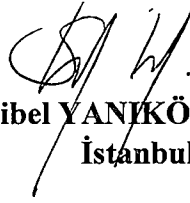




A. SİBEL YANIKÖMEROĞLU
İstanbul Milletvekili

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Hazine ve Maliye Bakanı Sayın Mehmet ŞİMŞEK tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim.


A. Sibel YANIKÖMEROĞLU
İstanbul Milletvekili

4 Eylül 2026 tarihli ve 11750 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile Niğde-Pozantı Otoyolu, Gaziantep Çevre Otoyolu ve Bursa Çevre Otoyolu'nun Çağlayan Kavşağı-Yenişehir Kavşağı arasındaki bölümü özelleştirme kapsam ve programına alınmıştır. Kararla, daha önce özelleştirme kapsamına alınan otoyol ve Boğaz köprüleriyle birlikte söz konusu varlıkların işletme hakkının verilmesi, kiralama, gelir ortaklığı ve benzeri yöntemlerle özelleştirilebilmesine imkân tanınmış; özelleştirme sözleşmesinin süresi 30 yıl olarak belirlenmiştir.

Karar kapsamındaki otoyol ve köprüler, yapım maliyetleri geçmişte kamu kaynaklarıyla karşılanmış, hâlen faal durumda bulunan ve kamuya düzenli gelir sağlayan ulaşım varlıklarıdır. Bu nedenle özelleştirmeden elde edilecek bedelin; kamunun 30 yıl boyunca elde edebileceği gelirler ile bu dönemde karşılayacağı işletme, bakım, onarım ve yenileme giderleri birlikte dikkate alınarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Yap-İşlet-Devret projeleri ile mevcut kamu varlıklarının işletme hakkının devri farklı modeller olmakla birlikte, sözleşme süreleri bakımından ortaya çıkan fark dikkat çekicidir. Özel şirketin hem finansman hem de yapım yükümlülüğünü üstlendiği YİD projelerinde sözleşme süreleri, yapım ve işletme dönemleri birlikte hesaplandığında ortalama 10-12 yıl arasındadır. Örneğin, bu projeler arasında en uzun sözleşme süresine sahip olan Osmangazi Köprüsü'nü de kapsayan Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu'nda dahi süre, yapım dönemi dâhil 22 yıl 4 ay olarak belirlenmiştir. İnşası tamamlanmış ve gelir üretmekte olan kamu varlıkları için 30 yıllık süre öngörülmesi; bu sürenin hangi mali hesaplamalara dayandığı, özel işletmeciyeye hangi yatırım ve bakım yükümlülüklerinin getirileceği ve kamu yararının nasıl korunacağı hususlarının açıklığa kavuşturulmasını gerekli kılmaktadır.

Bu bağlamda;

1. Özelleştirme sözleşmesi süresinin 30 yıl olarak belirlenmesinde hangi mali, teknik ve ekonomik ölçütler esas alınmıştır?
2. Karar kapsamındaki her bir otoyol ve köprünün son beş yıldaki yıllık geçiş geliri, işletme gideri, bakım-onarım ve yatırım harcaması ile net geliri ne kadardır?

3. Söz konusu varlıkların kamu tarafından işletilmeye devam edilmesi hâlinde önümüzdeki 30 yılda elde edilmesi öngörülen net kamu geliri hesaplanmış mıdır? Hesaplanmışsa bugünkü değeri nedir?
4. YİD projelerinde özel şirketler finansman ve yapım yükümlülüğünü de üstlendiği hâlde yapım dönemi dahil en uzun sözleşme sürenin 22 yıl 4 ay olması karşısında, yapımı tamamlanmış kamu varlıkları için 30 yıllık sözleşme süresi belirlenmesinin gerekçesi nedir?
5. Eğer sözleşmeye bakım onarım koşulları da dahil ise, özel işletmecinin sözleşme süresince üstleneceği bakım, onarım, yenileme ve ilave yatırım yükümlülükleri nelerdir? Bu yükümlülüklerin tahminî mali tutarı hesaplanmış mıdır?
6. Özelleştirme sözleşmelerinde yabancı hukuk veya uluslararası tahkim hükümlerine yer verilecek midir? İşletme hakkı, gelecekteki geçiş gelirleri veya ücret toplama alacakları özel şirketlerin kullanacağı krediler için teminat olarak gösterilebilecek midir?
7. Yapımı kamu tarafından tamamlanmış ve kamuya gelir sağlayan otoyol ve köprülerin 30 yıllığına özel işletmeye bırakılmasının, kamu tarafından işletilmeye devam edilmesinden daha avantajlı olduğunu gösteren fizibilite, etki analizi ve kamu yararı değerlendirmeleri TBMM'nin denetimine sunulacak mıdır?
8. Köprü ve otoyol özelleştirme ihalesi sonrası devlet ile özel şirketler arasında imzalanacak sözleşmelerde de YİD projelerinde olduğu gibi "Londra Tahkimi" ve "Hazinenin Özel Şirketlerin Borçlarını Üstlenimi" imtiyazları yer alacak mıdır?