DÖNEM: 22 YASAMA YILI: 4

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

TUTANAK DERGİSİ

CİLT : 119

97 nci Birleşim

3 Mayıs 2006 Çarşamba

İ Ç İ N D E K İ L E R

I. - GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

II. - GELEN KÂĞITLAR

III. - YOKLAMALAR

IV.- BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR

1.- Muğla Milletvekili Fahrettin Üstün'ün, Dünya Veteriner Hekimler Günü münasebetiyle, veteriner hekimlerin sorunlarına ve yapılması gerekenlere ilişkin gündemdışı konuşması

2.- Bursa Milletvekili Ertuğrul Yalçınbayır'ın, Dünya Basın Özgürlüğü Gününe ilişkin gündemdışı konuşması

3.- Mersin Milletvekili Mustafa Özyürek'in, TRT 3 ve TRT Int yayınlarının Digiturk yayın platformundan kaldırılmasının olumsuz etkilerine ve alınması gereken tedbirlere ilişkin gündemdışı konuşması

B) GENSORU, GENEL GÖRÜŞME, MECLİS SORUŞTURMASI VE MECLİS ARAŞTIRMASI ÖNERGELERİ

1.- Zonguldak Milletvekili Harun Akın ve 31 milletvekilinin, Zonguldak, Bartın ve Karabük İllerinin ekonomik ve sosyal sorunlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/361)

2.- Düzce Milletvekili Yaşar Yakış ve 25 milletvekilinin, fındık üretimi, satışı ve tüketimindeki sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/362)

3.- Anavatan Partisi Grubu adına, Grup Başkanvekilleri, Gaziantep Milletvekili Ömer Abuşoğlu ve Malatya Milletvekili Süleyman Sarıbaş'ın, başta, ayrılıkçı terör olmak üzere, terör olaylarının sebepleri, terörle mücadele ve çözüm önerileri konusunda genel görüşme açılmasına ilişkin önergesi (8/27)

C) TEZKERELER VE ÖNERGELER

1.- Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığının (1/352) esas numaralı İskân Kanunu Tasarısının amaç ve içerik açısından esas komisyon olarak Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunda görüşülmesinin uygun olacağına ilişkin tezkeresi (3/1040)

2.- Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığının (11/1054) esas numaralı Vakıflar Kanunu Tasarısının amaç ve içerik açısından esas komisyon olarak Adalet Komisyonunda görüşülmesinin uygun olacağına ilişkin tezkeresi (3/1041)

V.- ÖNERİLER

A) SİYASÎ PARTİ GRUP ÖNERİLERİ

1.- (10/353) esas numaralı Meclis araştırması önergesinin öngörüşmesinin Genel Kurulun, 3.5.2006 Çarşamba günkü birleşiminde yapılmasına ilişkin CHP Grup önerisi

VI.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER

1.- Çanakkale Milletvekilleri Mehmet Daniş ve İbrahim Köşdere'nin, Gelibolu Yarımadası Tarihî Millî Parkı Kanununa Geçici Bir Madde Eklenmesine Dair Kanun Teklifi (Kamu İhale Kanununa Geçici Madde Eklenmesine Dair Kanun Teklifi) ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (2/212) (S. Sayısı: 305)

2.- Bazı Kamu Alacaklarının Tahsil ve Terkinine İlişkin Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1030) (S. Sayısı: 904)

3.- Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın; Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi ve İçişleri Komisyonu Raporu (2/731) (S. Sayısı: 1137)

4.- Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair 607 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Millî Savunma Komisyonu Raporu (1/278, 1/1034) (S. Sayısı: 17 ve 17'ye 1 inci Ek)

5.- Gülhane Askeri Tıp Akademisi Kanununun Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname ve Millî Savunma Komisyonu Raporu (1/277) (S. Sayısı: 1079)

6.- Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1098) (S. Sayısı: 1122)

7.- Türkiye İstatistik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1184) (S. Sayısı: 1142)

8.- Türkiye Hükümeti ile Avrupa Uzay Ajansı Arasında Dış Uzayın Barışçıl Amaçlarla İncelenmesi ve Kullanılması Konusunda İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/956) (S. Sayısı: 908)

9.- Elektrik Piyasası Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı; Elektrik Piyasası Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1133, 1/1074) (S. Sayısı: 1099)

VII.- SORULAR VE CEVAPLAR

A) YAZILI SORULAR VE CEVAPLARI

1.- Bursa Milletvekili Kemal DEMİREL'in, engelli personele ilişkin sorusu ve Adalet Bakanı Cemil ÇİÇEK'in cevabı (7/12740)

2.- İzmir Milletvekili Enver ÖKTEM'in, sözleşmeli öğretmen çalıştırılmasına ilişkin Başbakandan sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Hüseyin ÇELİK'in cevabı (7/13151)

3.- Konya Milletvekili Atilla KART'ın, Konya'nın bir köyünde Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Fonundan yapılan yardımlara ilişkin sorusu ve İçişleri Bakanı Abdülkadir AKSU'nun cevabı (7/13187)

4.- Denizli Milletvekili Mustafa GAZALCI'nın, İstanbul'da bazı okulların bir vakıfça açılan müzeyi ziyaretine ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Hüseyin ÇELİK'in cevabı (7/13221)

5.- İzmir Milletvekili Oğuz OYAN'ın, özel öğretim kurumlarındaki uzman eğiticilere ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Hüseyin ÇELİK'in cevabı (7/13233)

6.- İzmir Milletvekili Enver ÖKTEM'in, İzmir'deki okulların ısıtma ihalesiyle ilgili iddialara ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Hüseyin ÇELİK'in cevabı (7/13235)

7.- İstanbul Milletvekili Emin ŞİRİN'in, Millî Güvenlik Siyaset Belgesine ilişkin Başbakandan sorusu ve Millî Savunma Bakanı M. Vecdi GÖNÜL'ün cevabı (7/13277)

8.- İzmir Milletvekili Ahmet ERSİN'in, Merkez Bankası Başkanı atama kararnamesine ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Hüseyin ÇELİK'in cevabı (7/13453)

9.- Denizli Milletvekili Mustafa GAZALCI'nın, Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliğine ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Hüseyin ÇELİK'in cevabı (7/13463)

10.- İstanbul Milletvekili Emin ŞİRİN'in, TMSF ile Merkez ve Medya grupları arasındaki protokollere ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Abdüllatif ŞENER'in cevabı (7/13545)

11.- Konya Milletvekili Atilla KART'ın, mayınlı arazilerin temizlenmesinde GAP İdaresine düşen göreve ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Abdüllatif ŞENER'in cevabı (7/13554)

12.- İstanbul Milletvekili Onur ÖYMEN'in, bir şehit çocuğunun iş başvurusuna ilişkin sorusu ve İçişleri Bakanı Abdülkadir AKSU'nun cevabı (7/13573)

13.- İstanbul Milletvekili Berhan ŞİMŞEK'in, Eğitim Kurumları Yöneticilerinin Atama ve Yer Değiştirme Yönetmeliğine ilişkin sorusu ve Millî Eğitim Bakanı Hüseyin ÇELİK'in cevabı (7/13592)

I.- GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

TBMM Genel Kurulu saat 15.00'te açılarak beş oturum yaptı.

Kocaeli Milletvekili İzzet Çetin, dünya işçilerinin birlik, dayanışma ve mücadele günü olan 1 Mayıs İşçi Bayramına,

Mersin Milletvekili Ömer İnan, Mersin'e aşırı göçün ortaya çıkardığı ekonomik, sosyal ve güvenlik sorunlarına karşı alınması gereken tedbirlere,

İlişkin gündemdışı birer konuşma yaptılar.

Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış'ın, Nevşehir ve çevresinde meydana gelen don olayı ile hastalıklı tohumların ithalinden sonra bölgede uygulanan patates üretim yasağı dolayısıyla çiftçilerin mağduriyetlerinin giderilmesi için doğrudan gelir desteği ve mazot desteği primlerinin ödenmesinin sağlayacağı yararlara ilişkin gündemdışı konuşmasına, Tarım ve Köyişleri Bakanı Mehmet Mehdi Eker cevap verdi.

5487 sayılı Sosyal Güvenlik Kurumu Kanununun 6 ncı maddesinin Anayasanın 89 uncu maddesine göre bir kez daha görüşülmek üzere geri gönderildiğine ilişkin Cumhurbaşkanlığı tezkeresi,

Sayıştay Başkanlığınca, Sağlık Bakanlığına tahsis edilen gelirlerin sadece sağlık hizmetlerinin daha iyi yürütülmesi için kullanılması gerekirken, bu gelirlerden Bakanlığın merkez teşkilâtında 657 sayılı Kanuna tabi olarak çalışan personele Anayasanın 128 ve 657 sayılı Kanunun 146 ncı maddeleri hükümlerine aykırı olarak ödemede bulunulduğu; ödeme yapılması hususunda saymanın tereddütüne karşın Sağlık Bakanı Osman Durmuş'un yazılı olarak sorumluluğu üstlendiği; Anayasanın "Kanunsuz Emir" başlıklı 137 nci maddesi ile 1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanununun 13 üncü maddesi hükümleri gereğince Sağlık Eski Bakanı Osman Durmuş'un sorumluluğunun tespitinin Türkiye Büyük Millet Meclisinin takdirinde bulunduğundan, gereğinin yapılması konusunda Başkanlığa yazılan yazıya istinaden, söz konusu hükümler çerçevesinde, Başkanlığın, anılan kararla ilgili olarak bir işlemi resen yürütmesinin mümkün olmadığına; konunun Genel Kurulun bilgisine sunulmasına ve Sayıştay kararı ile eklerinin milletvekillerinin tetkik ve takdirlerine açılmasının uygun mütalaa edildiğine ilişkin Başkanlık tezkeresi,

Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu ve 32 milletvekilinin, şehirlerarası otobüs taşımacılığı sektöründeki sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/360),

Genel Kurulun bilgisine sunuldu; Meclis araştırması önergesinin gündemdeki yerini alacağı ve öngörüşmesinin, sırası geldiğinde yapılacağı;

Zeytin ve zeytinyağı ile diğer bitkisel yağların üretimindeki sorunların araştırılması amacıyla kurulan (10/41, 170, 177, 263, 295) esas numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Başkanlığının, komisyonun görev süresinin bir ay uzatılmasına ilişkin tezkeresi okundu; komisyona bir aylık eksüre verildiği;

Gündemin "Genel Görüşme ve Meclis Araştırması Yapılmasına Dair Öngörüşmeler" kısmının 196 ncı sırasında yer alan, (10/250) esas numaralı Meclis araştırması önergesinin öngörüşmesinin Genel Kurulun 2.5.2006 Salı günkü birleşiminde yapılmasına ilişkin CHP Grubu önerisinin, yapılan görüşmelerden sonra, kabul edilmediği;

Gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler" kısmının 350 nci sırasında yer alan 1141 sıra sayılı kanun tasarısının bu kısmın 10 uncu sırasına, 287 nci sırasında yer alan 1019 sıra sayılı kanun tasarısının 11 inci sırasına, 74 üncü sırasında yer alan 615 sıra sayılı kanun teklifinin 12 nci sırasına, 11 inci sırasında yer alan 1043 sıra sayılı kanun tasarısının 13 üncü sırasına, 265 inci sırasında yer alan 1007 sıra sayılı kanun tasarısının 14 üncü sırasına, 51 inci sırasında yer alan 977 sıra sayılı kanun tasarısının 15 inci sırasına, 50 nci sırasında yer alan 976 sıra sayılı kanun tasarısının 16 ncı sırasına alınmasına; 2.5.2006 Salı ve 3.5.2006 Çarşamba günleri sözlü sorular ve diğer denetim konularının görüşülmeyerek kanun tasarı ve tekliflerinin görüşülmesine; Genel Kurulun 2.5.2006 Salı ile 3.5.2006 Çarşamba günleri 15.00-22.00, 4.5.2006 Perşembe günü 14.00-20.00 saatleri arasında çalışmasına; 9.5.2006 Salı ve 10.5.2006 Çarşamba günleri de sözlü sorular ile diğer denetim konularının görüşülmeyerek kanun tasarı ve tekliflerinin görüşülmesine ve saat 15.00-21.00, 11.5.2006 Perşembe günü de 14.00-20.00 saatleri arasında çalışmasına ilişkin AK Parti Grubu önerisinin ise, yapılan görüşmelerden sonra, kabul edildiği;

Çanakkale Milletvekili İsmail Özay'ın; 4533 Sayılı Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi (2/606),

Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun; Tabiî Afetlerden Zarar Gören Çiftçilere Yapılacak Yardımlar (2/358),

Hakkında Kanun Tekliflerinin İçtüzüğün 37 nci maddesine göre doğrudan gündeme alınmasına ilişkin önergelerinin, yapılan görüşmelerden sonra, kabul edilmedikleri;

Açıklandı.

Gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler" kısmının:

3 üncü sırasında bulunan, Kamu İhale Kanununa Geçici Madde Eklenmesine Dair Kanun Teklifinin (2/212) (S. Sayısı: 305) görüşmeleri, daha önce geri alınan maddelere ilişkin komisyon raporu henüz gelmediğinden;

1 inci sırasında bulunan, Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair 607 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısının (1/278, 1/1034) (S. Sayısı: 17 ve 17'ye 1 inci Ek),

2 nci sırasında bulunan, Gülhane Askerî Tıp Akademisi Kanununun Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair 604 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin (1/277) (S. Sayısı: 1079),

4 üncü sırasında bulunan, Bazı Kamu Alacaklarının Tahsil ve Terkinine İlişkin Kanun Tasarısının (1/1030) (S. Sayısı: 904),

Görüşmeleri, ilgili komisyon yetkilileri Genel Kurulda hazır bulunmadığından;

Ertelendi.

5 inci sırasında bulunan, Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın; Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifinin (2/731) (S. Sayısı: 1137), tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanarak 2 nci maddesine kadar kabul edildi; 2 nci maddesi üzerinde bir süre görüşüldü.

3 Mayıs 2006 Çarşamba günü saat 15.00'te toplanmak üzere, birleşime 22.06'da son verildi.

Nevzat Pakdil

Başkanvekili

Ahmet Küçük Harun Tüfekci

Çanakkale Konya

Kâtip Üye Kâtip Üye

Bayram Özçelik

Burdur

Kâtip Üye No: 133

II.- GELEN KÂĞITLAR

3 Mayıs 2006 Çarşamba

Raporlar

1.- Türkiye Büyük Millet Meclisi Saymanlığının 2005 Yılı Ekim, Kasım, Aralık Ayları Hesabına Ait Türkiye Büyük Millet Meclisi Hesaplarını İnceleme Komisyonu Raporu (5/25) (S. Sayısı: 1146) (Dağıtma tarihi: 3.5.2006) (GÜNDEME)

2.- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti Arasında Yayılmanın Önlenmesi Amaçlarına Yönelik Yardım Sağlanmasının Kolaylaştırılması İçin İşbirliğine İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/1115) (S. Sayısı: 1147) (Dağıtma tarihi: 3.5.2006) (GÜNDEME)

Meclis Araştırması Önergeleri

1.- Zonguldak Milletvekili Harun AKIN ve 31 Milletvekilinin, Zonguldak, Bartın ve Karabük illerinin ekonomik ve sosyal sorunlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/361) (Başkanlığa geliş tarihi: 27/4/2006)

2.- Düzce Milletvekili Yaşar YAKIŞ ve 25 Milletvekilinin, fındık üretimi, satışı ve tüketimindeki sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/362) (Başkanlığa geliş tarihi: 2/5/2006)

Genel Görüşme Önergesi

1.- Anavatan Partisi Grubu adına, Grup Başkanvekilleri Gaziantep Milletvekili Ömer ABUŞOĞLU ve Malatya Milletvekili Süleyman SARIBAŞ'ın, başta ayrılıkçı terör olmak üzere, terör olaylarının sebepleri, terörle mücadele ve çözüm önerileri konusunda Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 102 ve 103 üncü maddeleri uyarınca bir genel görüşme açılmasına ilişkin önergesi (8/27) (Başkanlığa geliş tarihi: 2/5/2006)

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 15.04

3 Mayıs 2006 Çarşamba

BAŞKAN: Başkanvekili Nevzat PAKDİL

KÂTİP ÜYELER: Harun TÜFEKCİ (Konya), Ahmet KÜÇÜK (Çanakkale)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 97 nci Birleşimini açıyorum.

III. - Y O K L A M A

BAŞKAN - Elektronik cihazla yoklama yapacağız.

Yoklama için 5 dakika süre vereceğim. Sayın milletvekillerinin, oy düğmelerine basarak salonda bulunduklarını bildirmelerini, bu süre içerisinde elektronik sisteme giremeyen milletvekillerinin, salonda hazır bulunan teknik personelden yardım istemelerini, buna rağmen, sisteme giremeyen üyelerin ise, yoklama pusulalarını, görevli personel aracılığıyla, 5 dakikalık süre içerisinde Başkanlığa ulaştırmalarını rica ediyorum.

Yoklama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla yoklama yapıldı)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, toplantı yetersayısı yoktur.

Birleşime 5 dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 15.10

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 15.20

BAŞKAN: Başkanvekili Nevzat PAKDİL

KÂTİP ÜYELER: Harun TÜFEKCİ (Konya), Ahmet KÜÇÜK (Çanakkale)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 97 nci Birleşiminin İkinci Oturumunu açıyorum.

Açılışta yapılan yoklamada toplantı yetersayısı bulunamamıştı.

III. - Y O K L A M A

BAŞKAN - Şimdi, yoklama işlemini tekrarlayacağım.

Yoklama için 4 dakika süre veriyorum.

Yoklama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla yoklama yapıldı)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, toplantı yetersayısı vardır; görüşmelere başlıyoruz.

Gündeme geçmeden önce, üç sayın milletvekiline gündemdışı söz vereceğim.

Konuşma süreleri 5'er dakikadır. Hükümet bu konuşmalara cevap verebilir. Hükümetin cevap süresi 20 dakikadır.

Gündemdışı ilk söz, 30 Nisan Dünya Veteriner Hekimler Günü münasebetiyle söz isteyen Muğla Milletvekili Fahrettin Üstün'e aittir.

Sayın Üstün, buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

IV.- BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR

1.- Muğla Milletvekili Fahrettin Üstün'ün, Dünya Veteriner Hekimler Günü münasebetiyle, veteriner hekimlerin sorunlarına ve yapılması gerekenlere ilişkin gündemdışı konuşması

FAHRETTİN ÜSTÜN (Muğla) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Dünya Veteriner Hekimler Günü nedeniyle gündemdışı söz aldım; hepinizi, meslektaşlarım, şahsım ve Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, saygıyla, sevgiyle selamlıyorum.

Sayın milletvekilleri, Dünya Veteriner Hekimler Birliği, 2001 yılında, her yılın nisan ayının son cumartesi gününün Dünya Veteriner Hekimler Günü olarak kutlanmasına, bu günde mesleğin tanıtım ve geliştirilmesi, sorunlarının ve çözüm yollarının tartışılması ve tüm dünyada bilime dayalı meslekî uygulama birliği oluşturulması amaçlı etkinliklerin yapılmasına karar vermiştir. Bu bağlamda, 2001 yılından bu yana tüm dünyada ve ülkemizde bu kararın özüne uygun olarak meslekî etkinlikler yapılmıştır. Bu yılın Dünya Veteriner Hekimler Günü hafta sonuna rastlaması nedeniyle, Meclisin de yoğunluğu ve hafta sonunda Meclisin tatil olması nedeniyle gündemdışı ancak bugün söz alıp bu günü kutluyoruz.

Türk veteriner hekimleri olarak, ülkemiz, insanımız ve mesleğimiz aleyhine gelişen çok sayıda olumsuzluğa rağmen, ülkemizi ve mesleğimizi karşılıksız sevmeye, haklı olduğumuz her konuda güç ve gönül birliği içinde mücadele etmeye azim ve kararlılık içerisindeyiz.

Ülkemizin ilk veteriner hekimi ve İstiklal Marşımızın yazarı Mehmet Âkif'in "Doğacaktır sana vaat ettiği günler Hakk'ın,/Kim bilir belki yarın, belki yarından da yakın" ifadesinde yer bulan ümitlerimizi korumaya devam edeceğiz.

15 Nisanda meslektaşlarımızın uğradığı haksızlığa karşı Abdi İpekçi Parkında ve daha sonra da Anıtkabirdeki eylemimiz de, Cumhuriyet Halk Partisi Grubundan Burdur Milletvekilimiz Sayın Ramazan Özkan'ın ve benim katıldığım eylem de her türlü engelleme, kayıtsızlık, acemilik ve eksikliğe rağmen, meslekî birlik ve beraberliğimizi, haksızlığa karşı sessiz kalmayacağımıza dair kararlılığımızı göstermesi açısından etkili olmuştur. Başta, etkili, öncü ve sürükleyici olan tüm odalarımıza, tüm meslektaşlarıma, katkı, katılım ve desteklerinden dolayı teşekkür ediyorum. Tüm meslektaşlarımızın bu anlamlı günü, mesleğimizi hak ettiği seçkin yere getirmek, haklı olduğumuz konularda kararlı mücadele için başlangıç kabul etmelerini dilerim.

Sayın milletvekilleri, veteriner hekimliği, arılar ve su canlıları dahil olmak üzere, evcil ve yabanî hayvanların sağlıklarının korunması ve hastalıklarının tedavisinin yanında, halk sağlığının korunması, salgın hastalıkların önlenmesi, hayvansal üretimin artırılması, evcil ve yaban türlerinin korunması, hayvan kökenli gıdaların hazırlanma teknolojileri ve insan tüketimine uygunluğunun her aşamasında kontrolü, hayvansal ürünlerde kirlenme ve atıkların yönetimi ile çevre kirliliğinin önlenmesi gibi çok geniş bir yelpazede hizmet veren bir meslektir.

Bu mesleğin hizmet alanları, alt grupları hariç, veteriner halk sağlığı alanında, hayvan sağlığı alanında, hayvancılığın geliştirilmesi alanında, eğitim öğretim ve araştırma alanında olmak üzere, çok çeşitli dalları ve alt dalları vardır. Bu kadar geniş bir çalışma alanı bulunan meslektaşlarımızın, böyle bir günü kutlarken, yüzlercesi işsiz gezmektedir. Türkiye'nin birinciliklerinden bir tanesi de, bu kadar işsiz veteriner hekime karşın, AB ülkelerinin önüne geçtiğimiz bir konu vardır; o da veteriner fakültesi sayısıdır. Türkiye, veteriner fakültesi sayısı açısından, 21 fakülteyle en fazla veteriner fakültesi olan ülkedir. Bu kadar işsize rağmen, her şeyde AB kriterinden söz edilirken, veteriner hizmetlerinde bu kadar eğitimli insanlar atıl durumdadır. Sonra da, niçin verimlilikte geri kaldık diye yakınılmaktadır.

Salgın hayvan hastalıklarının yaygınlığı, bu hastalıkların ülke ekonomisine büyük darbe vurduğu anlaşılamadığı için sürmektedir. Sadece şap hastalığının yol açtığı verim kaybı, hastalık kaynağı ve etkilenen hayvan sayısına göre en az 100 ile 500 milyon dolar arasındadır.

Türkiye'de bulaşıcı hayvan hastalıklarıyla mücadele için yeterince kaynak ayrılmaması ve hastalıkların kontrolü, önlenmesi ve söndürülmesi için bir devlet politikasının olmaması sebepleriyle, hayvansal kaynaklı gıdalar aracılığıyla halkın sağlığı tehdit edilmektedir. Gıda kaynaklı 250'den fazla mikrobiyel hastalık ve zehirlenme tanımlanmıştır. Bunların çoğu bulaşıcıdır.

İşte, bu kadar tehlikeden insanları ancak veteriner hekimler ve veteriner hekimliğe verilen önem koruyabilir. Kuş gribi, Kırım Kongo ateşli humması, kuduz, bruselloz, şarbon, tüberküloz ve delidana hastalığı gibi salgın ve insanlara geçen zoonos hastalıklarının yok edilmesi veteriner hekimlerin temel görevlerindendir.

Son olarak, gerek hayvan sağlığı gerekse insan sağlığı açısından çok tehlikeli bir hastalık olan kuş gribiyle mücadelede veteriner hekimlerin canlarını tehlikeye atarak, tatil demeden, bayram demeden, kar kış demeden köy köy, ahır ahır dolaşarak mücadele yapmışlar ve hâlâ yapmaktalar.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Üstün, lütfen, konuşmanızı tamamlayınız.

Buyurun.

FAHRETTİN ÜSTÜN (Devamla) - Beş yıllık fakülte eğitimi ve zor şartlarda verilen emeği yok saymak haksızlıktır. Veteriner hekimler 900 ile 1 000 YTL arası maaşla çalışmaktadırlar. İnsanlara bulaşma tehlikesi olan birçok hastalık riskine rağmen, bayramlarda, tatillerde, mesai saatleri dışında çalışmasına, nöbet tutulmasına rağmen, Hükümet tarafından, veteriner hekim maaşlarına hiçbir şekilde iyileştirme veya eködeme yapılmamıştır. Çözüm?.. Çözümse çok; ama, vaktimiz az.

En son Hükümetinizin icraatı olan, "Bin Köye Bin Tarımcı Projesi" gerçekten rezil durumdadır. Tarım gönüllüleri, tarım danışmanı sitelerinden sizlere de ulaşmıştır yanılmıyorsam. Sorunlarına bakın: Sosyal haklarımız yok, izin yok; belediye başkanı, muhtar sorun, ilçe tarım sorun, il müdürlüğü sorun, özel idare sorun, köye hizmet götürme birliği sorun, Maliye sorun, Bağ-Kur sorun, muhasebe sorun, katkı payı sorun, barınma yeri sorun, su sorun, elektrik sorun, günün 24 saati sorun, haftanın yedi günü sorun, ayın otuz günü sorun, yılın üçyüzaltmışbeş günü sorun.

Tabiî, bu kadar sorunlar içerisinde ülke hayvancılığının ve tarımın ne durumda olduğunun en güzel göstergelerini, Anadolu'yu dolaştığımız zaman vatandaşlarımız, gayet güzel, kendilerine uygun tabirlerle bunları gündeme getiriyorlar.

Bakın, hayvancılıkla ilgili Milas'ın İçme Köyünden bir vatandaşın söylediği: "Su, sanayi malı; süt, enayi malı." Muğla Özlüce Köyünden: "Tavuk da gitti, yumurta da gitti, inek de gitti, tütün de gitti, biz de gittik; bizi melettiler." Söyleyen, Yalçın Demircan isminde bir vatandaş.

Son olarak, 6343 sayılı, mesleğin icrasıyla ilgili yasanın günün koşullarına göre tekrar değerlendirilmesini ve değiştirilmesini talep ediyoruz.

Bu vesileyle, tüm meslektaşlarımıza, insan ve hayvan sevgisi taşıyan herkese selam, sevgi ve saygılarımı sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Üstün.

Gündemdışı ikinci söz, 3 Mayıs Dünya Basın Özgürlüğü Günü münasebetiyle söz isteyen Bursa Milletvekili Ertuğrul Yalçınbayır'a aittir.

Buyurun Sayın Yalçınbayır.

2.- Bursa Milletvekili Ertuğrul Yalçınbayır'ın, Dünya Basın Özgürlüğü Gününe ilişkin gündemdışı konuşması

ERTUĞRUL YALÇINBAYIR (Bursa) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 3 Mayıs Dünya Basın Özgürlüğü Günü nedeniyle gündemdışı söz almış bulunuyorum. Bu günün Meclis Genel Kurulunda görüşülmesine ve kamuoyuna duyurulmasında takdirlerini sunan Sayın Başkana teşekkürlerimi arz ediyorum ve hepinize sevgi ve saygılarımı sunuyorum. Ayrıca, dün vefat eden 19, 20 ve 21 inci Dönem İstanbul Milletvekili ve Cumhuriyet Senatosu üyesi Ali Oğuz'a Allah'tan rahmet, kederli ailesine, camiasına, arkadaşlarına başsağlığı diliyorum.

Bilindiği gibi 1 Mayıs, dünya işçilerinin birlik, mücadele ve dayanışma günüydü. Dün burada arkadaşımız konuyu dile getirdiler. Umarım ki, biz de bugünü bayram günü olarak kutlayan ülkelerin arasına gireriz. Ayrıca bugün, 1954'ten bu yana kutlanan dünya Türkçülük Günü, Türkçüler Günü; bugünü de kutluyorum.

Değerli milletvekilleri, aynı zamanda bugün bir başka şeye de tesadüf ediyor; Türk basınının değerli gazetelerinden Milliyet Gazetesinin 56 ncı kuruluş yılı. Milliyet Gazetesini, çalışanlarını ve okurlarını kutluyorum.

Bugün, dünya çapında basın özgürlüğünün değerlendirme günü; basın özgürlüğü için hükümetlerin yaptıkları taahhütlere saygılı olmalarını hatırlatma günü. Bugün, şöyle 1997'ye gittiğimizde, yine 3 Mayıs 1997'de Flash TV'nin, dönemin bakanının ve hükümetinin baskısıyla kapatıldığı bir gün. Türkiye'de basın özgürlüğünün seyrettiği zamanı şöyle irdelersek oldukça sabıkalarla dolu olduğunu görürüz.

Birleşmiş Milletler İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi kabul edildi ve Bildirgenin 19 uncu maddesinde "Her ferdin fikir ve ifade hürriyetine hakkı vardır. Bu hak, fikirlerinden ötürü rahatsız edilmemek, memleket sınırları mevzubahis olmaksızın malumat ve fikirleri her vasıtayla aramak, elde etmek ve yaymak hakkını gerektirir" hükmünü koymuştur. Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesinin 10 uncu ve 9 uncu maddeleri de bunları tekrar düzenledi ve düşüncelerin serbestçe açığa vurulması hakkını güvence altına aldı.

1982 Anayasasının 26 ncı maddesi, düşünceyi açıklama ve yayma özgürlüğünün, bu kapsamda haber alma ve verme özgürlüğünün ve 28 inci maddesi de, basın özgürlüğünün güvencesi oldu, devletin basın ve haber alma özgürlüğünü sağlayacak önlemleri almasını öngördü.

Birleşmiş Milletler, 20 Aralık 1993 tarihinde, her yıl 3 Mayıs günlerinin Dünya Basın Özgürlüğü Günü olarak kutlanmasına karar verdi. Bu gün, sadece gazetecilere özgü bir özgürlük ve hak değildir, tüm bireylere ve kamuya ait olan bir haktır, kolektif bir haktır ve bu hak, sadece okuyucunun, izleyicinin ya da dinleyicinin bireysel hakkı değildir, bu hak, demokratik toplumların ve demokratikleşmenin olmazsa olmazıdır.

Basın, televizyon ve internet bilgi çağının gelişmelerinden yararlanarak görsel ve işitsel alanlara yayılmış, bilgisayar teknolojisinin katkısıyla artık çok etkili bir hale gelmiştir. Basın özgürlüğünü, halkın gerçekleri öğrenme hakkı ve yönetimin şeffaflığı ve denetlenebilirliğinin temel araçlarından birisi olduğunu görmekteyiz. Dünya Basın Konseyi Başkanı Sayın Oktay Ekşi'nin öteden beri savunduğu, "basın özgürlüğü" kavramı yerine "iletişim özgürlüğü" kavramını artık tanımak ve bunu hayata geçirmek gerekir.

Basın özgürlüğüne ilişkin Avrupa İnsan Hakları Mahkemesinin, İnsan Hakları Komisyonunun, Yargıtayımızın çeşitli içtihatları vardır ve oldukça zengindir. İçtihatlar, düşünceyi açıklama özgürlüğünün, demokratik toplumların ilerlemesi ve her ferdin gelişimi için temel koşullardan birini oluşturduğu şeklindedir ve yine bu içtihatlar, basın özgürlüğü, kamuoyuna, yöneticilerin düşüncelerini ve tavırlarını, sadece düşünce değil, tutum ve davranışlarını ve tavırlarını öğrenme ve değerlendirmenin en iyi olanaklarından birini sağlar.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Yalçınbayır.

ERTUĞRUL YALÇINBAYIR (Devamla) - Bir siyaset adamına karşı bu sıfatının hedef alınması halinde eleştiri sınırı, bir basit kişiye nazaran daha geniştir. Siyasetçilerin gerek gazeteciler ve gerekse yurttaşların çoğunluğu tarafından dikkatle izlenmesi ve denetlenmesi söz konusudur. Bu nedenle, siyasetçilerin daha büyük bir hoşgörü içinde olmaları gerekir.

Bir hukuk devletinde basının oynadığı rolü unutmamalıyız. Basın özgürlüğü, yurttaşlara kendilerini yönetenlerin tavır ve düşüncelerini öğrenmenin en iyi yollarından birini oluşturur. Özellikle, siyasetçilere kamuoyunun endişelerini anlatmak ve yorumlamak fırsatını da verir. Demokratik toplum kavramının özünde yatan özgür tartışma yöntemine herkesin katılma olanağını sağlar. Farklı görüş ve fikirlerin yansıtılmasını sağlamak amacıyla, bağımsız ve özerk iletişim araçlarının çeşitli şekillerdeki mevcudiyetlerinin demokratik toplumlar için önemini biliyoruz.

Değerli milletvekilleri, basının, ben neyi yazsam hapse girerim döneminden ve ben neyi yazarsam hakaret davalarına, tazminat davalarına muhatap olurum döneminden kurtulması gerekir. Siyasetçilerin birbirlerine karşı ve basına karşı açtıkları tazminat davaları, onların özgürlüklerini de sınırlandırmaktadır. Bu gün vesilesiyle, bütün siyasetçilerin basınla, bu özgürlüklerle barışmalarını, basın aleyhine açtıkları davalardan, birbirleri aleyhine, düşüncelerini sert, etkili biçimde açtıkları davalardan vazgeçmelerini diliyorum. Bir barışın günü olsun diyorum.

Hepinize sevgi ve saygılar sunuyorum. (CHP ve Anavatan Partisi sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Yalçınbayır.

Gündemdışı üçüncü söz, TRT 3'ün Digiturk'ten çıkarılması hakkında söz isteyen Mersin Milletvekili Mustafa Özyürek'e aittir.

Sayın Özyürek, buyurun efendim. (CHP sıralarından alkışlar)

3.- Mersin Milletvekili Mustafa Özyürek'in, TRT 3 ve TRT Int yayınlarının Digiturk yayın platformundan kaldırılmasının olumsuz etkilerine ve alınması gereken tedbirlere ilişkin gündemdışı konuşması

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; TRT 3 yayınlarının Digiturk'ten çıkarılması konusunda gündemdışı söz almış bulunuyorum; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Hepimizin bildiği gibi, Türkiye Büyük Millet Meclisi çalışmaları TRT 3 kanalıyla kamuoyuna duyurulmaktadır. Genel Kurul çalışmaları ve grup çalışmaları canlı yayın şeklinde, diğer etkinlikler ise haber formatında hazırlanarak kamuoyuna sunulmaktadır. Tabiî, burada hazırlanan ve TRT vasıtasıyla yayına getirilen konular çeşitli platformlar vasıtasıyla halka ulaşmaktadır. Bunlar… Karasal yayın var -antenler vasıtasıyla alınanlar- Digiturk var ve uzay yayınları var.

Digiturk, Türkiye genelinde ve Avrupa'nın bazı ülkelerinde 1 200 000 abonesi olan bir kuruluş. Geçtiğimiz günlerde, Digiturk, aldığı bir kararla TRT 3'ü ve TRT Int'i platformundan çıkardı. Yani, Digiturk'ten yayınları izleyenler, TRT 3'ü izleme olanağını kaybettiler. Bunun anlamı şudur: Digiturk abonesi olan 1 200 000'e yakın insan, istese de TRT 3'ün yayınlarını, bir anlamda Meclisimizin çalışmalarını izleyemez duruma düştüler.

Değerli arkadaşlarım, TRT 3 vasıtasıyla Meclis yayınlarının gündeme getirilmesi, yayınlanması, gerçekten çok önemli bir hizmettir ve saydamlaşma, şeffaflaşma yönünden çok önemlidir; çünkü, diğer kanalların ve özellikle basınımızın kendine göre gündemleri oluyor. Bazen bir kaynana meselesi, gelin meselesi günlerce televizyonları işgal ediyor; buna karşılık, Türkiye Büyük Millet Meclisinin çalışmaları, ne yazık ki, yeteri kadar verilemiyor. Onun için, TRT'nin böylesi bir hizmeti vermiş olması son derece önemlidir. Bu kararı almış olanlara, ben, şükran borçluyum.

Şimdi, Digiturk platformundan çıkarılması üzerine, pek çok yurttaşımız TRT 3 yayınlarını izleyememekten şikâyet etti. Onun üzerine, konuyla yakından ilgilendik; hem TRT yetkilileriyle hem Digiturk yöneticileriyle ayrı ayrı temas ettik, konuştuk. Konunun temelinde para meselesi olduğunu anladık. Uzun zamandır, Digiturk, TRT'nin bütün kanallarını herhangi bir ücret almadan yayınlıyordu; diğer özel kanalları ise, her birini, 400 ilâ 500 bin dolarlık ücret karşılığı yayınlıyordu. TRT'den böylesi bir ücret istediği zaman, TRT bunu ödemeye yanaşmayınca, Digiturk, TRT 3'ü ve TRT Int'i platformundan çıkardı. Daha sonra yapılan temaslarla, hem TRT yetkililerinin hem Digiturk yetkilerinin anlayışı sonucu, şimdi, tekrar bu olanak sağlandı; ama, bana yetkililerin ifade ettiğine göre, bu konu şu anda çözüldü, ama, pamuk ipliğine bağlı olan bir çözümdür. Buna sürekli bir çözüm getirmek için de belki Meclisin de katkısıyla Digiturk'ün bazı masraflarına katılmak gerekiyor. Ben bu konuda anlayış gösteren TRT yetkililerine ve Digiturk yöneticilerine buradan teşekkür etmek istiyorum.

Değerli arkadaşlarım, Sayın Yalçınbayır'ın da belirttiği gibi, bugün Dünya Basın Özgürlüğü Günü. Gerçekten basın, medya, halkın bilgilendirilmesi açısından son derece önemlidir. O nedenle, özgürlüklerin en geniş şekilde kullanılması ve halkın doğru bilgilendirilmesi son derece önemlidir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MUSTAFA ÖZYÜREK (Devamla) - Tamamlıyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Özyürek.

MUSTAFA ÖZYÜREK (Devamla) - Bu konuda elbette hükümetlere düşen, siyasetçilere düşen görevler var ve basına düşen görevler de var. Sayın Yalçınbayır'ın da belirttiği gibi, basını yönetenlerin sürekli tazminat tehdidi altında, dava tehdidi altında olmamaları esastır; ama, basını yönetenlerin de, politikacılara her türlü ölçünün ötesinde, her vesileyle hakaret etmesinin de bir sınırının olmasında, bu noktada basını yönetenlerin kendi kendine bir öz denetim uygulamalarında büyük zorunluluk var. Gerçekten bazı gazetelerde politikacılara, bizlere, yöneticilere dönük öylesine hakaretler yapılıyor ki, insan bunları bırakınız okumaktan, böyle bir şeyin yayınlanabileceğini düşünmekten bile utanır hale geliyor. O bakımdan, basın özgürlüğü son derece önemlidir; hem politikacılara çok büyük sorumluluklar yükler hem de basına, medyaya çok büyük sorumluluklar yükler. Bu dengenin iyi kurulması lazım. Bu dengenin iyi kurulmadığı ülkelerde basın özgürlüğünden, basından, karşılıklı herkes şikâyet eder. Bu şikâyetler de çok yüksek düzeylere vardığı zaman, anlamsız bir şekilde yasal kısıtlamalar gündeme gelebilir.

Biz, basının özgür olmasından yanayız. Basın özgürlüğüne elbette sınır getirilmemelidir; ama, basın kuruluşlarının da bu özgürlüğü en iyi şekilde ve en sorumlu bir şekilde kullanmalarında yarar var.

Yine, bugün, Türk basınında çok önemli bir yeri olan Milliyet Gazetemizin de kuruluş yıldönümüdür. Bu vesileyle de, Milliyet Gazetesi çalışanlarını ben kutluyorum.

Tekrar, TRT 3'ün Digiturk'ten yayınlanması konusunda olumlu tavır gösteren herkese teşekkür ediyorum ve bu konunun sürekli, kalıcı bir çözüme kavuşturulması konusunda Meclisimizin de, Meclis Başkanlığımızın da bir çaba göstermesini diliyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Konya Milletvekili Sayın Ahmet Işık'ın yerinden kısa bir açıklaması olacak.

Buyurun Sayın Işık.

AHMET IŞIK (Konya) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 3 Mayıs 2006 tarihi, yani bugün, Mevlana Celaleddin Rumî ve ailesinin Konya İlimize gelişinin 778 inci yıldönümüdür. Konya Büyükşehir Belediyesi İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü ve Selçuk Üniversitesi Rektörlüğünce düzenlenmiş olan ortak organizasyonla, bugün saat 16.00'da Hazreti Mevlana ve ailesinin şehrimize gelişinin sembolik karşılanmasıyla başlayacak olan etkinlikler 5 Mayısa kadar devam edecektir.

Değerli milletvekilleri, tarihî süreçte "muhteşem Türk şehri" unvanını da almış olan Konyamız, 12 nci Asırda ilim ve sanat merkezi haline gelerek dünyada seçkin bir yere kavuşmuştur. Mevlana Celaleddin Rumî, Kadı Siraceddin Urmevi, Sadreddin Konevi, Şemsi Tebrizi ve Muhyiddin Arabi gibi büyük düşünürler Konyamızda büyük eserler ortaya koyarak dünya medeniyetine katkı sağlamış ve insanlığa ışık saçmışlardır.

Değerli milletvekilleri, hepinizin malumu, 2007 yılı, UNESCO tarafından, Dünya Mevlana Yılı ilan edilmiştir. Bu ilanla birlikte, dünyanın her bir tarafında Mevlana felsefesine yönelik etkinlikler düzenlenecek olması, ülkemizin tanıtımına da büyük katkı sağlayacaktır.

5 000 000 Konya insanı olarak, Parlamentodan ve Hükümetimizden en büyük talebimiz ve beklentimiz, dünya gündemine ve dünya kültürüne Mevlana diyarı Konyamızın daha etkin bir şekilde taşınması, ayrıca, şehrimizin daha modern bir yaşam kalitesine kavuşturulmasıdır.

Bu vesileyle, düzenlenmekte olan etkinliklerin ve Mevlana felsefesinin, başta ülkemiz olmak üzere, tüm insanlığa barış ve huzur getirmesini temenni ediyor, Genel Kurulu saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Gündeme geçiyoruz.

Sayın milletvekilleri, Başkanlığın Genel Kurula sunuşları vardır.

Meclis araştırması açılmasına ilişkin 2 önerge vardır, ayrı ayrı okutacağım.

Şimdi okutacağım Meclis araştırması önergesi 500 kelimeden fazla olduğu için, önerge özeti okunacaktır; ancak, önergenin tam metni Tutanak Dergisine eklenecektir.

Okutuyorum:

B) GENSORU, GENEL GÖRÜŞME, MECLİS SORUŞTURMASI VE MECLİS ARAŞTIRMASI ÖNERGELERİ

1.- Zonguldak Milletvekili Harun Akın ve 31 milletvekilinin, Zonguldak, Bartın ve Karabük İllerinin ekonomik ve sosyal sorunlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/361) (x)

(x) (10/361) esas numaralı Meclis Araştırması önergesi tutanağa eklidir.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Zonguldak, Bartın ve Karabük, Türkiye Cumhuriyeti sanayisinin gelişmesinde hep en önde yer almış, ülke ekonomisine devamlı katkıda bulunmuş, Maliye Bakanlığının yayınladığı sonuçlara göre de, ödediği vergilerle, aldığından çok veren bölge olmuştur. Diğer özellikleriyle de, taşkömürü ve demir-çelik fabrikalarıyla ülkenin istihdam yükünü çekmiş, başka şehirlerden insanlar aş ve iş için buralara göç etmiştir. Bu özellikleriyle de, bölgeye, Türkiye'nin Almanyası denilmiştir.

Kısa bir zamana kadar ülkenin en çok göç alan bölgesi olan Zonguldak, Bartın, Karabük İllerinin oluşturduğu yöre, Devlet İstatistik Enstitüsünün Ağustos 2005 tarihinde açıkladığı rapora göre, Türkiye'nin en çok göç veren bölgesi durumuna gelmiştir. Bu durum, ülkemizin gelecekte oluşturacağı sosyoekonomik politikalarına yön verecek ders niteliği taşımaktadır.

Bu yüzden, ülkemizin sağlam bir sosyoekonomik yapıya oturması, şu anda ekonomileri iyi gibi gözüken illerin dünyada oluşabilecek ekonomik gelişmelere karşı koyabilecek güçte kalabilmesi için, güçlü ekonomik konumdan ülkenin en çok göç veren bölgesi haline gelen bu illerin tüm ayrıntılarıyla incelenip araştırılması gerekmektedir. Zira aynı hataları ülke olarak tekrarlama lüksüne sahip olmadığımız bir gerçektir.

Ülkemizin ekonomik yapısının sağlam hale gelmesi, istihdam politikalarına yön göstermesi açısından taşkömürüyle, demir-çelik fabrikalarıyla, ormanlarıyla, deniziyle son derece zengin coğrafyaya sahip bölgede yaşayan insanların, hızla göç etmesi ve böyle zengin olanaklara sahipken, otuz yıldan az bir sürede ekonomik çöküşün içine girmesinin sebeplerinin araştırılıp, gerekli önlemlerin alınması amacıyla Anayasanın 98 inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünün 104 ve 105 inci maddeleri gereğince bir Meclis araştırması açılmasını arz ederiz.

1- Harun Akın (Zonguldak)

2- Necati Uzdil (Osmaniye)

3- Bihlun Tamayligil (İstanbul)

4- Ali Arslan (Muğla)

5- Fahrettin Üstün (Muğla)

6- Gürol Ergin (Muğla)

7- Ufuk Özkan (Manisa)

8- Fuat Çay (Hatay)

9- Abdulaziz Yazar (Hatay)

10- Sedat Pekel (Balıkesir)

11- İzzet Çetin (Kocaeli)

12- Nadir Saraç (Zonguldak)

13- Osman Özcan (Antalya)

14- Mustafa Özyurt (Bursa)

15- Nurettin Sözen (Sivas)

16- Nail Kamacı (Antalya)

17- Feridun Ayvazoğlu (Çorum)

18- Halil Ünlütepe (Afyonkarahisar)

19- Mehmet Ziya Yergök (Adana)

20- Orhan Eraslan (Niğde)

21- Atila Emek (Antalya)

22- Bülent Baratalı (İzmir)

23- Türkân Miçooğulları (İzmir)

24- Feridun Fikret Baloğlu (Antalya)

25- Ali Cumhur Yaka (Muğla)

26- Kemal Sağ (Adana)

27- Mehmet Kartal (Van)

28- Tuncay Ercenk (Antalya)

29- Uğur Aksöz (Adana)

30- Ahmet Sırrı Özbek (İstanbul)

31- Canan Arıtman (İzmir)

32- Mehmet Mesut Özakcan (Aydın)

Gerekçe:

Uzun Mehmet'in taşkömürünü bulduğu 1800'li yılların ortalarından başlayan ve günümüze uzayan tarihsel gelişimi incelendiğinde, Türkiye'nin en önemli yerlerinden biri olmuştur. Taşkömürü sayesinde Osmanlı donanmasına sağladığı katkılar nedeniyle her zaman stratejik önem taşımıştır.

Cumhuriyet kurulduktan sonra Türkiye sanayisinin kurulmasına çok büyük katkı sağlamış, İkinci Dünya Savaşında dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, İngiltere ve müttefiklerinin yanında Almanya'ya karşı savaşa girme koşulu olarak, Alman savaş uçaklarının yapacağı bombalı saldırıya karşı, 3 şehrin özellikle korumasını istemiş. Bunlar, Ankara, İstanbul ve stratejik öneminden dolayı Zonguldak'tı.

Türkiye Cumhuriyeti için bu kadar önemi taşıyan Zonguldak, ülkenin ayağa kalkması için doğayla savaşa girmiş, bu uğurda 5 000'e yakın şehit vermiştir. Hatta Mehmetçiklerin askerliklerini maden ocağında yaptıracak kadar ülkenin taşkömürüne ve Zonguldak'a ihtiyacı vardı.

1980'li yıllardan sonra dünyayı saran küresel ekonomi dalgası Zonguldak'ta bir tsunami etkisi yaratmıştır. Kömür madenleri sistemli olarak zarar ettirilmiş, ülke taşkömürünü dışarıdan almaya zorlanmış, Taşkömürü Kurumu küçültülmüş, istihdam azaltılmıştır. Tüm bunlar yetmiyormuş gibi Zonguldak'tan siyasî bir kararla Bartın ve Karabük ilçeleri koparılarak ayrı birer il yapılmıştır.

Zonguldak'ta TTK, Erdemir, Karabük'te Kardemir gibi kuruluşların ekonomik girdisi sebebiyle kişi başına düşen gayri safî millî hâsıla yüksek olarak gözüktüğünden, devlet buralara hiçbir teşvik yapmamıştır. Özel yatırımcı gelmesi için çıkarılan teşvik yasalarının kapsamı içine dahil etmemiştir. Oysaki bu kuruluşların ekonomik girdileriyle kişi başına 3 500 dolar gözüken gayri safî millî hâsıla, bu girdiler çıkarıldığında 1 000 doların altına düşmektedir. Bu da, Zonguldak'ı, Türkiye'nin en fakir vilayetlerinden biri yapmaktadır. Çünkü, Erdemir ve TTK'nın Zonguldak nüfusuna sağladığı istihdam sadece yüzde 8'dir. Geri kalan nüfus tam bir işsizlik, yoksulluk sarmalı içinde kalmıştır.

Devlet İstatistik Enstitüsünün Ağustos 2005 yılında yayınladığı rapora göre, Türkiye'de en çok göç veren illerin Zonguldak, Bartın ve Karabük olduğu resmen açıklanmıştır. Yine, İŞKUR'un açıkladığı illere ve kayıtlı işsizler raporuna göre nüfusa orantılandığında Türkiye'de en çok işsizin bulunduğu ilin Zonguldak olduğu görülmektedir.

Bu araştırmanın Yüce Meclis tarafından yapılması ülkenin önünü açması yönünden son derece önemlidir. Zonguldak örneğinden alınacak birçok dersin olduğu inancındayız.

Türkiye Büyük Millet Meclisinin en önemli görevi ülke insanının huzur ve rahatını sağlayıcı kanunlar çıkarıp, önlemler almasıdır.

Kısa bir zaman önce ülkenin en çok göç alan bölgesi olan Zonguldak, Bartın ve Karabük illerinin oluşturduğu yöre şu anda Türkiye'nin en çok göç veren bölgesi durumuna gelmesi, ülkemizin gelecekte oluşturacağı sosyoekonomik politikalarına bir yön verecek ders niteliğindedir.

BAŞKAN - Bilgilerinize sunulmuştur.

Önerge gündemde yerini alacak ve Meclis araştırması açılıp açılmaması konusundaki öngörüşme, sırası geldiğinde yapılacaktır.

Diğer önergeyi okutuyorum:

2.- Düzce Milletvekili Yaşar Yakış ve 25 milletvekilinin, fındık üretimi, satışı ve tüketimindeki sorunların araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/362)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Ülkemiz, fındığın dünya fındık üretim ve ihracatını hemen hemen tekelinde bulundurmaktadır. Dünya fındık üretiminin yüzde 65-70'i, dünya fındık ticaretinin ise yüzde 70-75'i Türkiye tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu avantajlara rağmen, Türkiye bu güçlü konumunu gereğince değerlendirememektedir. Bu hususlar göz önünde bulundurularak; fındık tarım satış kooperatiflerinin, bunların oluşturduğu Birliğin, fındık üreticilerinin, tüketicilerinin, küçük ve büyük işletmelerin sorunlarının incelenerek çözüm yollarının ortaya konulması amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

1- Yaşar Yakış (Düzce)

2- Mehmet Asım Kulak (Bartın)

3- Fahri Çakır (Düzce)

4- Metin Kaşıkoğlu (Düzce)

5- Nurettin Canikli (Giresun)

6- Adem Tatlı (Giresun)

7- Eyüp Fatsa (Ordu)

8- Mehmet Hilmi Güler (Ordu)

9- Hamit Taşcı (Ordu)

10- Cemal Uysal (Ordu)

11- Enver Yılmaz (Ordu)

12- İmdat Sütlüoğlu (Rize)

13- Erol Aslan Cebeci (Sakarya)

14- Hasan Ali Çelik (Sakarya)

15- Süleyman Gündüz (Sakarya)

16- Recep Yıldırım (Sakarya)

17- Mustafa Demir (Samsun)

18- Suat Kılıç (Samsun)

19- Asım Aykan (Trabzon)

20- Mustafa Cumur (Trabzon)

21- Ali Aydın Dumanoğlu (Trabzon)

22- Cevdet Erdöl (Trabzon)

23- Kemalettin Göktaş (Trabzon)

24- Polat Türkmen (Zonguldak)

25- Sabri Varan (Gümüşhane)

26- Muzaffer Baştopçu (Kocaeli)

Gerekçe:

Türkiye, fındık tarımında dünyada önemli ağırlığı olan bir ülkedir. Buna rağmen bu güçlü konumunu gerektiği biçimde değerlendirememektedir.

Fındık rekoltesi yıldan yıla önemli dalgalanmalar gösterebilmekte, ürünün az olduğu yıllarda arz-talep dengesi nedeniyle fiyatlar yükselmekte, çok olduğu yıllarda fazla mahsulü işleyip daha uzun süre saklamak için gerekli önlemler alınamadığı için fiyat düşmektedir.

Fındığın çok önemli bir bölümü işlenmemiş halde ihraç edilmekte, böylece fındık ürünlerinin katma değeri başka ülkelerde oluşmaktadır. Türkiye, fındık ürünlerinin üretim sürecinin en zahmetli aşamasında rol almakta ve bunun karşılığında işlenmiş fındığın değerinden çok az pay almaktadır.

Fındık tarım satış kooperatifleri, bu sorunları azaltacak önlemleri almada başarılı olamamışlardır.

Tüm bu sorunları ve konunun üzerine eğilince ortaya çıkabilecek fındıkla ilgili tüm başka sorunları incelemek üzere bir araştırma komisyonu kurulmasına ihtiyaç vardır.

BAŞKAN - Bilgilerinize sunulmuştur.

Önerge gündemde yerini alacak ve Meclis araştırması açılıp açılmaması konusundaki öngörüşme, sırası geldiğinde yapılacaktır.

Bir genel görüşme önergesi vardır; okutuyorum:

3.- Anavatan Partisi Grubu adına, Grup Başkanvekilleri, Gaziantep Milletvekili Ömer Abuşoğlu ve Malatya Milletvekili Süleyman Sarıbaş'ın, başta, ayrılıkçı terör olmak üzere, terör olaylarının sebepleri, terörle mücadele ve çözüm önerileri konusunda genel görüşme açılmasına ilişkin önergesi (8/27)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye'nin en önemli sorunlarından biri terör sorunudur. Özellikle ayrılıkçı terörle mücadelede Türkiye 30 000 evladını ve milyar dolarlarca millî servetini harcamak zorunda kalmıştır.

Silahlı-ayrılıkçı terör örgütü (PKK), örgüt liderinin yakalanışından itibaren mücadelede yeni bir faza geçmiştir. Bu faz çok daha sinsi planları içeren, siyasal zemini esas alan, ülkemizin AB'ye tam üyelik sürecini kullanmaya çalışan ve Türkiye'yi bazı gelişmiş ülkelerle karşı karşıya bırakabilecek ve sonunda sorunu güvenlik tedbirleriyle dahi çözülemeyecek bir noktaya getirmeye çalışabilecek bir fazdır. Son dönemlerde terör örgütünün çıkışları, Irak'taki kontrol edilemeyen gelişmeler ve iç ve dış bazı mihrakların bölge halkını kışkırtmaları sonucunda yeni faza geçen bu sorun had safhaya ulaşmıştır. Gerek silahlı ayrılıkçı terör ve gerekse diğer terör hadiseleri, milletimiz tarafından devletin bir acizliği olarak algılanabilmekte ve bu durum milletimizde büyük kaygılara yol açmaktadır.

Ekli gerekçede de açıklanan nedenlerle, terörün sebeplerinin tespiti ve ortak çözüm önerilerinin geliştirilmesi amacıyla Anayasanın 98 inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünün 101, 102 ve 103 üncü maddeleri uyarınca Anavatan Grubu adına genel görüşme açılmasını arz ve teklif ederiz.

Ömer Abuşoğlu Süleyman Sarıbaş

Gaziantep Malatya

Anavatan Grup Başkanvekili Anavatan Grup Başkanvekili

Genel gerekçe:

Son zamanlarda ülkemizde meydana gelen terör olaylarındaki artış, toplumun büyük çoğunluğuna egemen olmaya başlayan "nereye gidiyoruz" endişesi, suçluların cezalandırılamadığı kaygısı, terörlü mücadelede hukuksal ve siyasal zaaflar yaşadığımız düşüncesi ve bölgede yaşanan olaylar nedeniyle dış güçlerin de ülkemizi bölmeyi hedeflediği kanaatinin yaygınlaşması karşısında siyasî sorumluluk sahibi bizlerin, konuyu Meclis zemini içerisinde tartışmamız gerektiği noktasına getirmiştir.

Demokrasilerde halkta endişe yaratan temel meselelerde çözüm yerinin milletin temsilcilerine ve millî iradenin (hakimiyeti milliyenin) temsili makamı olan TBMM'ye düştüğü tartışmasızdır. Terör gibi önemli bir konuda ve hele hele milletimizi büyük umutsuzluğa sevk eden bölücülük tehdidinin en aşikâr olduğu bir konuda, ülke bütünlüğü ve milletin selameti için siyasî, ahlakî ve hukukî sorumluluk taşıyan herkesin, bir millî strateji etrafında uzlaşması, tutum birliği ve işbirliği geliştirmesi ve bahse konu durum karşısında milletvekilleri ile kurum olarak TBMM'nin, millî hâkimiyetin merkezi olarak liderlik etmesi kaçınılmaz bir ödevdir.

Bugüne kadar, bu Meclisin devre dışı bırakılmasına, muhalefet bir yana iktidar partisi çoğunluğunu oluşturan milletvekillerinin dahi sürece dahil edilmemesine anlam vermek mümkün değildir. Ayrıca, gelinen noktada Terörle Mücadele Kanunu Tasarısının bir an evvel yasalaşmasını istemek doğru değildir. Bu yasanın mantığı ve içeriği itibari ile toplumu endişelendiren, kuşkuya sevk eden tartışmalar yaşanmış olması da bu yasa üzerinde bütün toplumun fikir birliği ve işbirliği kararlılığında olması gerektiği sonucunu doğurmaktadır. Ne muhalefet ile hükümet arasında, ne de siyaset ile iktidar arasında yaşanacak aykırılık ve farklılık Türkiye'ye hiçbir şey kazandırmaz.

Kamuoyunun üzerinde haklı endişeleri olduğu ve her kurum ile her kesimin üzerinde büyük tartışmalara girdiği ve hükümet tasarısı olarak görüşülen adı geçen Terörle Mücadele Yasa Taslağının, kanunlaşmadan, bahse konu husustaki endişeleri giderici ve terörle mücadele eden güvenlik kuvvetlerimize yönelik olarak en azından Meclis iradesinin arkalarında olduğu yönündeki bir desteğin, toplumsal barışımız açısından da önem arz ettiği aşikârdır.

Ayrıca, bugün gelinen noktada hükümet eden siyasî kadronun, terörle mücadele konusunda hangi duyarlılık içerisinde olduğu, ne gibi sosyal, ekonomik, kültürel ve hukuksal tedbirler düşündüğünü öğrenmek de Türkiye Büyük Millet Meclisi üyelerinin en tabiî hakkı kabul edilmelidir.

Bu itibarla, Anavatan Partisi Grubu olarak, bugün ülkemizde faz değiştiren teröre karşı yeni söyleyecek sözlerimizin ve hükümet edenlere ciddî uyarılarımızın olacağı da düşünüldüğünde, işbu genel görüşmenin açılması zarureti hâsıl olmuştur.

BAŞKAN - Bilgilerinize sunulmuştur.

Önerge, gündemde yerini alacak ve genel görüşme açılıp açılmaması konusundaki öngörüşme, sırası geldiğinde yapılacaktır.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığının 1/352 esas numaralı İskân Kanunu Tasarısı hakkında İçtüzüğün 34 üncü maddesi uyarınca verilmiş bir tezkeresi vardır; okutuyorum:

C) TEZKERELER VE ÖNERGELER

1.- Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığının (1/352) esas numaralı İskân Kanunu Tasarısının amaç ve içerik açısından esas komisyon olarak Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunda görüşülmesinin uygun olacağına ilişkin tezkeresi (3/1040)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığınca 13.1.2003 tarihinde talî komisyonlar olarak Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ile İçişleri, esas komisyon olarak da Komisyonumuza havale (1/352) esas numaralı İskân Kanunu Tasarısının amaç ve içerik açısından esas komisyon olarak Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunda görüşülmesi daha uygun olacaktır.

Bu nedenle (1/352) esas numaralı Kanun Tasarısının, İçtüzüğün 34 üncü maddesi gereğince esas komisyon olarak Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonuna havale edilmesini arz ederim.

Sait Açba

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanı

Uygundur.

Mustafa Demir

Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve

Turizm Komisyonu Başkanı

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, okunmuş bulunan tezkeredeki Plan ve Bütçe Komisyonunun talebi Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunca da uygun bulunduğundan, bu istem, İçtüzüğün 34 üncü maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca Başkanlığımızca yerine getirilmiştir; bilgilerinize sunulmuştur.

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığının, 1/1054 esas numaralı Vakıflar Kanunu Tasarısı hakkında da İçtüzüğün 34 üncü maddesi uyarınca verilmiş bir tezkeresi vardır; okutuyorum:

2.- Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığının (11/1054) esas numaralı Vakıflar Kanunu Tasarısının amaç ve içerik açısından esas komisyon olarak Adalet Komisyonunda görüşülmesinin uygun olacağına ilişkin tezkeresi (3/1041)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığınca, 17.6.2005 tarihinde, tali komisyonlar olarak Adalet ve Avrupa Birliği Uyum, esas komisyon olarak da Komisyonumuza havale edilen 1/1054 esas numaralı Vakıflar Kanunu Tasarısının, amaç ve içerik açısından esas Komisyon olarak Adalet Komisyonunda görüşülmesi uygun görülmüştür.

Bu nedenle 1/1054 esas numaralı Kanun Tasarısının, İçtüzüğün 34 üncü maddesi gereğince, esas Komisyon olarak Adalet Komisyonuna havale edilmesini arz ederim.

Sait Açba

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanı

Uygundur

2.5.2006

Köksal Toptan

Adalet Komisyonu Başkanı

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, okunmuş bulunan tezkeredeki Plan ve Bütçe Komisyonunun talebi Adalet Komisyonunca da uygun bulunduğundan bu istem, İçtüzüğün 34 üncü maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca Başkanlığımızca yerine getirilmiştir; bilgilerinize sunulmuştur.

Cumhuriyet Halk Partisi Grubunun, İçtüzüğün 19 uncu maddesine göre verilmiş bir önerisi vardır; okutup oylarınıza sunacağım:

V.- ÖNERİLER

A) SİYASÎ PARTİ GRUP ÖNERİLERİ

1.- (10/353) esas numaralı Meclis araştırması önergesinin öngörüşmesinin Genel Kurulun, 3.5.2006 Çarşamba günkü birleşiminde yapılmasına ilişkin CHP Grup önerisi

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Danışma Kurulu; 3.5.2006 Çarşamba günü (bugün) toplanamadığından, Grubumuzun aşağıdaki önerisinin, İçtüzüğün 19 uncu maddesi gereğince Genel Kurulun onayına sunulmasını arz ederim.

Saygılarımla.

Haluk Koç

Samsun

CHP Grup Başkanvekili

Öneri:

Türkiye Büyük Millet Meclisi gündeminin "Genel Görüşme ve Meclis Araştırması Yapılmasına Dair Öngörüşmeler" kısmının 291 inci sırasında yer alan (10/353) esas numaralı meclis araştırma önergesinin Genel Kurulun 3.5.2006 Çarşamba günlü birleşiminde yapılması önerilmiştir.

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Cumhuriyet Halk Partisi grup önerisi lehinde, İstanbul Milletvekili Birgen Keleş ve Adana Milletvekili Tacidar Seyhan'ın söz talepleri vardır.

Sayın Keleş, buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

BİRGEN KELEŞ (İstanbul) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın milletvekilleri, enerji sektörü ve yap-işlet-devret, yap-işlet yöntemleriyle kurulan ve işletilen santrallar konusunda bir Meclis araştırma önergesi verdik. Bu önergenin gerekçesini size açıklamak istiyorum ve Yüce Meclise saygılar sunuyorum.

Verdiğimiz önergenin iki nedeni vardır; birincisi, enerji sektörü, ekonomik ve sosyal yaşamın her alanını doğrudan ilgilendiren ve ülkenin başka ülkelerle olan rekabet gücünü etkileyen en önemli sektörlerden birisidir. O nedenle de, enerji sektörünü planlamak, sorunlarını ve üretimini doğru saptamak, büyük önem taşımaktadır.

Türkiye'nin bu konuda başarılı bir sınav verdiğini söylemek, ne yazık ki mümkün değildir. Ciddî bir planlama yapılmadığı için, Türkiye'de bazen enerji fazlasından, bazen de enerji azlığından söz edilmektedir ve bu plansızlıkta da, bir yandan elektrik enerjisiyle ilgili yanlış kararların alınmasına yol açmakta, öte yandan da maliyetleri olumsuz etkilemektedir. Örneğin, 80'li yıllarda, plansız ve programsız bir şekilde alınan kararlarla, doğalgaz kullanımının artırılması ve kullanıma geçilmesi, yap-işlet-devret ve yap-işlet yöntemlerinin benimsenmesi karar altına alınmıştı. Bu, hem maliyetleri artırmıştır enerji sektöründe hem de dışa bağımlılığı çok artırmıştır. Oysa, Türkiye, su, kömür, rüzgâr, güneş gibi ucuz yerli enerji kaynakları olan ve bu alanlarda da kullanılmamış kapasitesi bulunan bir ülkedir. Üretim kapasitesini kullanırken, termik santralların, örneğin, kapasitesi düşürülmüştür, sırf, alınan bu yanlış karar nedeniyle kullanılmayan enerjiye bedel ödememek için.

Üretim kapasitesinin kısmen kullanılması, pahalı bir girdinin kullanılması ise, enerji fiyatlarını artırmış ve ekonomiyi olumsuz yönde etkilemiştir. 80'den sonra yap-işlet-devret çerçevesinde yapılacak olan sözleşmelerin imtiyaz sözleşmesi olmasından çıkarılması için de bir dizi yasal düzenleme yapılmıştır, Anayasa değişikliği yapılmıştır; ama, gerek yapılan bu yasal düzenlemeler gerek Anayasa değişikliği, Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edildiği için, bu kez, yeni bir grup yasal düzenlemelere ihtiyaç doğmuştur ve bunlarla da özel hukuk sözleşmesi imzalanması olanağı getirilmiştir. Bunlar getirilirken, Danıştayın yetkileri ve görevleri sınırlandırılmıştır ve ayrıca da fevkalade yanlış bir girişimde bulunulmuş ve uluslararası tahkime başvurma olanağı sağlanmıştır. Biliyorsunuz, bu, özel şirketlerin birbirleriyle olan ilişkilerinde zaten mümkün olan bir olanaktı; fakat, kamu hizmetinde, yani taraflardan birinin kamu olması durumunda, ilk kez bu vesileyle gündeme getirilmiştir ve bu dönemde yapılan en önemli yanlışlardan bir tanesi de bu olmuştur. Ayrıca da, kamu kuruluşları ile şirketler arasında girdi sağlama ve üretilen ürünleri satın alma konusunda bir seri anlaşma imzalanmış ve Hazine güvencesi verilmiştir bu sözleşmelere.

Bunlar yapılırken, konuyla ilgili ve bu konuda uzmanlaşmış olan akademisyenlerin, meslek odalarının ve de sivil toplum örgütlerinin görüşleri de alınmamıştır. Şimdi de aynı hatalar yapılmakta ve hiç kimseye danışılmadan -akademisyenlere, meslek odalarına ve sivil toplum örgütlerine- hatta bazen ilgili kuruluşların bile görüşü alınmadan nükleer santral kararı alınmaktadır ve bu santrallarla ilgili yer tespiti yapılmakta, ihalelere çıkılmaktadır.

Şimdi, değerli arkadaşlarım, bu konuların ciddî bir biçimde tartışılması ve Türkiye Büyük Millet Meclisinin izlenecek politikalar konusunda doğru olarak bilgilendirilmesi fevkalade önemlidir. Meclis araştırması önergesini vermemizin birinci nedeni budur.

İkinci neden şudur: 10 Şubat 2006 tarihinde Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarı, enerji sektörüyle ilgili olarak bir açıklama yapmıştır ve burada, kamu aleyhine olan gelişmelerde bürokratların ve siyasetçilerin sorumluluğuna değinmiştir. Yapılan açıklamada, elektrikte arz yetersizliği olabileceği, bundan doğrudan doğruya ilgili kuruluşların ve Bakanlığın sorumlu olduğu, yetersiz kaldıkları, gerekli önlemleri almadıkları, özel sektör yatırımlarının da yeterli düzeyde gerçekleştirilmediği ileri sürülmektedir. Yapılan yazılı açıklamada, ayrıca, Elektrik Piyasası Kanununun, amaçlarına ulaşmadığı, üretimin, dağıtımın ve perakende satışların özelleştirilmesi sonucunda bölgesel elektrik tekelleri oluşturulduğu belirtilmektedir. Enerji Piyasası Düzenleme Kurulunun çok sayıda lisans verdiği ve bunların da büyük bir kısmının yatırıma dönüştürülmediği açıklanmaktadır.

Kaldı ki, değerli arkadaşlarım, enerji sektörüyle ilgili eleştiriler bunlardan ibaret değildir. 2003 yılında Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu ve 2004 yılında da Sayıştay tarafından yap-işlet-devret ve yap-işlet yöntemiyle kurulan santrallarla ilgili olarak hazırlanan raporlarda, yasaların, yönetmeliklerin, sözleşmelerin uygulanmadığı, kamu yararının gözetilmediği ve şirketlere haksız kazanç sağlandığı ileri sürülmektedir; devletin büyük zararlara uğradığı yönünde eleştiriler vardır. Birbirinden farklı kuruluşların hazırladığı farklı zamanlardaki raporlar aynı sonuçlara yol açmaktadır.

Plan ve Bütçe Komisyonunun Cumhuriyet Halk Partili üyeleri olarak, bu raporların Plan ve Bütçede görüşülmesini istedik ve aradan geçen iktidar döneminde -yani, üçbuçuk dört yıla yakın bir sürede- neler yapıldığını anlamak istedik. Enerji Bakanı, koşulları düzeltmek için şirketlerle müzakere yaptıklarını söyledi, şirketlerin gücü karşısında iş yapmanın güçlüğünden yakındı; bir diğer deyişle, acz ifade etti.

Sayın milletvekilleri, şirketlerle müzakere üçbuçuk yıl sürer mi?! Türkiye Cumhuriyeti gibi bir devletin Enerji Bakanı, birkaç şirket karşısında kendisini bu kadar çaresiz hissedebilir mi?! Sözleşmelerin başka yönetimler döneminde imzalanması hiçbir mazeret olamaz ve bu iktidarın sorumluluğunu azaltmaz; çünkü, bu sözleşmeler, yasalara, yönetmeliklere, hatta, bazen sözleşmelerde yer alan hükümlere rağmen, bu iktidar döneminde de kamu yararı aleyhine uygulanmaktadır. Sözleşmeler, tekrar tekrar, kamu yararı aleyhine ve şirketler yararına değiştirilmektedir. Bu iktidar döneminde de yolsuzluklar ve usulsüzlükler devam etmektedir. Sizin döneminizde, bir Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu Başkanı, televizyon kanallarına çıkıp "santralların kuruluş yerini ve türünü tabiî ki şirketler belirleyecek" diyebilmektedir.

Bu raporlarda ortaya konulan bir başka gerçek de, Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu ile Bakanlığın görevlerini gereği gibi yapmadıklarıdır. Söz konusu raporlardan, gerek bürokratların gerek konuyla ilgili siyasetçilerin kamu yararını korumak için bir endişe içinde olmadıkları ve çaba göstermedikleri -bu konuda- anlaşılmaktadır. Böyle bir izlenim yanlış ise bunun düzeltilmesi, doğru ise de gereğinin yapılması gerekir.

Söz konusu raporlarda ileri sürülen görüşler gözardı edilecek, küçümsenecek nitelikte ve boyutta değildir. Üstelik, enerji sektörünün niteliği nedeniyle buradaki yolsuzlukların ve usulsüzlüklerin, haksız kazançların sadece bir sektörü etkilediği söylenemez. Eğer, yapılan usulsüzlükler ve alınan yanlış kararlar tüm sektörlerin girdi olarak kullandığı elektrik fiyatlarını yükseltiyorsa, bütün ekonomiyi etkiliyorsa, o zaman, bu olumsuzluklara hiç kimse kayıtsız kalamaz, kalmamalıdır. Özellikle Türkiye'nin içinde bulunduğu koşullarda ithalat inanılmaz bir hızla artarken, dışticaret açığı büyük boyutlara ulaşırken, yabancı ülkeler ve uluslararası kuruluşlar bu konularda Türkiye'yi uyarırken, Türkiye Büyük Millet Meclisinin bu yapılan uygulamaları görmezden gelme lüksü yoktur. Elektrik fiyatlarının Türkiye ekonomisinin rekabet gücünü doğrudan olumsuz yönde etkilediği açıktır.

Kaldı ki, değerli arkadaşlarım, işin bir de dışa bağımlılık yönü vardır. İç ve dış borçların çok yüksek boyutlara ulaştığı, dış çevrelerin her alandaki baskılarının yoğunlaştığı, Türkiye üzerinde oynanan oyunların teker teker açığa çıktığı bir ortamda dışa bağımlılığa karşı duyarlı olmak, ülke ve toplum yararını gözetmek, her Türkiye Cumhuriyeti vatandaşının önde gelen görevi olmalıdır. Gerek uygulamadan kaynaklanan yolsuzluklar, usulsüzlükler gerek Türkiye'nin ciddî bir enerji politikasından ve planlamasından yoksun olması, Meclis araştırması kurulmasını daha da önemli kılmaktadır.

O nedenle, araştırma önergemizin kabul edilmesini arz ediyor, Yüce Meclise saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Keleş.

İkinci konuşma, lehte, Adana Milletvekili Sayın Tacidar Seyhan; buyurun efendim. (CHP sıralarından alkışlar)

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Cumhuriyet Halk Partisinin grup önerisi üzerinde söz aldım. Daha önce grup danışma kurulunda Sayın Çelik ve Sayın Meclis Başkanına ilettiğim Türkiye'nin gelişimi konusundaki tüm hassasiyetlerimi burada da sizinle paylaşmak istiyorum.

Biliyorsunuz, bugün Meclisimizin gündeminde enerji dağıtım kanunu var. Sayın Bakanımın da burada olması çok büyük bir şans; çünkü, birçok konuda müşterek düşündüğümüzü zannediyorum.

Değerli arkadaşlar, dünyada stratejik açıdan, sosyal açıdan en büyük hacmi tutan sorun, enerji sorunudur. Türkiye, maalesef, 2002'den bu yana enerji kanunları üzerinde defalarca tedbir almasına rağmen, bu konunun çözümüne yönelik ciddî bir aşama kaydedememiştir. Bizim verdiğimiz araştırma önergesi, sadece zarara uğratılan yap-işlet-devret modellerindeki yolsuzlukların ortaya çıkarılmasını içermiyor, Türkiye'de bu enerji sorunlarının ortaya ve açığa çıkarılmasını sağlamak, Türkiye'nin önüne yeni, sağlam yapıya sahip bir enerji politikasını oturtabilmektir. Baştan beri Türkiye'nin buna ihtiyacı vardı. Sadece Enerji Bakanlığı bünyesinde veya Enerji Piyasası Düzenleme Kurulunun ya da enstitülerin çalışmasıyla Türkiye'deki enerji sorununu yapısal olarak çözmek mümkün olmadı.

Şimdi, bakın, bir haklılığım var bunu istemekte. Değerli arkadaşlar, yaklaşık bir yıl önce yenilenebilir enerji kanununu çıkardık Meclisten; Sayın Bakanın da onayını aldık, sizlerin de onayını aldık; ancak, orada bir uyarı yapmıştık. Eğer gerekli tedbirleri almazsanız, 5,5 veya 6 euro sentlik bir temel kabulü koymazsanız kamu adına ya da alım süresini, alım garanti süresini on yıla çıkartmazsanız, yatırımcılar kredilerini alamaz demiştik. Biz, geçen hafta bir toplantı yaptık. Dün de, Sayın Bakan, yenilenebilir enerji konusunda yatırım yapan firmalarla, zannediyorum, bir toplantı yaptı.

Değerli arkadaşlar, yenilenebilir enerji konusunda ülkede lisans almış birçok firma var; ama, kaç firma yatırıma başladı biliyor musunuz; sadece 1, sadece 1 firma yatırıma başladı. Yani, Türkiye'de üretim yatırımları yapılmıyor. Sayın Bakan dünkü toplantıda çözüm arıyor, bu yatırımların gerçekleşmesi için. Kendisini destekliyorum; yapsın bu çalışmalarını bizim önümüze getirsin. Bu ikinci basamak olacak; ama, olsun. Biz, doğru ne zaman yapılırsa yapılsın onun arkasında dururuz; ama, şimdi bir yanlış yapılıyor. Elektrik dağıtımının özelleştirilmesi, yeterli çalışma yapılmadan Türkiye Büyük Millet Meclisinin gündemine getiriliyor. Eğer bu özelleştirme kanununu bugün çıkarırsanız, sadece kanunu çıkarmış olursunuz, Türkiye'nin sorununu çözemezsiniz.

Nedeni şu: Değerli arkadaşlar, yatırımda ve özelleştirmede -ki, Türkiye elektrik dağıtımı da bir yatırımdır- farklı riskler var. Bu kanun hazırlanırken bu risklerin hiçbiri dikkate alınmamış. Birincisi, ekonomik riskler; piyasa riskleri dikkate alınmamıştır. Bunlardan üretim, toplam üretim maliyeti, dağıtımdaki yatırım maliyeti dikkate alınmamıştır. İkincisi, çalışma riskleri. Bunların içerisinde öngörülen sürenin uzaması, maliyetlerin saptanması konusundaki eksiklik var. İşletme riskleri vardır; yetersiz rezervler ve bunların donanımı, dağıtımı konusundaki riskler. Politik riskler vardır; düzenleme riskleri ve bunun hukukî gerekleri.

Bakın, bu dağıtımda eğer bu kanun öngördüğünüz gibi çıkarsa, hemen 9 tane firma mahkemeye başvurur ve sizden hak ister. Sayın Bakan da biliyor ki, bu kanunla birlikte, imtiyaz sözleşmesi hakkından dolayı dağıtımda el konulmuş şirketlerin tamamı dava açma hakkına sahip oluyor. Bu şirketler dava açtı mı, kanun işlerliğini kaybeder. Göz göre göre bunu yapamazsınız. Türkiye'de 21 bölge var; Kayseri'yi çıkarırsak, 20 bölge. Siz, özelleştirmeyi yaparken, 20 bölgeye göre tasarlayarak bir kanun çıkardınız; ama, yapılan bir çalışma var, Türkiye'yi 6 bölgeye düşürüyor.

Bunun anlamı şu, arkadaşlar: Önce özelleştirme İstanbul'dan başlayacak; yani, pazarın yüzde 65'inin olduğu yer İstanbul, Türkiye'de enerji tüketimi yoğunluğunun olduğu yer İstanbul, dağıtım yoğunluğunun olduğu yer İstanbul, yine, kaymağı olan bölgeler özelleştirilecek, yabancı şirketlere kaptırılacak, TEDAŞ'ın elinde sadece ve sadece yatırım sorunu olan güney ve güneydoğu illeri kalacaktır. Bunun altından kalkamazsınız.

İkincisi, mahkemelere verildiği anda bu kanunun işlerliği durur. İşlerliği durduğu anda, siz, Türkiye'de, uygulamada bu işleri yapamazsınız, yeniden kanun getirmek zorunda kalacaksınız. Bunun önünü alabilmek için yapmanız gereken, bizim önerimize kulak vermektir.

Sayın Keleş, burada, araştırma önergesinin görüşülmesini istiyor. Bize fırsat verin. Meclisin çok fazla vaktini almaz. Temel koşulları biz Meclisin önüne getirelim, bunu enine boyuna tartışalım, bir araştırma komisyonu kuralım, hem dünyada enerjinin geldiği boyutu hem de Türkiye'deki enerji riskleri ile enerji üretiminde, dağıtımındaki sorunları birlikte inceleyelim. Bunu yaptıktan sonra, bu kanunları, eğer gerekiyorsa, Türkiye'nin önüne beraber getirelim. Sayın Bakan, eminim, benim gibi düşünüyor.

Bu kanun, getireceğiniz kanun, bir geçiş süresi öngörmüyor değerli arkadaşlar. Geçiş süresi öngörmediği için, tali, kadük kalmaya, yani, pratikte işlerlik kazanmak yerine işletilmemeye mahkûmdur bu kanun. Türkiye'deki mahkemelerin sizin davalarınızla dolup meşgul edilmemesini sağlamak için, kanunda yeni yapısal düzenleme yapmanız şarttır.

Değerli arkadaşlar, şimdi, lehte konuşacak arkadaşlar, şüphesiz, çıkıp diyecektir ki, kanun geliyor, kanuna birlikte katkı koyun, kanunu düzenleyelim. Ancak, değerli arkadaşlar, kanun maddesel açıdan değil, yapısal açıdan müthiş bir uyumsuzluk içerisindedir. Eğer bu kanun çıkarsa, özelleştirmiş olmazsınız, Türkiye'deki enerji dağıtım alanlarını yabancılaştırmış olursunuz. Hele kanunda yabancıların önünü açan "abone sayısı kadar, Türkiye'de dağıtım bölgelerinde referansa tabi işlem yapılır" ibaresi var ki, bu, bizi iyice çıkmaza sokar; çünkü, İstanbul'un abone sayısı kadar bugüne kadar üç yıl deneyim kazanmış bir şirket yok. İstanbul'daki abone sayısı kadar deneyimi olan dünyada birkaç tane şirket var. Bu hazırlık, Türkiye'nin dağıtım ihalelerini büyük uluslararası şirketlere teslim etme hazırlığıdır. Bu nedenle, hem ulusal sanayiciyi korumak hem hukuksal çelişkileri ortadan kaldırmak hem de yapılanmada dikey bütünleşik yapıyı, yani, üretimin özelleştirilmesi ile dağıtımın özelleştirilmesini makul geçiş sürelerine sığdıran, kamunun da enerji üretiminde, enerji dağıtımında yerini saydam ve şeffaf olarak belirleyen bir kanun ihtiyacı var. Bu kanunun hazırlanması, hem süre hem de teknik bilgi açısından, bir güne, bir haftaya sığdırılamaz değerli arkadaşlarım.

Türkiye'de çıkarılan kanunların sorumluluğu Türkiye Büyük Millet Meclisinin üzerindedir. Siz, eğer bunu teknik kurullara, komisyonlara, Meclis dışı komisyonlara, kurullara havale ederek yapılan düzenlemeyi görüş alınmış olarak kabul ederseniz, Türkiye'de yanlışlar zincirine devam edersiniz. Şu duyarlılığı gösterin: Bizim araştırma önergemizin görüşülmesini kabul edin lütfen. Eğer bunu kabul ederseniz, bu süre içersinde hem toplumsal sorumluluğumuz gereği, ülke ihtiyacını sizinle paylaşır hem de elektrik dağıtımı konusunda kanun hazırlanmasında Cumhuriyet Halk Partisi olarak gerekli katkıyı nasıl vereceğimizi birlikte görürüz. Eğer bunu yapmazsanız, yap-işlet-devrette Sayın Bakanın da kabul ettiği yolsuzlukların ortaya çıkarılmasında Türkiye Büyük Millet Meclisini pasif duruma sokmuş olursunuz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun, konuşmanızı tamamlayın Sayın Seyhan.

TACİDAR SEYHAN (Devamla) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Eğer bunu yapmazsanız, Türkiye Büyük Millet Meclisini, Türkiye'de şu ana kadar meydana gelmiş duyarsızlıkların ve ihmallerin ve ortaya çıkmış yolsuzlukların ortaya çıkarılmasında pasif duruma getirmiş olursunuz. Sizin de kabul ettiğiniz bu yolsuzlukların, yeni bir çerçevede, kamuya sosyal, siyasal ve ekonomik hak haline dönüştürülebilmesi için mutlak sorgulanması ve hesap sorulması gerekir. Eğer, bunun hesabını soracak bugünkü araştırma önergesinin önünü tıkarsanız, bunun hesabını halk, Türkiye Büyük Millet Meclisinden ve özellikle İktidar Partisinden soracaktır.

Duyarlılığınızı bekliyor, teşekkür ediyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Cumhuriyet Halk Partisi grup önerisi üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

HALUK KOÇ (Samsun) - Karar yetersayısının aranılmasını istiyorum.

BAŞKAN - Tamam Sayın Koç.

Öneriyi oylarınıza sunacağım ve karar yetersayısını arayacağım.

Öneriyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler…

Karar yetersayısı yoktur; birleşime 10 dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 16.29ÜÇÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 16.44

BAŞKAN: Başkanvekili Nevzat PAKDİL

KÂTİP ÜYELER: Harun TÜFEKCİ (Konya), Ahmet KÜÇÜK (Çanakkale)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 97 nci Birleşiminin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

V.- ÖNERİLER (Devam)

A) SİYASÎ PARTİ GRUP ÖNERİLERİ (Devam)

1.- (10/353) esas numaralı Meclis araştırması önergesinin öngörüşmesinin Genel Kurulun, 3.5.2006 Çarşamba günkü birleşiminde yapılmasına ilişkin CHP Grup önerisi (Devam)

BAŞKAN - Cumhuriyet Halk Partisi grup önerisinin oylamasında karar yetersayısı bulunamamıştı. Şimdi, öneriyi yeniden oylarınıza sunacağım ve karar yetersayısını arayacağım.

Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Öneri kabul edilmemiştir; karar yetersayısı vardır.

Alınan karar gereğince, sözlü soruları görüşmüyor ve gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleri ile Komisyonlardan Gelen Diğer İşler" kısmına geçiyoruz.

Önce, sırasıyla, yarım kalan işlerden başlayacağız.

VI.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN

GELEN DİĞER İŞLER

1.- Çanakkale Milletvekilleri Mehmet Daniş ve İbrahim Köşdere'nin, Gelibolu Yarımadası Tarihî Millî Parkı Kanununa Geçici Bir Madde Eklenmesine Dair Kanun Teklifi (Kamu İhale Kanununa Geçici Madde Eklenmesine Dair Kanun Teklifi) ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (2/212) (S. Sayısı: 305)

BAŞKAN - 3 üncü sırada yer alan kanun teklifinin geri alınan maddeleriyle ilgili komisyon raporu gelmediğinden, teklifin görüşmelerini erteliyoruz.

4 üncü sırada yer alan, Bazı Kamu Alacaklarının Tahsil ve Terkinine İlişkin Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu raporunun görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

2.- Bazı Kamu Alacaklarının Tahsil ve Terkinine İlişkin Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1030) (S. Sayısı: 904)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yok.

Tasarının görüşülmesi ertelenmiştir.

5 inci sırada yer alan, Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın, Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi ve İçişleri Komisyonu raporunun görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

3.- Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın; Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi ve İçişleri Komisyonu Raporu (2/731) (S. Sayısı:1137) (x)

BAŞKAN - Komisyon ve Hükümet?.. Burada.

Geçen birleşimde 2 nci madde üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştı.

Şimdi, 2 nci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

3 üncü maddeyi okutuyorum:

(x) 1137 S. Sayılı Basmayazı 2.5.2006 tarihli 96 ncı Birleşim Tutanağına eklidir.

MADDE 3.- 2918 sayılı Kanunun 114 üncü maddesinin birinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Bu Kanunda yazılı trafik suçlarını işleyenler hakkında yetki sınırları içinde Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı personeli ile Ulaştırma Bakanlığının ve Karayolları Genel Müdürlüğünün ilgili birimlerinin il ve ilçe kuruluşlarında görevli ve yetkili kılınmış personelince tutanak düzenlenir."

BAŞKAN - Madde üzerinde, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, Burdur Milletvekili Sayın Ramazan Kerim Özkan; buyurun efendim.

CHP GRUBU ADINA RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifinin 3 üncü maddesinde Grubum adına söz almış bulunuyorum; Yüce Meclisi saygıyla selamlarım.

Maddeyle, 2918 sayılı Kanunun 114 üncü maddesinde değişiklik yapılıyor. Şöyle ki: Trafik suçlarını işleyenler, bundan böyle, yetki sınırları içerisinde karşılarında Emniyet Genel Müdürlüğünü, Jandarma Genel Komutanlığı personelini, Ulaştırma Bakanlığının ilgili birimlerini, Karayolları Genel Müdürlüğünün ilgili il ve ilçe kuruluşlarını bulacaklardır. Bunlar, tutanaklar düzenleyecektir. Bu tutanaklar, sürücülerimizin lehine değildir. Bu tutanaklarda en küçük ceza 50 YTL, yani 50 000 000 lirayla başlıyor, 100 YTL, 200 YTL, 1 000 YTL ve 2 000 YTL, yani, 2 milyar lira ceza kesebilecek yetki veriyor bu tutanaklar. Tutanaklar, verimliliği artırıcı, istihdam yaratıcı, sorunu çözücü boyutlarda değil. Yetki vermekle sorun bitmiyor. Dağ taş, şu anda ülke genelinde -bölgelerinize gittiğiniz zaman görüyorsunuz- gelin duvağı gibi; mermer ocakları, kalker ocakları, taş ocakları çalışma yapıyor.

Ülkemiz teknolojiyle çok erken tanıştı. Kırkayak kamyonlar çıktı, 40 ton, 50 ton, 100 ton taşıyan kamyonlar çıktı; ama, bunlara yönelik, o dağda taşta, yollarını, köprülerini, menfezlerini hazırlamadık. O insanlar ki, Türkiye genelinde istihdam yaratıyor. İşsizliğin yaşandığı bu dönemlerde, işçi bulmakta güçlük çeken sektör şu anda sadece mermercilik sektörü; çünkü, ağır bir işçiliği var; bu, Afyon'da da böyle, Burdur'da da böyle, Muğla'da da böyle, Adıyaman'da da böyle. Fakat, gelin görün ki, bu kamyoncularımız kaderlerine terk edilmiş. K1 belgesi diyoruz, vatandaşlarımız buna kazık1, kazık2 diyor; çünkü, hiçbir sektörün, hiçbir çalışanından, bu konuda, işini, işlemini yaptığı için bir para isteme durumu olmamasına rağmen, kamyoncularımızdan, K1 adı altında, K2 adı altında, L1 adı altında, M belgesi adı altında paralar alındı. Bu paralar da, yasanın ilk geçtiği günlerde yüksek miktarlarda alındı, daha sonra bu paralar 300 000 000'lara kadar çekildi. Vatandaşlarımız şunu soruyor: "Yüksek verenler, yüksek fiyatlarla bu belgelerini alanlar bu paranın nereden geri alışını sağlayacak?" Bunu soruyorlar.

Köylerimizi dolaştım. Yaklaşık 350 trilyon bir para toplandı. Bu paranın nerede kullanılacağını, ne yapılacağını vatandaşlarımız ve bizler öğrenmek istiyoruz. Köylerimizi dolaştığımda vatandaşlarımız "Artık bizler çatık kaşlı insanlar olduk. Bu iktidar bizi çatık kaşlı yaptı. Yüzünüze güler yüzle bakamıyoruz" diyorlar. Bazen tanımayanlar hangi partiden geldiğimizi soruyorlar. "İktidar Partisinden olsaydınız -çünkü, biz değişik yerlere de gidiyoruz- bu kahveyi, bu toplantıyı terk edeceğim" diyor.

Geçen günlerde Isparta'nın, Burdur'un, Muğla'nın, Antalya'nın köylerini dolaştık, 4 milletvekili arkadaşımızla bir komisyon olarak. Vatandaş şunu söylüyor: "Biz yemedik içmedik, K1 belgelerini aldık. Almayanlar var." Her ne kadar Sayın Bakanımız "yüzde 98 müracaat var, bunlar belgelerini aldı" diyorlar; ama, benim Burdurumun Kayış Köyünde yaklaşık 100 kamyonla istihdam sağlayan kamyoncularımız şu anda 40'a, 50'ye düşmüş ve hiçbiri de belge alamamış. "Pazara çıkamıyoruz" diyorlar. Bunlar o bölgede eski kamyonlarla Antalya bölgesine gübre taşıyorlardı. Şu anda gecenin 3'ünde çıkıyorlar, sabahın 5,5'unda Antalya'ya varıyorlar, yüklerini indirip yine gece dönüyorlar. "Bu kaçışımız nereye kadar devam edecek" diyorlar. Kaçışınız devam edecek arkadaşlarım. Şu anda kaçmak yok. Yollarda sizleri -demin de saydığım- Emniyet Genel Müdürlüğü yetkilileri bekleyecek, jandarmamız bekleyecek, Karayolları yetkilileri bekleyecek. Artık, geçmişte olduğu gibi, komşu köyünüzde bir cenaze varsa, bir düğün varsa, bir mevlit varsa, o 50 NC'nizi kullanıp yola çıkmayın. Geçmişte olduğu gibi, at arabalarınıza dönün; eşeğinizin kıymetini bilin, atınızın kıymetini bilin diyorum; çünkü, en düşük ceza 50 000 000'la başlıyor ki, işçimiz, çiftçimiz bugün 10 000 000 liraya, yani 10 Yeni Türk Lirası yevmiyeye çapaya gidiyor. Bir cenazeye gidecek olsa, yolda trafikle karşılaşmış olduğunda, en az 50 000 000 lira ceza ödeyecek. Yani, tutanak tutulması vatandaşımızın lehine değil.

Vatandaş, bu taşımacılıkta, karayolu taşımacılığında hayvan taşımalarından da mustarip. Bir hayvanını pazara götürmek için köyden aldığı, köy muhtarından aldığı veya belde muhtarından aldığı menşe şahadetnamesi yeterli değil, veteriner hekim raporu isteniyor. Ancak, o köyden çıktığı zaman veteriner hekime ulaşması için ilçeye gitmesi gerekiyor. Burada, kamyonda menşe raporsuz hayvan yakalandığı zaman en az 2 000 000 lira ceza yazılıyor. Bir keçiye yazıldı bu cezalar. Bunları yaşayarak gördük. Bunların en kısa zamanda uygun yönetmeliklerle düzenlenmesi gerekiyor.

Vatandaş perişan. "Bu belgeleri alamadığımız gibi, ÖTV'siz mazottan yararlanmak istiyoruz" diyor. Balıkçılıkla ilgili komisyonumuzun dolaşmasında, büyük yat sahiplerine, büyük gemi sahiplerine ÖTV'siz mazot veriliyor; ama, küçük balıkçı teknelerine ÖTV'siz mazot verilmiyor. Aynı şekilde, isimsiz kahraman olan, trafik canavarı olmayan, gecesini gündüzüne katan kamyoncularımıza, TIR sürücülerimize, otobüslerimize de ÖTV'siz mazot verilmesi isteniyor; çünkü, bunlara ÖTV'siz mazot verdiğimiz zaman kayıtdışına gidiyor. Caddelerde, yol boylarında görüyorsunuz, değişik benzin istasyonlarında büyük şirketlerin otobüslerini, TIR'larını görüyorsunuz; oralarda kaçak mazot satılıyor, ucuz mazot satılıyor. Bunlar da kayıtdışılığı çoğaltıyor. Bu konuda hükümet yetkililerini uyarıyorum.

Geçenlerde, Burdur'da, bu hayvancılığı bitirme anlamında… Köylerimiz var, Bucak'ın köyleri var, ormanlarımızı koruma adı altında buralardaki keçi sürüsü sahiplerini dağdan uzaklaştırmaya çalışıyoruz. Doğrudur, uzaklaştırılmaları gerekir; fakat, bu insanlarımız o 300 000 000 lirayı ödeyip bir 50 NC'sine K1 belgesi alamadı. Bunlara alternatif ürün anlamında bir şey sunmuyoruz. Bu üreticiler Türkiye genelinde 10 000 000'lara ulaşıyor; Akdeniz Bölgesinde, Ege Bölgesinde, Marmara'da. Bunları da uygun koşullarda… Bunu niçin söylüyorum: "Ben, bir K1 belgemi alamadım. Sürüm var, alıcı yok. Biz almak istiyorduk bu belgeleri; fakat, şu anda almak istesek 10 milyar ödemek zorundayız. 300 000 000'u ödeyemedik ki, 10 milyarlık belgeyi nasıl alalım" diye soruyorlar.

Sorun çok. 800 000 kişi bu taşımacılıkla iştigal ediyor diyoruz, aileleriyle beraber 4 000 000 kişi ediyor; fakat, bu 4 000 000 kişinin ıstırabına yönelik, çektiklerine yönelik, bu yasayla bir iyileştirme yapmıyoruz. Bu yasayla onların önüne set çekiyoruz. Bu konuda, bu yasa uygulamaya girdiği zaman, elbette ki, bu görevle yetkili birimlerde çalışan personelimiz görevlerini yapacaklar.

Bir muhtarımızla karşılaştım; muhtarımız şöyle diyor bizim Burdur şivesiyle: "Beni bak! Bu AKP Hükümeti bizim ayaklarımıza örk takıp çöydürmek istiyor; fakat, kuyruğu dik tutup, töbe olsun çöymeyeceğiz; onlar bizi çöydüremeyecek."

Vatandaşımızı bu ikilem içinde bırakmayalım, onları aydınlık yarınlara hep beraber taşıyalım dilekleriyle, tümünüze saygılar, sevgiler sunuyorum. (CHP ve Anavatan Partisi sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Anavatan Grubu adına, Mersin Milletvekili Sayın Hüseyin Özcan; buyurun. (Anavatan Partisi sıralarından alkışlar)

ANAVATAN PARTİSİ GRUBU ADINA HÜSEYİN ÖZCAN (Mersin) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 1137 sıra sayılı Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Yasa Teklifinin 3 üncü maddesi üzerinde Anavatan Grubu adına söz almış bulunuyorum; Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, 30 Nisan Dünya Veteriner Hekimler Gününü, 1 Mayıs İşçi ve Emekçilerin, 3 Mayıs Dünya Basın Özgürlüğü Gününü kutluyor; tüm dünyamıza, ülkemize emek veren herkese, özgür olan herkese saygılarımızı sunuyoruz.

Değerli arkadaşlar, bu geçen hafta içerisinde özellikle Malatya'da, Nevşehir'de, Amasya'da ve çeşitli illerimizde dondan hasar gören tüm çiftçilerimize geçmiş olsun diyoruz ve Hükümetimizden de, bu çiftçilerin zararlarını bir an önce gidermek için çaba sarf etmelerini diliyoruz.

Değerli arkadaşlar, bazı şikâyetler geldi; 2001 yılından beri, hâlâ, özellikle hasar gören çiftçilerimizin zarar ziyanlarının karşılanmadığını geçen konuşmamda da -Mut'un 9 köyüyle ilgili düşüncelerimi de- aktarmıştım.

Değerli arkadaşlar, bu yasaya geçmeden önce… Gündemdışı konuşma için, Anavatan Grubu olarak, müteaddit defalar söz istedik. Neden, Anavatan Grubuna, gündemdışı söz istediğimizde verilmiyor? Acaba, İktidar Partisinin ve Anamuhalefet Partisinin Meclis Başkanvekilleri, Anavatan Grubunu yoksa Mecliste görmüyorlar mı?! Biz, gündemdışını niçin alıyoruz: Halkımızın sorunlarını paylaşmak için alıyoruz, dertlerini paylaşmak için alıyoruz, onların şikâyetlerini Mecliste paylaşarak, dile getirmek istiyoruz; biz farklı bir şey istemiyoruz ki. Neden sözlerimiz kısılıyor; ama, kısılmayacak; inanıyoruz ki… Vatandaşlara bu düşüncelerimizi anlatmak için, bugün, Meclisteki bu olayı vatandaşlarımıza duyurmak için de söz aldım.

Değerli arkadaşlar, Mersin'le ilgili bu gündemdışı konuşmamız, özellikle… Ticaret ve Sanayi Odasının bize göndermiş olduğu raporda, Mersin'in durumu, Mersin'in sıkıntı içerisinde olduğu rapor ediliyor. Oysa, ben, 25.6.2003 tarihinde Mersin'in sorunları olduğunu bir araştırma önergesi olarak Meclise vermiştim. Hâlâ bu araştırma önergemiz 71 inci sırada.

Değerli milletvekilleri, Mersin, hatırlarsanız göç alan bir ilimiz. 1980 yılında 843 000 nüfusu olan bu şehrimiz, 2005 yılında neredeyse 2 000 000 sınırına dayanmış. 1950'de nüfus sıralamasında 29 uncu sıradayken, bugün 6 ncı sıraya gelmiş. Mersinli bir göç almış, sıkıntılar var. Varoşlarda insanlar işsiz, Mersin'in neredeyse yüzde 30, yüzde 35'i iş arar durama gelmiş. Bugün, Ticaret ve Sanayi Odasının verdiği raporun -diğer milletvekili arkadaşlarımıza da gönderilmiştir- irdelenmesinde yarar var. Yarın Mersin'de doğacak bir sıkıntı bütün ülkemize zarar verir; çünkü, açlık had safhaya ulaşmış.

Değerli arkadaşlar, bunları söylerken, elbette, bütün Türkiye'deki çiftçilerin sorunları var; pamuk üreticilerinin sorunu var, fındık üreticilerinin sorunu var, üzüm üreticilerinin, tahıl üreticilerinin, herkesin, çiftçinin sorunu var. Bu sorunları dile getireceğiz, konuşacağız ki, o insanların feryadına kulak verelim.

Değerli arkadaşlar, elbette ki, köylüde mahsul olmayınca, nakliyatçılar, artık, park yerlerinde yatmak durumunda kalıyorlar. Sevkıyat durmuş, şoför artık taksitini ödeyemiyor, kamyonlar neredeyse aylarca bekliyor. Hatta, yük alıp kazara başka bir şehre giden bir kamyoncu, 10 gün, 15 gün, eşinden, ailesinden, çocuğundan uzak kalarak, iş bulmakta zorluk çekiyor ve döndüğünde ise, maalesef, ya mazot parası kalmış cebinde veyahut da evine harçlık verecek durumda değil.

Bu durum böyleyken, karayollarında, elbette ki, bu yeni düzenlemeler sağlıklı düzenlemeler olmalı; ama, sen şoförü korkutursan, şoför aç, şoför perişan, nakliyatçı perişan, mazot almış başını gidiyor, parçalar olduğu kadar pahalı; ne yapsın bu nakliyatçı?! İş de yok; köylü yatıyor, nakliyatçı yatıyor, sevkıyatçı yatıyor. Bu sıkıntılarla, bir de bu da yetmiyormuş gibi trafik cezalarını artırarak, bu insanları korkutur duruma gelmişiz.

Hani karayollarında yükün ağırlığı konusunda, tonaj konusunda kamyonculara tonaj koyuyoruz, veriyoruz ya, adam 1 ton daha fazla atmak istiyor 5 kuruş daha çocuğuma okul parası temin edebilirim, ilaç parası temin edebilirim diye.

Diğer tarafta, şoför 500-600 milyon liraya çalışıyor, sigortası belki de yok, belki de yarım sigortayla bu insanlar perişan. Evde aş yok, çocukları perişan, kamyoncu zaten kamyonunu satar duruma gelmiş; ne yapacak bu kamyoncu?!

Trafik cezalarıyla da -elbette ki, suç işleyen cezasını görsün, ama- sen, şoförü korkutur, onun önüne her gittiği yerde bir trafik polisiyle, başka bir memurla, karayollarındaki yetkiliyle karşılaştığında şoför korkarak yola gitmek durumunda.

İşte, şoförlerin en güzel örneğini, kamyonların arkasındaki yazılarda yaşamlarının örneğini gösteriyor "Kader Kurbanları" diyor. Bir trafik kazası olduğunda bu insanların yeteri kadar güvencesi yok. Sigorta?.. Sigortası da yeteri kadar değil. Haliyle, aile perişan bir durumda.

Değerli arkadaşlar, nakliyatçılara sahip çıkmak zorundayız. K1, K2 belgeleriyle, milyonlarca parayı bu insanlar zaten kazanmıyor ki, nereden alsın da bu belgeleri alsın?! Ee, aldığında, iş yok… Bir kamyoncu, bir sefer, İstanbul'a veyahut da Ankara'ya, başka yere gitmek için ayda bir sefer yapıyorsa bu adam evini nasıl geçindirecek? Yolda kazara fazla yük attıysa ne yapacak bu vatandaş; ceza yiyecek. Ee, kazancı da gitti… Hele gittiği şehirde kamyonun içerisinde yatıyor, günlerce su yüzü görmüyor, yıkanmıyor bu şoför. Bu insanların… Eğer, siz korku salarak, bu insanları cezalandırarak, bu insanları belge almaya zorlayarak, paralı olarak belge almaya zorlarsanız yaşamları gerçekten altüst oluyor. Bugün 800 000'in üzerinde nakliyatçı ve şoför vatandaşların ailesiyle 1-2 milyonun üzerinde insanlar var. Bu insanları mağdur etmeye iktidarın hakkı yoktur. Gerekli şeyler, kolaylıklar sağlanarak, bu şoförlerimize, nakliyatçılarımıza, kamyoncularımıza yardımcı olmak zorundayız. Yoksa, halk zaten yeteri kadar mağdur; köylü mağdur, işçisi mağdur, emeklisi mağdur, esnafı zaten kepenk kapatmış. Ne yapacak?.. Sigortasını ödeyemez, Bağ-Kurunu ödeyemez, vergisini ödeyemez, bankaya olan borcunu ödeyemez, ev kirasını ödeyemez.

Biraz önce bir vatandaş geldi "ben Mamak'ta oturuyorum, 440 000 000 lira alıyorum, Mamak'ta 400 000 000 lira kira veriyorum" diyor. Soruyorum: Bu insan neyle geçinecek?

Bunları yaşadıkça, gördükçe, insan olarak gerçekten biz üzülüyoruz; ama, elimizden bir şey gelmiyor. Bizim istediğimiz, iktidarın böyle tozpembe göstereceği bir tablo değil. Açlık var Türkiye'de açlık; insanlar aç, perişan. Buna tedbir almak zorundayız. Meclis olarak, bu bizim en büyük sorumluluğumuzdur. Bunların tedbirini almazsak, yarın, sokakta bile milletvekilleri olarak gezemeyiz. İşte görüyoruz, sokakta kapkaççılar almış yürümüş; ama, soyguncular nerede? Soygunculardan hesap soranlar nerede? Hani, hesap sormak için sizler iktidara geldiniz?! Bu ölen, intihar eden veyahut da kapkaç kurbanı olan insanların suçları ne? Bunların kanının parasını kimler ödeyecek?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

HÜSEYİN ÖZCAN (Devamla) - Sayın Başkan…

BAŞKAN - Sayın Özcan, konuşmanızı tamamlayınız.

Buyurun.

HÜSEYİN ÖZCAN (Devamla) - Elbette ki, hepimizin acısıdır her ölen, her burnu kanayan, her ayağına taş değen bizim insanlarımızdır. O çocuklar, gençler bizim insanlarımızdır. Bunlara yardımcı olmak zorundayız, buna tedbir almak zorundayız; yoksa, günü kurtararak iktidar olunmaz diyorum.

Bütün Meclisi saygıyla, halkımızı sevgiyle saygıyla selamlıyorum. (Anavatan Partisi sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Özcan.

Madde üzerinde şahsı adına, Düzce Milletvekili Fahri Çakır; buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

FAHRİ ÇAKIR (Düzce) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşülmekte olan 1137 sıra sayılı Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanun Teklifinin 3 üncü maddesi üzerinde şahsım adına söz almış bulunuyorum; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlar, biraz evvel bu kürsüden söz alıp konuşan değerli muhalefet milletvekili arkadaşımız belgelere değindi, birkaç söz söyledi. Bu sözlere katılmadığımı ifade etmek istiyorum. Niye? K1, K2 diye, taşıma sektöründe kamyonculara verilen belgelerin "kazık" olarak bir tanımlamasını yaptı; sektör temsilcisi ya da sektördekilerin bir şekilde söylemini burada dile getirdi.

Değerli arkadaşlar, K1, K2 gibi belgeler, D1, D2 ya da lojistik L1 ya da R belgeleri, bu sektörü, bu sektör çalışanlarını disipline etmek, disiplin altına almak, bu sektörü gerçekten kurumsallaştırmak adına yapılan bir düzenleme. Tabiî ki, bu belgelerin bir değeri var, 300 000 000 lira gibi bir değer. Belli bir süre konuldu. Bu süre içerisinde bu belgeler alınsın denildi. Bu süre uzatıldı. Hâlâ alınmadıysa, bu süre içerisinde alınmadıysa, daha sonra, şimdi gelen, elbette ki, daha evvel verilmiş olandan farklı mütalaa edilecek. Dolayısıyla, bunun da belli bir düzenlemesinin, belli bir kaidesinin, belli bir edebinin, adabının olması lazım. Yapılan da budur. Yani, bu sektörü bir disiplin altına almak, bir kayıt altına almak ve kurumsallaştırmak adına yapılan bu düzenlemeyi yok saymak, âdeta, nakliyeciyi, kamyoncuyu soymak gibi tanımlamak, gerçekten doğru değil.

Değerli arkadaşlar, niye doğru değil? Bakınız, trafik terörü diye bir şey var. Dolayısıyla, trafik terörü, bu ülkenin gerçekten canına okudu. 2005 yılı verilerine göre yaklaşık 5 000 insanımızı trafik teröründe, maalesef, kaybettik. Yaklaşık, 150 küsur bin insanımız yaralandı. 1 katrilyonun üzerinde maddî hasarlara sebep oldu. Dolayısıyla, trafik meselesinin, taşımacılık meselesinin, mutlaka, belli bir düzene kavuşması lazımdı. İşte, yapılması gereken, yapılmak istenen de zaten bundan ibaret.

Değerli arkadaşlar, kanunun 3 üncü maddesi, cezaî müeyyidelere ilişkin bir madde. Ancak, sadece ceza meselenin çözümü değil. Cezaya çarptırılmadan, cezaya müstahak olmadan, kaza yapmadan, arabayı devirmeden çare bulmak lazım. İşte, bu kanun düzenlemesiyle, bu tasarıyla yapılmak istenen de budur. İnşallah, bu düzenlemelerle birlikte trafiği, taşımayı ve sektörü, inşallah, disiplin altına alıp, gerçekten, bu sektör çalışanlarının yüzünü güldürmek adına mesafe alacağımızı ümit ediyor, Yüce Heyetinizi saygılarımla selamlıyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Çakır.

Şahsı adına Aydın Milletvekili Ahmet Rıza Acar…

AHMET RIZA ACAR (Aydın) - Sayın Başkan, değerli üyeler; hepinizi saygı ve hürmetle selamlıyorum.

Efendim, 1137 sıra sayılı kanunun 3 üncü maddesi üzerinde söz almış bulunmaktayım. Bu 3 üncü maddedeki hedef ise, Karayolları Genel Müdürlüğü ve ilgili birimlerin il, ilçe kuruluşlarında görevli, yetkili kılınmış personelce tutanak düzenlenir denen maddede, Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı ve Ulaştırma Bakanlığının birimlerinin görevlendirildiğini ifade etmektedir. Bunun, aynı zamanda hizmetin sağlıklı işlemesi yönünden önemli olduğunu düşünüyorum.

Bu arada, şunu mutlaka söylemek istiyorum: Dün burada konuşan bazı arkadaşlarımız, kamyoncuların lastik alamadığını ve de yük bulamadığını ifade ettiler; ama, ben şunu söyleyebilirim ki, üç yıldan beri Türkiye'de lastik fiyatlarının değişmediğini, takriben 440 YTL ile 560 YTL arasında değiştiğini, bir lastiğin de 100 000 kilometre yol yaptığını, bu 100 000 kilometre yolun ise Ankara-İstanbul arasında 110 sefer olduğunu bilgilerinize sunar, saygıyla selamlarım efendim. (AK Parti sıralarından alkışlar)

HÜSEYİN ÖZCAN (Mersin) - 100 000 kilometreye nereden ulaştı Sayın Milletvekili? Şoförler biliyor...

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Acar.

Sayın milletvekilleri, arkadaşlarımızın soru sorma talepleri vardır onları yerine getireceğim.

Buyurun Sayın Baloğlu.

FERİDUN FİKRET BALOĞLU (Antalya) - Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Şimdi burada ulaştırmayla ilgili bir konuyu tartışıyoruz; ama, ulaştırmanın gerçekleşmesi için karayollarının sağlıklı olması gerekiyor. Sayın Bakana bir sorum olacak: Kendisi Bakanlar Kurulu üyesi olduğuna göre bu konuda mutlaka bilgi sahibidir. Osmanlı döneminde bile, çok önceleri bile açık olan Kiğı-Yedisu arasındaki karayolu şu anda kapalıdır ve on yıldan beri Türkiye'nin iki ilçesi arasında ulaşım sağlanamamaktadır. 500 metrelik yıkılmış bir alanı tamir etmek bir cumhuriyet hükümeti için bu kadar güç müdür? Bu konuda bir açıklama bekliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Baloğlu.

Buyurun Sayın Özkan.

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur) - Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Ulaştırma sektörünü disiplin altına almak için bu belgelere yönelik para alındığını söylüyorsunuz. Diğer meslek gruplarında, diğer sektörlerde de, disiplin altına almak için diğer meslek gruplarını, onlarda da böyle bir uygulamaya geçilecek mi, geçmeyi düşünüyor musunuz?

Yine söylüyoruz, isimsiz kahramanlarımız bu şoförler, kamyonun üzerinde hazır bir gelir kaynağı olduğu için mi bu belgelerden para almayı düşündünüz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Özkan.

Sayın Özcan.

HÜSEYİN ÖZCAN (Mersin) - Sayın Başkan, Sayın Bakanıma sorum var.

Sayın Bakanım, devlet demiryollarında ne kadar kilometre yaptınız? Karayollarında 15 000 kilometre duble yol projeniz varken, devlet demiryollarında ne kadar yaptınız, kaç kilometre bitti? Devlet demiryollarına neden ağırlık vermiyoruz? Bunu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın Işık...

AHMET IŞIK (Konya) - Sayın Başkan, teşekkür ediyorum; vasıtanızla Sayın Bakanıma şu soruyu yöneltmek istiyorum:

Sayın Bakanım, kamyon sürücülerine uygulanacak olan cezalardan önce, mağduriyeti önlemek için, bilincin oluşmasına yönelik çalışmalarınız var mıdır; yani, kamyon şoförünün fazla yük yüklememe noktasındaki iradesinin ortaya konması, bilinçlendirme noktasında, Bakanlığınızın bir kampanyası, bir çalışması olacak mıdır?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın Öğüt…

ENSAR ÖĞÜT (Ardahan) - Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Efendim, öncelikle, sorudan önce, Ardahan, Kars bölgesinde korkunç derecede bir dolu ve yağmur yağıyor; köyler ile şehir arasında, hatta Kars ile Ardahan arasında bile trafik zor ulaşıyor. Bu bakımdan, Hükümetin acil olarak o bölgeye el atmasını ve yardım göndermesini talep ediyorum.

İkincisi: Yine, Ardahan merkez Taşdelen Köyünde devamlı kaza oluyor; kazada geçen gün 16 öğretmenimiz yaralandı, 1 kişi de vefat etti; daha önceden de vefat eden arkadaşlarımız oldu. O yolun uluslararası standarda göre düzeltilmesi mümkün mü Sayın Bakanım? Onu talep ediyoruz efendim.

Sağ olun.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Fikret Baloğlu'nun sorusuna cevap vermek istiyorum. Tabiî, Bayındırlık Bakanlığımız, karayollarının yapımıyla doğrudan sorumlu Bakanlık olduğu için… Eğer, bu Kiğı-Bingöl arası yolun standardı düşükse, yetersizse bunu takip edeceğim ve kısa sürede yapımını da sağlayacağım; bunu, burada söylüyorum.

Sayın Ramazan Kerim Özkan'ın; şimdi, bu ulaştırmada belge konusu her sektörde var; havacılıkta var, denizcilikte var, demiryollarını sadece kamu yaptığı için gerekmiyor; ama, karayolu taşımacılığında da bu kanunla beraber geldi. Dolayısıyla, sektörel bir farklı uygulama yok. Bu belgelerde amaç, insanlardan belge parası toplamak değil sektörde ihtisaslaşmaya gitme, arz-talebi sağlayacak yeni bir yapılanmanın önünü açma. Bugüne kadar, gelişigüzel gelişmiş, hepimizin, her gün, bütün ülkenin insanlarının şikâyet ettiği karayollarındaki kazalar, aşırı yüklemeler vesaire, bu nedenle doğan olumsuz sonuçları ortadan kaldırmaya yönelik bir uygulamadır ve buna da yüzde 98 oranında taşımacılarımız sahip çıkmıştır. Bu, bir rekordur ve burada, gayet başarıyla devam etmektedir.

Şimdi, diğer bir soru, Sayın Hüseyin Özcan'ın. Demiryollarına son elli yıldır doğru dürüst yatırım yapılmadı; ancak, Hükümetimiz döneminde yapılan yatırımın tutarı 5 milyar Yeni Türk Lirasıdır ve bu, son kırk yılın yatırım bedeline eşittir. Birkaç örnek vermek gerekirse, şu anda, bu sene sonu bitecek Ankara-Eskişehir Hızlı Tren Projesi. Yol yenileme. Onlarca yıldır yol yenileme yoktu; demiryollarında 350 kilometre yol yenilemesi yapıldı, 1 000 kilometre de yolun standart hale getirilmesi sağlandı. Ayrıca, Marmaray Projesi de buna dahil değildir. 77 kilometre, proje devam ediyor.

Sayın Işık'ın sorusunun cevabı…

AHMET IŞIK (Konya) - Konya-Ankara arası…

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Konya-Ankara da ihale edildi ve başladı. Tamam, onu da hatırlattığın için teşekkür ediyorum; altyapısı başladı.

Diğer bir konu: Tabiî, bu Karayolu Taşıma Kanunu, beraberinde meslekî yeterlilik standardı getiriyor. Bu meslekî yeterlilik standardı demek, mesleğe girenlerin değişik meslek içi eğitimleri ve onların sonucunda belgelerini alması mevzubahis. Bu konuda, 6 adet sivil toplum kuruluşu ve üniversiteye yetki verdik ve bu eğitimler devam ediyor. Toplam 700 000 sürücümüzün bu şekilde eğitimlerini iki yıl içerisinde tamamlayacağız.

Sayın Ensar Öğüt Beyin sorusu, tabiî, çok spesifik bir soru. Bunu, Bayındırlık Bakanıyla görüşüp, yazılı olarak cevaplandıracağız.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın milletvekilleri, madde üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

HALUK KOÇ (Samsun) - Karar yetersayısı istiyorum.

BAŞKAN - Maddeyi oylarınıza sunacağım ve karar yetersayısını arayacağım.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler…

Sayın milletvekilleri, Kâtip Üyeler arasında ihtilaf var; elektronik cihazla oylama yapacağım ve karar yetersayısını arayacağım.

3 dakikalık süre veriyorum.

Oylama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, pusula veren arkadaşlarımız Genel Kuruldan ayrılmasınlar, isimlerini okuyacağım.

Sayın Muharrem Tozçöken?..

Sayın Mustafa Çakır?..

Sayın Fatma Şahin?..

Sayın Mücahit Daloğlu?..

Sayın Zafer Hıdıroğlu?..

Sayın Maliki Ejder Arvas?.. Burada.

Sayın Halil Ürün?..

Sayın Halide İncekara?..

FERİDUN FİKRET BALOĞLU (Antalya) - Naci Bey, oylama bitti; akşama kadar sürmez ki!..

BAŞKAN - Sayın Mehmet Hilmi Güler, Sayın Bakanım?.. Burada.

Sayın Babacan?..

Sayın Binali Yıldırım?.. Burada.

Sayın Selami Uzun?..

Sayın Mehmet Fehmi Uyanık?..

Sayın Sinan Özkan?..

Mustafa Zeydan Bey?.. Buradaydı.

Sayın milletvekilleri, saygıdeğer arkadaşlarım, oturunuz yerinize lütfen.

Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, karar yetersayısı vardır; madde kabul edilmiştir.

Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, yeni madde ihdasına dair bir önerge vardır. Malumları olduğu üzere, görüşülmekte olan tasarı veya teklife konu kanunun, komisyon metninde bulunmayan, ancak tasarı veya teklif ile çok yakın ilgisi bulunan bir maddesinin değiştirilmesini isteyen ve komisyonun salt çoğunlukla katıldığı önergeler üzerinde yeni bir madde olarak görüşme açılacağı İçtüzüğün 87 nci maddesinin dördüncü fıkrası hükmüdür. Bu nedenle, önergeyi okutup, Komisyona soracağım; Komisyon önergeye salt çoğunlukla katılırsa, önerge üzerinde yeni bir madde olarak görüşme açacağım; Komisyonun salt çoğunlukla katılmaması halinde ise, önergeyi işlemden kaldıracağım.

Şimdi önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

1137 sıra sayılı Karayolları Trafik Kanununda değişiklik yapılmasına ilişkin kanun teklifinin 3 üncü maddesinden sonra gelmek üzere aşağıdaki maddenin eklenmesini arz ve teklif ederiz.

Hakkı Ülkü Şevket Arz Erdal Karademir

İzmir Trabzon İzmir

Muharrem Kılıç Nurettin Sözen Ufuk Özkan

Malatya Sivas Manisa

Madde 4 - 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 3. maddesinde "Trafikten men" tanımından sonra gelmek üzere, aşağıdaki tanımlar eklenmiştir.

LPG/ CNG Yakıt Sistemli Motorlu Taşıt: Sıvılaştırılmış Petrol Gazı (LPG) ve Sıkıştırılmış Doğal Gaz (CNG) alternatif olarak kullanılmak üzere yakıt sisteminde münferit veya seri olarak dönüşümü gerçekleştirilmiş motorlu araçtır.

Otogaz bayii: Sıvılaştırılmış Petrol Gazı (LPG) ve/veya Sıkıştırılmış Doğal Gaz (CNG) Otogaz İstasyonları işleten gerçek veya tüzel kişi.

BAŞKAN - Sayın Komisyon, salt çoğunlukla önergeye katılıyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI TEVFİK ZİYAEDDİN AKBULUT (Tekirdağ)- Çoğunluğumuz yoktur Sayın Başkanım; katılamıyoruz.

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, komisyon önergeye salt çoğunlukla katılmamış olduğundan önergeyi işlemden kaldırıyorum.

Yeni madde ihdasına dair bir diğer önerge vardır.

Önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

1137 sıra sayılı Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifinin 3 üncü maddesinden sonra gelmek üzere aşağıdaki maddenin eklenmesini arz ve teklif ederiz.

Hakkı Ülkü Şevket Arz Erdal Karademir

İzmir Trabzon İzmir

Nurettin Sözen Muharrem Kılıç Ufuk Özkan

Sivas Malatya Manisa

Madde 4 :

2918 sayılı Karayolları Trafik Yasasının 83. maddesinin 3. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Yalnız maddî hasarla sonuçlanan trafik kazalarının tespiti ve kusur değerlendirme işlemleri, Türkiye Sigorta Reasürans Şirketler Birliği veya yetki vereceği gerçek veya tüzel kişiler tarafından yerine getirilir. Bu işlemleri yapacak olan kişilerde TMMOB Makina Mühendisleri Odası tarafından meslekî yeterliliği belgelendirilmiş Makina Mühendisi olması şartı aranır. Kazaya karışan taraflar arasında düzenlenecek tutanaklar veya formlar da, kaza tespit tutanağı yerine geçer ve bunların değerlendirilmesi kazaya karışan araçların bağlı olduğu sigorta kuruluşlarınca yapılır. Bu kişiler veya trafik zabıtası kaza yerinde iz ve delil toplayabilirler ve sürücülerin alkol durumunu teknik cihazla tespit edebilirler.

Ancak gecikmenin mahzurlu olduğu veya kazaya karışan sürücülerin kendi aralarında anlaşamamaları ve tutanak düzenlemekten kaçınmaları halinde, kazaya ilişkin tutanak trafik zabıtasınca, trafik zabıtasının bulunmaması halinde genel zabıta tarafından düzenlenir. Bu tip kazalarda fiilin başka bir suç oluşturmaması halinde adlî kovuşturma yapılmaz. Kazalarda ilgili tespit edilen bilgiler derlenerek istatistikî dökümler halinde sorumluluk bölgelerine göre Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığına veya Jandarma Genel Komutanlığına bildirilir. Bu madde hükmünün uygulanmasına ilişkin esas ve usuller yönetmelikle düzenlenir."

BAŞKAN - Sayın Komisyon, salt çoğunlukla önergeye katılıyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI TEVFİK ZİYAEDDİN AKBULUT (Tekirdağ) - Çoğunluğumuz bulunmamaktadır Sayın Başkanım; katılmıyoruz.

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Komisyon önergeye salt çoğunlukla katılmamış olduğundan önergeyi işlemden kaldırıyorum.

Aynı konuda üçüncü önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

1137 sıra sayılı Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifinin 3. maddesinden sonra gelmek üzere aşağıdaki maddenin eklenmesini arz ve teklif ederiz.

Hakkı Ülkü Şevket Arz Erdal Karademir

İzmir Trabzon İzmir

Ufuk Özkan Nurettin Sözen Muharrem Kılıç

Manisa Sivas Malatya

Madde 4 :

2918 sayılı Kanunun 10. maddesinin b bendinde yer alan "Belediye Trafik birimleri görev ve yetkileri" bölümündeki görev ve yetkiler arasına aşağıdaki cümle, 8. fıkra olarak eklenmiştir.

"8. Otogaz bayilerinin, yakıt sistemi dönüşümlerini Motorlu Araç Trafik Tescil Belgesine kayıt ettirmiş olan, TMMOB (Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği) Makina Mühendisleri Odasınca düzenlenen Montaj Tespit Raporu ve Gaz Sızdırmazlık Raporu bulunan LPG/CNG Yakıt Sistemli Motorlu Taşıtlara gaz ikmalini yapmalarına yönelik gerekli tedbirleri almak, aldırmak ve denetlemek. Bu madde hükümlerine aykırı hareket eden Otogaz Bayileri 2 571 YTL para cezası ile cezalandırılır."

BAŞKAN - Komisyon, salt çoğunlukla önergeye katılıyor mu?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI TEVFİK ZİYAEDDİN AKBULUT (Tekirdağ) - Çoğunluğumuz yoktur Sayın Başkanım; katılamıyoruz.

BAŞKAN - Komisyon salt çoğunlukla önergeye katılmadığından, önergeyi işlemden kaldırıyorum.

Sayın milletvekilleri, 4 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 4.- 2918 sayılı Kanunun 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (i) bendi ile ek 1 inci maddesi yürürlükten kaldırılmıştır.

BAŞKAN - Madde üzerinde, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, Antalya Milletvekili Nail Kamacı.

Sayın Kamacı, buyurun efendim. (CHP sıralarından alkışlar)

CHP GRUBU ADINA NAİL KAMACI (Antalya) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; sıra sayısı 1137 olan Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi hakkında, 4 üncü madde üzerine, Grubum adına görüşlerimi açıklamak üzere huzurunuzdayım; hepinize saygılar sunuyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi üzerinde fikirlerimi belirtmek üzere, şahsım ve Grubum adına söz almış bulunmaktayım.

Öncelikle belirtmek gerekir ki, ulaştırma, sanayileşme, üretim, tüketim ve gelişmişlik düzeyi göstergesidir. Türkiye'de ulaştırma konusunun ciddî biçimde ele alınması ise, cumhuriyet yıllarının başına tekabül etmektedir. Dönemin koşulları içerisinde, Batılı bir toplum, Batılı bir ekonomi yaratmak isteyen Türkiye Cumhuriyeti, öncelikle demiryolu ağına önem vermiştir. Dönemin koşulları içerisinde, demiryolları, modernlik anlamına gelmekteydi; çünkü, bu sayede, ülke, iktisadî, sosyal ve siyasal anlamda kendine bir kimlik edinmektedir. Sanayileşme çabası içerisinde bulunan yeni bir ülkede kentlerin bir şebekeyle birbirine bağlanması, gerek maliyetleri düşürmesi gerekse zamandan kazanılması adına önemlidir.

Öte yandan, merkeziyetçi bir yapısı olan devlette, çevrenin merkezle bütünleşmesi de önplana çıkmaktadır; çünkü, Türkiye Cumhuriyetinin başkenti, Osmanlı'nın Başkenti gibi kendi vatandaşlarından kopuk bir yapı sergilemek istememektedir. Bunun için de, vatandaşların düzenli biçimde Ankara'ya gelip gidebilmelerini sağlayan bir şebeke olarak demiryolları son derece önemlidir. Yani, daha önce de ifade ettiğim üzere, o yıllar çerçevesinde düşünüldüğünde, genel olarak ulaştırma alanı, özel olarak da demiryolu ağı, Türkiye'de modernliğin, Batı tarzı demokratik ve iktisadî yapılanmanın bir simgesi olarak düşünülmüştür.

Ancak, tarihsel anlamda bakıldığında dile getirilmesi gereken bir nokta şudur ki, sözü edilen bu demiryolları, planlı, katı ve merkeziyetçi bir yapının ürünü olarak değerlendirilmiştir. Hatta, bu durum, çeşitli zamanlarda, sağ iktidarlar tarafından devamlı eleştirilmiştir; çünkü, bu tür ulaşım, ucuz, güvenli ve kolektif taşımacılık anlamına gelmektedir. Dolayısıyla, bu muhalefet, sosyal yapılanmaya ve ülkenin modernlik projesine yapılmış bir muhalefettir.

Karayollarının ulaşımda ağırlıklı olarak kullanılması ise, ilk kez, iktidarın, Cumhuriyet Halk Partisinden Demokrat Partiye geçtiği yıllarda gündeme gelmiştir. 1950 yılında, Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Bu sürecin, ABD'nin Marshall Planını yaptığı döneme denk gelmesi ise, şüphesiz ki, tesadüfî değildir. ABD, o yıllarda, Türkiye'ye desteği iki temel nedenle sağlamıştır: Bunlardan ilki, İkinci Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan fazla endüstri mallarına pazar bularak gerekli araç gereci satmak ve Soğuk Savaş döneminde stratejik önemi bulunan Türkiye'ye, doğrudan doğruya ulaşım ağını kurdurmaktır. Yani, tamamen, ABD'nin dış politikası ekseninde ortaya çıkan Türkiye'nin karayolu serüveni, bugüne kadar, sürekli sorunlarla gelmiştir.

Planlı yılların başlangıcında, diğer ulaştırma alanlarına yer verilse de, demiryolları gibi, denizyolları ve havayollarının üzerine de çok fazla gidilememiş ve Türkiye'nin ulaştırma politikası karayolları üzerine bina edilmiştir. Bugün, ülkemizde bulunan 11 000 000 araç da, bunların göstergesi olarak değerlendirilebilir. Özellikle, bunların 675 000 tanesinin ulaşım aracı yerine taşıma aracı olarak kullanılması da, bunların bir örneği olarak değerlendirilebilir. Türkiye, 675 000 tane kamyonla dünyada aşağı yukarı birinci olan ülkeler arasındadır; ancak, içine girmeye çalıştığımız Avrupa Birliği ülkelerinde ise, toplam 250 000 civarında kamyon aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu da bir çelişki olarak görülmektedir.

Değerli arkadaşlar, yanlış anlaşılma olmasın; burada karayolları kötüdür gibi önerme sunma çabası içerisinde değilim; ancak, bugün, üyesi bulunduğumuz Avrupa Birliği ülkelerinde de, hızlı ve güvenli trenler ulaşıma hâkim olma durumuna gelmeye başlamışlardır. Bizler ise, her bayram tatilinde, acaba bu tatilde kaç yurttaşımız daha trafiğe kurban gidecek tartışmaları yapıp, sonunda üzülmekteyiz.

Gelin, karayolları trafiğine bir göz atalım. Biraz önce çıkan arkadaşlarımız bahsettiler ki, Türkiye'de karayollarındaki trafiğin önlenmesi için, bu kanunun değiştirilmesi gereken şıklarının değiştirilmesini söylediler. Olabilir; ancak, sadece bunlara bağlı olarak Türkiye'de, karayollarındaki trafik terörünün bitmesini beklemek biraz safdillik olur değerli arkadaşlar; çünkü, daha önce de bahsettim, 11 000 000 aracın seyrettiği ülkemizde, sadece ulaşım sektörünü, taşıma sektörünü karayollarıyla götürmek ve bu konuda ısrar etmek kadar yanlış bir olay yoktur değerli arkadaşlarım. Fakat, bu Hükümet de, aynı şekilde, geçmiş dönemlerdeki hükümetler gibi, aynı ısrarı devamla sürdürmektedir.

Tabiî, bu karayollarının yapılmasında, bu yolların geliştirilmesinde trafik açısından çok rahatlama sağlanıyordur; ama, en önemli rahatlık, bence, daha çok zengin, daha çok müteahhitleri zengin etme anlamından başka, öteye bir varsayım ortaya çıkmamaktadır.

Aynı şekilde, 1980'lerde de bu yola başvuruldu değerli arkadaşlar. Türkiye'de 300-350 kilometre otobana ihtiyaç varken, o dönemler içerisinde, 2 000 kilometre otoban yapılarak, Türkiye'de yeni yeni müteahhitler ortaya çıkarıldı ve o müteahhitlerin bugüne yansımaları da Türkiye'nin gündemindedir değerli arkadaşlar. O dönemler içerisinde tam 13 milyar dolar otobanlara para aktarılarak, Türkiye'de bir israfa neden olunmuştur.

Bugün, Antalya'da çalışan, Antalya'da çiftçilik yapan birisine sorsalar "öncelikle camekân mı yaptırmak istiyorsun, ev mi yaptırmak istiyorsun" deseler, o çiftçi "öncelikle camekân yaptırmak istiyorum" der; çünkü, camekân yaptırarak ev yaptırabilir. Türkiye'de ise, maalesef, ölü yatırımlara para harcanarak, istihdam yaratacak ve ülkedeki ihracatı artıracak çalışmalara değer verilmemiştir. Bu Hükümet de, geçmiş dönemdeki hükümetlerin, liberal hükümetlerin yaptığı uygulamalara aynen devam etmektedir.

Türkiye'de, 2004 yılında, yaklaşık 540 000 kaza meydana gelmiş, bu kazalarda 4 428 kişi ölmüş ve 145 000 kişi de yaralanmıştır. Bunların maddî hasar yekûnu, 750 000 000 Yeni Türk Lirası civarındadır değerli arkadaşlar. Öte yandan, her 1 000 kazanın 15 tanesinde yol kusurlu bulunmuştur.

Değerli arkadaşlar, yolları yapmaktasınız, duble yol yaptık diye, kamuoyuna, övünç kaynağına sahip olduğunuzu söylemektesiniz. Ben size, şuradan, hemen, duble yollarla ilgili Türkiye Müteahhitler Birliğinin açıklamaları var, burada "bu yapılan yollar iki sene sonra yeniden yapılmak durumunda kalınabilir" deniliyor. Yine, aynı şekilde "yağmur yağdı, köprü çöktü." Yine, aynı şekilde "Erdoğan'ın bir ay önce açtığı duble yol çöktü." Yine aynı şekilde "duble yol faciası, 1 ölü, 1 yaralı." Duble katliamı diye…

Değerli arkadaşlar, bu yaptıklarınızla, sadece bir dönem içinde vatandaşlarımızın gözünü boyayabilirsiniz; ama, daha sonraki dönemler içerisinde Türkiye'ye büyük masraflar açabilirsiniz değerli arkadaşlar. Bunu ben söylemiyorum, Türkiye Müteahhitler Birliği Başkanı Nihat Özdemir söylüyor, diyor ki "Türkiye'de yapılan duble yolların hepsi, iki yıl içerisinde, tekrar bakım ve onarımdan geçmek zorundadır, başka çaresi yoktur."

İBRAHİM KÖŞDERE (Çanakkale) - Sayın Kamacı…

FERİDUN FİKRET BALOĞLU (Antalya) - Gözümüzle görüyoruz, Kemer yolu delik deşik; doğru söylüyor.

NAİL KAMACI (Devamla) - Ben söylemiyorum bunları, o söylüyor; bana cevap vermeyin siz, ona cevap verin.

Değerli arkadaşlar, bu rakamlar, niceliksel veri olmaktan ziyade niteliksel olarak da önemli anlam taşımaktadır. Konuşmamın başında ifade ettiğim gibi, demiryolları bir modernlik göstergesidir ve biz de, 21 inci Yüzyılın modernliği çerçevesinde bu ulaştırma araçlarını olabildiğince kullanmak zorundayız. Çünkü, bu durum ülkemiz ekonomisi anlamında da önemlidir.

Bir örnekle devam etmek gerekirse, Antalya İlindeki demiryolu sorununa göz atılabilir. Yörede, bu sorunla ilgili hızlı tren projesi son zamanlarda tartışılmaktadır. Ülkemizin ulaştırma politikaları için bir çerçeve sunmak adına bu projeye bakılabilir.

Önce şu tespiti yaparak başlayalım: Denizyoluyla yapılacak toplu taşımalar limanlarda başlamakta veya sona ermektedir. Limana bağlanacak demiryolu kombine taşımacılıkta büyük avantaj sağlamaktadır. Cumhuriyetin ilk yıllarından bu yana, Antalya Limanından dolayı, bu bölgeye demiryolu getirilmesi gereği ifade edilmiştir. Daha önceden bu konuda Antalya Milletvekili Feridun Baloğlu'nun verdiği önergeye Sayın Bakan "fizibilitesi yoktur" diye cevap vermiştir değerli arkadaşlar. Bu gereksinim, Cumhuriyetin ilk dönemlerinde Türkiye Büyük Millet Meclisinde Antalya'yı temsil eden Rasih Kaplan tarafından gündeme getirilmiş; ancak, 1929 krizi nedeniyle gerekli ekonomik kaynak bulunamadığı için proje uygulanamamıştır. Fakat, son dönemlerde dahi, Ulaştırma Bakanlığının yaptığı tren hattı projelerinde Antalya yer bulamamıştır. Hatta, bu konuda, Antalya Milletvekilimizin, bahsettiğim gibi, önergesi vardır.

Gerek turizmde gerekse ekonomide son derece önemli bir yer olan Antalya'ya demiryolunun gelmesi, yıllardır, projelerin fizibilite raporlarından hareketle, yetersiz görülmesi nedeniyle ertelenmiştir. Oysaki, günümüz teknolojisinde yapılan yeni projeler Antalya demiryolu açısından önemlidir. Örneğin, bölgede uzun zamandır tartışılan söz konusu hızlı tren projesi bu anlamda açıklanabilir.

Değerli arkadaşlar, Türk tarım üreticisinin Avrupa pazarındaki en önemli rakibi İspanyol üreticileridir. İspanyol çiftçi, hem Avrupa Birliği üyesi olmanın hem pazara yakın olmanın hem de mağrip ülkelerinden ithalat yoluyla düşük maliyetli ürün sağlamanın avantajlarıyla, Türkiye'nin yurt dışındaki en önemli üreticilerinden birisi olan Antalya çiftçisinin daima önüne geçmektedir. Ancak, eğer Antalya çiftçisi, Avrupa hallerine mallarını 24-48 saat içinde soğutuculu vagonlarla ve yoğun olarak teslim edebilme aracına kavuşursa, söz konusu rekabet daha adil hale gelecektir. Bu, şunun için önemlidir: Bugün her ekonomi haberi ülkemizin dışticaret kaynaklı cari açığından söz etmektedir. Hükümetin bu soruna karşı önerdiği en ciddî çözüm ise ihracatın artırılmasıdır. Dolayısıyla, ihracat yönlü dışticaret politikası, bizim için son derece önemli bir noktaya gelmektedir. Burada ifade ettiğim Antalya hızlı tren projesi, bu anlamda da son derece olumlu sonuçlar doğuracak nitelikleri barındırmaktadır.

Öte yandan, bu proje, yine ciddî bir ekonomik kalem olan turizm gelirleri açısından da önem kazanmaktadır. Dış turizm açısından bakıldığında, Antalya turizmcisinin, müşterisini getirebilmek için havayolu dışında alternatifi yoktur. Halbuki Antalya'nın turizm sektöründe rakipleri olan İspanya, Fransa…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Kamacı, bizim ekranda bir arıza var. Dolayısıyla, şimdi ben içeriye, arkadaşlara bilgi vereceğim. Size 2 dakikalık eksüre vereceğim; ama, mikrofon otomatik olarak yine kapanacak; çünkü, benim buradan kontrol etme imkânım yok. Zaten bütün konuları da tek tek izah etmenin, okumanın şansı yok.

Buyurun.

NAİL KAMACI (Devamla) - …İtalya, hatta Sırbistan ve Yunanistan kıyılarına turistin ulaşımı, karayolu ve demiryolu alternatiflerine sahiptir. Orta Almanya ve Orta Fransa bölgelerinden Monaco, Nice, Cannes bölgelerine demiryolu ve karayoluyla ulaşmak 2-4 saat arasındadır. Bu açıdan incelendiğinde, Edirne-Ankara arasında yapılmakta olan Hızlı Demiryolu Projesi, Akdeniz'e, Avrupa'dan ve Marmara'dan alternatif ulaşım sağlaması sebebiyle avantaj sağlayacaktır.

İç turizmde de durum çok farklı değildir ve yapılacak yeni yatırımlar, Antalya bölgesinin turizm gelirlerini önemli ölçüde artıracaktır. Bunun sonucu ise, doğrudan ülke ekonomisine katkı şeklinde görülecektir. Unutmayalım ki, yukarıda ifade ettiğim dışticaret açığının en önemli finansman kaynaklarından birisi turizmdir. Ülkemizdeki döviz sıkıntısı bu şekilde aşılabileceği için, söz konusu projeye dikkatle eğilmek gerekmektedir.

Yük taşımacılığı çerçevesinden bakıldığında ise, Antalya Limanının kapasitesini dikkate almak gerekmektedir. Antalya Limanı, Mersin ile İzmir arasında, ülkemizin Anadolu'yla bağlantılı, modern tek limanıdır; yılda 4 000 000 ton yük kapasitesine sahiptir ve yüzde 25 verimlilikle çalışmaktadır. İç Anadolu'yla ulaşım entegrasyonu olmadığından, konteyner taşımacılığı ve yolcu trafiği gelişmemiştir. Buna karşılık İzmir Limanında kapasite yeterli olmadığından yük ve gemiler beklemede kalmaktadır. Hızlı demiryolunun uzatılmasıyla Orta Anadolu konteyner yükleri Antalya Limanına gelecek, ülkemiz, Akdeniz'de, Mersin ve İzmir'den sonra modern bir liman daha kazanmış olacaktır.

Burada ifade ettiğim olumlu nitelikleri barındıran bu projenin maliyetinin de belirtilmesi gerekir. Demiryolu yatırım bedelinin düşük, işletme maliyetlerinin yüksek olduğu bilinmektedir. Uzun yıllardan bu yana Demiryolları, Limanlar ve Havayolları Genel Müdürlüğü, Antalya demiryolu projesini mevcut Dinar-Burdur hattı üzerinden hesaplamaktadır. Antalya-Burdur-Isparta-Afyonkarahisar yolcu ve yük analizleri…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Kamacı, teşekkür ediyorum.

Sayın milletvekilleri…

NAİL KAMACI (Devamla) - Sayın Başkan…

BAŞKAN - Hayır, otomatik kesiliyor zaten, benim yapacağım bir şey yok, içeriden. Tekrar vereceğim; yani, dediğim gibi, söyledim.

Saygıdeğer arkadaşlarım, arkadaşların ekrandaki teknik arızayı gidermeleri için, birleşime 5 dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 17.48

DÖRDÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 17.57

BAŞKAN: Başkanvekili Nevzat PAKDİL

KÂTİP ÜYELER: Harun TÜFEKCİ (Konya), Ahmet KÜÇÜK (Çanakkale)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 97 nci Birleşiminin Dördüncü Oturumunu açıyorum.

1137 sıra sayılı kanun teklifinin görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

VI.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN

GELEN DİĞER İŞLER (Devam)

3.- Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın; Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi ve İçişleri Komisyonu Raporu (2/731) (S. Sayısı:1137) (Devam)

BAŞKAN - Komisyon ve Hükümet yerinde.

Şahsı adına, Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak.

Sayın Akbak, buyurun efendim. (AK Parti sıralarından alkışlar)

TEVFİK AKBAK (Çankırı) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşmekte olduğumuz yasanın 4 üncü maddesiyle ilgili olarak söz almış bulunmaktayım; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlarım.

4 üncü madde, 2918 sayılı Yasanın 7 nci maddesinin (i) bendini -zaten yasanın da özünde ifade ettiği gibi- kaldırıyor. Zira, 2918 sayılı Yasanın 7 nci maddesinin (i) bendinde, araçların ağırlık kontrollerini yapmak veya yaptırmak, aykırı görülen hususlar hakkında suç veya ceza tutanağı düzenleme yetkisi Karayollarına ait idi. Malumunuz olduğu üzere, iki gündür tartıştığımız bu yasamızda, bu yetki, bundan böyle, Ulaştırma Bakanlığımızın bünyesindeki Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğümüzün kontrolü altına alınıyor.

Değerli arkadaşlar, ben, bir şeyi üzüntüyle huzurlarınızda ifade etmek istiyorum: Dün yasanın görüşülmesi sırasında, Anavatan Partisinden sözcü arkadaşımızın bir ifadesini çok üzüntüyle karşıladığımı ifade etmek istiyorum. Aynen ifadeyi tutanaklardan okuyorum: "Karayolu taşımacılığından kötü kokular geliyor. Bu kanun teklifini getiren milletvekili arkadaşımızın da otomotiv ve taşımacılık sektörüyle yakından ilgilendiğini biliyoruz" ifadesi; daha sonra, yine, bir paragrafında da "bir çıkar tezgâhıdır" ifadesi var. Tabiî, biz, siyasete talip olurken, hiçbir şeyin eskisi gibi olmayacağını sık sık tekrarladık; bu, AK Partimizin bir sloganı idi. Bizde bir söz vardır: İki körün dolma yemesi!.. Tabiî, iki körün nasıl dolma yediğini de Türkiye çok iyi bilir. Dolayısıyla, bu tür yakıştırmaları da, ancak kendi düşünceleri öyle olanlar başkalarına yakıştırırlar.

Ben, Türkiye'de, nakliyeci sektörü içerisinde, uzaktan yakından alakası olan herkesin… Bu yasanın, milletin ve özellikle nakliyeci sektörü içerisindeki esnafımızın çok lehine olduğu aşikâr. Zaten, burada, iki gündür "neden Karayollarından alınıp Ulaştırma Bakanlığına veriliyor" şeklinde bir tenkit var. Ama, az önce Cumhuriyet Halk Partisi sözcüsünün de ifade ettiği gibi, aslında, ülkemizde yapılması gereken, demiryolları, denizyolları ve havayolları ulaşımının da çok geliştirilmesi lazımdı. Elli yılın birikimini AK Parti, almış olduğu bu tedbirlerle çözmek için, milletin sıkıntılarını gidermek için uğraşıyor. Biz, siyaseti, insanlara faydalı olmak için yapıyoruz; zira, bizim misyonumuzda, insanların en hayırlısı, insanlara en faydalı olanıdır var. Kendisini bu hayırlı hizmetlere yakıştırmayanları da, ben, milletimize havale ediyorum.

Değerli arkadaşlar, bizim, iktidarıyla muhalefetiyle hep beraber çıkarmış olduğumuz yasamızla, Allah kısmet eder, inşallah ilerleyen zamanlarda bu tedbirler alındığında, ülkedeki nakliyeci sektörü bütün sıkıntılarını çözecektir; zira, buradaki asıl sıkıntı, sektörün şu andaki arz ve talep dengesizliğinden kaynaklanmaktadır. 4925 sayılı Yasanın yürürlüğe girip, K1, K2 ve diğer belgelerle toplanan paralar sektöre harcandığı zaman, göreceksiniz, bu elli yılın problemleri tek tek çözülecek. Biraz, nakliyeci sektörü içerisinde olan, nakliyeci esnafımızla istişare etmenizi istirham ediyorum.

Bu yasa çıktığında, seçim bölgelerinize gittiğiniz zaman, nakliyeci esnafımızın sizlere teşekkür edeceğini umuyorum. Onun için, ben, iktidarıyla muhalefetiyle bu yasaya sahip çıkılmasının, sıkıntı içerisinde olan sektörü biraz daha rahatlatacağını… Zira, bu yasayla, dünkü sözlerimde ifade ettiğim gibi, 15 tonluk kamyonun 30 tonla çalışması demek, zaten arz fazlası olan sektöre ikinci bir arz fazlasını ilave etmektedir ki, bu, nakliyeci esnaf arasında haksız bir rekabete ve sektördeki arz fazlalığı fiyat düşmesine sebep olduğundan, nakliyeci esnafı daha da sıkıntıya sokmaktadır. En azından, bu, yüzde 30, yüzde 40 gibi sektöre bir rahatlama getirecektir.

Ben, eminim, muhalefetten de bu hayırlı yasamıza destek olacaklarını umuyorum ve sizleri bu vesileyle tekrar saygıyla selamlıyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Akpak.

Madde üzerinde, şahsı adına Aydın Milletvekili Ahmet Rıza Acar.

Buyurun Sayın Acar.

AHMET RIZA ACAR (Aydın) - Sayın Başkan, değerli üyeler; saygılarımı sunuyorum.

Efendim, bu maddede de hedef, bu kanunla birlikte, Karayolları Genel Müdürlüğünün görev ve yetkileriyle alakalı olarak araçların ağırlık kontrolünü yapmak, suç ve ceza tutanağı düzenlemek, ek 1 inci maddede "ticarî taşıt kullanma belgesi" başlıklı maddenin yürürlükten kaldırılmasıyla alakalıdır.

Burada, yine, bir şey söylemek istiyorum: Biraz önce konuşan değerli muhalefet milletvekili arkadaşımız basında çıkan bazı yazılardan bahsetti, yollarda çökmelerden bahsetti. Bunlardan bir tanesi Aydın'la ilgili olduğu için, onu açıklama ihtiyacı hissettim.

Aydın-Muğla devlet yolunun Hallaçlar mevkiinin 19 uncu kilometresinde meydana gelen heyelan yüzünden böyle bir olay yaşanmıştır. Zeminde su birikmesi, aşırı yağışlardan yan tarafta dere yatağının yanında da su çıkmasıyla ilgilidir. Yolun yapımıyla alakası olmadığını düşünüyorum.

Yirmi yılı aşkın zamandan beri, duble yollar, Odalar Birliğinde, Türkiye'nin 360 küsur tane oda başkanı tarafından hep gündeme getirildi; ama, bu yirmi yıl içerisinde o kadar çok hükümet, o kadar çok başbakan, o kadar çok bayındırlık bakanı geldi gitti ki, kimse bu sözleri, bu eleştirileri -hatta, bunların içerisinde ben de varım- dikkate almadı ve bu eleştiriler neticesinde bu yatırımlara girilmesiyle alakalı plan, proje üretmedi.

İşte, üç üçbuçuk yıldan beri bu konuyu gündeme taşıyan ve vatandaşına söz veren AK Parti İktidarının yaptığı 6 700 kilometrelik yolda, herhalde ki iki tane de, üç tane de, elinde olmayan imkânlardan dolayı, hatalar, eksiklikler, yağışlar, heyelanlardan kaynaklanan olacaktır diye düşünüyorum.

Bu duygularla, hepinizi saygı ve hürmetle selamlıyorum efendim. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın milletvekilleri, madde üzerinde soru-cevap işlemi gerçekleştireceğiz.

Ekrandaki arıza nedeniyle biraz önce sisteme giren arkadaşlarımız, içeride çalışan teknik arkadaşlar tarafından kaydedilmişler; ben, sözleri o sıraya göre vereceğim.

Sayın Selami Yiğit, buyurun.

SELAMİ YİĞİT (Kars) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Aracılığınızla, Sayın Bakanıma, Kars Tren Garındaki bazı sorunlardan bahsetmek istiyorum.

Sayın Bakanım, tren garında tayin ve emeklilik nedeniyle önemli ölçüde bir personel düşüşü gerçekleşmiştir. Örneğin, Kars'ta şu anda yardımcı makinist sayısı 1'dir, oysaki, gerçek ihtiyaç en az 5'tir. Bu ihtiyacı karşılamayı düşünüyor musunuz?

Öte yandan, Doğu Ekspresinin yolcu vagonları eski olup, ısı ve yalıtım sorunu vardır ve yolcular bundan çok olumsuz etkilenmektedir. Bu vagonların tamirini yapmayı düşünüyor musunuz?

Öte yandan, Kars'taki garın ihata, yani, çevirme duvarı yoktur ve dolayısıyla, çok, sık sık ölümlü kazalar olmaktadır. Buna bir önlem almayı düşünüyor musunuz?

Öte yandan, bu tren garında bulunan altgeçit kullanılamamaktadır; çünkü, aydınlatma ve temizlik sorunu vardır. Bu konuda bir önlem almayı düşünüyor musunuz?

Öte yandan, Sayın Bakanım, tren garında 100 geçici işçi vardır. Oysa, gardaki vagon temizliği, kalorifer yakımı ve gar binasının temizliği taşeron firmalara yaptırılmaktadır. Pekala bu işleri oradaki geçici işçiler yapabilirler ve bu geçici işçiler orada çok mağdur durumdalar, çoğu, kırsalda yaşayan arkadaşlarımızdır. Kendilerine ne zaman, ne gibi bir işin havale edileceğini bilmemektedirler ve kendi aile işlerine ve kırsaldaki işlerine de yardımcı olamamaktadırlar.

Öte yandan, Kars Gar Müdürü sekiz yıldır vekâleten, Sayın Bakanım, görevini sürdürmektedir. Buna bir kalıcı çözüm bulmayı düşünüyor musunuz?

Yine, burada sayamayacağım önemli ölçüde -size daha sonra iletebilirim- çeşitli kademelerde personel eksikliği vardır.

Sayın Bakanım, son olarak, Kars-Tiflis demiryolu önemli bir projedir biliyorsunuz. Yıllardır, çeşitli lobilerin kösteklemesiyle ertelenmiş ve çok hayatî bir projedir. Hükümetiniz döneminde bu projeyi ele alıp bitirmeyi düşünüyor musunuz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın Özkan…

UFUK ÖZKAN (Manisa) - Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanımıza şu soruyu sormak istiyorum: Kanun teklifinin genel gerekçesinde 2 nci sayfadaki iki tane paragrafı okuyacağım. Buradaki çelişkiyi, daha sonra, bir oda başkanımızın yazısıyla soruya dönüştüreceğim.

"2918 sayılı Kanun gereğince Şoförler Odası tarafından verilen Ticarî Taşıt Kullanma Belgelerinin verilmesi durdurulduğundan, Bakanlığımızdan acilen Meslekî Yeterlilik Belgesi düzenlenmesinin talep edildiği" diye bir paragraf var. Bu paragrafta da görüldüğü gibi "Ticarî Taşıt Kullanma Belgesi durdurulduğundan" diye ifade ediliyor.

Hemen iki paragraf altında "Bu arada İçişleri Bakanlığınca hazırlanan ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçişleri Komisyonunca kabul edilen '2918 sayılı Kanunda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Tasarısı'nın 101 inci maddesinde, Ticarî Taşıt Kullanma Belgesinin uygulamadan kaldırıldığı da yer almaktadır" diyor.

Yani, şu iki paragraf arasında bir çelişki var. Şimdi, bu çelişkiye istinaden bir soruyu tarafınıza yöneltmek istiyorum. Soru, İzmir Menemen Şoförler Otomobilciler Odası Başkanlığının da aynı zamanda sorusu:

"Türkiye çapında 700'e yakın odada 1 000 000'a yakın şoför ve sürücüye Ticarî Taşıt Kullanma Belgesi verilmiştir. Daha verimli hale getirilerek uygulanması gerekir. Ticarî Taşıt Kullanma Belgesinin isteneceği maddenin, ek 1'in kaldırılması demek, bunca emek ve çabaların, yapılan eğitimlerin ve ek 1 inci maddede uygun olarak çalışmayan trafikten menedilen araçların sorumluluğunu nasıl yükleneceksiniz?"

Şimdi, hem oda başkanımızın sorusunu size iletiyorum Sayın Bakanım hem bu iki tane gerekçenin içindeki paragraf arasındaki çelişkiyi nasıl açıklayacaksınız?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Özkan.

Sayın Kaya, buyurun.

YILMAZ KAYA (İzmir) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, karayollarında taşıma işi yapan taşımacılara, belge alma zorunluluğu getirdiniz. Biraz önce de Sayın Özkan'ın sorusuna cevap verirken, hava ve denizyollarında bu zorunluluğun olduğunu, sektörü disipline etmek amacıyla bu uygulamaya geçtiğinizi söylediniz. Bu, doğru ya da yanlış, tartışılabilir; bunu bir yana bırakıyorum; ancak, bu belgeleri almak için çok yüksek miktarlarda harçlar talep edilmektedir. Bildiğim kadarıyla harç, o belgeyi vermek için, gerekli olan masrafları karşılamak üzere asgarî düzeyde, minimum düzeyde tutulması gereken bir miktardır. Sektör temsilcilerini ziyaret ettiğimizde, bu harçları ödeyemeyip, belgeyi alamayıp çalışamayan elemanlarının, kamyoncularının, nakliyecilerinin olduğunu söylüyorlar. Şimdi, biraz önce Sayın Özkan sorduğunda bu kısmına tam cevap vermediniz. Net bir şekilde sormak istiyorum: Yüksek miktardaki harç alınmasının nedeni, sektörü taşıma belgesiyle disipline etmek mi, çaresiz ve yoksul kimselerin sırtından para kazanmak mı? Bu harç miktarlarını azaltmayı düşünüyor musunuz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Kaya.

Sayın Özcan, buyurun efendim.

OSMAN ÖZCAN (Antalya) - Sayın Başkan, ülkemizde 400 000'e yakın ilkokul mezunu var, bunlar ehliyet alamıyorlar. Bir yıldır da iktidar bunlara söz vermiştir, bunlarla ilgili kanun tasarısını getireceğiz, çıkaracağız diye, bunlar beklemektedirler. Gerçekten, Meclis gündemine alınarak, bunların da ehliyet almaları sağlanacak mıdır? Çünkü, öyle bir rant oluşmuştur ki, bunlar yurt dışına giderek muadili yerlerden 4 000-5 000 euroya lise diploması alarak Türkiye'de ehliyet alıyorlar. Bunun önlenmesi lazım, çok acele gündeme alacak mısınız; bunu öğrenmek istiyoruz.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Özcan.

Soru sorma süresi tamamlanmıştır.

Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Hakikaten, birbirinden önemli, güzel sorular soruldu; ama, birçoğu çok detay içeriyor, yazılı cevap vereceğim. Yalnız, kısa kısa…

Sayın Selami Yiğit, Kars-Tiflis Projesi, Türkiye için stratejik öneme sahip bir projedir ve bölgenin İpek Yolu diye adlandırılan doğu-batı bağlantısını sağlayacak önemli bir projedir. Şu anda uygulama projelerinin yapımı devam ediyor, fizibilitesi tamamlanmıştır, bundan sonra Gürcistan-Türkiye-Azerbaycan ortaklığıyla yapımı cihetine gidilecek.

Kars'ta 117 kadro var 107'si fiilen doludur, yani çok az bir açık var.

Diğer detaylar için kapsamlı yazılı cevap vereceğim.

Sayın Özkan'ın sorusu… Ticarî taşıt belgesi bu kanunla ortadan kalkıyor, yani bunun yerine meslekî yeterlilik belgesi geliyor ve bu onun yerine geçiyor. Dolayısıyla, burada bir ihtiyaç yok, herhangi bir çelişki de söz konusu değil.

Diğer bir konu Sayın Kaya'nın sorusu. Belge harçlarıyla ilgili konu kapanmıştır; çünkü, kanun yürürlüğe girmiştir, yüzde 98'i de bu belgelerini almıştır. Dolayısıyla, bu konuda gerekli kolaylıklar da herkese yapılmıştır.

Sayın Özcan'ın sorusu çok önemli, büyük bir kitleyi ilgilendiriyor. Hemen bu kanundan sonra, Genel Kurulda bekleyen 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu var, onun da gündeme gelmesiyle bu sorun çözülmüş olacak.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakanım.

Madde üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

MUSTAFA GAZALCI (Denizli) - Zaman kaldı Sayın Başkan!

HALUK KOÇ (Samsun) - Sayın Başkan, zaman kaldı!

BAŞKAN - Efendim?

MUSTAFA GAZALCI (Denizli) - Bakandan sonra zaman kaldı.

BAŞKAN - Her işte bu kadar adil olsak çok sevineceğim Sayın Gazalcı. Konuşmalarınızda da aynı adaleti istiyorum.

Buyurun efendim.

MUSTAFA GAZALCI (Denizli) - Çok teşekkür ederim Sayın Başkanım, çok sağolun.

BAŞKAN - Yani, adalet her yerde geçerli olmalıdır.

MUSTAFA GAZALCI (Denizli) - Sağ olun, çok teşekkür ederim.

HALUK KOÇ (Samsun) - Hayır, çoğunluk sağlansın diye süre tanıyoruz.

MUSTAFA GAZALCI (Denizli) - Efendim, bu trafik kazalarının saptanmasında ve kusur değerlendirmesinde kayırmaların ve haksızlığın giderilmesi için, bu işte yetkin olan, belgeyle yetkinliği kanıtlanmış makine mühendisleri tarafından yapılması düşüncesine katılıyor musunuz?

İktidarınız döneminde, trafik kazalarının azaltılması için, çevre ve insan dostu, çevreyi, insanı, zamanı koruyan raylı sistem için neler neler yaptınız?

Denizli Havaalanının her türlü sivil uçağa açılması için ya da yeni bir sivil havaalanı yapmak için bir şeyler yapmayı düşünüyor musunuz? Ankara'dan bir sefer yapılması için daha önce bir talebimiz oldu; ama, bir yanıt alamadık, acaba bir şey yapılabilir mi?

Son sorum: Denizli-İzmir demiryolu üzerinde yapılacak bir hemzemin ya da düzenleme için bu demiryolu trafiğinin bir süre kapanacağı ve bu yüzden de işlerin aksayacağı bize bildirilmiştir. Bu trafik aksamadan, yani demiryolunun çalışması engellenmeden bu çalışma yapılamaz mı?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Gazalcı'nın sorusu… Trafik kazalarını düzenleyen 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunudur ve bu, sigorta şirketleri ve kazaya karışanlar arasında çözümlenen bir konudur; dolayısıyla, burada hangi kuruluşun görevlendirileceği konumuz dışındadır.

Raylı sistemle ilgili çok şey yaptık, burada anlatmaya zaman yok; ben yazılı olarak kendisine kapsamlı bir not vereceğim.

Denizli Havaalanının sivil büyük terminalinin tamamlanması için çalışmalarımız devam ediyor; böylece, Denizli'ye -şu anda zaten trafiğe açık- daha çok noktadan düzenli seferler yapabileceğiz. Bildiğiniz gibi, şu anda askerî havaalanı olup, sivil amaçlı olarak belirli şartlar altında kullanılan bir meydanımızdır.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın Arz, buyurun efendim; 20 saniyemiz var.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Sayın Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, Karadeniz gezilerinde, Karadeniz sahil yolunun 2005 yılı sonunda biteceğine söz verdi; ama, bugün görünüyor ki, 2006 yılı sonunda da bitmeyecek. Bu yolu ne zaman bitireceksiniz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, cevap süremiz tamamlandı.

Sayın Bakan yazılı olarak cevap verebilir. Soru-cevap işlemi süresi tamamlanmıştır.

Madde üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

5 inci maddeyi okutuyorum:

MADDE 5.- 2918 sayılı Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

"GEÇİCİ MADDE 19.- Araçların ağırlık kontrollerini yapmak veya yaptırmak ve aykırı görülen hususlar ile ilgili olarak Karayolları Genel Müdürlüğünce verilen hizmet, Ulaştırma Bakanlığınca veya yetkilendirilen gerçek veya tüzel kişilerce yapılmak üzere faaliyete geçirilinceye kadar devam eder."

BAŞKAN - Madde üzerinde, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına Mersin Milletvekili Ali Oksal.

Sayın Oksal, buyurun efendim. (CHP sıralarından alkışlar)

CHP GRUBU ADINA ALİ OKSAL (Mersin) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Çankırı Milletvekili Sayın Tevfik Akbak'ın, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifinin 5 inci maddesi üzerinde, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına söz almış bulunmaktayım; bu vesileyle, Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, bu yasa teklifi, nakliye sektörünü, buradan kazanç sağlayan ve hizmet alan herkesi çok yakından ilgilendirmektedir. Bugün, gayri safî yurtiçi hâsılamızın yüzde 10'unu nakliye sektörünün oluşturduğunu düşünürsek, bu yetki devrinin ne kadar önemli olduğunu sanırım daha iyi anlarız.

Türkiye, coğrafi yapısı itibariyle her türlü taşımanın yapılabileceği bir ülke olmasına rağmen, ülkemizde, 2004 verilerine göre karayolu taşımacılığı, yolcuda yüzde 95, yükte yüzde 93'tür. Bu durum şunu gösteriyor: Türkiye'de demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığı feci şekilde ihmal edilmiş, bütün yük, maalesef, karayoluna verilmiştir. Yük taşımacılığının ağırlıklı olarak karayoluyla yapıldığı ülkemizde, araçların ağırlık ve boyut kontrollerinin sürekli ve düzenli olarak yapılması, trafikte seyir halinde bulunan herkes için ve karayollarımızın ömrü bakımından da son derece önemlidir.

Araçlarda limitin üzerinde yük taşındığında, aksamlarda hasarlar ortaya çıkmakta, lastiklere binen ağırlık miktarı arttığından, hem lastikler hem de yollar çabuk yıpranmakta ve aracın yakıt tüketimi artmaktadır. Ayrıca, istiap haddi aşıldığında araçların manevra kabiliyeti düşmekte ve bu da frenlerin tutmamasına sebep olabilmektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ancak, görüşmekte olduğumuz teklif, gerçekten ilginç bir süreci izleyerek bugün buraya gelmiştir. Açıkçası, komisyon üyesi olarak benim ve diğer arkadaşlarımın anlamakta zorluk çektiği bazı hususlar vardır. Bunlardan birincisi, artık neredeyse tüm Türkiye'nin bildiği gibi, bir yılı aşan bir süre, İçişleri Komisyonumuzda, alt komisyonlar da kurarak, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun tamamını günün şartlarına uyarladık. Kanun tasarısını 8.12.2005 tarihinde çoğunluğun uzlaştığı bir duruma, herkesin içine sinecek şekilde son haline getirdik. Komisyondaki bütün arkadaşlarımızın bu konuda çok büyük emekleri oldu; ancak, ilginç bir şekilde ve bilinmeyen bir nedenle, kanun, o gün bugündür Genel Kurula inmiyor ya da indirilmiyor. Kanun tasarısını İçişleri Komisyonumuzda ele alırken, Ulusal Programı, Avrupa Birliği mevzuatını dikkate aldık, günün gereksinimlerine göre eksiklikleri ve aksaklıkları giderici önlemler getirdik, cezaların caydırıcılığını artırıp, yasayı, Yeni Türk Lirası, yeni Türk Ceza Yasası, Kabahatler Kanununa uyarladık, Belediye Kanunu ve Büyükşehir Belediye Kanunuyla uyumlu olması sağlanarak, yasanın, uzun zaman vatandaşlarımızın ve devletimizin ihtiyaçlarına cevap vermesini amaçladık; fakat, bugün geldiğimiz nokta hiç de bizim düşündüğümüz gibi olmamıştır. Biz, kanun tasarısını görüşüp bitirdikten beş ay sonra, Sayın Tevfik Akbak, şu anda görüştüğümüz kanun teklifini vermiştir. Elbette, bu, kendisinin en doğal hakkıdır; ancak, anlamakta zorluk çektiğim birinci husus, 2918 sayılı Kanun, tasarı olarak Komisyonumuza geldiğinde neden bu teklif verilmemiştir?!

İkinci husus ise, çalışmalarını beş ay önce bitirdiğimiz kanun tasarısı Genel Kurula inmeyi beklerken, çalışmalarını bir ay önce bitirdiğimiz kanun teklifinin acelesi nedir de hemen gündeme alınmıştır?! Demek ki, kanun tasarısından daha önemli bir kanun teklifiyle karşı karşıya bulunmaktayız.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; tasarı Genel Kurula getirilip bu teklif bir önergeyle Yüce Meclisin dikkatine sunulabilirdi. Bu kanun teklifi, Komisyonumuza ilk geldiğinde de aynı acelecilik mevcuttu. İçtüzüğe aykırı bir şekilde gündemimize alındı; şöyle ki: Bir teklif ya da tasarı komisyon gündemine alınmadan kırksekiz saat önce komisyon üyelerine dağıtılır ki, komisyon üyeleri üzerinde çalışmalar yapsın, düşüncelerini ortaya koysunlar, araştırsınlar, eksikliklerini tamamlasınlar ve metnin yanlışlarını gidersinler; ama, kanun teklifi bize getirildikten bir gün sonra Komisyonumuz bu teklifi görüşmek üzere toplandı. Yani, şunu söylemeye çalışıyorum: Bu kanun teklifinde yangından eşya kaçırma telaşı ilk günden beri vardı.

Değerli milletvekilleri, Karayolları Trafik Kanunu Tasarısı, Türkiye için gerçekten yaşamsal bir önem arz etmektedir. Kanun tasarısı Komisyonda görüşülürken, bu iki kurumun yetkilileri, o zaman böyle bir problemden neden söz etmediler? Bunun yanı sıra, bu teklif komisyonda görüşülürken de ciddî bir aksaklıktan bahsedemediler. Cumhuriyet Halk Partili üyeler olarak biz, zaten, muhalefet şerhimizi teklife eklettik. Açıkçası, bu devir bizim açımızdan çok da gerekli değildir ve yetkililerden de bu devirle ilgili ikna edici bir açıklama getirilememiştir.

Karayolları Genel Müdürlüğü yetkilileri tarafından dile getirilen açıklama da şu şekildedir: Bu görevin yerine getirilmesinde aksaklığa sebep olan en büyük etken Genel Müdürlüğün sınırlı bütçe olanaklarıdır. Bu durum, personel ve donanım eksikliği anlamına gelmektedir. Şimdi, bunu, birisi bize izah edebilir mi?! Tek bir bütçemiz var, o da merkezî bütçedir; yani, bir bakanlığın, imkânlarım kısıtlı, elemanlarım yok, bu görevi benden alın deme hakkı olmamalıdır; çünkü, görevin devredileceği bakanlık, bu işi yapmak için paraya ihtiyacım var, bana merkezî bütçeden eködenek verin deyip, bu görevi yapabileceğini söyleyebilir. Bunun için de, Karayolları Genel Müdürlüğünün bu hizmeti veremediği bahanesi, açıkçası bana çok inandırıcı gelmiyor. Bu teklifin asıl amacı, özel sektör temsilcilerinin talepleridir.

Değerli arkadaşlar, bu kanun teklifi, bana, daha önce yapılmış bir düzenlemenin devamı gibi de, aynı zamanda, gelmektedir. Hepimizin bildiği gibi, çıkarılan bir yasayla, araç muayene istasyonlarının işletme yetkisi özelleştirilmişti. Şimdi, Karayolları Genel Müdürlüğündeki bir görev Ulaştırma Bakanlığına devredilmektedir. Bunun istenmesi, yasada da açıkça ifade edildiği gibi, bu hizmetin ihale edileceğini de göstermektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 5 inci maddeyle getirilen düzenlemeyle 2918 sayılı Kanuna geçici madde 19 eklenmiş ve "araçların ağırlık kontrollerini yapmak veya yaptırmak ve aykırı görülen hususlarla ilgili olarak Karayolları Genel Müdürlüğünce verilen hizmet, Ulaştırma Bakanlığınca veya yetkilendirilen gerçek veya tüzelkişilerce yapılmak üzere faaliyete geçirilinceye kadar devam eder" denilmektedir; ancak, bu sürenin çok uzun olacağını düşünmek, size yukarıda da anlattığım gibi, kanun teklifinin de ruhuna aykırıdır. Bu teklif hızla gelmiş, hızla görüşülmüş ve verilecek hizmet de hızla ihale edilecektir. İhale edilecek kişileri ya da şirketleri, önümüzdeki günlerde de hep birlikte göreceğiz. Umarız, yapılan düzenleme iddia edilen aksaklıkları giderir.

Bana göre bu kanun teklifinin en büyük faydası da, 2918 sayılı Kanunla ilgili tasarının tüm Türkiye'ye yeniden hatırlatılmasına sebep olmasıdır. Dileğimiz odur ki, 2918 sayılı Kanunla ilgili tasarı da bir an önce Genel Kurul gündemine alınsın. Zira, bu tasarı içerisinde yer alan ve büyük beklenti yaratan iki maddeden biri, ilkokul mezunlarına ehliyet verilmesi, diğeri de, sağlık sorunlarına rağmen sürücü belgesi almaya hak kazanan vatandaşlarımızın problemlerinin çözüme kavuşturulacak olmasıdır. Böylelikle, binlerce vatandaşımızın sorunları, bu yasa tasarısının yürürlüğe girmesiyle de ortadan kalkmış olacaktır.

Saygıdeğer milletvekilleri, şimdi, sizlere, cep telefonuma gelen ve önemli olduğuna inandığım bir mesajı okumak istiyorum: "Sayın Vekilim, sizden, bugün Genel Kurulda görüşülecek olan Trafik Yasasına, ilkokul mezunlarının ehliyet alabilmesinin önünü açacak bir geçici madde önermenizi rica ediyoruz. Bu önergeyle, ilkokul mezunu 400 000 insanımızın ehliyet alabilmesini sağlayacak ve çok müşkül bir durumu ortadan kaldırmış olacaksınız. Bir anlamda da, bu insanların daha kolay iş bulabilmesini sağlayacaksınız. Durumun takdirini size bırakıyor, saygılar sunuyoruz" diyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Oksal, lütfen, konuşmanızı tamamlayınız.

Buyurun efendim.

ALİ OKSAL (Devamla) - İki dakika müsaade ederseniz…

BAŞKAN - Buyurun.

ALİ OKSAL (Devamla) - Değerli arkadaşlar, biz de, vermiş olduğumuz önergeyle, ilkokul mezunu vatandaşlarımızın sürücü belgesi alabilmesinin önünü açmayı amaçladık; ancak, komisyonun çoğunluğu olmadığı için, önerge gündeme alınmıyor.

Mevcut olan yasal boşluktan dolayı, ilkokul mezunu vatandaşlarımız mağdur olmaktadır; çünkü, 1996 yılında, sürücü belgesi alma şartı en az ortaokul mezunu olma şartına bağlanmış, daha sonraki yıllarda da, zorunlu temel eğitimle birlikte, sekiz yıllık ilköğretim şartı getirilmiştir; ancak, her hükümet döneminde, değişik zamanlarda çıkarılan yönetmeliklerle, 2004 yılına kadar bu şart uygulanmamış ya da ertelenmiş, ilkokul mezunu olan vatandaşlarımız, bu yönetmelikler sayesinde de sürücü belgesi alabilmişlerdir; fakat, 2004 yılında, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu Tasarısı İçişleri Komisyonumuza gelmiş, kurulan alt komisyonlarda uzun zaman tartışılmış, üst komisyonda olgunlaştırılmış ve Genel Kurula inebilecek duruma getirilmiştir. Bunun üzerinden beş ay geçmesine rağmen henüz gündeme alınmamıştır, ne zaman ve ne şekilde alınacağı da belli değildir. Bundan dolayı da ilkokul mezunu 400 000 vatandaşımız, belki de bu sayının çok üstünde vatandaşımız iki yıldan beri büyük bir sorun yaşamaktadır. Şimdi, bu yasanın çıkmamasından dolayı mağdur olan vatandaşlarımızın sorunlarına acilen çözüm üretmek için, görüşmekte olduğumuz bu yasa teklifine geçici bir madde eklenmesine dair önergemizi verdiğimizi demin de söylemiştim. Hepimizin kabul edeceği gibi, bu, toplumsal bir sorundur.

Değerli milletvekilleri, ilkokul mezunu olan bazı vatandaşlarımızın sürücü belgesi alabilmek için hiç de kolay olmayan değişik yollara başvurduklarını duymaktayız. Yurt dışında, sürücü belgesi alabilmek için ilkokul mezunu olmak yeterli sayılmaktadır. Vatandaşlarımız büyük bir bedel ödeyerek yurt dışına gidip sürücü belgeleri almaktadırlar. Aldıkları sürücü belgeleri 2918 sayılı Kanunun 40 ıncı maddesinde yer alan…

FARUK ÇELİK (Bursa) - Sayın Başkan, 3,5 dakika oluyor!

BAŞKAN - Sayın Oksal…

ALİ OKSAL (Devamla) - Bitiriyorum efendim.

"Yurt dışından alınan sürücü belgeleri ulusal sürücü belgesine dönüştürülür" hükmü gereğince, belirli bir süre zarfında, ilgili yönetmelik hükümlerine dayanılarak ulusal sürücü belgesine dönüştürülmektedir.

BAŞKAN - Sayın Oksal, bana 2 dakikalık süre içinde konuşmanızı tamamlayacağınızı ifade etmiştiniz. 2,5 dakikayı buldu efendim.

ALİ OKSAL (Devamla) - Tamam, bitti efendim.

BAŞKAN - Efendim "bitti" diyorsunuz; ama, devam ediyorsunuz; nasıl bitti anlamadım!

ALİ OKSAL (Devamla) - Teşekkür edeyim mi Sayın Başkanım?

BAŞKAN - Buyurun.

ALİ OKSAL (Devamla) - Vatandaşlarımızı böylesine büyük bir maddî külfete sevk etmenin hiçbir açıklaması yoktur. Bu önemli konuları değerli milletvekillerinin dikkatlerine sundum.

Yasa teklifinin hayırlı olmasını diliyor, Yüce Heyetinizi de saygıyla selamlıyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Şahsı adına, Burdur Milletvekili Mehmet Alp…

Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, konuşmalar sırasında -istirham edeyim- bundan sonra, şu andan itibaren ek sadece 1 dakikalık eksüre vereceğim ve mikrofon otomatik olarak kapandığında açmayacağım. Bilgilerinize arz ediyorum. Bütün arkadaşlarımız ona göre konuşsunlar efendim; lütfen…

Buyurun efendim.

MEHMET ALP (Burdur) - Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; görüşülmekte olan 1137 sıra sayılı Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifinin 5 inci maddesi üzerinde şahsım adına söz almış bulunmaktayım; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Bildiğimiz gibi, 10 Temmuz 2003 tarih ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunuyla karayolu taşımalarını ülke ekonomisine göre düzenlemek, taşımada düzen ve güven ve verimi sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği; ayrıca, buna benzer hizmetlerin şartlarını tespit etmek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, karayolu taşımalarının diğer taşıma sistemleriyle birlikte ve birbirlerinin tamamlayıcısı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha faydalı bir şekilde kullanılmasını sağlamak görevi Ulaştırma Bakanlığına verilmiştir. Ancak, bu genel yetkiye rağmen çeşitli yasalardaki özel düzenlemeler nedeniyle ayrıntı sayılabilecek bazı yetkilerin başka bakanlıklarda kaldığı görülmektedir. Bunlardan biri de, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda Karayolları Genel Müdürlüğüne verilen, araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak veya yaptırmak ve aykırı görülen hususlar hakkında suç veya ceza tutanağı düzenlemek biçiminde yetkidir. Görüştüğümüz bu teklif, bu yetkinin Karayolları Genel Müdürlüğünden alınarak Ulaştırma Bakanlığına verilmesini öngörmektedir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; bu teklifin 5 inci maddesi ise 2918 sayılı Kanuna geçici 19 uncu madde ilave edilmesini öngörmektedir. Bu geçici madde ise şöyledir: "Araçların ağırlık kontrollerini yapmak veya yaptırmak ve aykırı görülen hususlar ile ilgili olarak Karayolları Genel Müdürlüğünce verilen hizmet, Ulaştırma Bakanlığınca veya yetkilendirilen gerçek veya tüzelkişilerce yapılmak üzere faaliyete geçirilinceye kadar devam eder."

Ticarî taşıma piyasasını düzenlemek ve denetlemek görevi, asıl olarak Ulaştırma Bakanlığına aittir. Araçların ağırlık ve boyut kontrollerinin Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde bulunması, başlangıçta belki yolun korunması prensibinden hareket edilerek bu kuruma bırakılmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğümüz, yol altyapısı inşaatı esas faaliyeti olduğu için, bu konuya etkin bir şekilde eğilememektedir. Mevcut durum budur; ama, ekonomik ve ticarî hayatın gelişmesine bağlı olarak taşımacılık piyasası çok büyümüş, bu anlamda da Ulaştırma Bakanlığı 2003 yılında hazırladığı bir kanun tasarısıyla bu piyasayı ciddî bir düzenleme altına almış ve bunun neticesinde, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununu Meclisimiz de kabul etmiştir.

Halihazırda ülkemizde yük kapasitesi, örneğin 15 ton olan bir aracımız, 25-30 tonlarda taşımacılık sektöründe faaliyet göstermektedir; yani, taşımacılık sektörü içinde araçların arz fazlasından kaynaklanan kapasiteüstü çalıştırılması, haksız rekabetler oluşmasına, araçların daha çabuk yıpranmasına, yolların bozulmasına, bozulan araç ve yollar ekonomimizin zarar görmesine neden olmaktadır.

4925 sayılı Kanunla amaçlanan, yolun korunmasıyla beraber, piyasada haksız rekabetin önlenmesi, taşıma araçlarının daha kısa sürede yıpranması, fazla taşıma nedeniyle trafik güvenliğinin riske girmesi, hatta fazla taşıma nedeniyle petrol gazlarındaki zararlı emisyonların yükselmesi ve fazla yüklenmenin önlenmesi gerekmektedir. Ulaştırma Bakanlığımız, idarî ve teknik kapasitesini bu yönde geliştirmiş ve geliştirmeye devam etmektedir. Bu nedenle, Karayollarımıza verilmiş olan bu görevin daha verimli yürütülmesini sağlamak için, aynı şekilde, Ulaştırma Bakanlığımıza aktarılmasının uygun olacağını düşünmekteyiz.

Bu duygu ve düşüncelerle, teklifin, ülkemize hayırlı olmasını temenni ediyor, Yüce Heyetinizi saygılarımla selamlıyorum. (AK Parti ve CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim vaktinizi itinalı kullandığınız için Sayın Alp.

Şahsı adına, Aydın Milletvekili Ahmet Rıza Acar.

Sayın Acar, buyurun efendim. (AK Parti sıralarından alkışlar)

AHMET RIZA ACAR (Aydın) - Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; hepinizi saygı ve hürmetle selamlıyorum.

Yine, bu 5 inci maddeyle alakalı olarak geçici 19 uncu maddenin, arada bir boşluk doğurmaması, hizmetin fiilî bir şekilde devam etmesi için Karayollarınca belirli bir süre daha devamını düzenleyen bir maddedir; bu bir.

İkincisi de, vatandaşlarımıza, araç sahiplerine, otobüs, kamyon firmalarına, binek araçları sahibi vatandaşlarımıza, onların araçlarını korumak, hayatlarını korumak için yapılacak en önemli hizmetin onlara yol yapmak, hele duble, hele otoyollar yapmak olduğuna inanan birisiyim. İşte, bu anlayış içerisinde, üç yıllık zaman diliminde Aydın'da yapılan hizmetleri kısaca size anlatmak istiyorum.

Aydın-Denizli duble yolu bitti, şimdi sıcak asfalt yapılmaktadır. Aydın-Muğla-Ortaca duble yolunun birinci etabı neticelendirildi ve açıldı. Köşk-Başçayır-Ödemiş yolu asfaltı yapıldı. İncirliova-Tire yolu, yine, asfaltı bitti. Germencik-Söke duble yolu bitirildi. Aydın-İzmir devlet yolunun bazı noktaları duble, birçok noktalarında da iyileşmeler yapıldı. Kuşadası-Selçuk duble yolu, bütün yol 15 Haziranda bitecek, bütün yolların köprüleri yapıldı. Söke-Didim duble yol oluyor. Aydın'ın bütün çıkışları duble. Kuşadası-Davutlar Millî Parkı yolu çalışmaları devam etmekte. Söke-Bağarası yolunun, yani, Güney Menderes sahil yolunun 6 kilometresi bitti, proje çalışmaları devam etmektedir. Çine-Karpuzlu yolu genişleme çalışmaları başladı. Aydın-Denizli arasında 23 kilometrelik kavşak yapıldı. Böyle bir hizmet yapılmaktadır.

Bundan önceki en büyük yol hamlesi 1950-60 dönemleri arasındaydı. O zamanın Başbakanı Menderes'ten de İzmir-Aydın-Denizli arasında önemli hizmetlerin alındığını ben de, çocuk olmamla birlikte, hatırlıyorum.

YILMAZ KAYA (İzmir) - Germencik-Söke yolu bitmedi.

AHMET RIZA ACAR (Devamla) - O günkü şartlar altında da o günkü hükümetin başbakanına şunların söylendiğini de biliyorum, aile içinde konuşuluyordu: "Siz bu yollara uçak mı indireceksiniz, tayyareler mi konduracaksınız, havaalanları mı yapacaksınız" deniliyordu.

Bu anlayıştan vazgeçtiğimiz gün Türkiye'nin önünün daha da iyi açılacağını düşüyor, saygılar sunuyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, madde üzerinde 10 dakika süreyle soru-cevap işlemi gerçekleştireceğiz.

Sayın Güyüldar, buyurun efendim.

HASAN GÜYÜLDAR (Tunceli) - Sayın Başkanım, Sayın Bakanıma bir sorum olacak.

Ülkemizin güney bölgesini Erzincan'a, Erzurum'a, kuzey Anadolu'ya bağlayan devlet yolu Tunceli'den geçmektedir; ama, bu devlet yolunun Pülümür-Muti arasındaki 20 kilometrelik kısmı otuz yıldan beri, nakliyecilere, otobüs işletmecilerine, bölge halkına ecel teri döktürmektedir. Pülümür insanı kışın kardan, sonbahar ve ilkbaharda yağan yağmurlardan dolayı oluşan çamurdan büyük işkenceler yaşamaktadır. Biraz evvel, Aydın Milletvekilimiz… Aydın İline yapılan hizmetlerden dolayı, yapılan yollardan, altyapılardan dolayı biz de burada sevincimizi dile getiriyoruz; ama, otuz yıldan beri devlet yolu olan Pülümür ve Muti arasındaki 20 kilometrelik yolun hâlâ yapılmadığını burada ben üzülerek belirtmek istiyorum.

Bölgemizin insanı olan Sayın Bakanıma sormak istiyorum: Sayın Bakanım bu yolu yapmayı düşünüyor musunuz?

Teşekkür ediyorum.

ŞÜKRÜ ÜNAL (Osmaniye) - Bayındırlık Bakanı mı ki düşünecek; karıştırdı arkadaş.

BAŞKAN - Sayın Bakan Hükümet adına oturduğu için cevap verebilir.

Sayın Aslanoğlu…

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Efendim, saygılar sunuyorum.

Tabiî, hiç bahsetmeyecektim; ama, Aydın Milletvekili çıkıp, burada Karayolları Kanunuyla ilgili, karayollarından bahsedince, bizim de soru sorma hakkımız doğdu, bağışlayın. Hükümet adına; ama... Ben şimdi kıskanmıyorum, tebrik ederim kendilerini. Herhalde, Malatya, Türkiye'nin bir başka yeri, bir çivi çakılmayan bir ili. Bunları duyduktan sonra kendime üzülüyorum, kendime acıyorum. Hükümetin dışladığı bir il miyiz, bunu sormak istiyorum. Neden?

BAŞKAN - Sayın Aslanoğlu, sorunuzu sorun da, duble yollarınız yapılıyordu, ben de geçtim oralardan.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Malatya-Battalgazi yolu 7 kilometre. On yıldır bir yol bitirilmiyorsa, on yıldır… Hakikaten bu ayıp hepimize yeter. On yıldır… Bakıyorum, dinledim şimdi, dışarıdaydım ben, dışarıda duydum Aydın'da yapılanları. Gıpta ettim, kıskanmıyorum; ama, on yıldır bu yol yapılmıyorsa, acaba, Malatya'ya bu Hükümetin bir garezi mi var?

İki; Sayın Bakanım, ben ilkokula gittim. İlkokul diplomam var. O zaman ilköğretim okulları yoktu. Ama, bana ehliyet vermiyorsanız, ne, bu, kamu vicdanına, ne kişilik hak ve özgürlüğüne sığar. Bu insanlar o zaman ilköğretim okulu vardı da, acaba, gitmediler mi; ama, en tabiî, en demokratik hakkını bu insanların elinden aldık. Ne olursunuz, özellikle ilkokul mezunlarına ehliyet vermeme diye bir şeyi ortadan kaldırmak gibi bir vicdan borcumuz var bu insanlara. Nereye gitsek bu konu gündeme geliyor. Bir kez daha ben dikkatinize sunuyorum.

Saygılar sunarım.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın Aslanoğlu, o zaman ortaokullar vardı biliyorsunuz. Demek ki, ortaokula gitmemiş o arkadaşlarımız.

Sayın Işık, buyurun.

AHMET IŞIK (Konya) - Sayın Başkanım, benim de, Sayın Bakanıma havaalanıyla ilgili bir sualim olacak.

Sayın Bakanım, Konya'nın yüzölçümü, konumu, nüfus yoğunluğu malumunuz. Yapılmakta olan hızlı tren projesi ve Konya Ovaları Projesinin en büyük ayağı olan Mavi Tünelle de, artık Konya ekonomide çok canlı bir şehir haline gelmekte ve yoğun bir göç almakta. Sayın Bakanım, Konya bu noktada; ama, şu an var olan askerî havaalanı taşımacılık noktasında yetersiz kalmaktadır. Sivil kitle örgütleri, meslek odaları ve biz milletvekillerinin çok yoğun talebi, bölgemize yapılacak bir havaalanının hayata geçirilmesi; çünkü, sadece Konya değil, Aksaray, Karaman, hatta Ankara'nın da kısmen yoğunluğunu alacak bir havaalanının hayata geçirilmesi noktasında yoğun talebimiz vardır. Hükümetin ve sizlerin bakış açısını öğrenmek istiyoruz. Konya bölge sivil havaalanı noktasındaki değerlendirmenizi almak istiyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın Arz…

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Sayın Bakanım, Trabzon Limanını, Karadeniz aracılığıyla, Karadeniz'den gelecek yükleri taşıma anlamında İran'a bağlayacak olan tren yolunu, Erzurum veya Erzincan üzerinden herhangi bir şekilde bağlamayı ne zaman düşünürsünüz, ne zaman hayata geçireceksiniz? Trabzon Limanının taşımacılık açısından çok önemi vardır.

Ayrıca, Batum-Hopa, Hopa-Rize, Rize-Trabzon tren yolunun, Türkiye'yi Kafkasya'ya, daha sonra da Orta Asya'ya bağlayacağını düşünürsek, bu kısa kilometrelik bölümü, öncelikle 25 kilometrelik Hopa-Batum yolunu ne zaman hayata geçireceksiniz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Arz.

Şu anda, Sayın Bakanım, cevap verme süresi size aittir. Eğer arta kalan vakit olursa, sisteme giren diğer arkadaşlara söz vereceğim.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Başlayabilir miyim Sayın Başkan?

BAŞKAN - İsterseniz, Sayın Abdulkadir Ateş Beye de bir söz vereyim; ondan sonra başlayın.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Tamam, buyurun.

BAŞKAN - Buyurun, Sayın Ateş.

ABDULKADİR ATEŞ (Gaziantep) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Konu havaalanına gelince, Gaziantep Havaalanıyla ilgili bir sorum olacak benim. Bilemiyorum, arkadaşlar herhalde farkında değil; Gaziantep, bir yıldan beri, bir havaalanı cenderesi ve rezaleti yaşıyor; çok özür dileyerek bu kelimeyi kullanmak zorundayım. Altıncı büyük şehre, kendi merkezinden, başkentinden uçak seferi bulunmamaktadır; bu, bir.

İkincisi; yeni yapılan pistin, son duyduğuma göre, biten kısmının 600 metrelik kısmında yeni bir çatlama ve çökme olduğu söyleniyor; bu doğru mudur?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Ateş.

Sayın Bakanım, buyurun efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Evet, en önce, Sayın Ateş'in sorusundan başlayayım. Türkiye'de sivil havacılığı geliştirmek, AK Parti Hükümetine nasip olmuştur. Üç yılda taşınan yolcu sayısı 32 000 000'dan 56 000 000'a çıkmıştır. Hele hele, Gaziantep'te meydan vardı; fakat, doğru dürüst sefer yapılamıyordu; çünkü, pistin iki ucu arasında 18 metre kot farkı vardı ve hiçbir cihaz konulamıyordu. En öncelikli proje alarak, burada, pisti uluslararası standartlara göre rekor bir sürede yapıyoruz, temmuz ayında bitecek. Teslim alınmayan bir işin bir yerinde çatlak vardı yoktu konusu, tartışmadan abestir. Teslim alınma aşamasında, inşaat bütün yanlarıyla kontrol edilecektir. Daha bitmemiş bir işin yanlış olduğunu, doğru olduğunu, burada, bilgiye dayalı olmadığı için, cevap vermem mümkün değil; ama, bunu bir uyarı kabul ediyorum. Buna göre bakacağız. Antep Havaalanı pisti, terminali bitti, açıldı, gayet de güzel oldu; pisti de bittiğinde, bu yaz, her tarafa, sadece yurt içine değil, yurt dışına da düzenli seferler yapan önemli bir bölgesel havaalanı olacaktır. Bunu ifade ediyorum.

Sayın Ahmet Işık'ın… Şu anda, Konya Havaalanında uçuşlar 5 seferden 30 sefere çıktı, bir sıkışıklık yaşanıyor; ancak, şu anda, kısa vadede bir havaalanı planlamamız yok.

Belki, en önemli konu, burada ehliyetlerle ilgili dile getirilen konudur. Sayın Aslanoğlu, biz, bunu, burada önerilen iki yıl değil, süresiz olarak, bundan sonra gelecek 2918 sayılı Trafik Kanunuyla kökten çözeceğiz. İki yıl değil, süresiz, ilkokul mezunlarına ehliyet alma imkânı getireceğiz. Bunu da müjdeliyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

Tabiî, yollarla ilgili Sayın Hasan Güyüldar, Sayın Mevlüt Aslanoğlu'nun yine soruları var. Ne kadar güzel, Sayın Güyüldar yirmi yıldır yapılmayan, Sayın Aslanoğlu on yıldır yapılmayan yollardan söz ediyorlar. İşte, böyle, yıllardır yapılmayan, bakılmayan projeleri alıp, yapıp bitirmek bizim Hükümetimize nasip oluyor, bu da sevindirici bir durumdur; bu vesileyle, bunu ifade etmek istiyorum.

Dün de söyledim, Türkiye Cumhuriyeti tarihinde yapılan bölünmüş yol miktarı 3 500 kilometre, bizim üçbuçuk senede yaptığımız yol miktarı 7 000 kilometredir, tam 2 katıdır. (AK Parti sıralarından alkışlar) Bu da halkımız tarafından biliniyor ve Türkiye'nin her tarafının şantiye halinde olduğuna, gidenler, görenler şahit oluyor ve bunu daha da ileri seviyeye götürmek için Hükümetimiz var gücüyle çalışıyor. Bu sene, KÖYDES projesiyle, köylerimizde de, çok önemli ölçüde, yol iyileştirme, yol asfaltlama, içme suyu projelerini büyük bir hızla sürdürüyoruz. Bu vesileyle, tüm milletvekillerimize, ülkenin, yörelerinin sorunlarını dile getirdikleri için de ve bu hassasiyetlerinden dolayı da teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakanım.

Sayın milletvekilleri, madde üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

III. - YOKLAMA

(CHP sıralarından bir grup milletvekili ayağa kalktı)

HALUK KOÇ (Samsun) - Sayın Başkan, yoklama yapılmasını istiyoruz.

BAŞKAN - Maddenin oylamasından önce bir yoklama talebi vardır.

Şimdi, sayın milletvekillerinin isimlerini okuyacağım.

Sayın Haluk Koç?.. Burada.

Sayın Vedat Yücesan?.. Burada.

Sayın Ramazan Kerim Özkan?.. Burada.

Sayın Ufuk Özkan?.. Burada.

Sayın Mehmet Küçükaşık?.. Burada.

Sayın Yılmaz Kaya?.. Burada.

Sayın Salih Gün?..

YAVUZ ALTINORAK (Kırklareli) - Tekabbül ediyorum.

BAŞKAN - Sayın Altınorak… Tamam.

Sayın Mehmet Yıldırım?.. Burada.

Sayın Ali Oksal?.. Burada.

Sayın Ali Rıza Bodur?.. Burada.

Sayın Atila Emek?.. Burada.

Sayın Hasan Güyüldar?.. Burada.

Sayın Şevket Arz?.. Burada.

Sayın Ferit Mevlüt Aslanoğlu?.. Burada.

Sayın Ahmet Ersin?.. Burada.

Sayın Türkân Miçooğulları?.. Burada.

Sayın Orhan Diren?.. Burada.

Sayın Gaye Erbatur?.. Burada.

Sayın Tacidar Seyhan?.. Burada.

Sayın Mehmet Ziya Yergök?.. Burada.

Sayın milletvekilleri, 20 üyemiz yoklama talebinde bulunmuştur.

Yoklama için 4 dakika süre veriyorum. Adlarını okuduğum sayın üyelerin yoklama için elektronik cihaza girmemelerini rica ediyorum.

Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, pusula gönderen arkadaşlarımız salondan ayrılmasınlar. Çünkü, pusula verdikten sonra salon dışına çıkarlarsa işleme almayacağız.

Yoklama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla yoklama yapıldı)

BAŞKAN - Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, dinlemenizi istirham ediyorum.

Oy kullanan, pusula gönderen arkadaşlarımızın isimlerini okuyorum: Sayın Bakanımız?.. Burada.

Sayın Mehmet Fehmi Uyanık?.. Burada.

Sayın Yüksel Coşkunyürek?.. Burada.

Sayın Ekrem Erdem?.. Dışarı mı çıktı?..

Sayın Nezir Nasıroğlu?..

Sayın Köşdere?..

Sayın Selami Uzun?..

Sayın İbrahim Çakmak?..

Sayın Hacı Turan?..

Sayın Zeki Ergezen?.. Sayın Bakanım, buradasınız.

Sayın Arvas?..

Sayın Başesgioğlu?.. Sayın Bakanım, burada.

Sayın Gürsoy Erol?.. Burada.

Sayın Zeyid Aslan?.. Burada.

İsmi okunup da burada olan arkadaşımız var mı?..

Sayın Çakmak?.. Burada.

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, toplantı yetersayısı vardır.

VI.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN

GELEN DİĞER İŞLER (Devam)

3.- Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın; Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi ve İçişleri Komisyonu Raporu (2/731) (S. Sayısı: 1137) (Devam)

BAŞKAN - 5 inci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, bir geçici madde ihdasına dair önerge vardır; önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki teklifimizin geçici madde olarak Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Teklifin sonuna eklenmesini arz ederiz.

Hakkı Ülkü Ali Oksal Osman Özcan

İzmir Mersin Antalya

Yavuz Altınorak M. Vedat Yücesan Halil Tiryaki

Kırklareli Eskişehir Kırıkkale

Feridun Baloğlu Haşim Oral Yaşar Tüzün

Antalya Denizli Bilecik

Muharrem Toprak Kemal Sağ Mehmet Yıldırım

İzmir Adana Kastamonu

Hüseyin Bayındır Ufuk Özkan

Kırşehir Manisa

Geçici Madde 1.- İlkokul diploması bulunanlar, bu Kanunun yürürlüğe girmesinden itibaren 2 yıl süre içinde ehliyet alabilirler.

BAŞKAN - Komisyon önergeye katılıyor mu?..

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI TEVFİK ZİYAEDDİN AKBULUT (Tekirdağ) - Sayın Başkanım, bu teklif, Karayolları Trafik Kanununda çok kapsamlı bir şekilde bulunduğundan… Şu anda da, Meclisimizin gündemindedir. Bu nedenle katılmıyoruz.

BAŞKAN - Hükümet önergeye katılıyor mu?..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Katılmıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN - Önerge hakkında önerge sahipleri konuşacak mı, gerekçeyi mi okutayım?

MEHMET VEDAT YÜCESAN (Eskişehir) - Gerekçe okunsun.

BAŞKAN - Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

İlkokul mezunu olanların mağdur olmamaları için.

BAŞKAN - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Önerge kabul edilmemiştir.

Bir geçici madde ihdasına dair 1 önerge daha vardır; önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan kanun tasarısına aşağıdaki geçici maddenin eklenmesini arz ve teklif ederiz.

Faruk Çelik Recep Garip Soner Aksoy

Bursa Adana Kütahya

Mehmet Emin Tutan M. Necati Çetinkaya

Bursa Elazığ

Geçici Madde 1- Bu Kanunda geçen "Türk Lirası" ibaresi karşılığında, uygulamada 28.1.2004 tarihli ve 5083 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Devletinin Para Birimi Hakkında Kanun hükümlerine göre ülkede tedavülde bulunan para "Yeni Türk Lirası" olarak adlandırıldığı sürece bu ibare kullanılır.

BAŞKAN - Komisyon önergeye katılıyor mu?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI TEVFİK ZİYAEDDİN AKBULUT (Tekirdağ) - Olumlu görüşle takdire bırakıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN - Hükümet?..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN - Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

YTL'den TL'ye geçiş hükmü eklenmiştir. Böylece, uygulamada ortaya çıkabilecek tereddütlerin giderilmesi amaçlanmıştır.

BAŞKAN - Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

6 ncı maddeyi okutuyorum:

MADDE 6.- Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

BAŞKAN - Madde üzerinde, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, Manisa Milletvekili Sayın Ufak Özkan; buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

CHP GRUBU ADINA UFUK ÖZKAN (Manisa) - Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Değerli milletvekilleri, 1137 sıra sayılı kanun teklifi üzerine Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum; Yüce Meclisi Grubum ve şahsım adına saygıyla selamlıyorum.

Değerli arkadaşlarım, dünden beri konuştuğumuz konuda karayollarının fizikî durumlarını da tartışıyoruz, konuşuyoruz, nakliyecilerimizin problemlerini, sıkıntılarını da konuşuyoruz. Bu konuşmalara biraz daha farklı bir boyuttan bakmak için şunları belirtmek istiyorum:

Değerli arkadaşlarım, Türkiye'nin her bir coğrafyasında, Kastamonusunda, Iğdırında, Kars'ta ve Bursa'da, İzmir'de, Manisa'nın ilçe içindeki, il içindeki yollarında, her yerinde ciddî yol problemlerimiz var. Bu yol problemlerini görmezden gelmek ve 7 000 kilometrelik bölünmüş yolla gurur duymak çok doğru değil. Bu 7 000 kilometrelik bölünmüş yoldan, nedense, biz Manisa olarak çok ciddî bir yatırım alamadık. Alamadığımızı da Manisa milletvekillerimiz, İktidar Partisi milletvekilleri de bilirler.

Değerli arkadaşlarım, yolların kalitesi, ışıklandırmadaki eksiklikler, yol çizgilerindeki eksiklikler, noksanlıklar, kenar taşlarının, reflektörlerin olmaması, duble yol çalışmalarındaki dikkatsizlikler ve tedbirsizlikler çeşitli kazalara sebebiyet vermekte.

Sayın milletvekilleri, gerekçede de yazmış olduğunuz üzere, bu kanun teklifi kabul edilirse Karayollarının üzerinden bir yük alınacak ve sanki bunların da hepsi doğrulacak, düzelecekmiş gibi bir intiba uyandırıyorsunuz.

Şunu merak ediyorum: Sanki, Bayındırlık Bakanlığı, Cumhuriyet Halk Partisinin kontrolünde bir bakanlık da, Ulaştırma Bakanlığı da Hükümetin kontrolünde bir bakanlık… Yani, siz, Ulaştırma Bakanlığı bütçesinde ve bünyesinde bunları organize edebilecek, bu problemleri giderebilecek ve bu yükü Bayındırlık Bakanlığının üstünden alabilecek bir imkânınız var da, bugüne kadar niye kullanmadınız?! Yani, Bayındırlık Bakanlığının içinde bulunduğu sıkıntıları ve problemleri görüyorsunuz, biliyorsunuz, tespit ediyorsunuz; ama, Hükümet olarak, yardım konusunda, elinizi Bayındırlık Bakanlığına uzatmıyorsunuz. Şimdi, bu kanun teklifiyle, bütün problemler, bütün sıkıntılar bitecek; artık, duble yollarda yollarımız daha kaliteli olacak, ışıklandırmalarımız daha düzgün olacak, yol çizgilerimiz daha düzgün olacak ve dolayısıyla, ülkemizdeki kazalar da bitecek…

Peki, 2005 yılındaki kazalardan haberiniz var mı değerli milletvekili arkadaşlarım? 2005 yılında, ülkemizdeki kaza sayısı -trafik kayıtlarına geçen- 570 419, ölü sayısı 3 215, yaralı sayısı 123 985, maddî hasar 651 000 000 dolar. Bu ölen canlar bizim canlarımız, bu kaybettiğimiz maddî para bizim paramız. Bunların önlenmesi için, elinizdeki problemleri, sıkıntıları bilerek, bugün buraya kadar taşımamanızı anlamak mümkün değil.

Değerli arkadaşlarım, nakliyecilerimizin, otobüsçüsünden, kamyoncusundan, minibüsçüsüne kadar, en önemli problemlerinden bir tanesi, kaçak ve vasıfsız akaryakıttır. Kaçak akaryakıt üzerindeki en önemli etkenlerden bir tanesi, yüksek ÖTV ve KDV oranlarıdır. Bu yüksek ÖTV ve KDV oranlarıyla, akaryakıt kaçağının önüne geçebilmeniz ve nakliyecilerimizin önündeki haksız rekabeti kaldırabilme şansınız yoktur. Bununla ilgili, ilgili devlet bakanlıkları, Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Sanayi Bakanlığı ve Başbakan, kaçak akaryakıtın önüne geçilememesinin önündeki en büyük sebeplerden bir tanesidir. Bu konudaki, ben, hükümetin ve AKP'nin ciddiyetine inanmıyorum.

Gasbedilen taksicilerimiz, apayrı bir güvenlik sorunudur. Yollarımızda güvenli seyahat etmek, ne şehir içinde ne şehir dışında, mümkün olmamaktadır. Kaldı ki, Başbakanın konvoyu, şehir içinde neredeyse trafik terörü estirmektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; çeşitli belgeleriniz var…

AGÂH KAFKAS (Çorum) - Sayın Başbakan trafik terörü estirmiyor…

UFUK ÖZKAN (Devamla) - Havayolundaki yola bakarsanız, Sayın Başbakan evinden beş dakika önce çıkmış olsa, kaza yapmadan uçağına varabileceğini görürsünüz. Trafik terörü estirildiğini, siz Başbakana sorun, Başbakandan bir öğrenin…

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; çeşitli belgeler istiyorsunuz. İstediğiniz belgelerden bir tanesi de SRC. Bu SRC belgesini isterken -yani, sürücü meslekî yeterlilik belgesi, şoförlerimizden ve nakliyecilerimizden istediğimiz- bu belgeyi isterken, 2005 Şubat ayında yapılan müracaatların içinde ticarî taşıt kullanma belgesinin fotokopisini istediniz. Bugün bu belgenin kalktığını ilan ediyorsunuz, söylüyorsunuz. Kanun teklifinin gerekçesinde de bunları yazıyorsunuz ve SRC belgesi isterken, ticarî taşıt kullanma belgesinin fotokopisini istiyorsunuz. 2005 yılının ağustos ayına kadar süre veriyorsunuz, daha sonra aralık ayına kadar uzatıyorsunuz. 2006 yılının mart ayında, bu belgenin verilmesini Gazi Üniversitesine devrediyorsunuz ve buradan yine Gazi Araştırma Proje Kooperatifine, belge başına 21 lira 80 kuruş -Yeni Türk Lirasıyla- para göndermelerini istiyorsunuz.

Değerli arkadaşlarım, R1 belgesi… Az önce Giresun'dan bir arkadaşımız aradı, R1 belgesindeki sıkıntısını ve problemini anlattı. Aynen söylediği şu: "Ben, 21 Eylül 2005 tarihinde Ankara'dan belgemi aldım. Belgemi alırken 123 milyar lira para yatırdım. Bu parayı yatırırken de bankadan kredi aldım. Borçla, faizle bu parayı yatırmaya çalıştım. Nisan, mayıs, haziran, temmuz, ağustos aylarında 123 milyar lira parayı R1 belgesi için ödedim; ancak, 18 Ocak 2006 tarihinde aynı belge, Hükümetiniz tarafından, bir yönetmelikle 60 milyar liraya indirildi. Ben devletten 63 milyar lira alacaklıyım, alacağımı geriye istiyorum. Bununla ilgili Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğüne dilekçe vermemizi istiyorlar. Verdiğimiz dilekçe sıraya girecek, o sıraya göre de paramızı geriye alacağız; ama -diyor ki vatandaşımız- ben bu parayı yatırırken sıra beklemedim, bu parayı yatırdım. Bu parayı da yatırırken faizle para aldım. Bugün bu paramın acilen geriye ödenmesini talep ediyorum." Çok da haklı bir taleptir.

Aynı şekilde, K1 belgeleri… K1 belgelerinde, 2005 yılında, hepinizin bildiği gibi 1 100 000 000 lira para yatırıldı, 50 000 000 lira da kart parası alındı. Daha sonra bu 350 000 000 liraya indi. Büyük bir çoğunluğu 1 150 000 000 lira yatırdı, az bir kısmı 350 000 000 lira yatırdı. Bu 800 000 000 lira paranın, derhal, defaten bu insanlara geriye ödenmesi gerekir; ama, bununla ilgili, Kamulaştırma Genel Müdürlüğünün sitesinde mayıs ayı içinde ödeneceği ifade ediliyor, umut ederim ki mayıs ayı içinde bunlar ödenir.

Değerli arkadaşlarım, (Y) belgesi diye bir belge önümüze getirmek üzeresiniz. 100 kilometreyi aşmayan, il içindeki taşımacılık için (Y) belgesi. Bununla da 500 000 000 lira para alacaksınız. Güzergâh İzin Belgesi diye bir belge geliyor; Güzergâh İzin Belgesinde de 12 yaşa sınır getiriliyor. 12 yaşından büyük araçların buralarda, köy yollarımızda, belde yollarımızda çalışabilme şansı, maalesef yok.

Değerli arkadaşlarım, siz, bulabildiğiniz, elinizin erdiği, gördüğünüz her şeyden bu paraları almaya çalışıyorsunuz. Bereket, deveden, eşekten, attan, katırdan, at arabasından bunları almayı akıl edemiyorsunuz; inşallah da almazsınız.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; nakliyecilerimizin durumu hiç iyi değil. Nakliyecilerimizin durumu, üç yıl öncesinden daha kötü durumda. Üç yıl önce, İzmir-İstanbul nakliyesinde 500 000 000 lira kira parası alan nakliyecimiz, bugün, yine 500 000 000 lira kira parası alıyor; ama...Enflasyon, tabiî, düşüyor, enflasyon burada düşüyor da, nakliye bedelinde, haksız rekabetten dolayı da düşüyor; ama, giderleri hiçbir zaman düşmüyor.

İktidara geldiğinizde mazotun litresi 1 000 000 liraydı, şu anda nakliyecimiz 2 150 000 liraya mazot alıyor. Lastiğin fiyatı, 1 100'e 20 lastiğin fiyatı 280 000 liraydı, bugün 380 000 liraya çıktı.

Kamyon, Ege Bölgesindeki kamyon, İzmir-İstanbul arasında ayda yaklaşık 3 ya da 4 sefer yapar. Bu da, almış olduğu paranın yaklaşık 1 000 000 000 civarında; ama, harcadığı paranın da 800 000 000 civarında olduğunu gösterir. İnsanları, açlıkla, sefaletle, yoksullukla perişan eder noktaya getirdik.

Yine, Manisa Esnaf ve Sanatkârları Odalar Birliğinin Sayın Başkanı Hasan Geriter'in bana göndermiş olduğu bir belgeyi, mutlaka İktidar Partisi milletvekillerine de gönderdi. Son derece haklı talepleri var. Bu taleplerin yerine getirilmesi için, Hükümetimiz ve İktidar Partisi milletvekillerimizin derhal çalışması lazım.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; tonaj, istiap haddi son derece önemli. Gerçekten, en önemli haksız rekabetlerden bir tanesi budur. 20 tonluk arabalara 40 ton malın yüklenmesi, 40 tonluk paranın alınması, küçük nakliyecinin iş yapabilme olanağını elinden almaktadır; fakat, üçbuçuk yıllık iktidarınız döneminde bunun denetlenemiyor olması, denetlenmemesi… Hangi gücün sizin elinizden tutarak bu denetlemeyi yaptırtmadığını ben çok merak ediyorum. Hangi güç tuttu da bu denetlemeyi yapamadınız?! Bu denetlemenin son derece sağlıklı ve son derece süratli bir şekilde yapılması gerektiğini Yüce Heyetinize ve Sayın Bakanımıza, bu kanun teklifiyle…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Özkan, 1 dakikalık süre vereceğimi ifade etmiştim; buyurun efendim.

UFUK ÖZKAN (Devamla) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Vatandaşımızın haklı talebi şu: Bu kanunu ya da bu yöntemi, bu yönetmeliği kimlerin yönettiği, kimlerin yaptığı çok önemli değil; bunların doğru yapıldığı ve doğru takip edildiği önemli.

Sayın Bakandan ve Hükümetten, bu kanun teklifinin kabulünden sonra, süratle, haksız kazanca yol açacak tonajın ve karayollarındaki güvenliğin sağlanmasını talep ediyor, Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Özkan.

Madde üzerinde, şahsı adına Tevfik Akbak, Çankırı Milletvekili…

Buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

TEVFİK AKBAK (Çankırı) - Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben, Cumhuriyet Halk Partisi sözcüsü değerli kardeşimin çok haklı tenkitlerine de çok teşekkür ediyorum. Biz, yapıcı muhalefeti her zaman alkışlamasını biliriz; ancak, değerli arkadaşımızın yanıldığı bir noktayı da sizlerle paylaşmak istiyorum.

Şimdi, evet "üçbuçuk yıldır bu neden denetlenmedi" sözü, gerçekten doğru. Zaten, bu eksikliği biz gördüğümüz için değişikliğe ihtiyaç duyduk. Siz, üçbuçuk yıldır, keşke bunu bize, bu kanun vesilesiyle değil, daha önce hatırlatmış olsaydınız.

Değerli arkadaşlar, bu, haklı ve doğru bir tekliftir. Doğruluğunu, artık, iktidar ve muhalefetiyle hep beraber, bugün, bunu burada tescil etmiş olduk. İnşallah, bu yasanın yürürlüğe girmesiyle, bunun nakliyeci esnafımıza kazandırdıklarını hep beraber göreceğiz. Asıl, partimizin en büyük projesi, 4925 sayılı Yasayla bu K1, K2, L1 belgeleriyle alınan paraların piyasadaki arz fazlalığını kontrol edeceği, o piyasadaki yaşlı araçların trafikten çekileceği o günler geldiğinde -ki, bu, uzun ve yüklü bir projedir- o zaman asıl niyetimizi, asıl devrim niteliğindeki; bu güzel projemizi hem nakliyeci esnafımız hem piyasada rol alan tüm acenteler bunu görecektir.

Değerli arkadaşlar, bu yasayla beraber, ben, değerli yöneticilerimizden, Bakanlık yetkililerimizden, özellikle akaryakıt kaçakçılığının da önlenmesine yardımcı olunması adına, depoların, standart depoların iyi bir tanımını yapıp, yol güzergâhında araçlardaki standart deponun da kontrol edilmesinin yararlı olacağını sizlere belirtmek istiyorum.

Ben, tekrar, bu yasaya şimdiden destek olacak iktidar ve muhalefet partimizin değerli vekillerine teşekkür ediyorum; hepinizi saygıyla selamlıyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın Ahmet Rıza Acar, sizin konuşma hakkınız… 7 nci maddede mi Ali Bey konuşacak?

AHMET RIZA ACAR (Aydın) - Evet efendim.

BAŞKAN - Peki.

Buyurun.

AHMET RIZA ACAR (Aydın) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; şahsım ve Grubum adına sizleri hürmetle selamlıyorum.

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Grubu karıştırmayın, şahsınız adına söz aldınız.

AHMET RIZA ACAR (Aydın) - Olsun. Ben Ak Parti Grubunun bir üyesiyim.

Değerli arkadaşlar, bu maddede şunları söylemek arzusundayım: Elimde 2000 ile 2003 yılları arasının istatistikleri var. Bunlarda, kaza sayılarıyla alakalı olarak rakamlar şunlardır:

Kaza: 2000 yılı 74 400, 2001 yılı 63 381, 2002 yılı 63 010, 2003 yılı 59 304. Ölü sayısı: 2000'de 3 941, 2001'de 3 954, 2002'de 2 900, 2003'te 2 811. Yaralı sayısı: 2000'de 115 877, 2001'de 94 497, 2002'de 94 225, 2003'te 95 607.

Bu arada, gerek kaza sayısında Avrupa ülkeleri arasında Fransa, Yunanistan, Polonya, Lüksemburg, Finlandiya, Estonya, Letonya, Litvanya, Macaristan, Slovakya gibi ülkeler bizden daha oranları yüksek; ama, Avrupa Birliğinin diğer ülkelerinde oranlar bizden biraz daha aşağıda. İşte, bütün bu oranları aşağıya çekmenin yolu, duble yollardan, otobanlardan geçtiği gibi, bir de bunun yanında, mutlaka ki il, ilçe, belde yollarının haricinde, çok önemli, 40 000 köyü ilgilendiren köy yolları vardır. İşte, KÖYDES Projesi çerçevesinde bu 40 000 köyün ille, ilçeyle, beldeyle, köyün köyle bağlantı yolları düzene girecektir. Bunun için ayrılan 2 katrilyon vardır.

Ayrıca, şunu da ifade edeyim ki, 2007 yılı sonuna kadar, büyük bir ihtimalle, Aydın'ın tüm yolları asfalt olarak vatandaşımıza hizmet verecektir. Daha da ileri gideceğiz. Önümüzdeki yıllarda Aydın, tarım ve turizm kenti olmasını da dikkate alarak, o ürünlerin daha kaliteli bir şekilde üretilmesi için arazi içerisinde tarım yollarının da asfalta çevrilebileceğini, bu konuda proje yapıldığını dikkatlerinize sunmak ister, saygılar sunarım. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Madde üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

HALUK KOÇ (Samsun) - Karar yetersayısı istiyorum.

BAŞKAN - Tamam.

Maddeyi oylarınıza sunacağım, karar yetersayısını arayacağım.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler…

Sayın milletvekilleri, karar yetersayısı yoktur; birleşime 5 dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 19.20BEŞİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 19.24

BAŞKAN: Başkanvekili Nevzat PAKDİL

KÂTİP ÜYELER: Harun TÜFEKCİ (Konya), Türkân MİÇOOĞULLARI (İzmir)

BAŞKAN - Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 97 nci Birleşiminin Beşinci Oturumunu açıyorum.

1137 sıra sayılı kanun teklifinin görüşmelerine kaldığımız yerden devam ediyoruz.

VI.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN

GELEN DİĞER İŞLER (Devam)

3.- Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın; Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi ve İçişleri Komisyonu Raporu (2/731) (S. Sayısı:1137) (Devam)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yerinde.

Hükümet?.. Yerinde.

Teklifin 6 ncı maddesinin oylamasında karar yetersayısı bulunamamıştı. Şimdi, 6 ncı maddeyi tekrar oylarınıza sunacağım ve karar yetersayısını arayacağım.

6 ncı maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir, karar yetersayısı vardır.

7 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 7.- Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN - Madde üzerinde, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, Eskişehir Milletvekili Vedat Yücesan.

Sayın Yücesan, buyurun efendim.

CHP GRUBU ADINA MEHMET VEDAT YÜCESAN (Eskişehir) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifinin 7 nci maddesi üzerinde Cumhuriyet Halk Partisi Grubunun görüşlerini belirtmek üzere söz almış bulunuyorum. Maddeyle ilgili konuşmama başlamadan önce, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu ve şahsım adına Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, 1137 sıra sayılı kanun teklifiyle, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunuyla Karayolu Genel Müdürlüğüne verilmiş bulunan "araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak veya yaptırmak ve aykırı görülen hususlar hakkında suç veya ceza tutanağı düzenlemek" şeklindeki görevler Ulaştırma Bakanlığına devredilmektedir. Söz konusu görevlerle ilgili verilen hizmet konusunda Ulaştırma Bakanlığı yetkili kılınmaktadır.

Değerli arkadaşlarım, ülkemizde taşımacılık faaliyetinin büyük bir kısmı karayoluyla yapılmaktadır. Taşımacılık yapan araçların Karayolları Genel Müdürlüğünce gerektiği ölçüde denetlendiğini ifade etmek mümkün değildir; ancak, bu yetkiler aynı şartlar altında Ulaştırma Bakanlığına devredilmiştir. Bu görevler Ulaştırma Bakanlığına devredilirken yeni bir kadro tahsisi söz konusu değildir. Karayollarında söz konusu hizmeti yapmakla görevli personelin Ulaştırma Bakanlığına nakli de yapılmamaktadır. Bütçeden belli miktar kaynak aktarılması da öngörülmemiştir. Bu, doğal olarak insanda "peki, Ulaştırma Bakanlığı, Karayollarının yapamadığını, etkin denetimi nasıl yapacak" diye bir soru sormak ve bu nedenle de bilinmek istenmesine neden olmaktadır.

Değerli arkadaşlarım, malumunuz üzere, Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Taşıma Kanununun yönetmeliğinde yaptığı değişiklikle, kamyonculara ve taşımacılara, şirketlerine faaliyetlerini sürdürebilmesi için bazı şartlar getirmiştir. Neydi bu şartlar değerli arkadaşlarım; taşımacılık faaliyeti yapabilmek için meslekî yeterlilik belgelerine sahip olmak, yönetici sertifikalarını almak ve tonaj şartını sağlamak idi.

Nakliye şirketlerinin büyük bir kısmı, kamyoncular, gerekli belgeleri temin edebilmek için tonaj yükseltmeye başladılar; diğer yandan, gerekli paraları yatırarak meslekî yeterlilik belgesini aldılar. Kamyoncular, bu şartları, mesleklerinin artık ekmek kazandırmasının vermiş oldukları zorluklar içerisinde sağdan soldan borç alarak, banka kredileriyle yerine getirdiler.

Diğer taraftan, yönetici belgesi almak üzere bakanlıkça istenen evrak, Ulaştırma Bakanlığının ilgili bölümlerine gönderildi. Şirketlerden kimi üst düzey yönetici belgesini almak, kimi de orta düzeyde yönetici belgesi almak üzere, istenen evrakları Bakanlığa gönderdiler; ancak, Ulaştırma Bakanlığı, yönetici sertifikası verecek bölümünün eleman yetersizliği ve iş yükünün yoğun olması nedeniyle bu işin altında kalkamadı. Yönetici belgesi almak için iki senedir bekleyen nakliye firmaları yöneticileri, halen belgelerini almamış durumdadırlar. Ulaştırma Bakanlığı bu işin altından kalkamayacağını anlayınca, yönetici belgesini vermek için Gazi Üniversitesiyle bir anlaşma imzalamak suretiyle, üniversitede bu iş için kurulan bölüme devretti. Yani, yönetici sertifikası verme görevi üniversiteye devredildi. Ulaştırma Bakanlığı, bu kanun tasarısıyla Karayollarından kendisine devredilen görevleri, sanırım yine aynı şekilde gerçekleştirecek diye düşünüyorum. Araç muayene istasyonlarıyla ilgili yapılan ihaleyi kazanan tüzelkişiliğe karşı çeşitli kurumların Danıştayda açtığı davaların sürmesi nedeniyle daha anlaşma imzalanmadı. Ancak, bakanlığın bu görevleri getirme hususunda aynı şekilde davranacağını, aynı yolu benimseyeceğini sanıyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Ulaştırma Bakanlığının, taşımacılık sektörünün ve araçlarının kayıt altına alınmasıyla ilgili olarak getirdiği, öngördüğü düzenlemelerin büyük bir kısmı, Türkiye gerçekleriyle uyuşmayan, işsizler ordusuna yeni kişilerin katılmasına yol açacak niteliktedir. Nakliye şirketlerinin ve kamyoncuların faaliyetlerini sürdürebilmelerine imkân sağlayacak şartlar oldukça ağırlaştırılmıştır. Bu düzenlemeler, ülkemizdeki taşımacılık sektörünün yabancı şirketlere teslimine yol açacaktır. Ülkemizde, taşımacılık sektörü, yabancı sermayeli şirketlerin cirit atacağı, onların etkili olacağı bir sürece girmiş olacaktır. Taşımacılarımız, yabancı nakliye şirketlerinin taşeronu konumuna gelecektir. Olan, yine bizim nakliyecilerimize, kamyoncularımıza, yani, bizim insanlarımıza olacaktır. İktidarın kısa vadeli yaklaşımları, yabancılara bu tür ayrıcalıkların verilmesi, uzun vadede ülkemizi zarara sokacaktır. Ülkemiz, kısa vadede kazançlı görülebilir; ancak, bu düzenlemelerin zararlı etkileri, orta ve uzun vadede ortaya çıkacaktır.

Değerli arkadaşlarım, karayolu taşımacılığı, ülkemiz için gerçekten öneme sahip bir ulaşım koludur. Ülkemizdeki taşımacılığın yüzde 95'i karayoluyla yapılmaktadır. Ayrıca, bu taşımacılığın bir başka özelliği de, özellikle maddî açıdan yeterli olanağa sahip olmayan insanlarımız için bir ekmek kapısı olmuştur. Örneğin, İç Anadolu, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesindeki halkın büyük bir kısmı nakliyecilik işiyle uğraşmaktadır. Bu bölgelerin yıllardır yeterli miktarda yatırım alamaması, topraklarının sulanamamasının halkın tarım işiyle uğraşmasını zorlaştırması gibi nedenlerle, orada yaşayan vatandaşlarımızın büyük bir kısmı borç harç kamyon almakta, ekmeğini buradan çıkarmaya çalışmaktadır. Bugün, bu bölgede yaşayan insanlarımızın büyük bir kısmı okuma imkânı bulamamışlardır ve genelde öğrenim düzeyi ilkokul düzeyinde kalmıştır. Biliyorsunuz, ilkokul mezunları artık ehliyet alamamaktadır. Ben, bu konuya girmek istemiyordum; ama, Sayın Bakanım, az evvel, ilkokul mezunlarıyla ilgili teklifimizi reddettiniz. Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da ve diğer bölgelerimizde yaşayan insanlarımızın büyük bir kısmı bu durumdadır. Şimdi, Ulaştırma Bakanlığı, bir yandan, bu vatandaşlarımıza taşımacılık işiyle uğraşmalarını imkânsız hale getirecek külfetler yüklemektedir. Diğer taraftan, bu insanlarımız ehliyet alamamaktadırlar; çünkü, büyük bir kısmı ilkokul mezunudur. Daha da önemlisi, Ulaştırma Bakanlığı, şoförlerin ticarî araç kullanabilmeleri, SRC belgeleri alma zorunluluğu da, bu belgeye sahip olmalarına bağlanmıştır. Bu iş nasıl olacak? Bu insanlarımız nasıl bu belgeyi alacak? Bakanlık, acaba bunu düşünmüş müdür? Bu durumdaki vatandaşlarımızın hayatlarını idame ettirebilmelerine imkân sağlamak üzere, Trafik Kanununda değişiklik yaparak, ehliyet alabilmelerini sağlamalıyız.

Değerli arkadaşlarım, bu türlü arkadaşlarımız, Azerbaycan, Bulgaristan'da ehliyet için diploma şartı aranmadığı için, bu durumdaki vatandaşlarımız buralara yönelmektedir. Bu ülkelerde B, D ve E sınıfı ehliyet diploma şartı olmaksızın alınabilmektedir. Türkiye ile bu ülkelerin arasındaki ikili anlaşmaların, Azerbaycan ve Bulgaristan'dan alınan ehliyetlerin Türkiye'de emsalleriyle rahatlıkla değiştirilebilmesine imkân sağlaması, vatandaşlarımızı bu yola sevk etmektedir. İnsanlarımızı bu yola sevk etmemek gerekir diye düşünüyorum. Türkiye gerçekleriyle uyuşmayan, örtüşmeyen uygulamalara son verilmelidir diye düşünüyorum. Bugün, söz konusu bölgelerimizdeki gençler, iş imkânı bulamamaktan şikâyetçi; yapabilecekleri işleri de bu şekilde ellerinden almaktayız. İşsizlik, parasızlığın ötesinde bir haldir değerli milletvekillerim. Bu durumda olan insanlarımız bunalıma düşer, bir şeyler yapmak, kendini kanıtlamak ister; bu dünyada ben de varım dedirtecek davranışlar içerisine girmek zorunda hisseder.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Yücesan, söylediğim gibi, sadece 1 dakika süre vereceğim, konuşmanızı tamamlayınız.

Buyurun.

MEHMET VEDAT YÜCESAN (Devamla) - Bu psikolojinin doğal sonucu olarak, bu durumdaki insanlarımız, illegal örgütler tarafından rahatlıkla kandırılabilmektedir. Bunun önüne geçmek, bizim elimizde değerli arkadaşlarım. Ülkemizin gençlerine, insanlarına sahip çıkacak, ülkemizin gerçekleriyle örtüşecek düzenlemeleri Meclisimizden geçirmeliyiz. Yabancılara hoş görünecek, kısa vadede ülkemize para girişini sağlayacak, ülkemizi sahte mutluluk içerisine sokacak politikaları bir kenara koymalıyız; orta ve uzun vadede ülkemize yarar sağlayacak politikaları, kanun tasarılarını benimsemeliyiz.

Bu duygu ve düşüncelerle, hepinizi saygıyla selamlıyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Yücesan.

Şahsı adına, Düzce Milletvekili Fahri Çakır.

Sayın Çakır?.. Yok.

Sayın Ümmet Kandoğan?.. Yok

Sayın Mehmet Eraslan?.. Yok.

Sayın İnci Özdemir?.. Yok.

Sayın İbrahim Hakkı Birlik?.. Yok.

Bursa Milletvekili Ali Dinçer...

Sayın Dinçer, buyurun.

ALİ DİNÇER (Bursa) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; son derece önemli bir tasarıyı tartışıyoruz.

Baştan şunu anlatayım: Bir defa, kamu yönetiminde bütüncül bir yaklaşım, en önemli kriterlerden biri. Şimdi baktığımız zaman, gelişmiş pek çok ülkede ulaştırma sektörü tümüyle bir bakanlığın çatısı altında; yani, yapım da, denetim de. Türkiye'de bu farklı. Demiryolları, denizyolları, havayolları, ağırlıklı, altyapısıyla, üstyapısıyla, denetimiyle Ulaştırma Bakanlığının elinde; ama, karayolu, altyapısıyla da, üstyapısıyla da, denetimiyle de Bayındırlık Bakanlığına bağlıydı. Şimdi bu tasarıyla biz bir bütünlüğü sağlamıyoruz. Karayollarının yine altyapı-üstyapı işleri karayollarında Bayındırlık Bakanlığına bağlı, kentlerde de belediyelere. Ama, birçok yerde kent içi çift yol geçişleri bile Karayolları tarafından yapılıyor. Biz sadece denetim kısmını, kontrol kısmını Ulaştırma Bakanlığına aktarıyoruz. Yani, parçalı yapı parçalanarak devam ediyor. Bunu bütünleştirmek gerekir. Belki karayollarını da, altyapıdan, üstyapıdan sorumlu olan üniteyle bütünlüğü sağlamak için Ulaştırma Bakanlığına bağlamak gerekiyor. Pek çok ülkede bunun örnekleri var.

Bu, temel kriterle ilgili eleştirim. Eksik görüyorum bu tasarıyı bu nedenle. Ama, pratikte de bazı yanlışlar var. Doğru bir tercih olan çift yolda, uyanık, kolay bir çözümü de iktidar uyguluyor. Ne yapıyor; ağırlıklı olarak, kolay güzergâhlarda, düz güzergâhlarda var olan tek yola ikinci bir yol ilave edip, duble yola, çift yola geçiyorlar; yani, aslında, örneğin 1 000 kilometrelik bir tek yola bir başka tek yol ilave ettiğiniz zaman, 1 000 kilometre duble yol yapılmış oluyor. Bunu yaparken pek çok yerde, maalesef, mühendisliğin, bilimin gereği yerine getirilmiyor. Bu yüklenicilikte, taahhütte de bütüncül olmak gerekiyor.

Ana müteahhit, genelde, büyük projeleri alır; onun taşeronları sanat yapılarında, hafriyatta, çeşitli alanlarda ana müteahhide iş yapar ve bu arada pişer. İleride bu taşeronların arasından da ciddî, büyük ana müteahhit firmalar çıkar. Bunlar ne kadar çok olursa, hem ülkemizde hem ülke dışında taahhüt sektörümüzü güçlendirir.

Şimdi, kolay bir şekilde, var olan düz güzergâhlarda duble yol yaparken, maalesef, Türkiye'nin çok deneyimli, büyük, ciddî ana müteahhitleri bir kenara bırakıldı, halbuki onlar şu anda iş için yurt dışında fırsat arıyorlar, Türkiye'de pazar onlar için çok daraldı. Bu deneyimli müteahhitlerle aslında iş tutmak ve onların yanında taşeronların da gelişmesini sağlamak, rasyonel, akılcı bir yaklaşımdı; bu yapılmıyor. Bunun eksiklerini görüyoruz. Mesela, Ankara'dan Sivrihisar'a kadar mühendisliğe uygun yapılmış bir çift yol var. Orada yolculuk yaparken, yıllar önce yapılmış bir yol olduğu halde hiçbir sorununuz yok, yağ gibi kayıyor arabalar; ama, Sivrihisar'dan Eskişehir'e, Bozüyük'e doğru giderken yeni yapılan çift yolda çok zorluk çekiliyor. Hele bir yağmur yağdığı zaman, çoğu zaman göletlerin üzerinden arabalar gitmek durumunda kalıyor ve bu çok riskli oluyor.

Bir de, tercih, kolay olanı yapmak olduğu için, dar boğazlar geri bırakılıyor. Yine, Eskişehir'e doğru yoldan örnek verirsek, Bozüyük'e kadar düz; ama, biraz önce söylediğim eksikler nedeniyle, ciddî müteahhit yapılar işi üstlenmediği için, denetim de iyi yapılmadığı için, yolun kalitesi düşük. Tekrar tekrar düzeltilmek, yapılmak durumunda. Bu, astarı yüzünden pahalı işi daha masraflı hale getiren bir yaklaşım…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Başkan, buyurun, konuşmanızı tamamlayın.

ALİ DİNÇER (Devamla) - Şimdi, bu yoldan gidip Bozüyük'ü geçince Mezitli Deresi vadisinde tabiî, zor, yol virajlı, orası kalmış. Şimdi, yeni yapılan kısımdaki, düz güzergâhtaki çift yoldan hızla giden araba birdenbire virajlı ve yapım halinde olan ve uzun sürecek olan bir bölgeye girince, ciddî riskler ortaya çıkıyor. Bu, aslında şehir içindeki yollarda da, bağlantılarda da belli. Normal yonca yaprağı dönüşleri yapılamadığı için, batçıklar ve dar alanlardaki köprülü geçişler, sanki trafiği kolaylaştıracakmış gibi gözüküyor. Fakat, aksine, bunlardan dolayı, hızla gideceğini zannedenler, şehir içinde dahi, bir bakıyorsunuz, batçığa ve o eksik köprülü kavşağa gelince hızını kontrol edemiyor ve şehir içinde ölümcül kazalar oluyor. Bu, pek çok kentte görülüyor.

Burada, şimdi, denetimle ilgili yapılması gereken, özellikle, böyle, mühendislik uygulamalarına uygun olmayan yerlerde ciddî sıkıntılar ortaya çıkıyor. O nedenle, bu batçıkların yonca yaprağı dışındaki zor olan köprülü kavşakların olduğu yerlerde daha sık kontrol olması lazım. Düz yollarda yapılan çift yolların, virajlı yerlere geldiği zaman kesildiğini görüyoruz. O arada hızla gelen arabalar, biraz evvel söylediğim gibi, sorun yaratıyorlar. Bunun da önüne geçebilmek için, tam bu sorunlu yerlerde, dar boğazlarda uzun sürecek olan duble yol tamamlama işlerinin olacağı yerlerde, noktalarda daha sıkı denetim yapmak gerekiyor.

Bütün bunları ülkemizin çok daha sağlıklı bir altyapıya kavuşması isteğiyle dile getiriyorum. Ümit ediyorum ki, parçalanmaya rağmen, eşgüdüm sağlansın, altyapıyı sağlayan Karayolları, belediyeler, kontrol işini çoğunluğunuzla büyük olasılıkla parçacı bir şekilde de olsa kabul ettireceğiniz işi Ulaştırma Bakanlığı yaparken, arada koordinasyonsuzluk olmasın, eşgüdüm bozukluğu olmasın; çünkü, altyapıyla, üstyapıyla denetim ikisi bir arada çalışırsa başarılı sonuç elde edilir hem ekonomik ulaştırma sonuçları elde edilir hem de kazaların azaldığı, acıların daha aza indirildiği bir ortam ortaya çıkar.

Bunları dile getirmek için önünüze çıktım.

Sayın Başkana, değerli milletvekillerine saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Dinçer.

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - Sayın Başkan…

BAŞKAN - Sayın Kılıç, soru mu soracaksınız?

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - Evet.

BAŞKAN - Buyurun.

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - Sayın Başkanım, aracılığınızla Sayın Bakana, Malatyamızdaki karayollarıyla ilgili birkaç soru sormak istiyorum izninizle.

Sayın Bakanım, Malatya-Yeşilyurt-Çelikhan yolunda 35 kilometrelik kısım kaldı, bu kısım bitirilemediği için de Yeşilyurt'tan Çelikhan yoluyla Adıyaman'a gitme şansımız maalesef yok. O yol açılırsa eğer Malatya'yla Adıyaman hatta Urfa güzergâhı birbirine bağlanacak, yol oldukça kısalacak. Bu yolda henüz bir gelişme olmadı Sayın Bakanım.

Yine, daha önce de dile getirmiştim, özellikle Malatya'nın Hekimhan İlçesinin Kuluncak güzergâhı ve Arguvan güzergahı ne yazık ki içler acısı bir durumda, şu anda köy yollarından bile daha bozuk bir durumda. Sayın Bakanım, henüz daha bir hafta önce Malatya'dan geldim.

Bir yolumuz daha var Sayın Bakanım, izninizle. Malatya-Battalgazi arasında çok az bir kısım var, yani 3-5 kilometrelik bir alan; bu yol yapılmadığı için, bu iki, Battalgazi ile Malatya arasındaki güzergah da maalesef yeteri kadar düzgün çalışmıyor. Eğer bunlarla ilgili sevindirici bir haber verirseniz Malatyamıza, çok memnun olacağım.

Saygılar sunuyorum Sayın Bakanım.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; teşekkür ediyorum.

Sayın Malatya Milletvekilimiz Muharrem Kılıç'ın sorusu, Malatya'daki Malatya-Yeşilyurt-Çelikhan, Malatya-Yeşilyurt-Çelikhan, Malatya-Hekimhan ve Malatya içerisindeki bölünmüş yollarla ilgili. Belli ki orada çalışmalar devam ediyor; eksiklerinin de tamamlanması için, gereken -eldeki kaynaklarla- çaba gösterilecektir.

Tafsilatlı bilgiyi, Bayındırlık Bakanımızla görüşüp, size, yazılı olarak ileteceğim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakan.

7 nci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Tasarının tümünün oylamasından önce, oyunun rengini belirtmek üzere, Bilecik Milletvekili Sayın Yaşar Tüzün, aleyhte.

Buyurun Sayın Tüzün. (CHP sıralarından alkışlar)

Sayın Tüzün, süreniz 5 dakika, sadece 1 dakikalık uzatmamız var; bilginiz olsun.

YAŞAR TÜZÜN (Bilecik) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Değerli milletvekili arkadaşlar, evet, kanunun son maddesine geldik, tamamını oyladık. Oyumun rengini belirtmek üzere söz aldım.

Değerli arkadaşlar, öncelikle, biz, devlet idare ettiğimizi, devletin yürütme organlarına kanun çıkarttığımızı hepimiz biliyoruz. Gerçekten, şirket idare etmiyoruz. Hem de öyle bir devlet yönetiyoruz ki, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün bize emanet ettiği bu çatıyı yönetiyoruz. Deneme ve yanılma yöntemiyle, maalesef, devlet idare edilemez. Çıkarmış olduğumuz kanunlar üzerinde yeterince çalışma yapmadığımız, bir kez daha ortaya çıkmıştır.

Arkadaşlar, özellikle şunu net olarak belirtelim: Biz, muhalefet olsun diye siyaset yapma anlayışı içerisinde değiliz. Sorunun ve ülkede var olan sorunun çözümü noktasındaki düşüncelerimizi gündeme getiriyoruz.

Bu çıkan kanun, açıkçası, kamyoncu ve nakliyeci esnafımızın sorununu çözmemektedir, çözememektedir. Bakınız, dün, bu kanunun 1 inci maddesi hakkında yapmış olduğum görüşmeden sonra, Türkiye genelinden, birçok kamyoncu kooperatiflerinden ve nakliyeci esnaflarından, inanılmaz bir şekilde, gerek telefonuma sözlü olarak aranmak gerek mesaj gerekse makam odama inanılmaz şekilde mesajlar geldi.

Bir kamyoncu kooperatifinden, hem de seçim bölgemden bir kamyoncu kooperatifinden örnek vermek istiyorum, ismini söylemeden. Kamyoncu kooperatifimizde 700 üye olduğunu, bu üyelerin 300'e yakınının, bakın 300'e yakın kamyonun icralık olduğunu; yine 300'e yakın kamyonun da banka kredisiyle alındığını, dolayısıyla o kamyonları bankadan krediyle aldıkları için satışının söz konusu olmadığını ve kredi taksitini ödeyemediklerini; 100'e yakın kamyonun da çok eski, yani yirmi yıldan yukarı, daha yaşlı kamyonlar olduğunu; dolayısıyla, kamyoncu kooperatifindeki 700'e yakın üyenin halinin bu olduğunu söylüyorlar. Dolayısıyla, biz, burada çözüm üretiyoruz noktasındaki düşüncelerimizi anlatırken, bu kamyoncu kooperatiflerine ve nakliyeci esnafına hiçbir çözüm sağlayamadığımızı ve onların sorununu çözemediğimizi bir kez daha belirtmek istiyorum.

Değerli arkadaşlarım, yine dün, güneydoğudan bir kamyoncu arkadaşımın bana çekmiş olduğu faksın bir kısmını okuyacağım: "Güneydoğunun hemen hemen bütün kamyon şoförleri Kuzey Irak üzerinde çalışıyor ve her 30 günde 1 sefer yapabiliyor. Bir kamyon şoförü nasıl geçinsin Sayın Vekilim?! Şimdi, Habur Sınır Kapısından giriş yapabilmek için Cizre-Habur arası onbeş ilâ yirmi gün kuyrukta bekliyoruz ve o kuyruğun yüzde 50'si -bakınız yüzde 50'si- Kuzey Irak arabaları yer alıyor. Anlamadığımız konu, bir ülkeden başka bir ülkeye nasıl boş kamyon giriş yapıyor, ekmeğimizi elimizden nasıl alıyorlar?! Bir yandan muayene, pullar, bir yandan kasko, bir yandan muhasebe, bir yandan lastik, kâr olmasa, devletimize vergiyi nasıl ödeyeceğiz? Şunu söyleyebilirim ki Hükümete -aynen, böyle söylüyor- tok, açın halinden anlamaz." İşte, maalesef, kamyoncu ve nakliyeci esnafımızın durumu içler açısı arkadaşlar.

Dün de belirttiğim gibi, bizim, nakliyeci ve kamyoncu esnafımızın sorunlarını çözme noktasındaki girişimlerimiz söz konusudur; ancak, bu sorunlar hâlâ çözülmemiştir. Bu sorunların çözülmesinin birinci sebebi, Türkiye'de akaryakıt kaçakçılığının önlenmesidir; eğer, biz, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde akaryakıt kaçakçılığını önleyemediğimiz müddetçe, biz, nakliyeci ve kamyoncu esnafının sorununu çözemeyiz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Tüzün, 1 dakika içinde konuşmanızı tamamlayınız lütfen; çünkü, böyle bir prensip kararı aldık.

Buyurun.

YAŞAR TÜZÜN (Devamla) - Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

Değerli arkadaşlarım, düşüncelerimiz bunlardan ibaret.

Son olarak, Sayın Ulaştırma Bakanımız ve Kara Taşıtları Genel Müdürümüzün, bu, R1, K1 ve K2 belgelerinin bölge bölge sınırlandırılması, sonra da illerdeki ticaret ve sanayi odalarına yetki verilmesi konusundaki Bilecik İline yapmış oldukları katkı ve destekten dolayı, başta Sayın Bakanımıza ve Kara Taşıtları Genel Müdürümüze teşekkür ediyorum.

Bu kanunun, başta kamyoncu ve nakliyeci esnafımıza hayırlı olmasını temenni ediyor, Yüce Meclise saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın milletvekilleri, tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler… Kabul edilmiştir.

Sayın Bakanın bir teşekkür konuşması olacaktır.

Buyurun Sayın Bakanım. (AK Parti sıralarından alkışlar)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, iki gündür görüştüğümüz 7 maddeden ibaret düzenlemeyle, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve ondan sonra çıkarılan yönetmeliklerin tamamlayıcısı niteliğinde temel bir düzenleme yaptık. Biz, iki gündür burada, bu düzenlemeyle ilgili milletvekillerimiz katkılarını ortaya koydular, eksiklikleri de dile getirdiler, bunların hepsini dikkatle not ettik. Ancak, bu sektörde faaliyet gösteren 800 000 özel ve tüzelkişilik, aileleriyle 4 000 000'a yakın bir vatandaşımızı ilgilendiren bu konuda, acaba biz neyi düzenledik, bunu, kamyoncuların kendi tabiriyle sizlere söylemek istiyorum. Kamyonların arkalarında yazan bir yazı vardır: "Yük ver, dağı taşırım." İşte bu düzenlemeyle, artık, yük ver, dağı taşırım lafı kalkıyor yük ver, kararı kadar taşırım deniyor. Temel düzenleme budur.

Değerli arkadaşlar, bu düzenlemeyle, karayolu taşımacılığımızın bundan böyle adım adım iyileşmesi, rekabet gücünün oluşturulması ve arz-talep dengesinin sağlanması yönünde çok önemli bir merhaleyi de böylece tamamlamış oluyoruz; ancak, taşımacılarımıza görevimiz bunlarla bitmiyor. Bundan sonra ton/kilometre başına asgarî birim fiyat, ayrıca yaşlı araçların belirli bir program dahilinde gençleştirilmesi, gündemimizde olan önemli konulardan diğer ikisidir.

Bu düzenlemenin ülkemize, sektöre hayırlı uğurlu olmasını dilerken, bu düzenlemede katkısı olan değerli milletvekillerimize ve görev alan tüm bürokratlarımıza teşekkür ediyorum, hayırlı uğurlu olsun diyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakanım.

Biz de teklifin milletimize hayırlar getirmesini diliyoruz.

Sayın milletvekilleri, yarım kalan işlerle ilgili işlemler tamamlandığından, şimdi kanun tasarı ve tekliflerinin görüşmelerine 1 inci sıradan itibaren devam edeceğiz.

1 inci sırada yer alan, Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair 607 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Millî Savunma Komisyonu raporunun görüşmelerine başlayacağız.

4.- Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair 607 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Millî Savunma Komisyonu Raporu (1/278, 1/1034) (S. Sayısı: 17 ve 17'ye 1 inci Ek)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yok.

Tasarının görüşülmesi ertelenmiştir.

2 nci sırada yer alan, Gülhane Askerî Tıp Akademisi Kanununun Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair 604 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Millî Savunma Komisyonu raporunun görüşmelerine başlayacağız.

5.- Gülhane Askerî Tıp Akademisi Kanununun Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname ve Millî Savunma Komisyonu Raporu (1/277) (S. Sayısı: 1079)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yok.

Tasarının görüşülmesi ertelenmiştir.

6 ncı sırada yer alan, Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu raporunun görüşmelerine başlayacağız.

6.- Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1098) (S. Sayısı: 1122)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yok.

Tasarının görüşülmesi ertelenmiştir.

7 nci sırada yer alan, Türkiye İstatistik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu raporunun görüşmelerine başlayacağız.

7.- Türkiye İstatistik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1184) (S. Sayısı: 1142)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yok.

Tasarının görüşülmesi ertelenmiştir.

Sayın milletvekilleri, 8 inci sırada yer alan, Türkiye Hükümeti ile Avrupa Uzay Ajansı Arasında Dış Uzayın Barışçıl Amaçlarla İncelenmesi ve Kullanılması Konusunda İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu raporunun görüşmelerine başlayacağız.

8.- Türkiye Hükümeti ile Avrupa Uzay Ajansı Arasında Dış Uzayın Barışçıl Amaçlarla İncelenmesi ve Kullanılması Konusunda İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/956) (S. Sayısı: 908)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yok.

Tasarının görüşülmesi ertelenmiştir.

9 uncu sırada yer alan, Elektrik Piyasası Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı; Elektrik Piyasası Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu raporunun görüşmelerine başlıyoruz.

9.- Elektrik Piyasası Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı; Elektrik Piyasası Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1133, 1/1074) (S. Sayısı: 1099) (x)

BAŞKAN - Komisyon?.. Yerinde.

Hükümet?.. Yerinde.

Komisyon raporu 1099 sıra sayısıyla bastırılıp dağıtılmıştır.

Tasarının tümü üzerinde, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, Adana Milletvekili Tacidar Seyhan.

Sayın Seyhan, buyurun efendim.

CHP GRUBU ADINA TACİDAR SEYHAN (Adana) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Elektrik Piyasası Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı hakkında Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına söz aldım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Önce, oturumun başında, bir Danışma Kurulu önerimiz vardı. Bu Danışma Kurulu önerisi hakkında, dikkatle Genel Kurulun bilgisine sunmaya çalıştım; ancak, bir üzüntümü ifade etmek istiyorum: Lehinde iki Cumhuriyet Halk Partili üye konuşmasına rağmen, Türkiye için bu kadar önemli bir konuda, aleyhinde, Adalet ve Kalkınma Partisi adına bir tek milletvekili arkadaşım konuşma yapmadı. Maalesef, konuşmalar sırasında, konunun direkt ilgilisi olan Sayın Bakan telefonla konuştu ve Genel Kuruldaki ilgiyi ve desteği göremedik. Özellikle bu davranış biçimini kınıyorum; doğru değildir, şık değildir. Biz, bütün arkadaşlarımızın katılımını ve katılmadığı konularda da görüşlerini, burada bizlere yansıtmasını arzu ederdik.

Şimdi, teker teker, kanun üzerindeki görüşlerimi dile getireceğim.

(x) 1099 S. Sayılı Basmayazı tutanağa eklidir.

Değerli arkadaşlar, biliyorsunuz, önümüzde bir Sayıştay raporu vardı. Daha önce, bu Sayıştay raporu görüşülmeden Türkiye Büyük Millet Meclisine elektrik dağıtımı konusunda kanunu getirmeyin dedik. Bundaki amacımız şuydu: Sayıştay raporunda, 2,3 milyar dolar fizibilite raporlarının yüksek gösterilmesinden ve daha sonra burada yapılan incelemelerden sonra fiyatların yükseltilmesinden, firmaların aldığı krediler ve kredilerin kamuya yükünden dolayı, Türkiye'nin 2,3 milyar kamu zararına uğratıldığı tespit edilmişti. İlgili Bakanlık ve Sayın Bakan, bu konudaki Plan Bütçedeki görüşmede böyle bir zararın olduğunu, 2,3 milyar dolar olmasa dahi, özellikle doğalgaz çevrim santrallarından 5 tanesinin Türkiye'ye -kendi çalışmalarına göre de- ciddî bir kamu zararı verdiğini ifade etmişti. Raporu yazan Sayıştay, kabul eden kurum Enerji Bakanlığının Denetleme Kurulu ile Sayın Bakanın kendisi. Burada, kamunun zarara uğratıldığı konusunda ciddî bir araştırma var değerli arkadaşlar. Bu, sıradan bir siyasî eleştiri değil, devletin seçkin kurumlarından biri ve deniliyor ki: "Bunların kamuyu zarara uğratma eylemi devam ediyor." Bir tek kurum sadece 872 000 000 dolar zarara uğratmış, 2003 yılına kadar. Enerji Bakanlığı ne yapmış; Enerji Bakanlığı bunları incelemeye almış, bazı firmalarla masaya oturarak anlaşma yapmaya çalışmış. Vardığımız sonuç ne, biliyor musunuz; hiçbir şey. Peki, bunun gerekçesi nedir diye soruyoruz. Sayın Bakan diyor ki: "Kamu ile bu sektörler arasında bir akit yapılmıştır. Bu aktin, hukukî olarak, kendi istekleri alınmadan, kendileri masaya oturmadan, bizim haklılığımız olsa dahi, kamu yararına dönüştürülmesi mümkün değildir."

Şimdi, değerli arkadaşlar, burada ciddî bir sorun var ve bu sorunu halledecek tek merci var; hükümet ve buna bağlı kurullar. Bu sorun halledilmeden -Sayıştay raporunda Türkiye enerji profili belirtilmiş- bu profil değerlendirilmeden Türkiye'de enerji üzerine hiçbir kanun ele alınmamalıdır. Sadece, raporda, kamu zararı yok değerli arkadaşlarım; Türkiye'nin enerji politikasıyla ilgili ciddî eleştiriler de var. Sayın Enerji Bakanım buradaysa -o eleştirilerden sonra kanuna döneceğim- yine o gizli toplantıda dedi ki: "Bakın arkadaşlar, iki formül var, bunu kabul ediyorum." Bakan karşımda… Şimdi, iki formül var, zarara uğratılmış; birincisi bu. Formül sonunda Sayın Bakan masaya oturdu, sözleşme yaptı; kârlıydı zararlıydı; bunun hepsini tartışırız; ama, Türkiye, ciddî bir sürece girdi. Birincisi, elektrik üretiminde yatırımlar durdu. 4628'den dolayı kamu yatırım yapamıyor. Özel sektörün ciddî hukuksal, zeminsel, siyasal, bürokratik sorunları var; onlar da yatırım yapamıyor ve Türkiye, 2002 yılından bu yana çivi çakmadı. Önümüzde ciddî bir enerji krizi tablosu var, önümüzde duruyor. Birilerine göre 2009 yılında, birilerine göre 2010 yılında, birilerine göre pik aylarında, belki 2008'de Türkiye bir enerji krizi yaşayacak; belli değil bu. Peki, tedbiriniz ne; "Nijerya'dan sıvılaştırılmış gaz getiriyoruz…" Getirdiniz; deponuz bitti mi?! Değerli arkadaşlar, soruyorum, Türkiye'de depo zamanında tamamlandı mı tamamlanmadı mı?.. Hâlâ tamamlanmadı. Tamamlanan depo Türkiye'nin pik aylarında ihtiyacını görmeye yeterli mi; hayır. Ne yapacaksınız bu konuda; "Tuz Gölünün altına da bir depo yapacağız…" Safhası nedir; "projelendirme safhasında…" Peki, bitecek mi bu; orayı depolandırabilecek misiniz?! LNG'yi getirdiniz; bunun dönüşüm tesisleri hazır mı?! Peki, bunu nasıl sevk edeceksiniz Anadolu'da doğalgaz ihtiyacı olan yerlere; o da belli değil. Birsürü sorun var önümüzde.

Bunun dışında, yenilenebilir enerji… Sayın Bakanım telefonla konuşmaktan o bölümü atladı. Yenilenebilir enerjide, Sayın Bakanım, bir tek firma yatırıma başladı, diğerleri başlamadı; siz de biliyorsunuz, ben de biliyorum. Demirer ve Polat ortaklığının dışında yatırım yapan… Siz toplantı yaptınız; ama, biz de yaptık; Komisyon Başkanı da oradaydı. Başlayan var mı dedik. EPDK Başkanı da oradaydı, "yok" dedi, "yok" dediler. Eğer, bize başlamadık diyen, Komisyon Başkanını, EPDK Başkanını yanıltıp Sayın Bakana bizim dışımızda veriler veren bir başka kurum varsa, onu da biz görmek veya duymak isteriz. Yok böyle bir şey.

Değerli arkadaşlar, Türkiye'deki yatırımlara bakıyorsunuz, çok fazla yatırım yok. Biri Park-Silopi, diğeri Hazar. Hazar'a bakıyorsunuz -ben, size söyleyeyim- 11 000 000 dolar yatırım harcaması karşılığı -raporda da var bu- oniki yıl süreyle 4,85'ten alım garantisi verilmiş. Santral 30 megavatlık. Bu santralı şimdi kursanız, 35 000 000 dolar. Ne kadara vermişiz biz; 11 000 000 dolara. Bugün kamulaştırma yapsanız bunu, 30-35 milyon dolarlık bir meblağ çıkacak önümüze.

Şimdi, değerli arkadaşlar, bunları araştırmayacağız, bunların hesabını sormayacağız, biz, Türkiye'de elektrik dağıtımını nasıl özelleştireceğiz, kime vereceğiz?! Doğalgazı özelleştiriyorsunuz. Kontrat devri diye… Nereden getirdik doğalgazı; Rusya'dan getirdik. Kontrat devri diye, biz, kime yetkiyi verdik; kamunun sözleşme yapmış olduğu firmaya; yani, al ya da öde garantisi yapmış olduğumuz firmaya yetki verdik. Dedik ki, oradan ihaleye katılmak için yeterlilik alacaksınız. Kim alacak bunu; Türkiye'deki firmalar.

Şimdi, bir düşünün, kamu ile yurt dışındaki firma bir sözleşme yapmış; al ya da öde garantisi var. Bu firma, neden Türkiye'deki diğer firmalara yeterlilik verir de özel bir anlaşma yapar?.. Yapabilmesinin tek koşulu var; eğer daha kârlı olacaksa. Daha kârlı olmayacaksa, kamuyla sözleşme yapmış, zarar edebileceği bir işe niye girsin?! İkinci koşulu da var; eğer burada yeterlilik verdiği firma, kendi üretim stratejilerine, kendi satış stratejilerine uygun bir çalışma ve yatırım yapacaksa ve bunu kendi inisiyatifinde yapacaksa, kendinin yan kuruluşlarıyla ortaklık yapacaksa, bunu sağlar. Bunu yapmayın; dağıtıcı firmayla satıcı firma aynı olur, bunun altından kalkamazsınız dedik; kontrat devri yapıldı, bu bir özelleştirmedir, yapamıyoruz denildi; kontrat devrinden sonra ihaleye çıktı, Türkiye'de bu tartışmalar başladı. Şimdi, aynı tartışmalar elektrik dağıtımında da var. Bu ülkeye bu kadar kötülük yapmayalım.

Bu kanun burada çıksın, uygulayamazsınız. Sadece imtiyaz sözleşmesinden dolayı 9 firma var, mahkemeye gider, bütün haklarını alır, Türkiye'de bu kanunu uygulayamaz hale getirir. Bu kadar ciddî çelişkiler varken, bunda ısrar etmek mümkün değildir arkadaşlar.

Adalet ve Kalkınma Partisinde bu işle meşgul bütün arkadaşlar da biliyor ki, bu kanun bir özelleştirme olmasına rağmen, özelleştirme sorununu çözmeyecektir. Sayın Bakan da biliyor ki, bu kanun bir geçiş dönemi gerektiriyor. Geçiş dönemi olmadan bu kanunu çıkarırsanız, Türkiye'nin başına çorap örersiniz. Bunun adı özelleştirme olmaz, bunun adı "yabancılaştırma" olur.

TEDAŞ'ın şartnamesine bakın, abone sayısı kadar, özelleştirilecek bölümün abone sayısı kadar abonesi olmayan kuruluşların, mutlaka, bu sayı kadar abonesi olan bir şirketten, kuruluştan, sözleşmeyi imzaladığı an, beş yıl süreyle yönetim ya da yönetim danışmanlığı anlaşması yapması gerekiyor. Kim var bu işi yapan Türkiye'de; Kayseri Elektrik, değil mi?! Kayseri Elektrik, Türkiye'de hangi dağıtım bölgesindeki miktarı, abone sayısını karşılar; hiçbirini. Kayseri Elektriğe verseniz dahi, mutlaka, abone sayısı tutacak ve abone sayısını karşılayacak bir yabancı şirketle yönetim danışmanlığı yapmak zorunda. Bu, Türkiye'deki şirketleri, ihaleyi alsalar dahi, yabancı şirketlerin taşeronu haline getirir, biz de onların kapısında maraba oluruz. Bunun bedeli büyüktür, bunun bedeli ağırdır Türkiye'ye. Bu bir yabancılaştırmadır. Bu yatırımı kim yapacak merak ediyorum. Bu yatırım çok büyük. Bu yatırımı kimin yapacağını Sayın Bakan da merak ediyor zaten.

Şimdi, değerli arkadaşlar, bir başka şeye geliyorum, yine dağıtımla ilgili. Dağıtım özelleştirildi, özelleştirilecek. 21 bölge var, Kayseri'yi çıkın 20 bölge. Zaten çok kötü kullanıldı 20 bölge. Buranın genel müdürleri var, çok sık da değiştirildi; 6 400'den yararlandı, maşallah 2 milyar 700'lük bir emeklilik maaşını da garantiledikten sonra görev yapmaya devam ediyorlar. Nasıl yapıldığını siz de biliyorsunuz ben de biliyorum; inşallah, ileriki maddelerde bunların isimlerini ve yerlerini sizinle paylaşacağım.

Elimde bir belge var; bu, Türkiye'nin enerji haritası. Şuna bir bakın, 2005'ten başlıyor, 2014'e kadar. Burada lisans almışları sayarsak, onları da Türkiye'nin enerji ihtiyacının üstüne koyarsak, görüyorsunuz, yıllar itibariyle enerji fazlamız giderek düşüyor.

Değerli arkadaşlar, dağıtımın özelleştirmesi yapılırken Hükümet şunu yapmak istiyordu: Bir strateji belgesi çıktı ortaya iki yıl önce. Şimdi, ne oldu, biliyor musunuz; strateji belgesi bitti, fiyasko, çöktü o, ondaki işlevlerin hiçbiri yerine gelmedi, süresi doldu zaten, kadük oldu o, gitti bir yana. Strateji belgesini gerekçe göstererek, artık, kanun çıkaramazsınız; o iş bitti, onu bir köşeye koyun. Türkiye'nin dört başı mamur bir stratejiye ihtiyacı var. Bunu nasıl yapacaksınız; az önce söylediğim gibi, ciddî bir araştırmayla. Türkiye'de tartışılır arz-talep projeksiyonlarını ortaya koymadan, yerli enerjiyi, genel enerji ihtiyacının içerisinde önplana çıkararak, özellikle ülkemizin yerli kaynaklarını, hidrolik dahil olmak üzere, maksimum düzeyde kullanarak, bunların 2020 yılına kadar yetmeyeceğini, enerji açığı çıkacağını, bunun tedbirlerinin alınması gerektiğini söyleyip de önümüze başka nedenler, gerekçeler çıkarmadan, makul bir anlayışla, yerli enerjinin Türkiye'deki enerji üretimindeki payını yükseltmemiz lazım. Yıllık enerji ihtiyacına bakıyorsunuz… Biz neyi konuşuyoruz biliyor musunuz arkadaşlar; 330 milyar dolar, dünyanın enerji ihtiyacı. Sayın Bakanın bir deyimi var, yanlış hatırlıyorsam beni bağışlasın, "Türkiye'nin de 2020 yılına kadar 160 milyar dolarlık bir yatırım yapması gerekiyor" demişti. Belki rakamda yanılabilirim.

TANER YILDIZ (Kayseri) - 128…

TACİDAR SEYHAN (Devamla) - Olabilir.

Bunu yıllara bölerseniz, aşağı yukarı 10 milyar, 11 milyar, 12 milyar dolar; çünkü, enerjide revizyon var, yenilenme var, enerji alanında birtakım riskler var, kaynaktan dolayı düşüşe geçen bölümler var, yeni kaynak gerektirebilir. Bunların hepsini hesaplamak zorundayız. Yani, Türkiye, yılda ne kadar enerji yatırımı yapacak; 10 milyar doların üzerinde.

ENERJİ VE TABİÎ KAYNAKLAR BAKANI MEHMET HİLMİ GÜLER (Ordu) - 128 milyar… 128'i böleceksiniz.

TACİDAR SEYHAN (Devamla) - Evet. Bölün, 9 milyar. Hadi bir tane daha vereyim, 8 milyar. Bölün, 13 yıl mı var, 14 yıl mı var 2020'ye kadar; 13 yıl var.

Şimdi, arkadaşlar, 8 milyar dolar yatırım gerekiyor. 2002 yılından bu yana kamu 1 milyar dolarlık bile yatırım yapmamış. Yok böyle bir şey. 4628 bunu engelliyor. Özel sektör yatırım yapmamış, sadece lisans almış. Allahaşkına, yeni başlamış bir tane proje söyler misiniz Sayın Bakanım; Silopi-Park'ı çıkın, diğerini çıkın, kim yaptı, hangi özel sektör yaptı?! Bu yatırım koşullarında, iyileştirme yapılmadan, siz, Türkiye'ye hangi anlayışla enerji yatırımı yapılacağını bekliyorsunuz? Böyle bir şey mümkün mü?!

Biz başka başka şeyleri anlatıyoruz, konuşuyoruz. Biz burada konuştuğumuzda, siz çıkıyorsunuz, başka bir şey söylüyorsunuz; kömüre nasıl öncelik verdiğinizi… Doğru, kömür çıkarılıyor, dağıtılıyor; değerlendiriyorsunuz. Elbistan B'nin kömür ihalesini bir yıl yapmadınız. Yazık değil mi bu ülkeye?! Elbistan A'dan ödünç kömür alarak mı açacaksınız Elbistan B'yi? Onu revizyona aldığınızda oradaki kömürü oraya aktarıp ondan sonra mı ihale çalışmaları yapacaksınız?! Bu ülke bu kadar geriye mi gitti?! Siz de biliyorsunuz, doğalgaz geldikten sonra Türkiye'deki hidrolik santrallarda kapasite düşüşü yaşandı. Bunlar, yavaş yavaş artırılıyor. Sayın Bakan bir açıklama yapıyor, diyor ki: "Arkadaşlar böyle diyor, ama, Türkiye'de hidrolik üretiminde fazla verdik." Neye göre fazla verdiniz; üretimi 50 megavat planlarsanız, olması gereken 100'ken, 55 yaptınız mı fazla verdik dersiniz tabiî. Üretim planlamasını olması gerektiği gibi koymadıkça, kapasiteyi kullanmadıkça, siz, bir önceki yıla bakarak ortaya çıkan enerji fazlalığını, fazlalık ve yatırımın, yenileşmenin etkisi diye adlandıramazsınız. Ben, kapasiteye bakarım. Maksimum gücü, maksimum kapasitesi neyse, o kapasitenin üzerinde kullanım çıkarabiliyorsanız, odur fazlalık.

Enerji alanında tedbir almıyorsunuz. Ben, size söyleyeyim; bu ülke, bunun altında kalır, çıkamayız bu işin altından; tekrar uyarıyorum. Sayın Başbakan dedi ki… "Sanayiciye fırça" diye geçti basında da, ben onu bir uyarı olarak alıyorum, o çok kaba bir deyim. İnandığını söylemiş; Sayın Başbakana katılıyorum "bu işleri yaparsak, bunun ucuzlayacağını beklemeyin, daha önce de gördük" diyor. Özel sektör işlettiğinde, bir tek çivi dahi çakılmadı şuralara, şuralara dedi. Şimdi, ben yerlerini saymayayım. Nerede çakacaksınız, hangi bölgede?! Tek tek anlatacağım kanunda arkadaşlar, hiçbir yerde yapamazsınız. İlk özelleştireceğiniz yer İstanbul, başınıza 4 defa çorap ördürür. O kadar kolay değil Türkiye'de enerji dağıtım yatırımını yapmak. Kamunun yerini doğru belirlemezseniz, sosyal, siyasal ve hukuksal riskleri iyi hesaplamazsanız, biz bu çukurun içerisinde kalırız. Kötüye götürüyorsunuz. Bu özelleştirmenin adı özelleştirme değil; bu, yabancılaştırmadır. Bu önümüze gelen kanunla, siz, hedeflediğiniz dikey bütünleşik yapıyı, üretimin ve dağıtımın birlikte paralel bir şekilde özelleştirilmesini sağlayamazsınız; çünkü, bu kanun, sonuca hükmedecek bir kanun değil. Bakın, enerjinin maliyetindeki genel pay üçte 2'lik bir oranda, yani yüzde 65'i üretimdir enerji fiyatındaki, yüzde 25'i…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Seyhan, belki konuşmalara siz de tanık oldunuz. Konuşmalar sırasında sadece 1 dakikalık süre vereceğim. Daha sonraki maddelerde devam edersiniz.

TACİDAR SEYHAN (Devamla) - Zamanım çok olduğu için, o 1 dakikalık sınırlamayı geçmeyeceğim Sayın Başkan.

BAŞKAN - Buyurun efendim.

TACİDAR SEYHAN (Devamla) - Daha günlerce buradayız gibi görünüyor.

Şimdi, değerli arkadaşlar, yüzde 65'i üretim maliyetidir, genel enerji fiyatlarındaki maliyete yansıyan; yüzde 25'i dağıtım, geriye kalan yüzde 10 da iletimden dolayı biner. Genel mantık budur. Biz, burada, yüzde 25'i konuşuyoruz. Eğer, bu yüzde 25, kamunun duruşunu doğru belirlemezsek tüketicinin sırtına biner, bunun faturasını siz de ödersiniz, biz de öderiz, bu ülke öder, halk öder.

Az sonra beraber olacağız. Bölüm bölüm, ben kanunla ilgili sıkıntılarımızı anlatacağım. Bu kanunu Sayın Bakanın geri çekmesini ve yeniden görüşmesini bekliyorum.

Saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Seyhan.

AK Parti Grubu adına, Kayseri Milletvekili Sayın Taner Yıldız; buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

AK PARTİ GRUBU ADINA TANER YILDIZ (Kayseri) - Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; AK Parti Grubu adına 1099 sıra sayılı Elektrik Piyasası Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı üzerinde söz almış bulunuyorum; şahsım ve Grubum adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabiî, öncelikle, konuşma metnimi biraz değiştireceğim. Muğlak kalan noktaların telafisi adına, Sayın Seyhan'ın konuşmasından başlamak istiyorum.

Tabiî, bugün görüşmeye açılan Danışma Kurulu önerisiyle alakalı, öncelikle belirtmek isterim ki, Plan ve Bütçe Komisyonunda, ilgili yönetmelik gereği, gelen Sayıştay enerji raporu üzerinde tam dokuzbuçuk saat konuştuk ve bu rapor üzerinde, hemen hemen bütün ayrıntılarına da girmek kaydıyla değişik mütalaalar yapıldı ve Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulmak üzere de Plan ve Bütçe Komisyonu raporunu tamamladı. Tabiî, ondan sonra, Meclis Başkanımız ne yapar, nasıl yapar, ben o kısmına girmeyeceğim; ama, bunun üzerinde çok tafsilatlı -Sayın Enerji Bakanımızın da bulunduğu ortamda- çok detaylıca görüşüldü. Tabiî, özellikle Enerji Piyasası Düzenleme Kurulunu, bu ilgili kanunu ilgilendiren ve ilgili değişikliklerin yapılmasını ilgilendiren konu da bir başka başlıktır, Sayıştay enerji raporuyla ilgili kısım bir başka başlıktır. Kaldı ki, Sayıştay raporu üzerinde, 2002 yılından önce yapılan ve ilgili hükümetlerin de imza koyduğu birkısım anlaşmalar vardır. Bu anlaşmalarda fahiş kâr verilmiştir, yap-işlet-devret santralları, yap-işlet santralları farklı bir statüye kavuşturulmuştur; bu, dediğimiz gibi ayrı bir konudur ve bununla alakalı, Enerji Bakanlığımız da, Maliye Bakanlığı Muhakemat Genel Müdürlüğüne ilgili bir dosyayı bütün tafsilatıyla vermiştir ve orada hazırlanacak rapor doğrultusunda da, ilgili kurum, kuruluşlar tekrar bir araya gelecektir. Bununla alakalı çalışmalar zaten yapılıyor. Kaldı ki, AK Parti Hükümeti, o Sayıştay enerji raporunun bir tarafı değildir; ancak, irade koyma, idare etmeyle alakalı, AK Parti Hükümeti, bütün diğer sektörlerde olduğu gibi, burada da iradesini koyacaktır ve ilgili çalışmalar zaten başlamıştır. Ben, bunu bir kenara koyuyorum, diğer bir başlık adı altında.

Şimdi, değerli arkadaşlarım, buraya, özellikle Türkiye Büyük Millet Meclisinin bu kürsüsüne, yalnızca gazete haberleriyle çıkamayız, yalnızca basının sunduğu haberlerle çıkamayız. Biz direkt bu işin merkezindeyiz. Siz herhangi bir bakanlıktan, ister iktidar milletvekili olarak ister muhalefet milletvekili olarak herhangi bir bilgi istediğinizde bu bilgi sizden sakınılmıyor; ama, ben görüyorum ki, son derece yanlış bilgilendirmeyle kamuoyunu yanıltıyoruz, belki istemeyerek de olsa.

Bakın, bir örnek vereceğim: Sayın Seyhan dediler ki: "Bu dağıtım şirketlerinin özelleşmesinde, 20 tane kurulmuş şirketin özelleşmesine hiçbir yerli firma giremez."

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Girer de, alamaz.

TANER YILDIZ (Devamla) - Değerli arkadaşlarım, bakın, şu anda kesinleşmemiş ihale şartnamesinde -ki, biz buna taslak ihale şartnamesi diyoruz- 4 ana faktör vardır. Bir yatırımcının masanın etrafına oturabilmesiyle alakalı 4 tane ana faktör vardır. Birincisi -ki, biz buna ön yeterlilik diyoruz- teknik puandır. 100 üzerinden 20 alan buna girer. Bu nedir; satılan kilovat/saatin, o ilgili enerji dağıtım, elektrik dağıtım anonim şirketinin kilovat/saatinden büyük olması lazımdır. Bunu sağlayabilen firma 20 puan alır. Sağlayamazsa da alamaz. Ama, buna rağmen o masanın etrafına yine oturabilir.

İkinci şart nedir; deneyimidir. Bu, aynı işle alakalı sektör deneyimidir. Bu da 100 üzerinden 20 puan alır. Buradaki müşteri yapısı, müşteri portföyü son üç yılın enerji dağıtımı, o elektrik dağıtım anonim şirketinin portföyünden büyük olmak durumundaysa 20 puan daha alır. Bunu sağlayamamış herhangi bir yerli firma da olabilir. Yine önemli değil. Yine bu taslak şartnameye göre dahi o ihaleye girebilir. Niçin; üçüncü şart da, eğer malî varlıkları -bakın, yalnızca varlıklarından bahsediyorum- o elektrik dağıtım şirketinin duran varlık defter değerinden 1,5 kat daha fazlaysa, bu 30 puanla girebilir. 50 puan üzerinde alabilmesi için bu saydığım üç maddeden ikisini alması yeterlidir. Eğer bu da yeterli değilse, herhangi bir yerli yatırımcı veya yabancı yatırımcının özsermaye miktarı o elektrik dağıtım anonim şirketinin duran varlık defter değerinin yüzde 60'ı kadarsa ve bundan daha büyükse, bu da 30 puan alarak girebilir. Sonuçta, 50 puan alan bir şirket, yerli veya yabancı bir yatırım şirketi bu ihaleye girebiliyor.

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Böyle bir şirket var mı?

TANER YILDIZ (Devamla) - Ben size söyleyeyim: Sayın Seyhan, böyle şirket ne kadar var biliyor musunuz; 1 tane değil. En büyük dağıtım şirketi Boğaziçi Dağıtım Şirketidir. Yabancı yatırımcıları saymıyorum. Şu anda aktifleri itibariyle Türkiye'de bu işi yapabilecek 41 tane şirket vardır. Bakın, listesini verebilirim; ama, lütfen, benden istemeyin, verebilirim çünkü. 41 tane şirket vardır. Ankara dağıtımı alabilecek ise 150 tane şirket vardır. Şimdi siz, bütün bunlar karşısında, eğer "bunu yerli yatırımcı alamıyor" derseniz, ciddî bir yanlış yapmış oluruz.

Burada önemli olan, güçlü, gerçekten varlıklı, bu enerji sektörüne de yatırım yapabilecek, biraz önceki o bahsettiğiniz, devletin yapamayacak dediği yatırımları yapabilecek şirketlerin olması açısından bu güç istenmiştir. Ee, müsaade edin de güçlü şirketlerin girmesini de sağlayalım bunlara. Şu anda, Türkiye'de, kendi şirket yönetim kurulu kararları olmak kaydıyla, bu tür yatırımlara girebilecek takribi 210 civarında şirket vardır değerli arkadaşlar. O açıdan, ben kamuoyunun da bu konuda doğru bilgilenmesi gerektiği kanaatiyle bunları aktardım.

Diğer bir konu: Biliyorsunuz, yatırımları yapabilmek için, özellikle herhangi bir sektörde yatırım yapabilmek için, o ülkedeki, gerek sabit sermaye yatırımları açısından özel şirketlerin, gerekse kamu şirketlerinin tasarruf miktarının, o ülkenin büyüme hızından -ki, büyüme hızı rakamları elinizde- daha büyük olması lazım ki, yabancı sermayeye ihtiyaç hissetmeyin.

Değerli arkadaşlar, bu, rakamlarla sabittir. Şu anki yapılan özel sektör ve kamu sektörleri yatırım tasarruf miktarı; yani, bir yıl içerisinde elde etmiş olduğu kâr miktarı, bir sonraki ülke büyüme hızından daha düşüktür. Bu şu demektir: Hükümet bir irade kullanacaktır burada; ya büyüme hızını düşürecektir; büyüme hızını düşürmek gibi bir lüksümüz olmadığına göre, yabancı sermaye dediğimiz uluslararası sermayeyle beraber bu yatırımları yapacaktır. Böyle bir gerçek varken, geçtiğimiz hafta sonunda İstanbul'da düzenlenen enerji arenasında özel sektör, kamu ve bütün yabancı sermaye yatırımlarının temsilcilerinin bir arada bulunduğu ortamda bu strateji belgesinin doğru bir strateji belgesi olduğu üzerinde bir mutabakat sağlanmıştır. Ancak, yapılan eleştirileri de, yine, açık yürekle itiraf etmek zorundayız, belirtmek zorundayız burada. Bu strateji belgesinin tarihlerinin, terminlerine uyulmadığı şeklinde. Evet, doğru, burada sarkmalar vardır, tarihte sarkmalar vardır, üretim şirketleri portföyünün oluşmasında birkısım tarihî sarkmalar olmuştur, dağıtım şirketlerinin özelleşmesindeki takvimde sarkmalar olmuştur, evet, bunları konuşabiliriz, ki, bunları da ilgili maddelerin detaylarına girdiğimizde hangi gerekçeyle nasıl yapıldığına dair de bilgi vereceğiz. O eleştiriyi kabul ediyorum; ama, strateji belgesinin, özellikle dağıtım şirketlerinin özelleşmesini müteakiben, elektrik üretim santrallarının özelleşmesini takip edecek portföy şirketlerinin oluşmasını sağlayacak sıralamanın doğru olduğu üzerinde, hatta, zaman zaman iç içe geçmesiyle alakalı eleştirilerin doğru olduğu hakkında ülkede bir mutabakat sağlanmıştır. Yani, iki yıl sonra, 17 Mart 2004 tarihinden sonra tekrar geriye dönüp, tekrar bu strateji belgesini nasıl yaparız diye bir sorunun cevabı bizim Hükümetimizde olamaz ve böyle bir lükse de gerçekten tahammülümüz yoktur.

Şimdi, yatırım tutarları konusunda dedik… Evet, yatırım tutarları söyledik; eğer, sizin paranız varsa, değerli arkadaşlar, unutmayalım, üçbuçuk yıl önce geldiğimizde 40 milyar dolar ödenirken faizi, 4 milyar dolar Edirne'den Kars'a, Sinop'tan Hatay'a kadar yatırıma ayrılacak parası yoktu bu memleketin. AK Parti Hükümetinin de "ben, böyle bir ülke istemem, lütfen, bana 225 milyar dolarlık iç-dış borcu olan ülke getirmeyin, bana 100 milyar dolarlık iç-dış borcu olan ülke getirin" deme seçeneği yok ki! Kucağında bulduğu ülkeyi yönetecek ve ülkenin performansı tam bir yoğun bakımı hissettiren, ilişkilendiren bir konuydu. Şimdi bakın, 38 katrilyon liralık faiz ödememize karşılık 16 katrilyon lira yatırımlara para ayrılmıştır; üç yıl içerisinde yapılmıştır, üç yıl sonra daha fazla paranın ayrıldığını göreceğiz.

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Nereye yapıldı?

TANER YILDIZ (Devamla) - Mademki tablo bu, mademki fotoğraf bu, o zaman bizim de şunu yapmamız lazım: Bizim, özel sektör yatırımlarını teşvik ederek, onun önünü açarak yatırımları özendirmemiz lazım. Bu konuda Hükümet ne kadar başarılıdır derseniz, tabiî, bu da ayrı bir başlık. Ben, aslında kanun tasarısının maddeleriyle alakalı konuya girmeden bütün bunları açıklamak, bu konulara girmek durumunda kaldım; ama, bakın, geneli üzerinde bir örnek vererek söyleyeyim. IMF ile alakalı 23,5 milyar dolar borç alınmıştır 2002 seçimlerinde, şu anda geldiğimiz nokta 11,2 milyar dolardır, inşallah, 2007'nin 3 Kasımında teslim edeceğimiz miktar ise 7,2 milyar dolar olacaktır, belki de Hükümet farklı bir tasarruf kullanarak, Hükümetimiz belki bu borcun daha da azaltılmasıyla alakalı başka bir formül de bulabilir; ama, düşünün ki, siz, IMF'yle alakalı borç miktarını düşürüyorsunuz, faiz miktarlarının ilk defa 2006 yılında asıl paradan ödemesini yapıyorsunuz, bu arada bütün sektörlerle alakalı yatırımları yapacaksınız. O zaman el insaf diyerek yapmak lazım; ama, özel sektörün teşvik edilmesiyle alakalı konuyu derseniz, evet, bunu konuşmakta fayda var. Nasıl teşvik edilir, nasıl önü açılır, nasıl daha işleri kolaylaştırılır, nasıl bürokrasi azaltılırla alakalı konuda da tabiî ki çalışma yapmak lazım.

Hatırlarsınız, geçtiğimiz yıl içerisinde yenilenebilir enerji kaynaklarıyla alakalı kanun tasarısını kanunlaştırdığımızda birkısım eleştiriler vardı: "Siz buna alım garantisi verin." Alım garantisi verildi. Yedi yıl süreyle 5,4 dolar cent üzerinden alım yapılacak ve bu alımlarda hatta dağıtım şirketlerinin portföylerinin yüzde 10'u kadar da alma mecburiyeti verilecek. Şimdi buna rağmen özel sektör "bir dakika ben tekrar düşüneyim" diyorsa, kusura bakmayın orada da özel sektörle alakalı eleştiri koymamız lazım. Bakın o eleştiri nedir: Biz, özel sektörü teşvik eden bir hükümet olarak şunu söylemeliyiz: Ülkenin şartları değişmiştir; ülkede faiz düşmektedir, daha da hızlı, inşallah, düşecektir; döviz değerleri bellidir "niye yüksek değildir" diye eleştiri almıştır; yani, döviz değerleri düşüktür; enflasyon rakamları ortadadır. O zaman, müsaade edin de, bu zihnî değişikliğe, hem kamu sektörü hem de özel sektör beraberce ayak uydurabilmelidir. Nedir özel sektörün yapacağı? Özel sektör de "IRR" dediğimiz iç kârlılıkla alakalı kendini kontrol edecek, piyasadaki olan bu değişikliğe, şirketin faaliyet dışı gelirlerinden elde ettiği faiz kazanımlarını bir kenara bırakarak, faaliyetten elde ettiği kârları ortaya koyacak. Yani, bu bir değişim. Kamuyla beraber, kamuoyuyla beraber özel sektör buna ayak uydurmazsa, kusura bakmayın, eski kârlılıklar da tabiî ki oluşmaz. Yani, o kârlılıkları bekleyerek, bizim eleştirdiğimiz yap-işlet-devret, yap-işlet santrallarındaki kârlılıkları bekleyerek… İşte, Sayıştay raporunda var, IRR'ı yüzde 46 olan proje var; eğer, biz aynısının olmasını istersek, kusura bakmayın, o zaman da bizim eleştirdiğimiz hataya kendimiz düşmüş oluruz. O açıdan, ben, bunların yerli yerince yapılması gerektiği kanaatindeyim.

Değerli arkadaşlar, ben, gerçek metnime geçmek istiyorum; ancak, bu arada, bir şeyi daha belirtmek isterim. Özellikle, maddelerinde konuşacağız; ama, kamuoyuna da yanlış yansıması açısından, burada, geçici 11'le alakalı bir konudan bahsetmek istiyorum.

Şimdi, Anayasamızın 48 nci maddesine göre, özel hukuk hükümlerine tabi herhangi bir sözleşme, anlaşma, karşılıklı rızayla, tekrar statü değiştirebilir; bunun için, herhangi bir kanuna gerek yoktur. Bakın, biz, bunu, Plan ve Bütçe Komisyonunda konuşurken, dediler ki: Siz bu önergeyi öyle bir şey için veriyorsunuz ki… Ben, basından okudum şaşırdım; yani, bunun içerisinde, gizli af varmış, şirketlere sağlanan imtiyazlar varmış… Değerli arkadaşlar, bunların hiçbirisi yok. Geçici madde şunu getiriyor: Eğer, yap-işlet-devret modeliyle, herhangi bir santral, sabit kıymet, bir arsanın üzerine konmuşsa ve bu gerek Millî Emlak'e gerek Hazineye gerekse bir kamu arazisiyse, biliyorsunuz yirmi yıl sonra veya yaptığı anlaşmaya göre yirmidokuz yıl sonra bu tekrar devletin eline geçeceği için, bu hazine arazileriyle alakalı tasarruf kullanılmamıştı; ama, şimdi, karşılıklı rızayla, özel hukuk hükümlerine tabi olan bir şirket, oturuyor, devlete "evet, ben bundan rıza pazarlığı geri dönüyorum, ben serbest üretici olmak istiyorum" diyorsa, bunun için herhangi bir kanun maddesine ihtiyaç yoktur…

BİRGEN KELEŞ (İstanbul) - Yasalara aykırı.

TANER YILDIZ (Devamla) - Bu, yasalara aykırı değildir; bakın söylüyorum, Anayasa 48'e göre özel hukuk hükümlerine tabi bir yapılanma karşılıklı fesihle bir noktaya gelebilir.

BİRGEN KELEŞ (İstanbul) - Aykırı, aykırı…

TANER YILDIZ (Devamla) - Sayın Keleş, bunu Plan ve Bütçe Komisyonunda detaylarıyla anlattım; ama, zannediyorum yeterince anlaşılmadığı için, birkaç nokta daha belirtmek zorundayım.

Şimdi, bakın, bu durumda, serbest üretici olan ve devletin alım garantisinden berî olan o şirket, kendi sabit kıymetleriyle, yaklaşık olarak söylüyorum, 30 veya 50 milyon dolarlık bir yatırım yapmıştır; ama, arazisi kendisine ait değildir. Bu araziyi kendisine alabilmesi için, cari kanunlar şunu söyler: Üzerindeki yapıyla beraber kıymetlendireceksin ve onunla beraber satacaksın. O zaman ne olur; o zaman, mükerrer tahsilat yapacağız demektir özel sektörden.

Şimdi, değerli arkadaşlar, bir şeyin üzerinde mutabık kalmamız lazım. Biraz önceki bahsettiğimiz gerekçelerle, eğer bu enerji piyasası, bu enerji sektörü kamu ve özel sektör eliyle yapılandırılacaksa, kusura bakmayın, kamunun menfaatlarını koruduğumuz kadar özel sektöre de haksızlık etmemek durumundayız; varsa…

BİRGEN KELEŞ (İstanbul) - Kamunun hakkını…

TANER YILDIZ (Devamla) - Nasıl kamunun hakkı… Kamunun hakkını biz kime veriyoruz ki?!

Kamunun hakkını koruyacağız, özel sektörün de hakkı varsa onu herhangi bir kompleksten dolayı vermemezlik etmeyeceğiz; çünkü, bu, portföy, gittikçe artan bir dozda özel sektör tarafından yapılandırılacaktır. Biz, özel sektöre, bizden önceki hükümetler gibi, herhangi bir taviz verilsin demiyoruz; ama, özel sektörün de hakkı varsa verilmelidir bu. Şimdi geliyor özel sektör diyor ki: "Bu arazi benim değil; ama, ben, serbest üreticiyim, 50 000 000 dolar da yatırım yaptım bunun üzerine; bu arsayı bana satın." Ben diyorum ki: "Siz, tekrar yatırımlarınızı amortisman itfa eğrisiyle beraber gelin, ancak o zaman satabilirim.

Yani, "ben sizden, yaptığınız, kendi paranızı harcadığınız bu yapının, tekrar, parasını almak durumundayım" diyoruz. Bunu düzeltmeyecek miyiz?! Burada, belki, muvazaalı olabilecek -ki, onun üzerinde de uzunca, uzun uzadıya konuşabiliriz; ama- işletmeye geçmiş olanlar, yani, tarife yoluyla tekrar geri almamış olanlar, işletmeye geçmemiş olanlar için, arkadaşlarımızla konuştuğumuzda, iktidarıyla muhalefetiyle bir mutabakat sağlamıştık. O yüzden, buradaki önergede, işletmeye geçmiş olanlarla alakalı kısım buradan istisna tutulacak. O açıdan da, böyle bir düzenlemenin fayda getireceğini, hem özel sektöre hem de kamuya fayda getireceği kanaatini sunuyorum.

Şimdi, değerli arkadaşlarım, bizim, enerji politikalarımızın başında, biliyorsunuz, hem AK Parti programımızda hem de seçim beyannamemizde belirttiğimiz gibi, elektriğin yeterli, kaliteli, sürekli, ucuz ve maliyeti düşük, istikrarlı ve aynı zamanda çevreyle uyumlu bir şekilde vatandaşımızın kullanımına sunulması esastı. Bu politikalarımızı oluştururken, takip ettiğimiz strateji ise, bunları yapmak için kaynak ve güzergâhın çeşitlendirilmesi. Kaynakları çeşitlendirmek için çıkardığımız kanunî altyapıyı, hep beraber izledik, yaptık; bu konuda, muhalefetin de gerçekten katkıları var ve ben bunun için de, hassaten, teşekkür etmek istiyorum. Yani, rüzgârıydı, güneşiydi, jeotermaliydi, biyomasıydı, biyodizeliydi, hidrosuydu, yerli doğalgazdı, her türlü kaynak çeşitlendirmesiyle alakalı kanunî alt zemin oluşturulmuştur. Bununla alakalı çıkaracağımız kanun sayısı en fazla iki civarındadır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Taner, 1 dakika da size süre vereceğim; lütfen, konuşmanızı tamamlayın, daha sonraki maddelerde devam edersiniz.

Buyurun.

TANER YILDIZ (Devamla) - Teşekkürler Sayın Başkan.

Aynı zamanda, iç pazarın serbestleştirilmesiyle alakalı -biliyorsunuz- bir stratejimiz var. Yerel kaynakların harekete geçirilmesiyle alakalı var. İç pazarın, biraz önceki bahsettiğim tarzda, büyüme hızlarıyla mütenasip, uluslararası sermayeye, yabancı yatırımcıya açılması var ve sınırötesi ticaretle alakalı, gerek gazda gerekse petrol boru hatlarıyla alakalı, Türkiye'nin jeopolitik ve coğrafî konumu var.

Bütün bunları dikkate aldığımızda, ben, bazı zamanlamaların, bazı gecikmelerin, tartışılması kaydıyla, ülkeye fayda getirecek, yarar getirecek olumlu eleştirileri almak kaydıyla, temel çizilen politikaların ve stratejilerin doğru bir yol haritası içerisinde olduğu kanaatiyle, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Teşekkür ederim. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, grupların konuşmalarından Cumhuriyet Halk Partisi Grubu ve AK Parti Grubunun konuşmaları tamamlanmıştır. Anavatan Grubunun konuşması aradan sonra olacaktır.

Birleşime 15 dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 20.43

ALTINCI OTURUM

Açılma Saati: 21.06

BAŞKAN: Başkanvekili Nevzat PAKDİL

KÂTİP ÜYELER: Türkân MİÇOOĞULLARI (İzmir), Harun TÜFEKCİ (Konya)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 97 nci Birleşiminin Altıncı Oturumunu açıyorum.

1099 sıra sayılı kanun tasarısının görüşmelerine kaldığımız yerden devam ediyoruz.

VI.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN

GELEN DİĞER İŞLER (Devam)

9.- Elektrik Piyasası Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı; Elektrik Piyasası Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1133, 1/1074) (S. Sayısı: 1099) (Devam)

BAŞKAN - Komisyon ve Hükümet yerinde.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmelerde, şimdi, söz, Anavatan Partisi Grubu adına Kars Milletvekili Selami Yiğit'te.

Sayın Yiğit, buyurun efendim.

ANAVATAN PARTİSİ GRUBU ADINA SELAMİ YİĞİT (Kars) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ekonomimizin ve sosyal hayatımızın temel girdisi olan elektrik piyasalarını yakından etkileyecek olan Elektrik Piyasası Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısıyla ilgili olarak, Grubum adına söz almış bulunuyorum; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle, hepinizin dikkatinden kaçan; ancak, görüştüğümüz bu tasarının uygulamalarını da yakından ilgilendiren bir konuya dikkatinizi çekmek istiyorum.

Değerli milletvekilleri, bilindiği üzere, Sayın Başbakan, geçen mart ayı sonunda İstanbul Sanayi Odasının düzenlediği bir toplantıya katıldı. İstanbul Sanayi Odası Başkanı, bu toplantıda enerji özelleştirmeleri üzerinde durdu ve enerji özelleştirmelerinin bir an önce yapılması konusunda ısrarlı oldu. Sayın Başbakanın yüksek elektrik maliyetlerinden yakınan sanayicilere verdiği yanıtı dikkatlerinize sunmak istiyorum; şöyle diyor Sayın Başbakan: "Biz de özelleştirme için çalışıyoruz; ama, siz de özelleştirilince çok daha fazla ağlayacaksınız, bunu böyle bilin" diyor, kendine özgü üslubuyla ve Sayın Başbakan şöyle devam ediyor: "Enerji dediğiniz olay hiçbir şeye benzemez. Bir gün kesinti olsa devlete bağırıyorsunuz, özel sektör olunca ne yapacaksınız?! Mahkemeye gideceksin, orada alacağın neticeye de hak getire!"

Sayın Başbakanın bu sözleri, enerji özelleştirmeleri konusunda, hükümet kanadında bir netliğin olmadığını göstermektedir. Bu durum, şu anda görüştüğümüz ve enerji dağıtım ihalelerini düzenleyen tasarının akıbeti açısından da iç açıcı değildir.

Sayın Başbakanın sözlerini veri olarak kabul edersek, yani, elektrik dağıtımı özelleştiğinde sanayici ağlayacaksa, bu yasa tasarısının dayandırıldığı daha ucuz, daha güvenli ve sürekli enerji gerekçesi karşısında nasıl ikna olacağız?! Ayrıca, Avrupa Birliğine uyum çerçevesinde gerçekleştirmek zorunda olduğumuz enerji üretim ve dağıtım özelleştirmeleri nasıl yapılacak ve daha da önemlisi, enerji özelleştirmesi için 17 Mart 2004 tarihinde Yüksek Planlama Kurulu kararıyla kabul edilen Elektrik Enerjisi Reformu ve Strateji Belgesinin ne anlamı kalacak?!

Değerli milletvekilleri, Elektrik Enerjisi Sektörü Reformu ve Özelleştirme Stratejisi Belgesi, Avrupa standartlarında bir piyasa oluşturulması amacıyla çıkarılmış; kaçak elektrik kullanımının azaltılmasını, arz güvenliğini sağlayacak şekilde rekabete açık bir piyasa oluşturulmasını, kaliteli ve ucuz elektrik sağlanmasını, elektrik üretiminde verimliliğin sağlanmasını, maliyetlerin çok yüksek olması nedeniyle kamunun yıllardır yapamadığı yenileme yatırımlarının kamuya yükümlülük getirmeden özel sektör tarafından yapılmasını hedeflemiş, bu çerçevede, Türkiye, 21 ayrı dağıtım bölgesine ayrılmıştır. Sanayi Strateji Belgesiyle, ayrıca, yıllık 7,8 gigabite/saat ve üzeri elektrik tüketenler serbest tüketici sayılmışlar; bu limitin 2009 yılı başına kadar sabit kalması ve serbest olmayan tüketicilere, yani, vatandaşlara sadece dağıtım şirketleri tarafından satış yapılacağı karara bağlanmıştır. Strateji Belgesindeki bu tespit, Avrupa Birliği mevzuatlarıyla çelişmektedir; çünkü, Avrupa Birliği mevzuatları 2009 değil, 2007 yılı haziran ayından itibaren tüm tüketicilerin serbest tüketici olmasını öngörmektedir. Avrupa Birliği mevzuatıyla çelişen strateji belgesi, görüştüğümüz bu yasayla da ters düşmektedir. Elektrik Piyasası Kanununa eklenen bir maddeyle 31 Aralık 2010 tarihine kadar bir geçiş süreci öngörülmüş, bu geçiş süreci içerisinde, tüm Türkiye'de, bölgelerarası fiyat farklılığının kaldırılarak tek bir ulusal fiyat uygulaması hükme bağlanmıştır; yani, Avrupa'da 2007 Haziranında oluşacak serbest piyasa, Türkiye'de ancak 31 Aralık 2010'dan sonra oluşabilecektir.

Değerli milletvekilleri, kaçak elektrik kullanımı ve altyapı yetersizlikleri nedeniyle, elektrik maliyeti, bölgelerimiz arasında büyük farklılıklar göstermektedir. Örneğin, doğu ve güneydoğuda kayıp kaçak oranı çok yüksek düzeylerde seyretmektedir. Hatta, İstanbul Anadolu yakasında kayıp kaçak oranı yüzde 10 iken, Avrupa yakasında bu oran yüzde 26'dır. Tasarının geçici 9 uncu maddesiyle düzenlenen ulusal tarife uygulamasıyla, elektriğin daha ucuz satılması gereken batı bölgelerinden elde edilecek kaynak, kayıp ve kaçağın yüksek olduğu diğer bölgelere aktarılacak; yani, bir anlamda, kayıp ve kaçağın yüksek olduğu bölgelerde elektrik 31 Aralık 2010 sonuna kadar sübvanse edilecektir. Bu durum, kayıp ve kaçağı önlemiş, gerekli altyapı yatırımlarını tamamlamış bölgelerdeki elektrik tüketicileri açısından, geçiş süreci boyunca, aleyhte bir durum yaratacaktır. Bu düzenleme, elektrik dağıtım ihalelerine girecek özel teşebbüs açısından da pek çok sıkıntıyı beraberinde getirmektedir. Kayıp ve kaçağın daha az olduğu bölgeler ile kayıp ve kaçak oranlarının yüksek olduğu bölgeler ihalelerde haksız rekabete konu olabilecek, ihaleleri alacak olan firmalar, ileride, zararlarının telafisini istemek için tüketici mahkemelerine gidebileceklerdir.

Tasarıya yönelik diğer bir endişe de, serbest tüketicilerin fazla olduğu bölgelerin yaratacağı eşitsizliktir. Fazla enerji kullanımına dayalı sanayiin geliştiği bölgeler, ihalelere girecek özel şirketler açısından dar portföylü bölgeler olacaklar, bu bölgelerde maliyet, kaçınılmaz olarak fiyatlara yansıyacaktır. Uzun bir geçiş süreci öngörüldüğü için, aslında, ucuz ve güvenli elektrik için gerekli olan perakende şirketlerin piyasalara girmesi mümkün olmayacaktır; yani, 2010 yılı sonuna kadar bu tasarıyla amaçlanan daha ucuz elektrik hedefi, maalesef, gerçekleşemeyecektir.

Değerli milletvekilleri, Plan ve Bütçe Komisyonunda tasarıya son dakikada eklenen bir düzenlemeyle hükümet 24 yap-işlet-devret santralını, işletmeleri ihalesiz devretme yetkisi almıştır; yani, bu santralların bulunduğu hazine arazileri, ihalesiz olarak işletmelere satılabilecektir. Geçici 11 inci madde olarak eklenen bu maddeye göre, 4628 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu kapsamında adına üretim lisansı düzenlenen ve faaliyette bulunmalarına izin verilen şirketlere, lehlerine irtifak hakkı tesis edilmiş hazine arazileri ile bu arazilerdeki tesis ve yapılar, Maliye Bakanlığı tarafından, ihalesiz olarak satılabilecektir. Yapılan bir hesaplamaya göre, bu, devletin 5 milyar dolarlık alacağından vazgeçmesi anlamına gelmektedir. Bu 5 milyar dolar, hangi şirketlere, neden aktarılmak istenmektedir? Yap-işlet-devret sözleşmeleri kapsamında 23 şirket işletmeye geçmiş, 22 tanesinin sözleşmeleri feshedilmiştir. Sözleşmesi feshedilen bu şirketlere, şimdi, yeniden, enerji piyasalarına girme yolu mu açılmak istenmektedir? Üstelik, geçmişte işletme hakkı aldıkları arazileri üzerindeki yapılarla birlikte ihalesiz olarak alabileceklerdir.

Geçici 11 inci madde, özelleştirmeden beklenen amaçla tümüyle çelişmektedir. Kamu elindeki santrallar ve dağıtım işletmeleri, üzerlerindeki hazine mallarıyla birlikte -ki, bunlar ihalesiz verilecek- özelleşecek; ülkemizin milyarca dolar zararla karşı karşıya kalma riskini de ortaya çıkaracaktır. Eğer enerjide gerçekten özelleştirme istiyorsak, tasarıya son anda eklenen bu düzenlemenin derhal tasarı metninden çekilmesi gerekmektedir. Plan ve Bütçe Komisyonunda bu önergenin verilmesi sırasında hazır bulunmayan Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanımız Sayın Hilmi Güler'den, bu konuya açıklık getirmesini rica ediyorum. İhale açılmayacağına göre, yapı ve tesislerin satışı hangi bedel üzerinden yapılacaktır? Bu maddeden yararlanacak firmalar hangileridir ve bunların işletme hakkı aldıkları hazine arazileri nelerdir? Üzerlerine kurulu yapı ve tesisler nelerdir? Halen işletmede olan 23 adet santralla ilgili pek çok sorunlar vardır.

Değerli milletvekilleri, sözlerimi tamamlamadan önce, elektrik dağıtım ihaleleriyle ilgili bir başka kaygımızı da gündeme getirmek istiyorum. Daha tasarı çıkarılmadan elektrik dağıtım ihalelerine ilişkin ihale şartnamelerinin hazır olduğu yönünde iddialar vardır. Bu şartnamelerle ihaleye katılacak şirketlerde, en az üç yıllık iş deneyimi ve ağır teknik yeterlilik kriterleri aranmaktadır. Açılacak dağıtım ihalelerinde, yerli firmaların yeterlilik almaları mümkün olmayacak, yabancı firmalara büyük avantajlar sağlanacaktır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bu eleştirilerimiz ışığında tasarının yeniden düzenlenmesi için geri çekilmesini diliyor, hepinize saygılar sunuyorum. (Anavatan Partisi sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Yiğit.

MALİYE BAKANI KEMAL UNAKITAN (İstanbul) - Sayın Başkan, bir açıklama yapmak istiyorum.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakanım. (AK Parti sıralarından alkışlar)

MALİYE BAKANI KEMAL UNAKITAN (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli üyeler; bu kanunla ilgili olarak görüşler serdedildi. Ben, bir açıklamayı yapmak için huzurunuza gelmiş bulunuyorum; o da şu: Şimdi, bu görüşülmekte olan kanun, enerji dağıtım özelleştirmeleriyle ilgili olarak bir kanun ve bu kanunun da kabulünden sonra, enerji dağıtımlarıyla ilgili özelleştirmeler, prosedürler başlayacak.

Şimdi, burada, konuşmacı arkadaşlarımız, bilhassa muhalefet partisine mensup konuşmacı arkadaşlar, ihale şartnameleri hazırlanmış, bu ihale şartnameleri yabancılara verilecek, yerlilere verilmeyecek… Böyle iddialarda veyahut da duyumlar aldıklarını söylüyorlar.

Şimdi, böyle bir şey söz konusu değil. Daha henüz prosedür başlamadı, Özelleştirme çalışmalarına, şartname çalışmalarına başlamadı. Böyle bir şey yok. Hazırlanan bir şey yok. Sanki bir şartname hazırlanmış gibi -efendime söyleyeyim- yok, yerlilere kapandı, yabancılara açıldı… Böyle bir şey söz konusu değil değerli arkadaşlar ve biz bunları yaparken, herhalde yerli firmalarımızı da düşüneceğiz ve bunun selameti açısından, özelleştirmenin daha iyi olması ve Türkiye menfaatlarına olması açısından her türlü şey düşünülecek bundan önceki özelleştirmeler gibi.

Yani, bu kabil şeylere, lütfen, duyumlara itibar etmeyelim. Böyle bir, ne şartname söz konusu ne hazırlanmış şartnameler var ne özelleştirmede böyle bir çalışma var; ama, bunlar yapılınca, çalışmalara da başlanacak, onları zaten kamuoyuyla da paylaşacağız, her şeyimiz açık gidiyor; yani, şöyle şöyle hazırlandı diyeceğiz, efendime söyleyeyim… Ama, böyle bir şey yok, söz konusu değil ve bizim de, hiçbir zaman, yerlilere kapalı, yabancılara açık, böyle bir şeyimiz söz konusu olamaz. Onu da söyleyeyim.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Taslak var.

MALİYE BAKANI KEMAL UNAKITAN (Devamla) - Taslak falan da yok, hazırlanmış bir şey de yok, öyle bir şey de yok.

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Milletvekiliniz okudu.

MALİYE BAKANI KEMAL UNAKITAN (Devamla) - Efendim?..

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Milletvekiliniz okudu hazırlanan şartnameyi!

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Size güvenmiyoruz.

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Sayın Seyhan…

MALİYE BAKANI KEMAL UNAKITAN (Devamla) - Bak, Özelleştirme İdaresi şeyleri hazırlar, şartnameleri hazırlar, o zaman şartname ortaya çıkar. Şimdi, herkesin kendi kafasında ne olduğunu ben bilmem; ama, şartname yok.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Sizi tanıyoruz da ondan.

SÜLEYMAN SARIBAŞ (Malatya) - Şartname kriterleri var Sayın Bakan.

MALİYE BAKANI KEMAL UNAKITAN (Devamla) - Sayın milletvekilleri, kriterlerden falan çıkıp da gölgeye kılıç sallamayın, yok öyle bir şey, yok böyle bir şey yani! Olan varsa, olduğu zaman hep beraber konuşalım; ama, sizin duyduğunuz hassasiyetleri biz duyarız; hiç merak etmeyin ve rahat olun.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Sayın Bakan, sizi tanığımız için…

MALİYE BAKANI KEMAL UNAKITAN (Devamla) - Evet, hepinize teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

Sağ olun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakanım.

Şahısları adına, Adana Milletvekili Tacidar Seyhan.

Sayın Seyhan, buyurun efendim.

Süreniz 10 dakika.

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabiî bu konuşmalar yapılınca, ya ben Türkçeyi anlamıyorum ya Türkçe konuşamıyorum diye düşünmeye başladım ya da başka bir yerden geldim ben buraya. Herhalde bir de algılama güçlüğüm var.

Sayın Bakan geldi… Sayın Bakandan önce Adalet ve Kalkınma Partisi Grubu adına bir milletvekili arkadaşım geldi, "her şeyi basından değerlendirmeyin -bir de çok böyle aşağılayıcı bir üslupla… Sanki köşe yazılarından muhalefet yapıyoruz biz burada- ben size hazırlanan taslak şartnameyi okuyayım; bu, öyle demiyor" dedi. Burada -tutanaklara bakın- 3 madde de okudu. Sayın Bakan da arkasından çıktı, dedi ki: "Ne taslak var ortada ne şartname var; siz burada neyi konuşuyorsunuz?" Böyle bir şey mümkün mü ya?!

HALUK KOÇ (Samsun) - Hangisi doğru?!

TACİDAR SEYHAN (Devamla) - Türkiye Büyük Millet Meclisi çatısı altında, komisyonun üyesi, bu işleri bilen bir milletvekili "taslak şartname var" diyecek, gelecek, burada 3 maddesini okuyacak ve bizi de cehaletle suçlayacak! Sayın Bakan da çıkacak, kendi milletvekiline cahil demeyecek, bunları gündeme getirene cahil diyecek! Böyle bir şey var mı; bu çatı altında böyle bir çelişki gördünüz mü?! Ben şimdi neyi konuşacağım?! Önce siz aranızda bir karar alın, böyle bir şey var mı, yok mu; sonra, burada konuşalım.

İkincisi… Diğerlerine değinmeye gerek yok, neresinden tutsam elimde kalıyor. Yine, söylüyorum, bu kanun çıkar ve yerinde kalır, hiçbir şey yapamazsınız, kanun ölü doğuyor. Çıkmış olması için çıkarılan bir kanun, Türkiye'nin başına da çorap örer.

Yine, diyor ki Sayın Milletvekilimiz, AK Parti Hükümeti Sayıştayın raporunun tarafı değildir; Cumhurbaşkanlığı Denetleme Kurulunun raporu var; deniliyor ki "Türkiye zarara uğratılmıştır." Sayıştayın raporu var "bu şirketler, yap-işlet-devretlerle Türkiye'yi 2,3 trilyon zarara uğratmıştır" diyor. Enerji Bakanlığı bir kurul kuruyor "bu şirketler Türkiye'yi zarara uğratmıştır" diyor. Milletvekili çıkıyor "hükümet, bu raporun tarafı değildir" diyor. Siz neye tarafsınız?! Bana söyler misiniz; yolsuzluğa seyirci kalmaya mı tarafsınız?! Halkın, milletin parasını pulunu onlar çalacak, sorgulamamaya mı tarafsınız?! Bana, neye taraf olduğunuzu söyler misiniz?! Hükümet neye taraf olacak? Umuyorum, bu bir dil sürçmesidir.

"Tarafı değiliz" diye, şayet "bu işler bizim dönemimizde olmadı" diye bir ifadede bulunuluyor ise, onun da haklı tarafı yok. 2002 yılından beri, siz ne yapıyorsunuz üçbuçuk yıldır? Ne yaptınız? Hangi incelemeleri yaptınız? Burada oluşan kamu zararı, her yıl üstüne binerek devam ediyor. Hangi önlemi aldınız siz? Vatandaşın parası, pulu yanlış fizibilite raporlarıyla oraya akarken, siz bakanlık olarak hangi çözümleri koydunuz insanların önüne? Böyle bir şey olur mu?!

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Kendi işiyle uğraşıyordu.

TACİDAR SEYHAN (Devamla) - Bunu, en ciddî kurumun başındaki milletvekilleri söylerse, biz, bu Meclisin altında nasıl birlikte kanun çıkaracağız?! Hayretler içindeyim ya, böyle şey, böyle konuşma olur mu?!

Yine geliyor, deniliyor ki: "Karşılıklı anlaşmalarda statü değiştirilebilir." İyi, değiştirilebilir. Ne yapacaksınız bu anlaşmalarda? Efendim, bu anlaşmalarda… "Anlamıyorum sizin nasıl değerlendirdiğinizi" diyor milletvekili. "Bunun başka yöntemi yok ki; biz, buradaki araziyi vereceğiz, satacağız. Araziyi satarken de -tabiî ki, bu adam almış onu, üstüne yatırımını yapmış- üstündekiyle birlikte satarsak, iki kere satış yapmış oluruz."

Arkadaşlar, yani, milletvekilim, biz altı aydır bas bas bağırıyoruz, karşı çıktığımız şeyin, bu kanun, bu işin yapılma yöntemi açısından sorunu çözer mi çözmez mi olduğu noktasında, bir şeyi çözer, çözmez diyorsak, bunu anlamışsa, yine çok üzülürüm. Bizim derdimiz, yapılmak istenen, ha arsayı satarak vermişsin, ha üstündekiyle satarak vermişsin, senin yaptığın… Bir anlaşma yapmışsın, yap-işlet-devret demişsin; ama, ben, senden, ilk yedi yıl, 6 sent, 7 sent, 8 sentten alacağım -her neyse, anlaşmalara göre değişik- ondan sonraki sürelerde 2,5 sentten alacağım demişsin, yirmi yıl sözleşme yapmışsın. Aradan, pahalı aldığın süre geçmiş, tam ucuz alacağın döneme gelmişsin, vatandaşa ucuz enerji olarak yansıyacak bu, sen diyorsun ki, ben artık özelleştiriyorum, gel sana üstündekiyle birlikte vereceğim; sen, arazi satış kurallarını yerine getir -bunun yöntemi de arazi satışıdır- ben sana orayı vereyim.

Şimdi, el vicdan!.. Türkiye'yi 2,3 milyar dolar sadece 2002 yılı sonuçlarına göre zarara uğratan firmaya, ben diyeceğim ki, ucuz enerji alacağım zamandan ve hakkımdan vazgeçiyorum, gel sana üstündekini, sadece arazi değeri karşılığında vereyim! Var mı böyle bir şey?! Biz, halkın önüne nasıl çıkacağız?! Dayatma da şey "Yenilenebilir Enerji Kanununda var böyle bir şey…" Ya, orada olan kiralama, orada olan intifa. Böyle bir şey yok; karıştırmayın bunu, yasal çerçeve hazırlıyorsunuz siz. Bu yap-işlet-devretleri, tam vatandaşın ucuz alacağı sürede, götürüp özel sektörün kucağına atacaksınız. Üstelik, bunu yaptınız mı, geçmişe dönük hesap sorma hakkınız da ortadan kalkar.

Arkadaşlar, böyle bir şey… Biz, altındakiyle meşgul değiliz; altındaki araziyi satacağız derken, üstündeki araziyi, vatandaşın, milletin alınterini hediye edeceksiniz; karşı çıktığımız nokta budur. Fakir fukara diye bir şeyi ağzımıza alırken, onun sorumluluğunu da üstümüzde hissediyoruz. Yöntemi konusunda arkadaşım haklı; onlara, üstündeki yap-işlet-devret santrallarını vermenin en acil ve en şartsız yöntemi budur. Bu yöntem doğrudur; ama, buradaki malî varlıkları hediye etmek için doğrudur, yolsuzluğa göz yummak için doğrudur. Siz, vatandaşın çelişkisini, vatandaşın geçim sıkıntısını savunmaya öncülük edecekken, ona seyirci kalmak istiyorsanız, bu yöntem onun için de doğrudur; ama, bu yöntem Türkiye için doğru değildir. Bunu kabul etmemiz mümkün değildir. Masum gerekçelerin arkasına sığınarak, özelleştirmede farklılıklar yapacağız, insanların önünü açacağız diyerek, yandaşlarının önünü açacak, elini kolunu sallayarak keyfiyete dayalı özelleştirme yapacak hiçbir hukukî gelişmeyi Türkiye Büyük Millet Meclisi çatısı altında kabul etmemiz mümkün değildir! Mümkün değildir!.. İçim kan ağlıyor! Böyle şey olur mu ya! Bu kadar basit değil ki bu! (CHP sıralarından alkışlar)

Arkadaşım diyor ki okuduğu belgede, hani Sayın Bakanın "yok böyle bir şey", Sayın Milletvekilinin de "var böyle bir şey" dediği belgede, bir de "41 tane şirket var bu taslak şartnameye göre" diyor. Ooo, vekilim şirket sayısını hesaplamış, Sayın Bakan şartnameden bilgi sahibi değil! Her neyse… Arkadaşlar, bu teknik şartname var, dolaşıyor, herkesin elinde var. Her neyse…

Burada benim anlatmak istediğim şu: Biz, ihaleye giremez demiyoruz. Bu ihale koşullarıyla, yerli firmalar bu ihaleyi alamaz; alsa dahi, bu şartnamenin gereği, yabancı firmalardan yönetim sözleşmesi veya yönetim danışmanlığı sözleşmesi yapmak zorundadır. Bu, bir teslimiyettir. Siz, bunu görmezden gelebilirsiniz. Siz, buradaki yerli şirketleri bir başka şirketin taşeronu haline getirebilirsiniz; ama, biz, Türkiye Büyük Millet Meclisi çatısı altında, hiç kimseye özel çıkar sağlanmasına, hiç kimsenin malî menfaatlarının gözetilmesini ve hiç kimseye özel ayrıcalık tanınarak yandaşlık yapılmasını görmezden gelemeyiz, biz Cumhuriyet Halk Partisiyiz, sonuna kadar karşı çıkacağız.

Teşekkür ediyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Seyhan.

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU SÖZCÜSÜ TANER YILDIZ (Kayseri) - Sayın Başkan, bir şey söylemek istiyorum.

BAŞKAN - Buyurun.

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU SÖZCÜSÜ TANER YILDIZ (Kayseri) - Sataşmaya meydan vermeden, sırf yanlış anlaşılmayı gidermek açısından bir şey eklemek istiyorum.

BAŞKAN - Buyurun.

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU SÖZCÜSÜ TANER YILDIZ (Kayseri) - Sayın Seyhan çok iyi bilir ki, konuşmalarımızda da, burada da açıklıkla ifade ettiğim gibi, bir kere, Sayıştay enerji raporunun, AK Parti, tarafı değildir derken arkasından bir cümle ekledim -tutanaklar açılıp bakılabilir- AK Parti, diğer bütün sektörlerde olduğu gibi, hükümetiyle irade koymuştur, idare etmektedir; bunun, taraf olmayla farklı bir anlamı vardır. Taraf olmak demek, 2002 yılından önce, önceki hükümetler zamanında yapılmış olan, yap-işlet-devret projeleriyle yapılmış olan anlaşmaların tarafı değildir. Bu, son derece net, açık, anlaşılmış olmasına rağmen, Sayın Seyhan'ın bunu tekrar zikretmesinin, ben, tamamen politik bir mülahaza olduğu kanaatindeyim; çünkü, Plan ve Bütçe Komisyonundaki görüşmelerimizde de rastladık ki, sanki, bu işleri yapan taraf, AK Parti Hükümeti; böyle bir şeyi, Hükümetimiz de Meclisteki AK Parti Grubu da kesinlikle reddetmektedir. Tarafı değil derken, bunu kastediyorum. Bunun yeterince anlaşıldığı kanaatindeyim.

Bir kere, bakın, öyle anlaşmalar yapılmıştır ki -bunların detayına burada girmek bu kanun taslağına aykırıdır- şu anda, üçüncü yılında, beşinci yılında bile vazgeçtiğiniz de dahi -ki, şartları oluşmuş olmak kaydıyla- devletin daha kârlı olduğu anlaşmalar vardır.

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Ne alakası var?!

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU SÖZCÜSÜ TANER YILDIZ (Kayseri) - Peki, devletimizin daha kârlı olduğu bir anlaşmayı ortaya koyduğunuzda, buna hangi anlayışla karşı çıkacaksınız?! Böyle bir şey olmaz. Bu, tekdüze bir anlaşma değildir çünkü. Buradaki yapılan anlaşmalara, ya devlet olarak diyeceksiniz ki, hükümet olarak ben sürekli değilim arkadaş, ben anlamam bundan önce yapılanları diyeceksiniz veya onun üzerinde başka bir irade beyan edeceksiniz.

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Nereden biliyorsun daha kârlı olduğunu?

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU SÖZCÜSÜ TANER YILDIZ (Kayseri) - Yani, hem kalkıp da, hani süreklilik esastı diyoruz…

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Evet.

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU SÖZCÜSÜ TANER YILDIZ (Kayseri) - Bunun net anlaşıldığı kanaatindeyim; ama, başka noktalara çekme konusunda, lütfen, -birbirimizi iyi anladığımızdan dolayı söylüyorum- başka noktalara lütfen gelmeyin.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Sayın Yıldız, teşekkür ediyorum.

Konuyla ilgili olarak görüşlerinizi açıkladınız. Eğer diğer açıklanacak konular varsa, grup sözcüleri veya şahısları adına konuşacak AK Parti Grubuna mensup arkadaşlarımız tarafından durum izah edilir.

Şimdi, şahsı adına, Kütahya Milletvekili Hüsnü Ordu…

Sayın Ordu, buyurun efendim. (AK Parti sıralarından alkışlar)

HÜSNÜ ORDU (Kütahya) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Elektrik Piyasası Kanunuyla ilgili tümü üzerinde şahsım adına söz almış bulunuyorum; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Şimdi, bunu çok daha genel bir şekilde ifade etmeyi arzu edersek burada, Türkiye, 1994 yılından beri özellikle, özelleştirmeyle ilgili önce 3096, daha sonra 3996 ve arada bu geçen süreçte devletin bütününü teşkil eden kurumlar arasında, güçler arasında fikrî, hukukî, hukuksal bir altyapı zemininde bir mutabakat temin etmeden, önce özelleştirme uygulamalarına başlayıp, daha sonra geçen süreç içerisinde önce Anayasa değişiklikleri, daha sonra yasa değişiklikleri ve daha sonra da 2001 yılında yürürlüğe konulan serbest rekabet şartlarını düzenleyen 4628'in geriden gelmesiyle oluşan bir açmazın, bir sorunun içerisinden çıkamamanın üzüntüsünü ve sıkıntısını yaşamaktadır.

Şöyle bir bakalım. Muhalefet sözcülerimizin ve Grubumuz adına konuşan milletvekillerimizin konu ettiği sözleşmeler. Bu sözleşmeler, o tarihlerde -ben bu piyasayı yaklaşık on seneden beri takip eden bir kişiyim- ilgili kurumların verdiği enerjiyle ilgili arz güvenliği açısından öne sürülen sebeplerden dolayı, o günkü şartlarda birtakım firmaların gelip bir fizibiliteyle devletin ilgili kurumlarına sunduğu ve bu fizibilitelerin gerektiği gibi incelenememesinden dolayı doğan sorunları şu anda tartışmakta Türkiye. Bu sorunlar, gerçekten, enerji arzıyla ilgili, enerjinin serbest rekabet şartlarına geçmesindeki sıkıntılarla ilgili en önemli sorunları bugün oluşturmakta.

Şimdi, tekrar önümüze baktığımızda, bugün geldiğimiz noktada, demin ifade ettiğim gibi, önce özelleştirme uygulamaları yaptık, daha sonra anayasa değişikliği, kanun değişiklikleri ve daha sonra da serbest rekabet şartlarının unsurlarını taşıyan ve düzenleyen 4628'le ilgili yapılan değişiklikler…

Şimdi, bu mevcut uygulamayla gidersek, bu yasa da geçse, korkum odur ki, yasama ve yürütme erki açısından baktığımız zaman, yasama ve yürütme erki, bu tür konularda daha esnek hareket edebilen bir mekanizmaya sahip; ama, bu konuda yargı mensuplarına baktığımız zaman, fikrî anlamda bir bütünlük arz edemediğimiz için, onlar, görevleri itibariyle de kanunun metnini, özünü koruma noktasında bir görevleri olduğu için, Danıştay bu tür özelleştirmelerle ilgili konular geldiği zaman, çok ciddî anlamda, bunun çok farklı yönlerden irdelemesini yaparak bu özelleştirmeleri inkıtaa uğratıyor.

Şimdi, bizim önümüzdeki süreç dağıtım özelleştirmeleri. Korkarım ki, bu noktada hâlâ sıkıntılarımız devam etmektedir. Bu noktada yargı mensuplarıyla, bu özelleştirmelerin hukuksal altyapısını, zeminini arzu edilen ölçüde oluşturamadığımız sürece, önümüzdeki geçen süreç içerisinde sivil toplum kuruluşları, sendikalar, konunun tarafları gibi birsürü bu işe muhatap olan kurumlar ve tüzelkişilikler tarafından bu konudaki işleyiş tarzıyla ilgili kamu mu, yoksa özel hukuk mu diye, hâlâ, daha tartışılan anayasa değişikliğine rağmen ve bu geçen süreç içerisinde işletme hakkı devri sözleşmeleri, şartnameler ve yasada Enerji Bakanlığına verilen görevlerle ilgili -özellikle, Sayın Bakanım bundan sonraki maddelerde konuşma sıram gelirse de bununla ilgili fikrimi ifade etmek istiyorum- birsürü konuda bu dokümanlar kamu yararı açısından, Danıştay açısından hep bir irdelemeye ve incelemeye söz konusu olan birtakım sıkıntıları ortaya koyacaktır.

Dolayısıyla, bizim bu süreç içerisinde bütün bu hukukî süreci ve geçen irdelemeyi iyi takip edip, gerçekten, özelleştirmeyle ilgili yargı kararlarının gerekçelerine iyi bakıp, bu özelleştirme sürecinde Enerji Bakanlığıyla ilgili, Özelleştirme İdaresine verilen bu 4046'ya göre verilen bir görevle ilgili aradaki bütün dokümantasyonları çok ciddî anlamda takip edip bu süreci mutlaka aşmamız lazım.

Ben, bu tümü üzerindeki şahsım adına görüşlerimi sadece bu noktada ifade etmek istiyorum. Hepinizi saygıyla selamlıyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Sayın Ordu, teşekkür ediyorum.

Sayın milletvekilleri, tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

SÜLEYMAN SARIBAŞ (Malatya) - Karar yetersayısı…

HALUK KOÇ (Samsun) - Karar yetersayısı istiyoruz.

BAŞKAN - Maddelerine geçilmesini oylarınıza sunacağım ve karar yetersayısını arayacağım.

Maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler…

Karar yetersayısı yoktur; birleşime 5 dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 21.40

YEDİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 21.45

BAŞKAN: Başkanvekili Nevzat PAKDİL

KÂTİP ÜYELER: Türkân MİÇOOĞULLARI (İzmir), Harun TÜFEKCİ (Konya)

BAŞKAN - Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 97 nci Birleşiminin Yedinci Oturumunu açıyorum.

1099 sıra sayılı kanun tasarısının görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

VI.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN

GELEN DİĞER İŞLER (Devam)

9.- Elektrik Piyasası Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı; Elektrik Piyasası Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1133, 1/1074) (S. Sayısı: 1099) (Devam)

BAŞKAN - Komisyon yerinde.

Hükümet yerinde.

Tasarının maddelerine geçilmesinin oylamasında karar yetersayısı bulunamamıştı. Şimdi, oylamayı tekrarlayacağım ve karar yetersayısını arayacağım.

Tasarının maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler…

Sayın milletvekilleri karar yetersayısı yoktur.

Grup başkanvekili arkadaşlarım, isterseniz ara verip tekrar gelelim, isterseniz yarına erteleyelim.

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Yarına erteleyelim.

SÜLEYMAN SARIBAŞ (Malatya) - Yarın devam edelim.

FARUK ÇELİK (Bursa) - Devam…

BAŞKAN - Birleşime 5 dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 21.47

SEKİZİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 21.53

BAŞKAN: Başkanvekili Nevzat PAKDİL

KÂTİP ÜYELER: Türkân MİÇOOĞULLARI (İzmir), Harun TÜFEKCİ (Konya)

BAŞKAN - Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 97 nci Birleşiminin Sekizinci Oturumunu açıyorum.

1099 sıra sayılı kanun tasarısının görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

VI.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ İLE KOMİSYONLARDAN

GELEN DİĞER İŞLER (Devam)

9.- Elektrik Piyasası Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı; Elektrik Piyasası Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1133, 1/1074) (S. Sayısı: 1099) (Devam)

BAŞKAN - Komisyon yerinde.

Hükümet yerinde.

Tasarının maddelerine geçilmesinin oylamasında karar yetersayısı bulunamamıştı. Şimdi, oylamayı tekrarlayacağım ve karar yetersayısı arayacağım.

Maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler… Kabul etmeyenler…

Sayın milletvekilleri, Kâtip Üyelerimiz arasında ihtilaf olduğu için, elektronik cihazla oylama yapacağım.

Oylama için 3 dakikalık süre veriyorum.

Oylama işlemini başlatıyorum.

(Elektronik cihazla oylama yapıldı)

BAŞKAN - Sayın Gürsoy Erol?.. Burada.

Sayın Şükrü Önder?.. Burada…

Sayın Abdullah Çetinkaya?.. Yok.

Sayın Temel Yılmaz?.. Burada.

Sayın Kerim Özkul?.. Yok.

Sayın Halil Ürün?.. Yok.

Sayın Mehmet Alp?..

Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, elektronik oylama cihazıyla yapılan oylamada karar yetersayısı bulunamamıştır.

Çalışma saatimiz tamamlandığından, kanun tasarı ve tekliflerini sırasıyla görüşmek için, 4 Mayıs 2006 Perşembe günü, alınan karar gereğince, saat 14.00'te toplanmak üzere, birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 22.00