



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Ülkemizde 1990'lı yıllarda başlayan, 2002 yılından itibaren ise AKP iktidarları döneminde hızlandırılarak uygulanan özelleştirme politikaları kapsamında kamuya ait fabrikalar, limanlar, enerji şirketleri ve çeşitli taşınmazlar satılmıştır. Bu süreçte özelleştirmelerin kamu kaynaklarının daha verimli kullanılmasını sağlayacağı, işletmelerin daha etkin yönetileceği ve ülke ekonomisine katkı sunacağı ileri sürülmüştür. Ancak uygulamada, özelleştirilen birçok kamu varlığının kapatıldığı, farklı amaçlarla kullanıldığı veya birkaç kez el değiştirerek rant alanına dönüştürüldüğü görülmüştür. Sonuç olarak, özelleştirmelerin kamuya ve vatandaşlara beklenen faydayı sağlamadığı, bazı kesimlerin servetlerinin artmasına katkı sunduğu yönünde ciddi tartışmalar ortaya çıkmıştır. Ayrıca dönem dönem uygulanan vergi afları nedeniyle kamu adına beklenen vergi gelirlerinin dahi yeterince sağlanamadığı görülmüştür.

Son olarak Cumhurbaşkanlığı Kararı ile Niğde-Pozantı Otoyolu, Gaziantep Çevre Otoyolu ve Bursa Çevre Otoyolu ile bunların bağlantı yolları ve üzerlerinde bulunan bakım ve işletme tesisleri, hizmet tesisleri, ücret toplama merkezleri ve yük aktarma merkezlerinin özelleştirme kapsam ve programına alındığı açıklanmıştır. Bunun yanı sıra, 2010 yılında özelleştirme kapsam ve programına alınan Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından işletilen köprü ve otoyolların da bu süreç içerisinde satılmasının gündemde olduğu anlaşılmaktadır.

Edirne-İstanbul-Ankara, Pozantı-Tarsus-Mersin, Tarsus-Adana-Gaziantep, Toprakkale-İskenderun, Gaziantep-Şanlıurfa, İzmir-Çeşme ve İzmir-Aydın otoyolları ile İzmir ve Ankara Çevre Otoyolları; 15 Temmuz Şehitler Köprüsü, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve bunların bağlantı yolları, hizmet tesisleri, bakım ve işletme tesisleri, ücret toplama merkezleri ile diğer mal ve hizmet üretim birimlerinin de kamu mülkiyetinden çıkarılması olasılığı bulunmaktadır. Bu durum, Türkiye'nin en önemli ulaşım altyapılarından bir bölümünün özel sektörün işletme ve yönetimine bırakılması anlamına gelmektedir.

Karayolları, ülkemizin ekonomik ve sosyal yaşamının sürdürülebilmesi açısından stratejik öneme sahip temel ulaşım ağlarından biridir. Tarım ürünlerinin pazarlara ulaştırılmasından turizme, lojistik faaliyetlerden ticarete kadar birçok alan, güvenli ve kesintisiz bir karayolu ulaşımına bağlıdır. Bu nedenle karayollarının güçlü bir altyapıya sahip olması, düzenli olarak bakım ve yenilemelerinin yapılması ve ulaşım hizmetlerinin kesintisiz şekilde sürdürülmesi büyük önem taşımaktadır.

Geçmiş özelleştirme uygulamaları incelendiğinde, bazı sektörlerde altyapı yatırımlarının yetersiz kalması, bakım ve yenileme çalışmalarında sorunlar yaşanması ve özelleştirilen kuruluşların çeşitli dönemlerde yeniden kamu desteğine ihtiyaç duyması dikkat çekmektedir. Enerji sektöründe yaşanan bazı uygulamalar, özelleştirmenin her zaman kamu hizmetlerinin daha etkin ve sorunsuz yürütülmesini sağlamadığını göstermektedir. Karayolları gibi toplumun tamamını doğrudan ilgilendiren stratejik bir ulaşım ağında ortaya çıkabilecek bakım, yenileme ve işletme sorunlarının ise ekonomik ve sosyal yaşam üzerinde çok daha geniş etkiler yaratması mümkündür.

Karayollarının etkin, güvenli ve kesintisiz biçimde işletilmesinin yanı sıra, bu kurumlarda çalışan personelin çalışma koşulları da büyük önem taşımaktadır. Daha önce gerçekleştirilen özelleştirmelerde çalışanların iş güvencesi, ücretleri ve sosyal hakları konusunda çeşitli sorunların yaşandığı bilinmektedir. Karayollarında çalışan işçilerin ve

özellikle taşeron işçilerin özelleştirme sonrasında özel sektör çalışanı durumuna gelmeleri, çalışma koşullarının değişmesi, düşük ücret uygulamalarının yaygınlaşması ve hatta işsizlik riskinin ortaya çıkması olasıdır bulunmaktadır.

Kamu kaynakları ve vatandaşlardan toplanan vergilerle oluşturulan ulaşım altyapısının işletilmesi ve yönetilmesinde kamunun etkin rol üstlenmesi, kamu yararı açısından önemlidir. Ulaşım altyapısının özel işletmelere devredilmesi, kamu hizmetinin niteliği, ulaşım güvenliği, hizmetin sürekliliği ve vatandaşların bu hizmetlere erişim maliyeti açısından yeni sorunların ortaya çıkmasına neden olabilir.

Özellikle kamu tarafından işletilen köprü ve otoyolların özelleştirilmesinin ardından geçiş ücretlerinin nasıl belirleneceği ve gelecekte hangi seviyelere ulaşacağı da önemli bir soru işaretidir. Kamuya ait köprü ve yolların özel işletmelere devredilmesinin vatandaşlara ekonomik bir katkı sağlamasından çok, geçiş ücretlerinde yeni artışlara yol açarak vatandaşların daha fazla bedel ödemesine neden olması ihtimali bulunmaktadır.

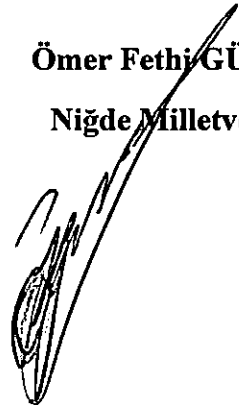
Karayollarının özelleştirilmesi, yalnızca bir işletme veya mülkiyet değişikliği olarak değerlendirilmemelidir. Bu süreç, kamu hizmetinin geleceği, kamu yararı, ulaşım güvenliği, çalışanların hakları ve Türkiye'nin stratejik ulaşım altyapısının geleceği açısından önemli sonuçlar doğurabilecek bir dönemeçtir. Kısa vadede özelleştirmeden elde edilecek gelirlerle kamuya sıcak para girişi sağlanması ve bunun siyasi iktidar açısından ekonomik bir avantaj olarak görülmesi mümkün olsa da kamu yararı açısından uzun vadeli sonuçların dikkate değerlendirilmesi gerekmektedir.

Kamu hizmetlerinin sürekliliği, ekonomik ve sosyal hayatın işleyişi, ulaşım güvenliği, çalışanların hakları ve vatandaşların ulaşım maliyetleri bakımından telafisi güç sorunların ortaya çıkmaması için özelleştirme sürecinin bütün yönleriyle incelenmesi zorunludur. Daha önce gerçekleştirilen özelleştirme uygulamalarının sonuçları da dikkate alınarak, kamu tarafından işletilen köprü ve otoyolların özelleştirilmesinin doğurabileceği ekonomik, sosyal ve idari sonuçların araştırılması büyük önem taşımaktadır.

Bu nedenle, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından işletilen köprü ve otoyolların özelleştirme kapsamına alınmasının gerekçelerinin, özelleştirme sonrasında kamu hizmetlerinde yaşanabilecek değişimlerin, vatandaşlara ve kamu bütçesine olası ekonomik etkilerinin, çalışanların hakları bakımından ortaya çıkabilecek sorunların ve geçmiş özelleştirme uygulamalarının sonuçlarının tüm yönleriyle incelenerek alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla, Anayasa'nın 98'inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca Meclis Araştırması açılması gerekli görülmüştür.

Saygılarımla. 07.09.2026

Ömer Fethi GÜRER
Niğde Milletvekili



..... Sayılı Meclis Araştırma Önergesinin İmza Çizelgesi

Adı Soyadı	Seçim Bölgesi	İmza
Uluç POYRAZ	İzmir	Uluç Poyraz
Tuğrul ATEŞ	Bolu	Tuğrul Ateş
Faruk ÜN	Etiler	Faruk Ün
Ali KARADAĞ	Uşak	Ali Karadağ
Özge NURSULLU	ESKİŞEHİR	Özge Nursulu
Engin ALTAY	İstanbul	Engin Altay
İsmail Akın ALP	Kars Mv.	İsmail Akın Alp
Deniz Demir	Ankara	Deniz Demir
Orhan SANCAR	Bursa	Orhan Sancar
Emine DİNÇER	Ankara	Emine Dinçer
Hasan Öztürkmen	Çankaya	Hasan Öztürkmen
Vedat GÖNÜL	Kırıkkale M	Vedat Gönül
Ali DİNÇER	K. Maraş	Ali Dinçer
R. A. T. NALBAĞCI	İzmir	R. A. T. Nalbagcı
İlhan KESİCİ	İstanbul	İlhan Kesici
Nurhan Yontar	Trakya	Nurhan Yontar
Can ANAR	Trakya	Can Anar
Cevdet AKAY	Karabük	Cevdet Akay
Namık Yıldırım Koca	Trakya	Namık Yıldırım Koca
Colcan KİŞ	Mersin	Colcan Kiş