

Kanun Numarası	6001
Başlığı	KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜNÜN TEŞKİLAT VE GÖREVLERİ HAKKINDA KANUN
Kanunun Görüşüldüğü Birleşimler	23.Dönem 4.Yasama Yılı 120.Birleşim
	23.Dönem 4.Yasama Yılı 121.Birleşim
	23.Dönem 4.Yasama Yılı 122.Birleşim
	23.Dönem 4.Yasama Yılı 123.Birleşim
	23.Dönem 4.Yasama Yılı 124.Birleşim
Kabul Tarihi	25/06/2010
Kabul Edildiği Birleşim	23.Dönem 4.Yasama Yılı 124.Birleşim
Cumhurbaşkanlığına Gidiş Tarihi	30/06/2010
Cumhurbaşkanlığından Geliş Tarihi	12/07/2010
Cumhurbaşkanınca Yapılan İşlem	Onay
Resmi Gazete Tarihi	13/07/2010
Resmi Gazete Numarası	27640
Diğer Bilgiler	Son Dönem Tasarı Bilgileri ve Komisyon Raporları

Kanun Tasarısının Metni	
Dönemi ve Yasama Yılı	23/4
Esas Numarası	1/788
Başkanlığa Geliş Tarihi	18/12/2009
Tasarının Başlığı	Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı
Tasarının Özeti	
Tasarının Son Durumu	KANUNLAŞTI

Komisyon Tipi	Adı	Giriş Tarihi	Çıkış Tarihi	Yapılan İşlem	Karar Tarihi
Tali Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu	19/12/2009	06/01/2010	Raporunu Verdi	
Esas Komisyon	Plan ve Bütçe Komisyonu	19/12/2009	14/04/2010	Raporunu Verdi	01/04/2010
Tali	Tarım, Orman ve Köyşleri	19/12/2009	14/04/2010	Raporunu	

Komisyon	Komisyonu			Vermedi	
----------	-----------	--	--	---------	--

Esas Komisyon Raporu(Sirasayısı) 499

Kanun Numarası:

6001 Esas Alınan Tasarı Teklif : 1/788

Birleşenler
2/226

AYRIŞIK OY

Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı Bakanlar Kurulunca 18/12/2009 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulmuştur. 1/778 esas numaralı Kanun Tasarısı 22/12/2009 tarihinde Plan ve Bütçe Komisyonunun gündemine alınarak alt komisyona havale edilmiştir.

Tasarı Alt Komisyona geldiğinde yeterince gerçekleşmediği anlaşılan ilgili kurumlar arasında koordinasyon, uyarılarımız üzerine sağlanmış başta Devlet Planlama Teşkilatı ve Hazine Müsteşarlıkları olmak üzere ilgili tüm kurumların görüşlerinin görüşmelere ve kısmen de Tasarıya yansımaları temin edilmiştir. Tasarının ilk haline göre önemli iyileştirmeler gerçekleştirilmişse de hala Tasarının önemli eksiklikleri ve yanlışlıkları bulunmaktadır.

Öncelikle Tasarının temel hareket noktasına katılmadığımızı ifade etmek isteriz. 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu hükümleri çerçevesinde genel bütçeli bir kuruluş olan Karayolları Genel Müdürlüğü Tasarı ile **özel bütçeli bir kurum** haline getirilmektedir.

Hükümet Tasarısının gerekçesinde Karayolları Genel Müdürlüğünün 5018 sayılı Kanuna ekli (I) sayılı Cetvelde genel bütçeli kuruluşlar kapsamında yer almasının uygulamada kurumun faaliyetlerini yerine getirirken sorunlara yol açtığı belirtilmiştir. Müzakereler esnasında kurumun ana hizmetlerini yerine getirmekten çok, dava takipleri konusunda zorlandığı görülmüştür. Kurumun kendisine karşı açılan davaların takibine yardımcı olmak üzere kendine ait hukuk danışma birimine ihtiyaç duyması dışında herhangi bir sorun gündeme gelmemiştir.

5018 sayılı Kanun genel ve özel bütçeli kurum ayırımını yaparken temel kriter olarak hizmetin niteliğinden çok idarelerin kendine özgü mal varlığı ve özel gelirleri olmasını ve giderlerini bu gelirlerle karşılaması ilkesini göz önünde tutmuştur. Bütün hükümleriyle 2006 yılında yürürlüğe giren 5018 sayılı Kanun öncesinde kamu tüzel kişiliğine sahip ve genel bütçe dışında (katma bütçeli) bir kurum olarak faaliyet göstermekte olan Karayolları Genel Müdürlüğü, kendisine ait ciddi bir gelirinin olmaması, gelirlerinin çok büyük bir kısmının Hazine yardımlarından oluşması nedeniyle benzer konumdaki DSİ ile birlikte tüzel kişiliği kaldırılarak genel bütçe içerisine alınmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğünün özel gelirlerinin harcamalarına göre son derece sınırlı olduğu halde, kurumun tüzel kişiliğe sahip bir özel bütçeli kuruluş olması için 5018 sayılı Kanunun bu temel ilkesi alt üst edilmiştir. Bunun sonucunda da 4749 sayılı Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanunun kapsamında da istisnai hükümler getirilmek zorunda kalmıştır.

Genel bütçe kapsamındaki kurumların 5018 sayılı Kanunun ruhuna aykırı olarak özel bütçe kapsamına alınması uygulamasının önümüzdeki süreçte de devam etmesi ve önemli yatırımcı kuruluşların genel bütçe dışına çıkarılması kuvvetle muhtemeldir.

Genel bütçeli kuruluşların mevcut sorunlarının özel bütçe kapsamına alınarak giderilmeye çalışılması doğru bir uygulama olarak görülmektedir.

Tasarının maddeleri ile ilgili görüşlerimiz ise aşağıda sunulmuştur.

Madde 4- Görev ve Yetkiler (Kamulaştırma ve arazi-tesis kiralamaları)

Tasarının 4'üncü maddesinin (j) bendinde ifadesini bulan düzenleme bazı sakıncalar yaratabilecek niteliktedir. Bilindiği üzere, Karayolları Genel Müdürlüğü diğer kamu kurumları gibi kamulaştırma işlemlerini "**kamu yararı**" ilkesi çerçevesinde gerçekleştirmektedir.

2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu'nun 4650 sayılı Kanun ile değişik 21, 22 ve 23'üncü maddeleri "**Kamulaştırmadan Vazgeçme ve Geri Alma**"ya ilişkin hususları düzenlemektedir. Anılan maddeler şu şekildedir:

Madde 22- Kamulaştırmanın ve bedelinin kesinleşmesinden sonra taşınmaz malların kamulaştırma amacına veya kamu yararına yönelik herhangi bir ihtiyaca tahsisi lüzumu kalmaması halinde, keyfiyet idarece mal sahibi veya mirasçılara 7201 sayılı Tebligat Kanunu hükümlerine göre duyurulur. Bu duyurma üzerine mal sahibi veya mirasçılar, aldığı kamulaştırma bedelini üç ay içinde ödeyerek taşınmaz malmı geri alabilir.

Madde 23- Kamulaştırma bedelinin kesinleşmesi tarihinden itibaren beş yıl içinde, kamulaştırmayı yapan idarece veya 22'nci maddenin ikinci fıkrası uyarınca devir veya tahsis yapılan idarece; kamulaştırma ve devir amacına uygun hiçbir işlem veya tesisat yapılmaz veya kamu yararına yönelik bir ihtiyaca tahsis edilmeyerek taşınmaz malolduğu gibi bırakılırsa, mal sahibi veya mirasçılar kamulaştırma bedelini aldıkları günden itibaren işleyecek kanuni faiziyle birlikte ödeyerek, taşınmaz malmı geri alabilirler.

Tasarımın 22'nci maddesi de "**kamulaştırma ve tahsis**" hususlarını düzenlemektedir. Maddenin (1) numaralı fıkrasında "Genel Müdürlük, görev alanına giren her türlü karayolunun yapımı, geliştirilmesi, çevresinin korunması ve düzenlenmesi ve/veya tesislerin yapımı için gerekli taşınmazları kamulaştırma yetkisine sahiptir." ifadesi yer almaktadır.

Bu maddenin (3) numaralı fıkrasında ise erişme kontrollü karayolları için yapılan kamulaştırmalarda 4/1/1983 tarihli ve 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu'nun 23'üncü maddesi hükmünün uygulanmayacağı yönünde bir düzenleme yer almaktadır. Bu istisna, genellikle otoyol diyebileceğimiz erişme kontrollü karayollarının projelendirme ve yapımlarının uzun süre alması ve yolun geçeceği koridor üzerindeki tüm alanlar kamulaştırılmadan ve diğer fiziksel engeller giderilmeden inşaata başlanılmadığı hususu göz önünde bulundurularak, bu gibi büyük ölçekli ve uzun soluklu kamu projelerinin yürütülmesinde kolaylık sağlanması amacıyla konulmuştur. Nitekim bu istisna 1593 sayılı Erişme Kontrollü Karayolları Kanunu'nun 6'ncı maddesinde (Erişme kontrollü karayolunun yapımı, gelişmesi ve çevresinin korunması ve düzenlenmesi için gereken genişlikte arazi şeridi kamulaştırılır ve bu maksatla yapılan kamulaştırmalarda 6830 sayılı Kanunun 23'üncü maddesi uygulanmaz) de mevcuttur.

Dolayısıyla, Genel Müdürlüğün yapacağı tüm kamulaştırmalar kendi faaliyetleri ile ilgili olmalı ve erişme kontrollü karayollarındaki istisna dışında işlemler 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu'na uygun olmalıdır.

Bu çerçevede 4'üncü maddenin (j) bendinde Genel Müdürlüğün görevleri arasında yer verilen "... veya Genel Müdürlüğün mülkiyetinde olan diğer alanlardaki taşınmazların ve tesislerin kiraya verilmesi, bunlar üzerinde irtifak hakkı, kullanma izni veya ön izin verilmesi gibi işlemleri yapmak ..." ifadesinde hukuka aykırılık bulunmaktadır. Bu ifade Genel Müdürlüğün kamulaştırmış olduğu alanları kamulaştırma amacına aykırı olarak kiraya vermesinin yolunu açmaktadır.

Maddeye komisyon görüşmeleri sırasında eklenen (o) bendi ile ise 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında Kanunun 3'üncü maddesinin (b) bendindeki düzenlemeye paralel olarak Genel Müdürlük tarafından gerçekleştirilecek yatırım ve hizmetlerin özelliğine ve Bakanlık politikalarına bağlı olarak, kamu-özel işbirliği kapsamında, ihale aşamasında ilan edilmek kaydıyla, görevlendirme aşamasından sonra bu yatırımın ve hizmetin gerçekleştirilmesi amacıyla görevlendirilecek şirkete Genel Müdürlüğün ortak olması amaçlanmaktadır.

İhale süreci sonucunda yapımı veya gerçekleştirilmesi özel sektöre ihale edilen işlerde ihale işlemi yapım ve işletilmeye ilişkin risklerin de özel sektör tarafından üstlenilmesi sonucunu doğurur. Madde ise bu riskin Genel Müdürlükçe paylaşılmasını düzenlemektedir. Yani genel müdürlük işin hem ihale eden tarafında, hem de ihale konusu işi gerçekleştirecek taraftadır. Bu ikisinin bağdaşması mümkün görülmemektedir. Düzenleme Plan ve Bütçe Komisyonunda yeterince tartışılmamıştır. Ayrıca özel bütçeli bir kurumun şirketlere doğrudan hissedar olmasının yaratacağı sakıncalar da mevcuttur.

Madde 7- Hizmet Birimleri

Tasarımın 7'nci maddesinde hizmet birimleri sayıldıktan sonra maddenin beşinci fıkrasında bunların görev ve yetkilerinin yönetmelikle düzenleneceği belirtilmiştir.

Böyle bir düzenlemenin Anayasa'nın;

(i) Hiçbir kimse veya organın kaynağını Anayasadan almayan bir devlet yetkisini kullanamayacağını ifade eden 6'ncı maddesine;

(ii) İdarenin kuruluş ve görevlerinin bir bütün olduğu ve kanunla düzenleneceğini söyleyen 123'üncü maddesine;

(iii) Memurların ve diğer kamu görevlilerinin görev ve yetkilerinin kanunla düzenleneceğini ifade eden 128'inci maddesine

aykırılık oluşturacağı düşünülmektedir.

Diğer taraftan bakanlıkların kuruluş ve görev esaslarını düzenleyen 3046 sayılı Kanunun 16'ncı maddesi de danışma, denetim ve yardımcı birimlerin görev, yetki ve sorumluluklarının yasa ile düzenlenmesini öngörmektedir.

Bu hükümler çerçevesinde ana hizmet, danışma, denetim ve yardımcı birimlerin görev, yetki ve sorumluluklarının yönetmelikle düzenlenmesinin Anayasa ve adı geçen çerçeve Kanuna aykırı olduğu düşünülmektedir.

Madde 12- Genel Müdürlüğün para ve mallarının statüsü, istisna ve muafiyetler

Tasarımın 12'nci maddesi ile getirilen vergi muafiyetlerinin vergi yasalarında düzenlenmesi gerekir. Kaldı ki kamu tüzel kişiliğine sahip bu kurumun bazı faaliyetleri bir iktisadi işletme oluşturmaktadır. Bu iktisadi işletmeye vergi muafiyeti tanınması eşitlik ilkesine aykırıdır.

Madde 13- Görev ve sorumluluk alanındaki yol ağları (Yol ağlarında değişiklik yapılması)

5539 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanunun 15'inci maddesinde "Bu üç sınıfa ait yol ağları kamu yararı, Milli Savunma ihtiyaçları ve bu ağların gelişmesine tesir eden ekonomik amiller göz önünde tutulmak suretiyle Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından tespit ve Bayındırlık Bakanlığı Yüksek Fen Kurulunca incelendikten sonra, Bayındırlık Bakanının onayı halinde uygulanır. Düzeltmeler, değiştirmeler ve eklemeler de aynı usule bağlı olarak yapılır." ifadesi yer almaktadır .

Tasarımın 13'üncü maddesinin (2) numaralı bendinde ise, "Otoyol, devlet yolu ve il yolu niteliğindeki yol ağları; kamu yararı, milli savunma ihtiyaçları ve bu ağların gelişmesine tesir eden ekonomik etkenler göz önünde tutulmak suretiyle Genel Müdürlük tarafından ilgili kuruluşların görüşü alınarak tespit edilir ve Bakan onayı ile uygulanır" ifadesine yer verildiği görülmektedir.

Burada ne ilgili kuruluşların kimler olduğu açıklanmakta, ne de konunun Bayındırlık Bakanlığı Yüksek Fen Kurulu gibi teknik bir ekip tarafından incelenmesi öngörülmektedir. Bunu önemli bir eksiklik olarak görüyoruz.

Madde 14- Geçiş ücretlerinin belirlenmesi

Tasarının geçiş ücretlerini düzenleyen **14'üncü maddesinde** en temel eksiklik, köprü geçiş ücretlerinin belirlenmesinde yetkinin Bakan'a verilmesidir. Özellikle köprü geçiş ücretleri şehirci ulaşımında koordinasyonun sağlanması bakımından önemli bir araçtır. Bu nedenle köprü geçiş ücretlerinin belirlenmesinin yerel yönetimlerin de temsil edileceği bir komisyon aracılığıyla yapılmasının daha doğru olduğunu düşünüyoruz.

Madde 15- Karayollarında erişme kontrolü uygulaması

Tasarının **15'inci maddesinde** yer alan karayollarının, belediye sınırları içindekiler de dahil olmak üzere, Bakan onayı ile erişme kontrollü karayoluna dönüştürülmesi ile ilgili düzenleme günümüz şartlarında geçerliliğini yitirmiştir. Erişme kontrollü karayolları artık mevcut karayolları güzergâhlarının ve yapılaşmanın uzağında projelendirilen hız yolları konumundadır.

Mevcut karayollarının etrafında artık çok sayıda ticari işletme mevcuttur. Yasal olarak hizmet veren bu işletmeleri başka bir işleme gerek olmaksızın sadece Bakan onayı ile bir anda tüm haklarından mahrum etmek adeta bu işletmeler üzerinde "Demokles'in Kılıcının" sallandırılması görünümü vermekte ve mülkiyet hakkı üzerinde keyfilik izlenimi yaratmaktadır.

15 ve 16'ncı maddelerdeki düzenlemelerin sadece otoyollarla sınırlanması uygun olacaktır.

Madde 19- Karayolu güzergâhının tespiti

Tasarının **19'uncu maddesinde** yer alan karayolu güzergâhlarına ve bunların değişikliklerine ilişkin planların belediye ve mücavir alan sınırları içinde imar planlarına işlenmesi taleplerinin otuz gün içinde sonuçlandırılmasına ilişkin düzenleme, yerel yönetimlerin yeterince inceleme yapmaları imkanını ellerinden alma ve yerel tercihlerin yansımaları engelleme anlamına gelmektedir. Otuz günlük süre yeterli değildir. Bu nedenle sürenin yeterli incelemeye ve yerel tercihlerin dikkate alınmasına imkân sağlayacak şekilde düzeltilmesi gerekmektedir.

Yine bu maddenin (6) numaralı fıkrasında Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 3194 sayılı Kanununun 18'inci maddesi hükümleri çerçevesinde Düzenleme Ortaklık Payı Hesabına dahil edilmesinin gerekçesi anlaşılamamıştır. 3194 sayılı Kanununun 18'inci maddesinin üçüncü fıkrası Düzenleme Ortaklık Paylarının nasıl kullanılacağını düzenlemiştir. Buna göre Genel Müdürlüğün burada yeri olmaması gerekir. Böyle bir düzenleme kentlerdeki yeşil alan, meydan, otopark vb. gibi kamu alanlarının azalmasına yol açacaktır.

Madde 20- Çalışma programının hazırlanması

Tasarının **20'nci maddesinde** Genel Müdürlüğe bakım ve onarımla ilgili olarak üç yıla kadar gelecek yıllara sari yüklenmelere girişme yetkisi verilmektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün toplam çalışan sayısı 16.817 kişidir. Bunun 11.268 işçidir. Genel Müdürlüğün bakım ve onarım hizmetlerini öncelikle kendi elemanları vasıtasıyla gerçekleştirmesi, işsizliğin, taşeronlaşmanın ve kayıt dışılığın ülkenin en önemli sorunu haline geldiği günümüzde büyük önem taşımaktadır. Genel Müdürlüğün bu maddenin kullanımında aşırılığa gitmesi ülkede yeni TEKEL facialarına yol açabilecektir. Bu nedenle bu madde kapsamında yaptırılacak hizmetlerin tutarına, yıllık toplam bakım ve hizmet harcamalarının belli bir yüzdesini aşamaz şeklinde sınır getirilmesi doğru olacaktır.

Madde 23- Trampa Yetkisi

Tasarının 23'üncü maddesinin 1-3 üncü fıkralarında Genel Müdürlük mülkiyeti kendisine ait veya bu amaçla Hazinece kendisine devir ve temlik edilen taşınmazları kamulaştırma bedellerine karşılık gelmek üzere trampa etmeye yetkili kılınmaktadır.

2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu'nun Trampa yolu ile kamulaştırma" başlığı altındaki 26'ncı maddesinde "Mal sahibinin kabul etmesi halinde kamulaştırma bedeli yerine, idarenin kamu hizmetine tahsis edilmiş olan taşınmaz mallardan bu bedeli kısmen veya tamamen karşılayacak miktarı verilebilir." ifadesi yer almaktadır. Kamulaştırma Kanununun bu hükmü yeterlidir. Tasarı düzenlemesi ise Hazine'nin mülkiyetindeki yerlerin trampa amacıyla Genel Müdürlük mülkiyetine geçirilmesini düzenlemektedir. Bu doğru olmayıp saydam olmayan bir yapının doğmasına yol açacaktır.

Trampa bütçenin gelir ve gider hesaplarını olduğundan düşük göstermekte ve yapılan işlemlerin Türkiye Büyük Millet Meclisince yeterince izlenmesini engellemektedir. Aynı zamanda ihale süreci işletilmeden yapılan bu uygulamalar saydamlık ilkesini de zedelemektedir. Hem Türkiye Büyük Millet Meclisinin denetim yetkisini zayıflatan hem de saydamlık ilkesine aykırı olan bu uygulamanın sınırlı bir şekilde uygulanması gerekirken kapsamının genişletilmesi doğru bir uygulama değildir.

Ayrıca Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki taşınmazların Karayolları Genel Müdürlüğüne devir ve temlik edilmesi hukuken ve teknik olarak mümkün değildir. Madde böyle bir teknik yanlışlığı da kapsamaktadır. Uyarılarımıza rağmen düzeltilmemiştir.

Madde 24- Karayollarında tesisat kurulması ve yerlerinin değiştirilmesi

24'üncü Maddenin üçüncü fıkrasında yer alan "onaylanmış karayolu projeleri uyarınca" ifadesiyle eski kanunda iki alt yapı projesinin çakışması halinde sadece otoyollara tanınan ayrıcalığın kapsamı tüm karayolu ağı için genişletilmektedir. Otoyolların başka bir altyapı projesi ile çakışması durumunda proje değişikliği yapmak hem oldukça pahalı, hem de teknik olarak mümkün değildir. Ancak, bu yetkinin tüm karayolu projelerini kapsayacak şekilde genişletilmesi durumunda bu kez bir il yolu projesinin, bir petrol ya da doğal gaz projesinde yer değişikliği yapılmasını gerekli kılması gibi durumlar doğabilecektir.

Burada ölçü önce teknik zorunluluk sonra da maliyet olmalıdır. Yani, iki altyapı projesinin çakışması durumunda öncelikle teknik olarak bir başka yere taşınması veya bir başka yerde projelendirilmesi mümkün olmayan proje hangisi ise bunun yerinde kalması ve diğerinin güzergâhının değiştirilmesi, eğer böyle bir zorunluluk yok ise hangi altyapı projesi için daha ucuz olacaksa onun taşınması ilkesi benimsenmelidir. Yüksek teknik standartları ve yapım maliyetleri bulunan otoyollarda bu doğru bir yaklaşımdır. Ancak tüm karayollarına kamunun diğer projelerine göre üstünlük tanımak doğru bir yaklaşım olmayacaktır. Yarın bir başka kurum, örneğin DSİ Genel Müdürlüğü de benzer bir düzenlemeyi baraj karayolu kesişmeleri için gündeme getirirse önemli bir kargaşa yaşanabilir.

Diğer taraftan aynı fıkrada yer alan "gerekli hallerde giderlerin nasıl karşılanacağı, Genel Müdürlük ile ilgili kişi, kurum ve kuruluş arasında yapılacak mutabakatla belirlenir" düzenlemesi de sıkıntı yaratabilecektir. Bir altyapı projesi, hizmet verir durumdaki diğer bir altyapı projesinin yerinin değiştirilmesine yol açacak ise, bu değişikliğin giderleri, yeni projenin bir dışsallığı olarak görülmek ve maliyetine dahil edilmek durumundadır. Yani kim bozuyorsa o ödemelidir.

Madde 29- Otoyollar ve tesislerde işletme haklarının verilmesi

29'uncu madde ile otoyollarda işletme hakkının verilmesi düzenlenmektedir. Aslında işletme hakkının verilmesi bir finansman modelidir. Borçlanmadan da çok farklı değildir. Borçlanma bu gün alınacak bir finansman karşılığında ileriki yıllarda elde edilecek gelirlere ödeme taahhüdüne girilmesidir. İşletme hakkının verilmesi ise bu gün alınacak finansman karşılığında ileride elde edilecek gelirlere vazgeçilmesidir.

Bu çerçevede Özelleştirme İdaresinden komisyon çalışmaları sırasında mevcut iç ve dış konjonktürde borçlanmanın mı yoksa işletme hakkının devredilmesinin mi daha ucuz olduğu konusunda defalarca bilgi istenmesine rağmen, bunun devir bedellerinin açıklanması anlamına geleceği gerekçesiyle cevap alınamamıştır. Burada saydamlık sağlanmadan ve iki alternatiften hangisinin kamuya maliyetinin daha düşük olduğu kamuoyuna açıklanmadan yapılacak işletme hakkı devirleri şaibeli olma riskini taşıyacaktır.

Yine 29'uncu maddede düzenlenen işletme hakkı verilen otoyollarda geçiş ücretlerinin, "azami geçiş ücretleri" olarak düzenlenmesi daha uygun olacaktır. İşletme hakkını devralan bir şirket (yapabiliyorsa) daha düşük fiyat uygulayabilmelidir. Böyle bir düzenleme tüketicinin yararına olacaktır.

Madde 33-

Tasarının **33'üncü maddesi** tümüyle 6831 sayılı Orman Kanununda yapılan düzenlemeleri içermektedir. Düzenlemelerin önemli bir bölümünün de Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluş ve hizmetleriyle bağlantısı yoktur. Düzenlemeler bir ihtiyaçtan da kaynaklanabilir. Ancak yerinin bu Tasarı olmaması gerekir.

Madde 39-

Tasarının **39'uncu maddesi** ile 4749 sayılı Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanunda değişiklik yapılmaktadır. Bu değişikliklerin bir bölümü Karayolları Genel Müdürlüğü'nün genel bütçe kapsamından özel bütçe kapsamına gerekli niteliklere sahip olmadan alınması sonucunda, bu kuruluşun borçlanma konusunda genel bütçeli kuruluşların sahip olduğu imkânlardan yararlanmaya devam etmesini düzenlemektedir.

Ancak yine aynı maddede özel bütçeli 35 adet kuruluşa yapacağı borçlanmalarda Hazine garantilerinden yararlanma imkânı getirilmektedir. Merkezi yönetim bütçesi kapsamında olan bu kurumlara Hazine garantisi imkânı getirilerek garanti kapsamının genişletilmesinin ne fayda sağlayacağı anlaşılabilir. Merkezi Yönetim Bütçesine dahil olan bu kurumlara böyle bir imkânın getirilmesi borçlanma disiplini bozma tehlikesi taşıdığından uygun görülmemektedir.

Geçici Madde 1-

Tasarının **Geçici 1'inci maddesinin** ilk fıkrasında yer alan daire başkanları ile ilgili düzenleme kurulan ve kaldırılan kadro cetvelleri ile birlikte değerlendirildiğinde daire başkanları seviyesinde önemli bir tasfiye yapılması riskini taşımaktadır.

İptal edilen daire başkanlığı kadro sayısı 11 ihdas edilen kadro sayısı ise 13'tür. İhdas edilen yeni kadroların hepsinde küçük de olsa unvan değişikliği yapılmıştır. Örneğin Strateji Geliştirme Daire Başkanlığının unvanı Strateji Geliştirme Dairesi olarak, Makine İkmal Dairesinin unvanı Makine ve İkmal Dairesi olarak değiştirilmiştir. Bu durumda geçici madde mevcut daire başkanlarının tamamının görevden alınmasına imkân vermektedir. Bu doğru bir uygulama değildir. Değiştirilmelidir.

M. Akif Hamzaçebi

Trabzon

Ferit Mevlüt Aslanoğlu

Malatya

Faik Öztrak

Tekirdağ

Osman Kaptan

Antalya

Gürol Ergin

Muğla

Bülent Baratalı

İzmir