



T. B. M. M.
İYİ PARTİ
GRUP BAŞKANLIĞI

Tarih: 11.10.2024

Sayı: 376



10/1873

Hüsmen KIRKPINAR
İzmir Milletvekili
Millî Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor Komisyonu Üyesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Doğru planlama yapılamayan, ekonomik modelleri doğru kurgulanamayan Yap-İşlet-Devret (YİD) Projeleri kamu için büyük ekonomik zararlar oluşturmaktadır. Öngörüsüz bir şekilde yapılan YİD projeleri için milletin, devletin cebinden bir kuruş çıkmadan yapılacağı ve halka hizmetin Hakka hizmet olacağı söylenmiştir. Gelineen noktada görünmektedir ki, hükümet uygulamalarıyla bu projelerin altında kalmıştır. Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle yapılan köprü, otoyol ve tünel projelerinin kamuya getirdiği ekonomik yükün araştırılması, sözleşmelerin yeniden gözden geçirilerek, sözleşmeden kaynaklanan haksız kazancın ortaya çıkarılması ve sorumluların tespit edilerek gereken önlemlerin alınması maksadıyla Anayasa'nın 98. İçtüzüğü'nün 104 ve 105. maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

Hüsmen KIRKPINAR
İzmir Milletvekili



Hüsmen KIRKPINAR
İzmir Milletvekili
Millî Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor Komisyonu Üyesi

GEREKÇE

Türkiye’de, Kamu-Özel İş Birliği (KÖİ) sözleşmeleri ile kamu hizmetlerinin ve altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesi, kamuya uzun dönemde ciddi maliyetler yüklemektedir. Bu projelerin ağırlıklı olarak büyük ölçekli, hatta mega projeler olması, bütçeden yapılacak devasa ödemelere ve altından kalkılamayacak kamu finansman yüküne neden olmaktadır. Sayıştay’ın 2023 yılı denetim raporunda, 2023 yılı ödeneğinden en yüksek payın sermaye giderleri için ayrıldığı; sermaye giderlerini ise cari transferlerin takip ettiği belirtilmektedir. Cari transferler kapsamında yapılan 56.997.287.793,00₺ tutarındaki harcamanın 56.824.228.277,00₺’si ise Yap-İşlet-Devret projeleri için yapılan garanti ödemelerinden oluşmaktadır. Sayıştay’ın yayınladığı, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından bazı yıllarda yapılan garanti ödeme tutarlarıysa; 2019 yılı için 5.1 milyar ₺, 2020 yılı için 10.1 milyar ₺, 2021 yılı için 14.3 milyar ₺ ve 2022 yılı içinse 36.4 milyar ₺ olmuştur.

2024 yılında başlangıç olarak şirketlere ödenmesi öngörülen tutar, sadece otoyol, köprü ve tünel projeleri için 78,7 milyar ₺’dir. Projelerin yapım maliyetleri oldukça yüksek ve garantiler döviz üzerinden verilmektedir. Kurdaki değişimler ile enflasyona bağlı olarak yıl içindeki artışlarda göz önüne alındığında, Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle Türkiye, borç batağına sürüklenmekte, gelecek nesillerin hayatı ipotek altına alınmaktadır. Cumhurbaşkanı’nın “Milletin, devletin cebinden beş kuruş çıkmıyor” söylemi yerini, geçiş ücretlerinin yüksek olduğuna ilişkin eleştirilere karşı "Haklısınız ama her hizmetin de bir bedeli var. İnsanlar hem hizmet almak istiyor hem de ‘Köprüler, tüneller bedava olsun’ diyor. Böyle bir şey olmaz" a bırakmıştır.

18 Mart 2022’de hizmete giren 1915 Çanakkale Köprüsü, açılışının ilk haftasına özel, geçişlerde ücret alınmayarak bir nevi köprüdeki geçişler test edilmiştir. Dönemin Ulaştırma ve Altyapı Bakanı, günlük ücretsiz araç geçiş sayısının hafta içi 20 bine ulaşırken hafta sonu 40 bine yaklaştığını, günlük ise 6 bin araç geçtiğini duyurmuştur. Sözleşme hükümlerince, belirlenen köprü ve otoyolun işletmeye açıldığı tarihten başlayarak işin bitim süresi olan 2034 yılına kadar günlük garanti edilen araç sayısı 45 bin olarak uygulanmaktadır. 2023-2024 döneminde garanti edilen araç geçiş sayısı 16 milyon 425 bin olarak belirlenmiştir. Ancak gerçekleşen araç geçiş sayısı bu sayının ancak 5’te birine tekabül etmektedir. Feribotla geçiş ücretinin, köprü geçiş ücretinden daha düşük olduğu gerçeği de hesaba katıldığında günlük 45 bin araç geçiş garantisinin çok yüksek olduğu rahatlıkla anlaşılmaktadır. %80’lik bir hata payıyla bütçeye mal olan devasa zarar tutarı 281 milyon 695 bin 569 €’dur.



HÜSMEN KIRKPINAR

İzmir Milletvekili

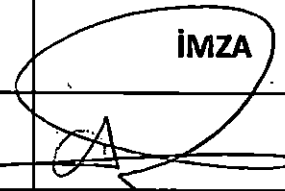
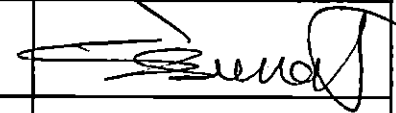
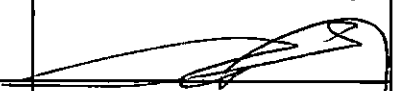
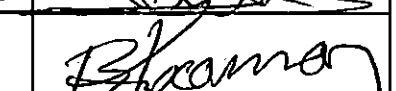
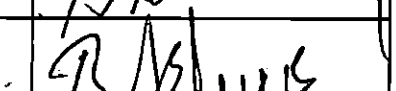
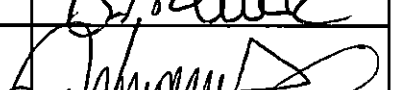
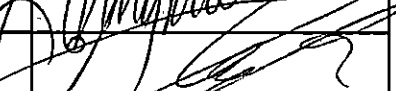
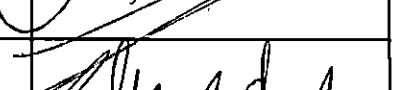
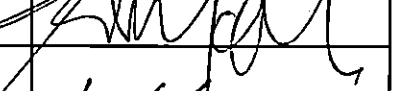
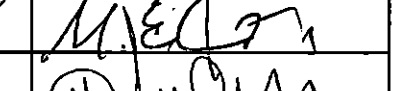
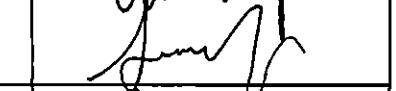
Millî Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor Komisyonu Üyesi

Hazine tarafından garanti edilen geçiş sayısına ulaşamadığı için 281,7 milyon €, anlaşmalı şirketlere ödenmek zorunda kalmıştır.

Osmangazi Köprüsü için araç geçiş garantisi 40 bin, Yavuz Sultan Selim Köprüsü içinse 135 binken bu köprülerde de garanti verilen araç geçiş sayılarına ulaşamamıştır. 1 Ekim 2024 itibarıyla köprü ve tünel geçiş ücretlerinde garantili ödemelere kur ayarlaması yapılmıştır. Hazinesin şirket, geçmeyen her araç için ödeme yapacağı tutarlar; Osmangazi Köprüsü için 1.315₺ farkla 1.870 ₺, Çanakkale Köprüsü için 175₺ farkla 760₺, Avrasya Tüneli için 82₺ farkla 238₺ ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü içinse 134₺ farkla 204₺'dir. Döviz üzerinden araç ve yolcu garantisi verilmiş olan Osmangazi Köprüsü'nün bulunduğu İzmir-İstanbul Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu, Avrasya Tüneli, Menemen-Çandarlı-Aliaga projesi, Ankara-Niğde Otoyolu ve Çanakkale Köprüsü gibi yap-işlet-devret (YİD) projeleri yüzünden hazinenin yükü her geçen gün ağırlaşmaktadır. Vergi toplandığı halde hala vatandaşlardan kamu hizmetleri için ücret talep edilmektedir. Garanti ödemeleri için geçiş ücretlerine zam yapmak soygundur, adaletsizliktir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı'nın ifadesiyle "Ülkemize Dev Eserler Kazandırıyoruz" söylemi her ne kadar kulağa hoş gelse de bütçede dev açıklar yaratmaktan ve vatandaşın cebini boşaltmaktan öteye geçmemektedir. Rasyonellikten çok uzak YİD projeleri durumun vahamiyetini açıkça göstermektedir

Kamu-özel-işbirliğiyle (KÖİ) yapılan aşırı pahalı projelerin ülkeye zararı şirketlerle yapılacak müzakerelerle hafifletilmelidir. Devletin ödediğı işletme ücretleri düşürülmeli, şirket ortaklarının kârları azaltılmalıdır. Bütçede öngörülebilirliği ortadan kaldıran garanti ödemelerinde yabancı para uygulamasına son verilmelidir. Geçiş ücretleri Türk Lirası olarak yeniden düzenlenmelidir. Mali sürdürülebilirlik açısından riskli olan KÖİ projelerinden kaçınılmalıdır. Yatırım tutarları için gerçek verilerin açıklanması gerekmektedir. Bu projelerde en büyük sorunlardan biri, şeffaflıktan ve denetimden uzak kalınmasıdır. Devasa yap işlet devret modelleriyle yapılan yatırımların kamuya getirdiğı yükün araştırılması, sözleşmeden kaynaklanan haksız kazancın ortaya çıkarılması ve sorumluların tespit edilerek gereken tedbirlerin alınması maksadıyla Meclis Araştırmasının açılmasını önemli görmekteyiz.

..... SIRA SAYILI ARAřTIRMA ÖNERGESİ İMZA ÇİZELGESİ

	ADI SOYADI	SEÇİM CEVRESİ	İMZA
1	Lyfhu Türkkan	Kocaeli	
2	Genel Sennat	Manisa	
3	Selcan Başcı	Tekirdağ	
4	Mehmet Akşun	Edirne	
5	Erhan USTA	Samsun	
6	Yavuz DİN	DURAZ	
7	Burhanettin Kocaman	Mersin	
8	Burak AKBURAK	İstanbul	
9	Mehmet Mustafa GÜZBAN	Gaziantep	
10	Selçuk TÜRKÖĞÜ	Bursa	
11	Lütfullah KAYALAR	Yozgat	
12	Metin ERGUN	Muğla	
13	Hakan Seref OĞUN	Afyonkarahisar	
14	Ersin Beyaz	İstanbul	
15	Uğur POYRAZ	ANTALYA	
16	Ömer Karakoz	Aydın	
17	A. Sefik GİRKİN	Hatay	
18	Kürşad Zorlu	Ankara	
19	HAL KADAMAH	KONYA	
20			