



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih: 27 Temmuz 2017
Sayı: 1312

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Yap- İşlet- Devret modeli bir kamu hizmetinin kamu kurum ya da kuruluşları ile ulusal ya da uluslararası özel sektör aktörleri arasında yapılan bir sözleşme çerçevesinde tüm maliyetlerin özel teşebbüsçe karşılandığı ve elde edilen tesisin masrafları karşılayan özel teşebbüsçe belli bir süre işletildiği, sözleşmede belirtilen sürenin bitimi ile de tesisin işler vaziyette, her türlü taahhüt ve borçtan arındırılmış olarak, ilgili kurum ya da kuruluşlara devredilmesini temin eden kamu yatırım ve finansman şeklidir.

Ülkemiz de 1984 yılında ilk yasal düzenlemelerin yapıldığı Yap- İşlet- Devret modeli ile Enerji, Ulaştırma, Sağlık, Tarım, Madencilik, Turizm olmak üzere bu model uygulanmaktadır. Kamu Özel İşbirliği şeklinde hayata geçirilen kamu hizmeti nitelikli projeler, AKP döneminin son 4 yılında çok riskli boyutlara ulaşmıştır. Bu risklerin ana başlıkları; Özel sektörün kullandığı kredilere hazine garantisi verilmesi, söz konusu hizmetlerin bedelleri Yabancı Para cinsinden ve fahiş tutarlarda belirlenmesidir. Dolayısı ile hizmeti kullanmak durumunda olan vatandaş vergi karşılığında alması gereken hizmete ekstradan para ödemektedir.

Merkez Bankasının tespitine göre hazine garantilerinin toplamı 31 Milyar dolardır. Bu durumda döviz kurundaki her 1 kuruşluk artışın hazine garantilerinde TL bazında hazineye dolayısı ile millete getirdiği yük 310 Milyon TL'dir.

Özetle belirtmiş olduğum nedenler doğrultusunda Kamu Özel İşbirliği ve Yap- İşlet- Devret modellerindeki kamu zararlarının ortaya çıkarılması, yapılan fizibilite çalışmalarının eksik yönleri, bu projelerin gerçek maliyetleri, sözleşmelerdeki hataların belirlenmesi ve gereken tedbirlerin alınması amacı ile Anayasanın 98, İç tüzüğün 104 ve 105 maddeleri uyarınca meclis araştırması açılmasını saygılarımla arz ederiz.

Güluykay
GÜLAY YEDEKÇİ
İstanbul mu.

Serap Polat
İstanbul mu.
Bakırköy mu.

Haydar AKAR
Kocaeli Milletvekili

Kadim Durmaz
Tokat mu.

Othman SAKINCI
Bursa mu.

İrfan BAKIR
Uşak mu.

Atilla Sertel
İzmir mu.



Emine
Emine İREK
Bursa mu.

1312 Sayılı Meclis Araştırması Önergesinin İmza Çizelgesi

Adı Soyadı	Seçim Bölgesi	İmza
Ali Seker	İstanbul	
Bülent Belkaya	Giresun	
Ömer Fethi Güner	Niğde	
SERDAR KAMUK DEMİR	Muş	
Erkan Aygün	Bursa	
Bülent ÖZ	Gaziantep	
Çetin Arık	Kocaeli	
Okay GAYTANLIOĞLU	Edirne	
ÖRKAN YALIN	Lisak	
Ömer ADIGÜZEL	İstanbul	
Ahmet AKIN	Balıkesir	
Hüseyin GAMAÇ	Mersin	
Yarın Arslan	Denizli	
Kemal ZERİFKAN	Samsun	



GEREKÇE

Özellikle son yıllarda hayata geçirilen projeler de verilen hazine garantileri ve araç geçiş garanti rakamları arasında büyük farklar ortaya çıktığı gibi bu da hazineye dolayısı ile milletimize büyük yükler getirmektedir. Örneğin Yap- İşlet- Devret modeli ile yapılmış olan İzmit Körfez Geçişi (Osmangazi Köprüsü) için 15.03.2013 tarihinde sözleşme yapılmış ve yüklenici firmaya yapım+işletme toplam 22 yıl 4 ay (15.07.2035) tarihine kadar işletme hakkı tanınmıştır. 2013 tarihindeki döviz kuru olarak maliyeti 1 Milyar 300 Milyon Dolar olan (TL olarak 2 Milyar 355 Milyon) Osmangazi köprüsü için işletici firmaya hazine tarafından 40 bin araç geçişi garanti verilmiştir.

Ancak günlük 40 bin araç garantisi geçen 1 yıla rağmen sağlanamamıştır. 2017 yılının ilk 4 ayına baktığımız da Ocak ayında; 380.814 Şubat ayında; 388.564 Mart ayında; 428 .854 Nisan ayında yaklaşık 380 bin araç geçişi sağlanmıştır. Günlük 40 bin ve ayda 1 milyon 200 bin araç geçişinin garanti verildiği Osmangazi Köprüsünde yukarıda vermiş olduğum rakamlar doğrultusunda günlük 13- 15 bin araç geçişinin olduğu görülmektedir. Sözleşme de 35 Dolar+KDV olarak belirlenen ve 37,5 Dolar olan ve 1 Ocak 2017 itibari ile 131 TL'ye tekabül eden geçiş ücretlerine ilişkin İdarece yapılan indirim doğrultusunda 65,65 TL olan geçiş ücretinin de Hazine tarafından ödenmesi bu köprüyü Deli Dumrul Köprüsüne dönüştürmüştür.

Sadece yılın ilk 4 ayında Hazine tarafından geçen araçlar için 103,550 Milyon geçmeyen araçlar içinse 585,200 Milyon TL toplam 688 Milyon TL'nin ödenecek olması durumun vehametini göstermektedir. Tablonun yıllık 25 Milyon araç geçiş garantisi verilen Avrasya Tüneli için de farklı olmadığı görülmektedir. 4 Dolar +KDV olan ve Ocak ayı itibari ile 16,60 TL olan Avrasya Tünelinde 17 Mayıs 2017 itibari ile 4 Milyon 690 bin araç geçişi sağlanırken günlük 68 bin rakamının gerisinde kaldığı ve ortalama 34 bin araç geçişi görülmektedir. Bu da Hazineye 77 Milyon TL ek bir yük getirmektedir.

Bir diğer proje olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü için tek yönlü günlük 135 bin araç garantisi verilirken Yap- İşlet- Devret sözleşmesi gereği uygulama yılına ait Ocak ayının 2. Günü için TC Merkez Bankası tarafından belirlenen döviz alış kuruna, sözleşme de belirtilen döviz cinsinin ait olduğu ülkenin 1 Ocak tarihli'' Tüm Kentsel Tüketici Fiyatı Endeksi'ne dair USD enflasyon farkının ve %8 KDV oranının ilave edilmesi suretiyle hesaplanmaktadır. Buna göre 2017 yılı için hesaplanan ve uygulanan köprü geçiş bedeli 1. Sınıf araçlar için 12,20 TL'dir. 1 Ocak 2017 ve 30 Nisan 2017 aylarında toplam 16 Milyon 200 bin araç geçişinin sağlanması gereken Yavuz Sultan Köprüsünden toplam bu 4 ayda 4 Milyon 633 bin araç geçişinin yapıldığı görülmektedir. Yaklaşık 11 Milyon 506 bin araç bedeli olan 140 Milyon TL yine Hazine tarafından karşılanacaktır.

Sadece 2 köprü ve Avrasya Tüneline bakıldığında yıl sonu itibariyle Hazinenin Osmangazi Köprüsünün maliyeti kadar bir ödemeyi işletmeci şirketlere yapacağı görülmektedir. Diğer Yap- İşlet- Devret projeleri de göz önünde bulundurulduğunda önümüzdeki yıllarda zararın daha da büyüyeceği görülmekte ve gelecekte Hazinenin bu yükün altından kalkması zorlaşacağı gibi vatandaşlarımıza yeni vergiler olarak geri döneceği de ortadadır.

Yukarıda belirtmiş olduğum hususlar da göstermektedir ki Yap- İşlet- Devret modellerindeki hazine garantileri ve araç garantisi büyük bir Kamu zararına yol açmaktadır. Bunun önlenmesi ve gereken tedbirlerin alınması için bir Meclis Araştırması açılması zaruri olarak görülmektedir.

