtifak hakkı tesis edilir. Kullanım süresinin sonunda söz konusu taşınmazlar üzerinde inşa edilmiş bütün varlıklar başka bir işleme gerek kalmaksızın Hazinesin mülkiyetine geçmiş sayılır. Bu varlıklar için Hazine tarafından herhangi bir bedel veya tazminat ödenmez.

(4) Demiryolu tren işletmecilerinin yük, yolcu ve kamu hizmeti yükümlülüğünden kaynaklanan gelir ve gider hesapları ile muhasebeleri ayrı ayrı tutulur.

(5) Bu madde kapsamındaki yetkilendirmelere ilişkin usul ve esaslar Bakanlıkça çıkarılan yönetmelikle düzenlenir.

##### Taşınmazlara ilişkin hükümler

**MADDE 7-** (1) Hazinesin özel mülkiyetinde bulunan ve TCDD'ye tahsis edilen veya kullanımına bırakılan ya da TCDD tarafından fiilen kullanılan taşınmazlardan Maliye Bakanlığınca uygun görülen ve devrinde hukuki ve fiili engel bulunmayanlar, üzerindeki yapı ve tesisler ile birlikte, TCDD'nin görev ve faaliyetlerinde kullanılmak üzere Maliye Bakanlığınca emlak vergisine esas metrekare birim değeri üzerinden ödenmemiş sermayesine mahsuben TCDD'ye devredilir.

(2) Özel mevzuat hükümlerine göre tescili mümkün olmayanlar ile ormanlar hariç olmak üzere; Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan taşınmazlardan TCDD'nin görev ve faaliyetlerinde kullanılmakta olup Maliye Bakanlığınca uygun görülen ve devrinde hukuki ve fiili engel bulunmayanlar, TCDD'nin talebi üzerine, Maliye Bakanlığınca Hazine adına tescil edildikten sonra üzerindeki yapı ve tesisler ile birlikte, TCDD'nin görev ve faaliyetlerinde kullanılmak üzere, emlak vergisine esas metrekare birim değeri üzerinden ödenmemiş sermayesine mahsuben TCDD'ye devredilir.

(Hükümetin Teklif Ettiği Metin)

(3) Özel mevzuatı gereğince Hazine adına tapuya tescili mümkün olmayan ancak TCDD'nin görev ve faaliyetlerinde kullanılması zorunlu olan ve Maliye Bakanlığınca uygun görülen ve tahsisinde hukuki ve fiili engel bulunmayan Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan taşınmazlar, üzerindeki yapı ve tesisler ile birlikte, TCDD'nin görev ve faaliyetlerinde kullanılmak üzere Maliye Bakanlığınca TCDD'ye tahsis edilir.

(4) Bu madde kapsamındaki taşınmazlardan, Milli Savunma Bakanlığınca tahsisli olanlar ile Türk Silahlı Kuvvetleri envanterinde olup TCDD ile ortak kullanılan taşınmazlar bu madde kapsamı dışındadır.

(5) Tevhit ve ifraz işlemleri tamamlanan bu madde kapsamındaki taşınmazların TCDD adına devir işlemleri, ilgili kadastro ve tapu müdürlüklerince başvuru tarihinden itibaren altı ay içerisinde sonuçlandırılır.

(6) Bu madde kapsamındaki taşınmazlardan 21/7/1983 tarihli ve 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile 25/2/1998 tarihli ve 4342 sayılı Mera Kanunu kapsamında kalanların tescil, devir ve tahsis işlemleri anılan kanunlar ile bu madde hükümlerine göre yapılır.

(7) Bu madde kapsamındaki tescil, ifraz ve tevhit işlemleri ile ilgili düzenlenecek her türlü kâğıtlar damga vergisinden ve yapılacak işlemler harçlardan müstesnadır.

(8) Bu madde gereğince tapuda TCDD adına tescil ve tahsis edilecek taşınmazların bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihe kadar kullanımları nedeniyle, TCDD adına tahakkuk ettirilmiş ecrimisil bedellerinden henüz tahsil edilmemiş olanlar, hangi safhada olursa olsun terkin edilir. Tahsil edilmiş ecrimisil bedelleri iade edilmez.

(9) Bu madde kapsamındaki taşınmazlardan TCDD tarafından üçüncü kişilere kiraya verilenler hakkında, bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihe kadar kullanımları nedeniyle, kiracılar adına tahakkuk ettirilmiş ecrimisil bedellerinden henüz tahsil edilmemiş olanlar ise kira bedellerinin TCDD tarafından tahsil edilmiş olması kaydıyla, hangi safhada olursa olsun terkin edilir. Tahsil edilmiş ecrimisil bedelleri iade edilmez.

(10) İmar planı veya değişikliklerinde, demiryolu altyapısına komşu parsellerde demiryolu emniyetini sağlamak üzere Bakanlık tarafından belirlenen inşaat yaklaşma mesafesine uyulur. Belirlenen mesafeye uygun olmayan yapılar Bakanlığın talebi üzerine ilgili kurumlar tarafından ilgili mevzuat çerçevesinde yıkılır veya yıktırılır.

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **Çeşitli Hükümler**

#### **Kaza tespit tutanağı**

**MADDE 8-** (1) Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde meydana gelen ölümlü demiryolu kazalarıyla ilgili olarak; ilgili demiryolu altyapı işletmecisinden iki kişi, kazaya karışan demiryolu tren işletmecilerinden ikişer kişi ve Bakanlıktan üç kişinin katılımıyla oluşan bir komisyon aracılığıyla kaza tespit tutanağı düzenlenir ve bu tutanaklar Bakanlıkça arşivlenir.

(2) Ulusal demiryolu altyapı ağı dışındaki raylı sistemler üzerinde meydana gelen ölümlü demiryolu kazalarıyla ilgili olarak; TCDD'den iki kişi, ilgili raylı sistem işletmecisinden iki kişi ve Bakanlıktan üç kişinin katılımıyla oluşan bir komisyon aracılığıyla kaza tespit tutanağı düzenlenir ve bu tutanaklar Bakanlıkça arşivlenir.

(3) Komisyonlarda yer alacak kişilerin nitelikleri, kaza tespit tutanağının şekli ve tutanakta hangi hususların yer alacağı Bakanlıkça belirlenir.

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

(3) Özel mevzuatı gereğince Hazine adına tapuya tescili mümkün olmayan ancak TCDD'nin görev ve faaliyetlerinde kullanılması zorunlu olan ve Maliye Bakanlığınca uygun görülen ve tahsisinde hukuki ve fiili engel bulunmayan Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan taşınmazlar, üzerindeki yapı ve tesisler ile birlikte, TCDD'nin görev ve faaliyetlerinde kullanılmak üzere Maliye Bakanlığınca TCDD'ye tahsis edilir.

(4) Bu madde kapsamındaki taşınmazlardan, Milli Savunma Bakanlığına tahsisli olanlar ile Türk Silahlı Kuvvetleri envanterinde olup TCDD ile ortak kullanılan taşınmazlar bu madde kapsamı dışındadır.

(5) Tevhit ve ifraz işlemleri tamamlanan bu madde kapsamındaki taşınmazların TCDD adına devir işlemleri, ilgili kadastro ve tapu müdürlüklerince başvuru tarihinden itibaren altı ay içerisinde sonuçlandırılır.

(6) Bu madde kapsamındaki taşınmazlardan 21/7/1983 tarihli ve 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile 25/2/1998 tarihli ve 4342 sayılı Mera Kanunu kapsamında kalanların tescil, devir ve tahsis işlemleri anılan kanunlar ile bu madde hükümlerine göre yapılır.

(7) Bu madde kapsamındaki tescil, ifraz ve tevhit işlemleri ile ilgili düzenlenecek her türlü kâğıtlar damga vergisinden ve yapılacak işlemler harçlardan müstesnadır.

(8) Bu madde gereğince tapuda TCDD adına tescil ve tahsis edilecek taşınmazların bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihe kadar kullanımları nedeniyle, TCDD adına tahakkuk ettirilmiş ecrimisil bedellerinden henüz tahsil edilmemiş olanlar, hangi safhada olursa olsun terkin edilir. Tahsil edilmiş ecrimisil bedelleri iade edilmez.

(9) Bu madde kapsamındaki taşınmazlardan TCDD tarafından üçüncü kişilere kiraya verilenler hakkında, bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihe kadar kullanımları nedeniyle, kiracılar adına tahakkuk ettirilmiş ecrimisil bedellerinden henüz tahsil edilmemiş olanlar ise kira bedellerinin TCDD tarafından tahsil edilmiş olması kaydıyla, hangi safhada olursa olsun terkin edilir. Tahsil edilmiş ecrimisil bedelleri iade edilmez.

(10) İmar planı veya değişikliklerinde, demiryolu altyapısına komşu parsellerde demiryolu emniyetini sağlamak üzere Bakanlık tarafından belirlenen inşaat yaklaşma mesafesine uyulur. Belirlenen mesafeye uygun olmayan yapılar Bakanlığın talebi üzerine ilgili kurumlar tarafından ilgili mevzuat çerçevesinde yıkılır veya yıktırılır.

(Hükümetin Teklif Ettiği Metin)

**Kamu hizmeti yükümlülüğü**

**MADDE 9-** (1) Kamu hizmeti yükümlülükleri, Bakanlık ile demiryolu tren işletmecileri arasında yapılan bir sözleşmeye dayanılarak yerine getirilir. Bu sözleşmelerde; sözleşmenin süresi, taşımacılık yapılacak hat boyu, yapılacak tren sefer sayıları, uygulanacak yolcu taşımacılığı bilet ücretleri ve ödeme usulleri açıkça belirtilir. Sözleşmelere ilişkin diğer usul ve esaslar Bakanlıkça belirlenir.

(2) Kamu hizmeti yükümlülükleri için ihtiyaç duyulan ödenek Bakanlık bütçesine konulur.

(3) Kamu hizmeti yükümlülüğü kapsamında desteklenecek demiryolu yolcu taşıma hatları ile kamu hizmeti yükümlüsü tren işletmecisinin belirlenmesine ilişkin usul ve esaslar Bakanlar Kurulu tarafından belirlenir.

**Demiryolu ve karayolu kesişmeleri**

**MADDE 10-** (1) Demiryolunun karayolu, köy yolu ve benzeri yol ile gerçekleşen kesişmelerinde demiryolu ana yol sayılır ve demiryolu araçlarının geçiş üstünlüğü vardır.

(2) Bu kesişmelerde, yapılan yeni yolun bağlı olduğu kurum veya kuruluş alt veya üst geçit yapmak ve diğer emniyet tedbirlerini almakla yükümlüdür.

(3) Demiryolu trafik düzeninin gerektirdiği hallerde hemzemin geçitler ile görüşe engel teşkil eden tesisler ilgili mevzuat çerçevesinde kaldırılır veya kaldırıılır.

**Değiştirilen hükümler ve atflar**

**MADDE 11-** (1) 8/6/1984 tarihli ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin eki “B- KAMU İKTİSADİ KURULUŞLARI (KİK)” bölümünde yer alan “Demir Yolları” ibaresi “Demiryolları” şeklinde değiştirilmiş ve aynı bölümün “Bağlı Ortaklıklar” kısmına “4. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi (TCDD Taşımacılık A.Ş.)” ibaresi eklenmiştir.

(2) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketinde kullanılmak üzere, ekli listede yer alan kadrolar ihdas edilerek 22/1/1990 tarihli ve 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin eki (I) sayılı Cetvele, Türkiye Vagon Sanayii A.Ş. Genel Müdürlüğü bölümünden sonra gelmek üzere eklenmiştir.

(3) 4/1/2002 tarihli ve 4734 sayılı Kamu İhale Kanununun 3 üncü maddesinin birinci fıkrasının (s) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“s) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketinin, Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketi, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi ve Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketinden yapacağı mal veya hizmet alımları,”

(4) Diğer mevzuatta TCDD’ye yapılan atflardan TCDD Taşımacılık A.Ş.’yi ilgilendirenler TCDD Taşımacılık A.Ş.’ye yapılmış sayılır.

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

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### Çeşitli Hükümler

#### Kamu hizmeti yükümlülüğü

**MADDE 8-** (1) Kamu hizmeti yükümlülükleri, Bakanlık ile demiryolu tren işletmecileri arasında yapılan bir sözleşmeye dayanılarak yerine getirilir. Bu sözleşmelerde; sözleşmenin süresi, taşımacılık yapılacak hat boyu, yapılacak tren sefer sayıları, uygulanacak yolcu taşımacılığı bilet ücretleri ve ödeme usulleri açıkça belirtilir. Sözleşmelere ilişkin diğer usul ve esaslar Bakanlıkça belirlenir.

(2) Kamu hizmeti yükümlülükleri için ihtiyaç duyulan ödenek Bakanlık bütçesine konulur.

(3) Kamu hizmeti yükümlülüğü kapsamında desteklenecek demiryolu yolcu taşıma hatları ile kamu hizmeti yükümlüsü tren işletmecisinin belirlenmesine ilişkin usul ve esaslar Bakanlar Kurulu tarafından belirlenir.

#### Demiryolu ve karayolu kesişmeleri

**MADDE 9-** (1) Demiryolunun karayolu, köy yolu ve benzeri yol ile gerçekleşen kesişmelerinde demiryolu ana yol sayılı ve demiryolu araçlarının geçiş üstünlüğü vardır.

(2) Bu kesişmelerde, yapılan yeni yolun bağlı olduğu kurum veya kuruluş alt veya üst geçit yapmak ve diğer emniyet tedbirlerini almakla yükümlüdür.

(3) Demiryolu trafik düzeninin gerektirdiği hallerde hemzemin geçitler ile görüşe engel teşkil eden tesisler ilgili mevzuat çerçevesinde kaldırılır veya kaldırıılır.

#### Değiştirilen hükümler ve atıflar

**MADDE 10-** (1) 8/6/1984 tarihli ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin eki listede yer alan "A- İKTİSADİ DEVLET TEŞEKKÜLLERİ (İDT)" bölümüne aşağıdaki ibare eklenmiş, "B- KAMU İKTİSADİ KURULUŞLARI (KİK)" bölümünün "İlgili Bakanlık: Ulaştırma Bakanlığı" altında yer alan "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)", "1. Türkiye Vagon Sanayii A.Ş. (TÜVASAŞ)", "2. Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş. (TÜLOMSAŞ)", "3. Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş. (TÜDEMSAŞ)" ibareleri listeden çıkartılmıştır.

#### "İlgili Bakanlık : ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

| Teşekkül                                                                 | Müesseseler | Bağlı Ortaklıklar                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD) |             | 1. Türkiye Vagon Sanayii A.Ş. (TÜVASAŞ)<br>2. Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş. (TÜLOMSAŞ)<br>3. Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş. (TÜDEMSAŞ)<br>4. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi (TCDD Taşımacılık A.Ş.)" |

(2) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketinde kullanılmak üzere, ekli listede yer alan kadrolar ihdas edilerek 22/1/1990 tarihli ve 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin eki (I) sayılı Cetvele, Türkiye Vagon Sanayii A.Ş. Genel Müdürlüğü bölümünden sonra gelmek üzere eklenmiştir.

(3) 4/1/2002 tarihli ve 4734 sayılı Kamu İhale Kanununun 3 üncü maddesinin birinci fıkrasının (s) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

(Hükümetin Teklif Ettiği Metin)

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### Geçici ve Son Hükümler

#### Devir hükümleri

**GEÇİCİ MADDE 1-** (1) TCDD Taşımacılık A.Ş. ticaret siciline kayıtlı tüzel kişilik kazanır.

(2) TCDD Taşımacılık A.Ş. tüzel kişilik kazandıktan sonraki bir yıl içerisinde:

a) TCDD'nin ilgili hizmet birimlerinden TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye devredilecek personel ile cer, yük ve yolcu taşımalarıyla ilgili hizmetlerinde kullanılan çeken ve çekilen araçlar ve bunlarla ilgili her türlü diğer araç, gereç ve cihazlar TCDD Yönetim Kurulu tarafından belirlenir. Personel kadro ve pozisyonlarıyla, araç, gereç ve cihazlar ise hak, alacak, borç ve yükümlülükleriyle birlikte başka bir işleme gerek kalmaksızın TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye devredilmiş sayılır.

b) (a) bendi kapsamında devredilen personel ile araç, gereç ve cihazlarla ilgili TCDD'ce taraf olunan işlem ve sözleşmelerde TCDD Taşımacılık A.Ş. taraf olur. Bu hususlara ilişkin olarak TCDD leh ve aleyhine açılmış olan davalar ile başlatılmış olan takiplerde TCDD Taşımacılık A.Ş. kendiliğinden taraf sıfatını kazanır. Söz konusu hususlarla ilgili olarak bu maddenin yürürlüğe girmesinden önce TCDD tarafından yapılmış iş ve işlemler sebebiyle açılacak davalar TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye yöneltilir.

c) Devredilen varlıklar, defter değeri üzerinden TCDD'nin bilançosunda, TCDD Taşımacılık A.Ş. bağlı ortaklık ödenmiş sermayesi olarak kaydedilir. TCDD Taşımacılık A.Ş. bilançosunda ise TCDD'nin payı aynı ödenmiş sermaye olarak kaydedilmiş sayılır.

ç) TCDD'nin taşınmazlarından ilgili olanlar TCDD Yönetim Kurulu tarafından belirlenir ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye bedelsiz olarak on yıl süreyle tahsis edilir.

(3) Devir ve tahsis işlemleriyle ilgili olarak TCDD ile TCDD Taşımacılık A.Ş. arasında protokoller yapılabilir.

(4) Devir ve tahsis işlemleri konusunda ortaya çıkabilecek ihtilafları gidermeye Bakan yetkilidir.

(5) TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş. arasındaki devir ve tahsise yönelik düzenlenecek her türlü kâğıtlar damga vergisinden ve yapılacak işlemler harçlardan müstesnadır.

(6) TCDD ile TCDD Taşımacılık A.Ş. arasındaki devir işlemleri tamamlanıncaya kadar, TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye verilen görevlerin TCDD tarafından yürütülmesine devam olunur.

#### Borçlar

**GEÇİCİ MADDE 2-** (1) TCDD'nin 31/12/2012 tarihi itibarıyla Hazineye olan ikraz, tahvil ve yurtdışı kredilerden doğan, her türlü faiz ve gecikme zamları dâhil borçlarını TCDD'nin ödenmemiş sermayesine mahsup etmeye, Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakanın teklifi üzerine Maliye Bakanı yetkilidir.

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

“s) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketinin, Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketi, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi ve Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketinden yapacağı mal veya hizmet alımları,”

(4) Diğer mevzuatta TCDD’ye yapılan atıflardan TCDD Taşımacılık A.Ş.’yi ilgilendirenler TCDD Taşımacılık A.Ş.’ye yapılmış sayılır.

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **Geçici ve Son Hükümler**

#### **Devir hükümleri**

**GEÇİCİ MADDE 1-** (1) TCDD Taşımacılık A.Ş. ticaret siciline kayıtlı tüzel kişilik kazanır.

(2) TCDD Taşımacılık A.Ş. tüzel kişilik kazandıktan sonraki bir yıl içerisinde:

a) TCDD’nin ilgili hizmet birimlerinden TCDD Taşımacılık A.Ş.’ye devredilecek personel ile cer, yük ve yolcu taşımalarıyla ilgili hizmetlerinde kullanılan çeken ve çekilen araçlar ve bunlarla ilgili her türlü diğer araç, gereç ve cihazlar TCDD Yönetim Kurulu tarafından belirlenir. Personel kadro ve pozisyonlarıyla, araç, gereç ve cihazlar ise hak, alacak, borç ve yükümlülükleriyle birlikte başka bir işleme gerek kalmaksızın TCDD Taşımacılık A.Ş.’ye devredilmiş sayılır.

b) (a) bendi kapsamında devredilen personel ile araç, gereç ve cihazlarla ilgili TCDD’ce taraf olunan işlem ve sözleşmelerde TCDD Taşımacılık A.Ş. taraf olur. Bu hususlara ilişkin olarak TCDD leh ve aleyhine açılmış olan davalar ile başlatılmış olan takiplerde TCDD Taşımacılık A.Ş. kendiliğinden taraf sıfatını kazanır. Söz konusu hususlarla ilgili olarak bu maddenin yürürlüğe girmesinden önce TCDD tarafından yapılmış iş ve işlemler sebebiyle açılacak davalar TCDD Taşımacılık A.Ş.’ye yöneltilir.

c) Devredilen varlıklar, defter değeri üzerinden TCDD’nin bilançosunda, TCDD Taşımacılık A.Ş. bağlı ortaklık ödenmiş sermayesi olarak kaydedilir. TCDD Taşımacılık A.Ş. bilançosunda ise TCDD’nin payı aynı ödenmiş sermaye olarak kaydedilmiş sayılır.

ç) TCDD’nin taşınmazlarından ilgili olanlar TCDD Yönetim Kurulu tarafından belirlenir ve TCDD Taşımacılık A.Ş.’ye bedelsiz olarak on yıl süreyle tahsis edilir.

(3) Devir ve tahsis işlemleriyle ilgili olarak TCDD ile TCDD Taşımacılık A.Ş. arasında protokoller yapılabilir.

(4) Devir ve tahsis işlemleri konusunda ortaya çıkabilecek ihtilafları gidermeye Bakanlık yetkilidir.

(5) TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş. arasındaki devir ve tahsise yönelik düzenlenecek her türlü kâğıtlar damga vergisinden ve yapılacak işlemler harçlardan müstesnadır.

(6) TCDD ile TCDD Taşımacılık A.Ş. arasındaki devir işlemleri tamamlanıncaya kadar, TCDD Taşımacılık A.Ş.’ye verilen görevlerin TCDD tarafından yürütülmesine devam olunur.

#### **Borçlar**

**GEÇİCİ MADDE 2-** (1) TCDD’nin 31/12/2012 tarihi itibarıyla Hazineye olan ikraz, tahvil ve yurtdışı kredilerden doğan, her türlü faiz ve gecikme zamları dâhil borçlarını TCDD’nin ödenmemiş sermayesine mahsup etmeye, Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakanın teklifi üzerine Maliye Bakanı yetkilidir.

(Hükümetin Teklif Ettiği Metin)

**TCDD'nin desteklenmesi**

**GEÇİCİ MADDE 3-** (1) Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beşinci yılın yıl sonuyla sınırlı olarak TCDD'nin;

- a) 5 inci maddede belirtilenlerin dışında kalan yatırımlarının finansmanı,
- b) Bakım ve onarım bütçesinde yer alan finansman açıkları,
- c) TCDD taşımacılık A.Ş.'ye yapılan sermaye transferi nedeniyle doğan açıkları, sermayesine mahsuben Hazine Müsteşarlığı tarafından karşılanır.

(2) Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce TCDD tarafından gerçekleştirilmek üzere kamu yatırım programına alınmış yatırımlar TCDD tarafından tamamlanır.

(3) TCDD yatırım programında yer alan çeken ve çekilen araçlar temin edildikten sonraki üç ay içerisinde geçici 1 inci madde hükümleri çerçevesinde TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye devredilir.

**TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin desteklenmesi**

**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.

**Emeklilik**

**GEÇİCİ MADDE 5-** (1) TCDD'de istihdam edilen 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin eki (I) ve (II) sayılı cetvele tabi personelden emekli aylığı bağlanmasına hak kazanmış olanlardan bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir ay içinde emeklilik başvurusunda bulunanların emekli ikramiyeleri, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla;

- a) Yaş haddinden emekliliğine bir yıldan daha az süre kalanlar hariç olmak üzere, yaş haddinden emekliliğine en fazla üç yıl kalanlar için yüzde 25,
- b) Yaş haddinden emekliliğine üç yıldan fazla beş yıldan az kalanlar için yüzde 30,
- c) Yaş haddinden emekliliğine beş yıl ve daha fazla kalanlar için yüzde 40, fazlasıyla ödenir.

(2) Emekli aylığı bağlanması şartlarını 2013 yılı sonuna kadar haiz olacaklara, bu hakkı kazandıkları tarihten itibaren bir ay içinde emeklilik başvurusunda bulunmaları halinde emekli ikramiyeleri yüzde 40 fazlasıyla ödenir.

(3) Bu madde uyarınca yapılan emeklilik başvurularında emeklilik tarihi olarak daha sonraki bir tarih gösterilemez, başvurular herhangi bir kayda bağlanamaz ve geri alınamaz. Bu kapsamda emekli olan personel, emekli oldukları tarihten itibaren beş yıl içinde TCDD'de ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'de istihdam edilemez.

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

#### **TCDD'nin desteklenmesi**

**GEÇİCİ MADDE 3-** (1) Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beşinci yılın yıl sonuyla sınırlı olarak TCDD'nin;

- a) 5 inci maddede belirtilenlerin dışında kalan yatırımlarının finansmanı,
- b) Bakım ve onarım bütçesinde yer alan finansman açıkları,
- c) TCDD taşımacılık A.Ş.'ye yapılan sermaye transferi nedeniyle doğan açıkları, sermayesine mahsuben Hazine Müsteşarlığı tarafından karşılanır.

(2) Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce TCDD tarafından gerçekleştirilmek üzere kamu yatırım programına alınmış yatırımlar TCDD tarafından tamamlanır.

(3) TCDD yatırım programında yer alan çeken ve çekilen araçlar temin edildikten sonraki üç ay içerisinde geçici 1 inci madde hükümleri çerçevesinde TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye devredilir.

#### **TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin desteklenmesi**

**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.

#### **Emeklilik**

**GEÇİCİ MADDE 5-** (1) TCDD'de ve bağlı ortaklıkları TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ ve TÜDEMSAŞ'da istihdam edilen 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin eki (I) ve (II) sayılı cetvele tabi personelden emekli aylığı bağlanmasına hak kazanmış olanlardan bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir ay içinde emeklilik başvurusunda bulunanların emekli ikramiyeleri, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla;

a) Yaş haddinden emekliliğine bir yıldan daha az süre kalanlar hariç olmak üzere, yaş haddinden emekliliğine en fazla üç yıl kalanlar için yüzde 25,

b) Yaş haddinden emekliliğine üç yıldan fazla beş yıldan az kalanlar için yüzde 30,

c) Yaş haddinden emekliliğine beş yıl ve daha fazla kalanlar için yüzde 40, fazlasıyla ödenir.

(2) Emekli aylığı bağlanması şartlarını 2013 yılı sonuna kadar haiz olacaklara, bu hakkı kazandıkları tarihten itibaren bir ay içinde emeklilik başvurusunda bulunmaları hâlinde emekli ikramiyeleri yüzde 40 fazlasıyla ödenir.

(3) Bu madde uyarınca yapılan emeklilik başvurularında emeklilik tarihi olarak daha sonraki bir tarih gösterilemez, başvurular herhangi bir kayda bağlanamaz ve geri alınamaz. Bu kapsamda emekli olan personel, emekli oldukları tarihten itibaren beş yıl içinde TCDD'de ve bağlı ortaklıkları TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'de istihdam edilemez.

(Hükümetin Teklif Ettiği Metin)

**Yürürlük**

**MADDE 12-** (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

**Yürütme**

**MADDE 13-** (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

*Recep Tayyip Erdoğan*

Başbakan

Başbakan Yardımcısı

*B. Arınç*

Başbakan Yardımcısı

*B. Bozdağ*

Avrupa Birliği Bakanı V.

*S. Ergin*

Çevre ve Şehircilik Bakanı

*E. Bayraktar*

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı

*T. Yıldız*

Gümrük ve Ticaret Bakanı

*H. Yazıcı*

Kültür ve Turizm Bakanı

*Ö. Çelik*

Milli Savunma Bakanı

*İ. Yılmaz*

Başbakan Yardımcısı

*A. Babacan*

Adalet Bakanı

*S. Ergin*

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı

*N. Ergün*

Dışişleri Bakanı

*A. Davutoğlu*

Gençlik ve Spor Bakanı

*S. Kılıç*

İçişleri Bakanı

*M. Güler*

Maliye Bakanı

*M. Şimşek*

Orman ve Su İşleri Bakanı

*V. Eroğlu*

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı

*B. Yıldırım*

Başbakan Yardımcısı

*B. Atalay*

Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı

*F. Şahin*

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı

*F. Çelik*

Ekonomi Bakanı

*M. Z. Çağlayan*

Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı

*M. M. Eker*

Kalkınma Bakanı

*C. Yılmaz*

Milli Eğitim Bakanı

*N. Avcı*

Sağlık Bakanı

*M. Müezzinoğlu*

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

**Yürürlük**

**MADDE 11-** (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

**Yürütme**

**MADDE 12-** (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

HÜKÜMETİN TEKLİF ETTİĞİ METNE EKLİ LİSTE

LİSTE

**KURUM ADI** : TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI  
TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ  
**TEŞKİLATI** : MERKEZ

İHDAS EDİLEN KADROLARIN

| <u>UNVANI</u>          | <u>SINIFI</u> | <u>SERBEST<br/>KADRO<br/>ADEDİ</u> | <u>TUTULAN<br/>KADRO<br/>ADEDİ</u> | <u>TOPLAM</u> |
|------------------------|---------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------|
| <b>1. DERECE</b>       |               |                                    |                                    |               |
| GENEL MÜDÜR            | GİH           | 1                                  |                                    | 1             |
| GENEL MÜDÜR YARDIMCISI | GİH           | 3                                  |                                    | 3             |
| TEFTİŞ KURULU BAŞKANI  | GİH           | 1                                  |                                    | 1             |
| I. HUKUK MÜŞAVİRİ      | GİH           | 1                                  |                                    | 1             |
| DAİRE BAŞKANI          | GİH           | 8                                  |                                    | 8             |
| BASIN MÜŞAVİRİ         | GİH           | 1                                  |                                    | 1             |
| <b>TOPLAM</b>          |               | <b>15</b>                          |                                    | <b>15</b>     |

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONUNUN KABUL ETTİĞİ  
METNE EKLİ LİSTE

LİSTE

KURUM ADI : TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI  
TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ  
TEŞKİLATI : MERKEZ

İHDAS EDİLEN KADROLARIN

| <u>UNVANI</u>         | <u>SINIFI</u> | <u>SERBEST<br/>KADRO<br/>ADEDİ</u> | <u>TUTULAN<br/>KADRO<br/>ADEDİ</u> | <u>TOPLAM</u> |
|-----------------------|---------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------|
| 1. DERECE             |               |                                    |                                    |               |
| GENEL MÜDÜR           | GİH           | 1                                  |                                    | 1             |
| GENEL MÜDÜR           | GİH           | 3                                  |                                    | 3             |
| YARDIMCISI            |               |                                    |                                    |               |
| TEFTİŞ KURULU BAŞKANI | GİH           | 1                                  |                                    | 1             |
| I. HUKUK MÜŞAVİRİ     | GİH           | 1                                  |                                    | 1             |
| DAİRE BAŞKANI         | GİH           | 8                                  |                                    | 8             |
| BASIN MÜŞAVİRİ        | GİH           | 1                                  |                                    | 1             |
| TOPLAM                |               | 15                                 |                                    | 15            |

