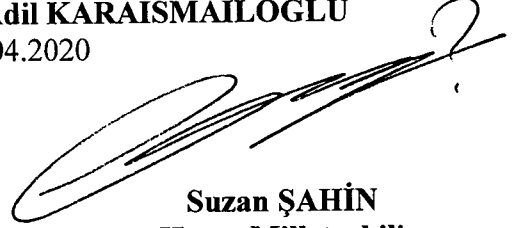


TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın **Adil KARAİSMAİLOĞLU** tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim. 20.04.2020
Saygılarımla.



Suzan ŞAHİN
Hatay Milletvekili

Dünya Sağlık Örgütü tarafından 11 Mart 2020 tarihinde pandemi (bölgeler ve gruplar üstü coğrafi salgın) ilan edilen ve ülkemizde de etkili olarak ölümlere yol açan yeni tip Corona virüs (Covid-19) salgınının gündelik yaşam ve ekonomi üzerindeki sarsıcı etkilerini halihazırda birlikte yaşamaktayız.

Corona virüs salgınının kontrol altına alınması amacıyla çeşitli önlemlerin uygulandığı ülkemizde, hükümet tarafından, birçok işyerinin faaliyetlerinin durdurulmasına karar verilmiştir. Bazı ticari işletmeler ise çalışanlarının ve müşterilerinin salgına maruz kalma riskini bertaraf etmek ve/veya tedarik ve dağıtım kanallarında aksamalar nedeniyle faaliyetlerini azaltmış veya tamamen durdurmuştur. Salgından en çok zarar gören sektörlerin başında, ulaşım, turizm, kültür, sanat ve eğlence sektörleri gelmektedir. Ayrıca çeşitli ithalat ve ihracat yasakları, gümrüklerde aksamalar, arz ve talep azlığı vb. sebeplerle uluslararası ticaret hacmi de ciddi oranda düşmüştür. Ayrıca vatandaşlarımıza sosyal mesafe, izolasyon ve karantina önerileri yapılmış, evde kalarak sokağa çıkmamaları yönünde uyarılar yapılarak hafta sonları sokağa çıkma yasağı uygulanmaktadır. Tüm bu durumlar köprü, otoyol ve trafikte yoğunluğun ciddi oranda azalmasına neden olmuş, havaalanı, limanlar ve otogarlar da kısıtlamalar ile yolcu taşımacılığı dip seviyelere inmiştir.

Türkiye ekonomisinin mevcut durumu karşısında Cumhurbaşkanlığı kanalıyla bağlı kampanyaları düzenlenmesi ise gelinen noktada ciddi ekonomik sorunlar olduğu ve orta-uzun vadede ülkemizin daha da sıkıntılı bir döneme gireceğine işaret etmektedir.

Corona virüsü salgını nedeniyle işini gücünü bırakıp evine kapanan halkımız ekonomik anlamda zorlanırken, birçok iş yeri kapanmış, milyonlarca insan işsiz kalmışken köprü, otoyol ve havaalanı müteahhitlerine dolar garantili anlaşmalar ile bakanlığınızca, araç ve yolcu garanti ödemeleri adı altında 8.3 milyar lira para aktarması gerekmektedir. Salgınla birlikte araçların geçmediği, yolcuların uğramadığı köprü, otoyol, havayolu ve tren garları için hükümet bu yok ortamında 8 milyar lira daha ilave para ödemek zorunda kalacaktır. Böylece, kriz bir yıl sürerse sadece ulaştırma projeleri için halkın cebinden çıkacak garanti ödemelerinin tutarı 16.3 milyar liraya ulaşacaktır. Üstelik zorunlu olarak yola çıkacak yolcu ve sürücüler de bu dönemde pahalı yollara 4.4 milyar lira para vermek zorunda kalacaktır.

Garanti edilen araç ve yolcu sayısının yüzde 50'sinin tüm bu projeleri kullanacağı var sayıldığında projeler için aslında 16 milyar 600 milyon lira, yüzde 60'ının kullanacağı var sayıldığında ise 20 milyar 750 milyon lira garanti verildiği görülmektedir. Yani virüs olmasa 8.3 milyar lirayı yine devlet garanti kapsamında ödeyecek, ancak geri kalan 8.3 milyar ila 12.4 milyar lirayı projeleri kullananlar ödeyecekti. Virüs nedeniyle geçeceği düşünülen

araçlar köprülerden geçemeyecek, yolcular havalimanı ve garlara gidemeyecektir. Virüs sürecinde ulaştırma sektörünün yüzde 65 daralacağı tahmin edilmektedir. Bu hesaba göre, krizin 1 yıl sürmesi halinde araç ve yolcu trafiğinin azalması nedeniyle devlet bu şirketlere 5.5 milyar lira ila 8 milyar lira ilave garanti ödemesi yapmak zorunda kalacağı hesaplanmaktadır.

İstanbul Havalimanı için de 2 milyar liranın üzerinde hiç hesapta olmayan ilave garanti ödemesi gündeme gelecektir. Böylece ilave garanti ödemesi 7.5 milyar ila 10 milyar lira, toplam garanti ödemesi ise İGA hariç 13.8 milyar ila 16.3 milyar lira, İGA dahil edildiğinde de 15.8 milyar ila 18.3 milyar lira arasında oluşacaktır.

Salgın öncesinde Osmangazi Köprüsü'ndeki araç geçişi, garanti verilen araç sayısının yüzde 50'sinde, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nde ise yüzde 30'unda kalmışken, Avrasya Tüneli'nden garanti edilen aracın yüzde 65'i geçmişken, Şubat ayında yapılan yüzde 56'lık devasa zam nedeniyle burada da oranın düşmesi beklenmektedir.

Borç ilişkisinin kurulduğu esnada taraflarca öngörülemeyen, tarafların kontrolü dışında gelişen ve borçlunun kaçınılmaz şekilde borcunu yerine getirmesine engel teşkil eden Covid-19 salgını gibi dışsal olaylar ise mücbir sebep olarak tanımlanmaktadır.

Bu bilgiler ışığında;

1. Devlet bütçesine konulan 8.3 milyar liralık garanti ödeneği hangi oran baz alınarak hesaplanmaktadır?
2. Salgın sürecinde ulaştırma sektörünün yüzde kaç daralma öngörmektesiniz?
3. Krizin 1 yıl sürmesi halinde araç ve yolcu trafiğinin azalması nedeniyle, projeleri ifa eden sözleşme tarafı bu şirketlere ne kadar ilave garanti ödemesi yapmak zorunda kalınacaktır?
4. Salgın öncesinde Osmangazi Köprüsü'ndeki araç geçişi, garanti verilen araç sayısının yüzde 50'sinde, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nde ise yüzde 30'unda kalmışken, Avrasya Tüneli'nden garanti edilen aracın yüzde 65'i geçmişken, önümüzdeki süreçte garantilerin ne kadar altında kalınacağını öngörmektesiniz?
5. Yukarıda sayılan projelerin sözleşmelerde mücbir sebep hükmüne yer verilmiş midir? Borç ilişkisinin taraflarının aralarındaki sözleşmelerde, belli bir olayı mücbir sebep olarak düzenlemeleri veya mücbir sebep olmayacağı hususu belirtilmiş midir?
6. Covid-19 salgını bir mücbir sebep midir?
7. Mücbir sebep iddiasına konu olan Covid-19 salgını olayının bahsi geçen borçların ifasında imkansızlık yaratması söz konusu mudur?
8. Sözleşmelerde mücbir sebep hükmü verilmemiş ise sözleşmelerin genel ilkelere göre sona erdirilmesi söz konusu olacaktır mıdır? (TBK m. 117 borçlunun temerrüdü, TBK m. 136 ifa imkansızlığı, TBK m. 138 ifa güçlüğü).
9. Sözleşmelerde mücbir sebebe ilişkin yeni düzenlemeler yapılabilir mi?
10. Covid-19 salgını nedeniyle vatandaşlarımızın sokağa çıkamadığı bu süreçte devletin yaşayacağı ekonomik sıkıntıları en aza indirmek adına yasalarda belirtilen haklarınızı (TBK m. 117 borçlunun temerrüdü, TBK m. 136 ifa imkansızlığı, TBK m. 138 ifa güçlüğü) kullanacak mısınız?