



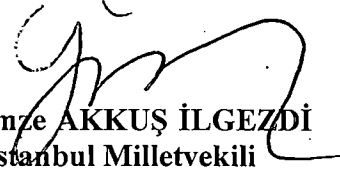
T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih : 17.09.2026
Sayı : ~~2097~~

49276

2097

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Hazine ve Maliye Bakanı Mehmet Şimşek tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını Anayasa'nın 98 ve TBMM İçtüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri gereğince saygılarımla arz ederim.


Gamze AKKUŞ İLGEZDİ
İstanbul Milletvekili

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) sorumluluğunda bulunan ve devlet kaynaklarıyla inşa edilen otoyol ve köprülerin işletme hakkı yöntemiyle özelleştirilmesine ilişkin yürütülen hazırlıklar, kamu yararı ve mali disiplin açısından ciddi endişelere yol açmaktadır. Geçmişte Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) projelerinde uygulanan döviz endeksli araç geçiş garantileri, Hazine üzerinde telafisi imkânsız yükler yaratmış; kamu kaynaklarını belirli şirketlerin kâr güvencesine dönüştürmüştür. Benzer bir modelin mevcut kamu altyapısına da sirayet ettirilmesi, kamusal hizmet anlayışını zedelemekte ve yurttaşın ulaşım hakkını piyasa koşullarına teslim etmektedir.

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı koordinasyonunda planlanan devir süreçlerinde şeffaflık temel bir zorunluluktur. Devredilmesi gündemde olan otoyol ve köprülerin mevcut net gelir akışları, ihale muhammen bedelleri, öngörülen imtiyaz süreleri ve tarife belirleme yetkisinin sınırları kamuoyuna açıkça izah edilmelidir. Tarife tavanının denetlenmemesi, fahiş geçiş ücretleri ile halkın mağduriyetine kapı aralayacaktır. Ayrıca güzergâhlardaki ticari alan ve tesis gelirlerinin akıbeti ile Sayıştay raporlarında sıkça tespit edilen bakım-onarım aksaklıklarına karşı alınacak cezai yaptırımlar, kamu zararının önlenmesi açısından hayati niteliktedir.

Bu bağlamda;

1. Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde söz konusu otoyol ve köprülerde görev yapan kadrolu ve sözleşmeli personelin özelleştirme sonrası özlük hakları, nakil süreçleri ve istihdam güvenceleri nasıl planlanmıştır?

2. İşletme hakkı devredilecek hatlarda tarife belirleme yetkisi tamamen özel işleticiye mi bırakılacaktır, yoksa KGM tarafından belirlenen yıllık Yİ-ÜFE artış tavanı şartı aranacak mıdır?
3. Sayıştay'ın KGM ve ÖİB denetim raporlarında yer alan "bakım-onarım yükümlülüklerinin devredilen firmalarca zamanında yerine getirilmemesi" riskine karşı, özelleştirme şartnamelerine hangi cezai şartlar ve teminat oranları eklenmiştir?
4. Özelleştirilecek hatların mevcut yıllık net gelir akışı ile devir bedelinin bugünkü net değeri (NPV) kıyaslandığında, kamu lehine oluşan finansal çıkar oranı yüzde kaçtır? İhale muhammen bedeli belirlenirken son 5 yılın ortalama araç geçiş verileri nasıl modellenmiştir?
5. Mevcut ve olası özelleştirme ihalelerinde, yüklenici/devralan firmalara araç geçiş garantisi verilmesi planlanmakta mıdır? Planlanıyorsa, garanti ödemelerinde döviz kuru endekslemesi (ABD Doları/Avro) yerine TL bazlı endeksleme yapılmasına dair bir düzenleme öngörülmüş müdür?
6. Devredilecek güzergâhlardaki akaryakıt istasyonları, dinlenme tesisleri ve ticari alanların kiralama gelirleri işletmeci firmaya mı devredilecektir, yoksa bu gelirler Hazine portföyünde mi tutulacaktır?
7. 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun'un 15. maddesi uyarınca, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) sorumluluğundaki köprü ve otoyolların işletme hakkı devri (İHD) yöntemiyle özelleştirilmesi süreçlerinde, Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖYK) veya Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB) tarafından yürütülen güncel bir değer tespiti veya hukuki altyapı çalışması bulunmakta mıdır?
8. Devri planlanan otoyol ve köprülerin özelleştirme ihalelerinde "İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi" taslaklarında imtiyaz süresi ne kadar olarak öngörülmektedir? Bu sürelerin tespitinde hangi ekonomik ömür ve iskonto oranları esas alınmıştır?