

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

ÇEVRE KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

1'inci Toplantı

31 Ocak 2023 Salı

(TBMM Tutanak Hizmetleri Başkanlığı tarafından hazırlanan bu Tutanak Dergisi'nde okunmuş bulunan her tür belge ile konuşmacılar tarafından ifade edilmiş ve turnak içinde belirtilmiş alıntı sözler aslına uygun olarak yazılmıştır.)

İÇİNDEKİLER

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

Sayfa

II.- KARARLAR

1.- Tali komisyon olarak (2/4895) esas numaralı Kanun Teklifi'nin geneliyle birlikte Komisyonu doğrudan ilgilendiren 1, 2 ve geçici 1'inci maddeleri üzerinde doğrudan görüşme yapılması hususuna ilişkin karar

2.- (2/4895) esas numaralı Kanun Teklifi hakkında Komisyonun görüşülen maddelerle birlikte genel uygunluk görüşünün esas komisyon olan İçişleri Komisyonuna sunulması hususuna ilişkin karar

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A) KANUN TEKLİFLERİ

1.- İstanbul Milletvekili Mustafa Demir ve 127 Milletvekilinin; Çevre Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi (2/4895) (Tali Komisyon)

ÇEVRE KOMİSYONU

1'inci Toplantı

31 Ocak 2023 Salı

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM Çevre Komisyonu saat 15.05'te açıldı.

Tali komisyon olarak (2/4895) esas numaralı Kanun Teklifi'nin geneliyle birlikte Komisyonu doğrudan ilgilendiren 1, 2 ve geçici 1'inci maddeleri üzerinde doğrudan görüşme yapılması hususu kabul edildi.

İstanbul Milletvekili Mustafa Demir ve 127 Milletvekilinin; Çevre Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi'nin (2/4895) 1, 2 ve geçici 1'inci maddeleri görüşmeleri tamamlanarak kabul edildi.

(2/4895) esas numaralı Kanun Teklifi hakkında Komisyonun görüşülen maddelerle birlikte genel uygunluk görüşünün esas komisyon olan İçişleri Komisyonuna sunulması hususu kabul edildi.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından saat 18.06'da toplantıya son verildi.

31 Ocak 2023 Salı

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 15.05

BAŞKAN: Muhammet BALTA (Trabzon)

BAŞKAN VEKİLİ: Muhammet Müfit AYDIN (Bursa)

SÖZCÜ: Sadir DURMAZ (Ankara)

KÂTİP: Barış AYDIN (Ankara)

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Çevre Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, değerli milletvekili arkadaşlarım, kamu kurum ve kuruluşlarımızdan gelen çok değerli bürokratlarımız, değerli basın mensupları; öncelikle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Toplantı yeter sayımız vardır. Çevre Komisyonunun 27’nci Yasama Döneminin Altıncı Yasama Yılıının ilk toplantısını açıyorum.

Toplantımızın hayırlı olmasını diliyorum.

II.- KARARLAR

1.- Tali komisyon olarak (2/4895) esas numaralı Kanun Teklifi’nin geneliyle birlikte Komisyonu doğrudan ilgilendiren 1, 2 ve geçici 1’inci maddeleri üzerinde doğrudan görüşme yapılması hususuna ilişkin karar

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Gündemimizde İstanbul Milletvekilimiz Sayın Mustafa Demir ve 127 milletvekili tarafından Meclis Başkanlığına sunulan ve Başkanlıkça Komisyonumuza tali komisyon olarak havale edilen (2/4895) esas numaralı Çevre Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi yer almaktadır.

Öncelikle kısa bir bilgi vermek istiyorum: Bugün gündemimizde yer alan kanun teklifinin esas komisyonu İçişleri Komisyonudur. Çevre Komisyonu olarak söz konusu teklifi tali komisyon olarak görüşeceğiz.

İç Tüzük’ümüzün 23’üncü maddesi kapsamında tali komisyon, havale edilen kanun teklifinin tümü veya bazı maddeleri veya kendilerini ilgilendiren yönü üzerinde esas komisyona görüş bildiren komisyondur.

Bu kapsamda, teklifin geneli ile Komisyonumuzu doğrudan ilgilendiren 1’inci, 2’nci ve geçici 1’inci maddeler üzerinde görüşme yapılmasını uygun görürseniz oylarınıza sunacağım. Sayın milletvekillerimiz teklifin geneli üzerinde, teklifin istedikleri maddesi hakkında konuşabilecektir. 1’inci, 2’nci ve geçici 1’inci maddeler ise ayrıca görüşülecektir.

Dolayısıyla, teklifin geneliyle birlikte 1’inci, 2’nci ve geçici 1’inci maddeleri üzerinde görüşme yapılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Teşekkür ediyorum.

Öncelikle teklifin geneli üzerinde görüşme yapacağız, daha sonra da maddeleri tek tek görüşeceğiz.

III.- KANUN TEKLİFLERİ VE DİĞER İŞLER

A) KANUN TEKLİFLERİ

1.- İstanbul Milletvekili Mustafa Demir ve 127 Milletvekilinin; Çevre Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi (2/4895) (Tali Komisyon)

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Aldığımız karar doğrultusunda öncelikle teklifin geneli üzerindeki görüşmeyi açıyorum. Bu görüşmeler kapsamında, kanun teklifi, Çevre Kanunu’nun 20’nci maddesi uyarınca gemilere verilen idari para cezalarının değiştirilmesi, kıyıda otopark ihtiyacının karşılanması ve kıyının kamu tarafından etkin kullanımının sağlanması için dolgu alanında dolgu yüzeyinden görünmemek ve açığa çıkmamak üzere yer altı otopark yapımına imkân sağlanmasına, İklim Değişikliği Başkanlığınca uygun görülenlerin teklifin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay içinde iklim değişikliği uzmanı unvanlı kadrolara atanabilmesi ve atanacak kişi sayısının 20’yi geçmemesine yönelik düzenlemeleri içermektedir.

Teklifin geneli üzerindeki görüşmelerimizde öncelikle ilk imza sahibine, daha sonra da üyelerimize öncelikli olmak üzere söz isteyen tüm milletvekillerimize söz vereceğim.

Sayın Komisyon üyelerimiz, şimdi teklifin ilk imza sahibi İstanbul Milletvekilimiz Sayın Mustafa Demir’e söz vererek teklif hakkında Komisyonumuzu bilgilendirmelerini istirham ediyorum.

Sayın Demir, buyurun, söz sizde.

MUSTAFA DEMİR (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Saygıdeğer Başkanım, Komisyon üyesi değerli milletvekili arkadaşlarımız, saygıdeğer misafirlerimiz; Çevre Kanunu’nda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi’ni çalışmalarımızı tamamlayarak Komisyonun huzuruna getirmiş bulunuyoruz; Komisyonumuzda görüşmeler tamamlandıktan sonra, esas Komisyon olan İçişleri Komisyonundan sonra Genel Kurulumuza gelmiş olacak.

Değerli Komisyon üyeleri, hazırladığımız kanun teklifi 11 maddeden oluşmakta, 2’si yürürlük, toplam 11 maddeden oluşmaktadır. 2872 sayılı Çevre Kanunu, 3622 sayılı Kıyı Kanunu, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, 5102 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu, 5393 sayılı Belediye Kanunu, 5779 sayılı İl Özel İdarelerine ve Belediyelere Genel Bütçe Vergi Gelirlerinden Pay Verilmesi Hakkında Kanun ve İklim Değişikliği Başkanlığında uzman istihdamı yönünde düzenleme yapılmasıyla ilgili kanun maddelerimizden oluşmaktadır.

Yine, maddeler hakkında kısaca bilgi vermek gerekirse, teklifimizde Çevre Kanunu’nun 20’nci maddesi uyarınca, gemilerden kaynaklanan yasa dışı boşaltımlara ilişkin idari para cezaları gemilerin grostonlarına göre hesaplanmaktadır ancak gelişen teknolojiyle gemilerin tonajlarının arttığı düşünüldüğünde, mevcut hesaplama yöntemiyle büyük tonajlı gemiler için idari para cezası miktarının orantısız olarak büyüdüğü görülmektedir. Bu çerçevede, kanun teklifiyle 100 bin grostondan büyük gemiler için ceza miktarının 100 bin groston esas alınarak hesaplanması suretiyle uygulanacak idari para cezalarında ortaya çıkan ciddi farklılıkların giderilmesine yönelik düzenleme yapılmak istenmektedir. Cezaların verilmesi kadar, şüphesiz, uygulanması da önemlidir. Burada ortaya çıkan cezalar karşılanamaz bir durum ortaya çıkardığı için bu düzenlemenin yapılması gerekmektedir. Tabii, burada zaten kanunda cezaların öngörüldüğü ve yeni bir kanuni düzenlemeye ne gerek olduğu eleştirisi gelebilir. Mevcut maddelerde uygulanan cezalar tamamen groston bazlı hesaplanmıştır, dolayısıyla 300 bin, 400 bin grostonluk gemilerde bu cezalar gerçekten ödenemez rakamlara ulaşmaktadır. Uygulamada bu şekilde karşılaşılan sorunun bu düzenlemeyle ortadan kaldırılacağını ümit ediyoruz.

Bir başka madde: Büyüyen şehirlerin getirdiği en büyük sorunlardan biri şüphesiz trafiktir. Özellikle kıyı şehirlerimizde turizm ve nüfus artışlarıyla birlikte trafik artmakta ve kıyı kesimlerinde otopark ihtiyacının karşılanamadığı ve yetersiz kaldığı görülmektedir. Kıyılarımızın kamu tarafından etkin kullanılabilmesi amacıyla dolgu alanında dolgu yüzeyinden görünmemek ve açığa çıkmamak üzere, yer altı otoparkı yapımına imkân sağlayacak şekilde bir değişiklik önerilmektedir.

Başka bir madde: Adana-Karataş Tarıma Dayalı İhtisas Organize Sanayi Bölgesi kurulmasına yönelik teklifimiz mevcuttur. Bu teklifimizle Tarıma Dayalı İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nde otomasyon sistemli modern sera işletmeleri kurulacaktır. Günümüzde birim alanından daha çok verim almak toprağı, özellikle suyu doğru kullanmak için son derece önemlidir. Kapalı alanlarda üretim sağlayan, birim alandan daha çok ürün almayı sağlayan seracılığın teknoloji ve bilimle desteklenmesi gerekmektedir. Bu söz konusu seralarda üretime başlandığında, direkt olarak 2 bin kişinin, dolaylı olarak binlerce insanın istihdam edilmesine olanak sağlanacaktır. Yapılan bu yatırım alanıyla ülke ekonomisine ciddi katkı sağlanacağını ümit ediyoruz ve özellikle burada yetiştirilen tarım ürünleriyle arz artırılacak, fiyat dengelemesi bu şekilde sağlanacaktır.

Bir başka maddemiz: 5216 sayılı Kanun'a eklenen ek 3'üncü maddeyle kırsal mahalle ve kırsal yerleşik alanla ilgili tereddüdün giderilmesi ve uygulamanın sağlıklı bir biçimde yürütülmesi için Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığına maddenin uygulama usul ve esaslarını açıklamak üzere yönetmelik çıkarma yetkisi verilmektedir.

2020 ve 2021 Yılları Merkezi Yönetim Bütçe Kanunlarında getirilen fakat Anayasa Mahkemesi tarafından ilgili kanunda düzenlenmesi gerektiği gerekçesiyle iptal edilen 3 madde kendi kanununda düzenlenmiş ve teklifimizde yerini almıştır. Yine, aynı maddede, Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilen maddelerin tekrar getirilme nedeni ise ilk defa 2009 yılında 2010 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu'yla getirilen ve her yıl bütçe kanunlarında yer almaya devam eden ancak Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilen düzenlemelere bu kanun teklifinde yer verilmiştir.

Yine, 6360 sayılı Kanun'la kapatılan yerel yönetim birimlerinin taşınmazlarına, hak, alacak ve borçlarına ilişkin olarak bakanlıklarca tesis edilen düzenleyici ve yönlendirici işlemlerin uygulanması hususunda belediyeler ve ilgili kamu kurumları uygulamalarda tereddütler yaşamaktadırlar. Bu sebeple kanunun uygulanmasına ilişkin yapılan işlemlerin hangilerinin İçişleri Bakanlığının, hangilerinin Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının yetkisinde olduğuna dair kanunda bununla ilgili bir belirleme yapılması hususunda bir teklifimiz vardır.

Son olarak, yine, bizim Çevre Komisyonumuzu ilgilendiren son kanun ise kanun teklifiyle İklim Değişikliği Başkanlığının uzman personel ihtiyacına yönelik bir geçici madde ihdas edilmekte ve ayrıca Bakanlık ve idarelerin görev alanları ve isimlerinde yapılan değişikliklere yönelik düzenlemeler öngörülmektedir.

Bu kanun teklifimizin memleketimize, milletimize hayırlar getirmesini ümit ediyor, hepinizi selamlıyorum.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Demir'e çok teşekkür ediyorum.

Şimdi de Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakan Yardımcımız Sayın Mehmet Emin Birpınar'a teklif hakkında Bakanlığın görüşlerini belirtmek üzere söz veriyorum.

Sayın Birpınar, buyurun.

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Komisyonun değerli üyeleri, sayın milletvekillerimiz; yasama yılının sonuna gelirken aslında birkaç defa sizlerin huzuruna, Çevre Komisyonuna gelmiştik, burada birçok kanunu sizlerin destekleriyle çıkarmıştık, onun için sizlere Bakanlığımız adına teşekkür etmek istiyorum. Yine, aynı şekilde inşallah önümüzdeki süreçte iklim kanunu da bu Meclisten çıkarsa çok mutlu oluruz diye düşünüyorum.

Burada ufak bir düzeltmeden bahsedeceğiz. Aslında Çevre Kanunu'ndaki cezaların çok fazla düşürülmesi veya kaldırılması yönünde bir tavrımız hiçbir zaman olmamıştır, bu Meclisin de olmamıştır ama aslında bir orantısızlık, bir haksızlık görünüyor çünkü özellikle 100 bin ton üzerinde gemilerin boylarının ve genişliklerinin tonajlarının çok artmaya başlaması, içerisindeki balast sularının ve “gri su” dediğimiz... Geminin boyu çok büyüdüğü zaman, tanker çok büyüdüğü zaman içinde çalışan insanların sayısı da bir o kadar artmıyor yani 10 kişi çalışıyorsa o birimde bu 100 kişi olmuyor. Dolayısıyla oradaki “gri su” dediğimiz suların bir kısmının sızmasından, boşalmasından dolayı ton başına, groston başına yazılan cezalar minimum 50 milyon ile 100 milyon arasında cezalara çıkmaya başladı ki bu özellikle de Marmara Denizi'nde de müsilağın olmasından dolayı sizlerle beraber çıkardığımız kanunla bu rakamları 2'yle, 3'le de çarpmaya başladık. Çok da etkili bir duruma geldi, kirlilik her geçen gün daha da azalıyor. Burada sadece 100 bin ton ve üzerindekiileri tek bir rakama bağlayarak aslında bu haksızlığı da gidermiş oluyoruz, böyle bir teklif var. Bu teklifle de aslında gemilere verilen cezalarda bir azalma yok ama mümkün olduğu kadar adaletli davranmaya çalıştığımızı ifade etmek istiyorum. Sadece küçük bir değişiklik var, çevreyle ilgili kısım, diğerleri zaten başka konular.

Teşekkür ediyorum Başkanım.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Evet, Sayın Birpınar'a çok teşekkür ediyoruz.

Şimdi de çok değerli Komisyon üyesi milletvekili arkadaşlarıma söz vermek istiyorum.

İlk söz isteyen Sayın Bakan.

Sayın Bakan, buyurun.

MURAT BAKAN (İzmir) – Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

Değerli arkadaşlar, merhaba hepinize.

Umarım seçimlerden önce Komisyonumuz bir daha toplanır.

Sayın Bakan Yardımcımız söyledi, iklim kanunu... Biz iklim kanununu uzun yıllardır dile getiriyoruz. Tabii, sadece iklim kanunu değil, bir su kanununa da ihtiyacı var Türkiye'nin. O su kanununun da bizim Komisyonumuzda görüşülmesi lazım, sadece Tarım Komisyonunda değil. Niye? Yani Çevre Komisyonu, Türkiye'nin çevresi, doğasıyla ilgili asıl hassasiyeti olan biziz; göller, sulak alanlar, bunların hepsi su kanunuyla ilgili, suyun kullanımı. Dolayısıyla, aslında, bizim acilen ihtiyacımız olan bir iklim kanunu ve su kanunu. Umarım toplanır, bu son toplantımız olmaz.

Biz tali komisyon olduğumuz zaman da Mecliste istisnai olarak toplanan komisyonlardan biriyiz. Komisyonumuzdaki müzakere, zaman zaman tatlı münakaşa ama yapıcı bir şekilde burada yasamanın çalışmasını sağlama amacımızdan kaynaklanıyor bu, uyumlu çalışan bir Komisyonuz.

Kanun teklifini hazırlayan Sayın Mustafa Demir Milletvekilimize teşekkür ediyoruz emeklerinden dolayı, Bakan Yardımcımıza emeklerinden dolayı teşekkür ediyoruz.

Pozitif yanlar var kanunla ilgili, eleştirdiğimiz yanlar var, olumlu bulduğumuz maddeler de var. Biz kendi Komisyonumuzla ilgili kısımları görecekmiş. Bu tarımla ilgili sanırım 3'üncü madde bir tarım organize sanayisi kurulmasıyla ilgili. Mesela o maddeye pozitif yaklaşıyoruz, burada görüşmüyoruz ama bizim pozitif bir yaklaşımımız söz konusu.

Ama buraya bir kanun teklifi gelirken aslında çevreyle ilgili gelmesi gereken çok kanun teklifi var yani buna gelinceye kadar, bu düzenlemelere. Örneğin, yıllardır söylüyoruz, ben sekiz yıldır söylüyorum, mikroplastikler dünyada yasaklandı, mikroplastiklerle ilgili attığımız bir adım yok.

Bu mikroplastikler deterjanların içinde de var, her malzemenin içinde mikroplastik kullanılıyor ve yediğimiz ürünlere geçiyor, balıklarda var o mikroplastikler, mikron, çok küçük düzeyde. Bununla ilgili bizim de bir çevre hassasiyetiyle hareket etmemiz lazım.

Tek kullanımlık plastikler: Avrupa Birliği yasakladı, defalarca söyledik; burada Sayın Bakan Yardımcımıza da söyledik, Komisyonda dedi ki: “Bunun olması gerekir ama işte, sektörü de düşünüyoruz.” Çevreyi de düşünmemiz lazım, çevre öncelikli. Bununla ilgili bir adım atılmış değil.

Yine, bir Çevre Ajansı geçirdik biz buradan hep beraber ve Çevre Ajansının şerhini yazarken “Aman, geçmesi lazım, bütçe geliyor; bir gün, iki gün...” Biz Ajansla ilgili şerhi gece yazdık milletvekili arkadaşlarımızla beraber Meclise yetişsin diye. Çevre Ajansı yok ortada, ne oldu Çevre Ajansı, ne yapıyor Çevre Ajansı? Yani bu kadar burada mücadeleyle, müzakereyle geçen kanun, alalecele gelen kanun; hâlâ Çevre Ajansı çalışmıyor, uygulanmıyor.

Plastik ithalatıyla ilgili konu... Bir ara plastik ithalatı, polietilen ithalatı yasaklandı, ondan sonra serbest bırakıldı; plastik kirliliği tam gaz devam ediyor. Yani biz kendi ülkemizdeki çöpün içindeki ham madde olarak kullanacağımız maddeyi dönüştüremiyoruz, dünyadan plastik ithal ediyoruz, dünyanın çöprü bize geliyor hâlâ ve gümrüklerde konteynerlerin önü temiz mal, arkası kirli mal. Bunu ayırabilecek bir sistem yok, gümrüklerden öyle geliyor, geçiyor. Türkiye, dünyanın plastik çöplüğü hâline döndü. Bununla ilgili de bir şey yok.

Bir başka konu... Yani “Çevre Komisyonu” dediğimiz zaman aslında -“multidisipliner” diyebiliriz ya da “interdisipliner”- biz her komisyonun alanına giren konuyu çevre açısından görüşebiliriz. Orman Genel Müdürlüğünün bütçesiyle, bu sene gelen bütçeyle ilgili soru önergesi verdim; 4,2 milyar lira, dedik ki: “Endüstriyel ormancılıktan yani ağaç kesiminden, keresteden, yongadan elde ettiğiniz gelir ne kadar; ormanların madenlere kiralanmasından elde ettiğiniz gelir ne kadar?” Gelen cevap arkadaşlar: 3 katı. 4,2 milyar genel bütçeden pay alıyor, ormanların satışından, ağaç kesiminden; millî parklarda kalan ormanlarda, genetik açıdan en güçlü ormanlarda, bizim çocuklarımızın geleceğini, sonraki nesillere aktaracağımız ormanlarımızda ağaç kesimi yapılıyor ve bunu önceki Bakan Bekir Pakdemirli “Biz cari açığı orman ürünleri satarak kapatacağız.” diye açıklıyordu. O, görevden alındı, affını istedi de affını istediğinden kendinin de haberi yoktu, sonradan haberdar oldu; şimdi gelen yeni Bakan aynı, o da aynı. Ya, hani Bakan değişti, acaba anlayış değişir mi? Anlayış değişmiyor. Dolayısıyla, bizim çevreyle ilgili yapmamız gereken çok şey var. Sulak alanları, gölleri kaybediyoruz yani bu bizim memleketimizin. Hani, ben bunu hep kürsüden de söyledim: “Vatan” dediğiniz somut bir şey aslında, soyut değil. Diyoruz ya: “Vatan için canımızı veriyoruz.” Canımızı verdiğimiz vatan neresi? İşte, bu göller, sulak alanlar, ormanlar, denizler, bu dağlar, taşlar, bizim memleketimiz burası. Yani binlerce yıl önce atalarımız almış, bize olduğu gibi bırakmış, biz heba ediyoruz. Dolayısıyla, bizim burada görüşmemiz gereken şu kanun teklifine kadar çok kanun teklifi olmalı ama ne yazık ki bu kanun teklifleri gelmiyor, getirilmiyor. Bu sitemimi söylemek istiyorum.

Maddelerle ilgili konuyu maddelerde şey yapacağım. Bunu bir genel eleştiri olarak değerlendirir Sayın Başkan, değerli arkadaşlar.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Evet, Sayın Bakan, çok teşekkür ediyorum.

Sayın Çepni, buyurun.

MURAT ÇEPNİ (İzmir) – Teşekkürler Başkan.

Ben de bütün katılımcı arkadaşları selamlıyorum.

Maalesef, Çevre Komisyonu toplantılarında tekrara düşüyoruz sık sık ama bundan başka yolumuz, şansımız da yok çünkü Çevre Komisyonu, daha öncesinde de defalarca ifade ettiğimiz üzere, belki de ülkenin en önemli komisyonlarından bir tanesi çünkü sadece Türkiye’yi değil, tüm dünyayı aslında bir biçimde doğrudan ya da dolaylı ilgilendiren konuları tartışmış oluyoruz, böylesine önemli, böylesine kritik ve belki telafisi çok zor olacak kararlar alıyoruz ya da almıyoruz. Ve esasen, geleceği tartışıyoruz komisyonlarda fakat bizim Komisyonumuz belki de neredeyse haftada bir toplanması gereken bir komisyon çünkü Türkiye’nin hemen hemen her tarafı ekolojik ihtilaflarla dolu ve maalesef, iktidar sonuçlarla ilgilenmekle meşgul; maalesef böyle. Ve biz esaslı olarak diyelim ki: Küresel iklim krizine dair, çölleşmeye dair, ormansızlaşmaya dair, susuzlaşmaya dair esaslı kararlar alabilmiş değiliz; bu, bizim en büyük handikaplarımızdan bir tanesi. Tabii, buna karşı çok şey söylenebilir yani bunun tersini savunanlar olabilir ama ortada gün gibi gerçek olan bir tablo var. Ekolojik olarak Türkiye’deki yaşanan yıkımın belki de tarifi bile neredeyse imkânsız dolayısıyla Komisyonumuzun bu anlamdaki karnesini elbette, belki başka bir toplantıda daha da kapsamlı değerlendiririz ama hepimizin bunda çok özel bir rolü olduğunu herkes mutlaka kabul etmelidir.

Şimdi, ben bizi doğrudan ilgilendiren birkaç madde üzerine birkaç şey söylemek istiyorum. Şimdi, biz burada bugüne kadar ormanlar lehine, sular lehine, insanlar lehine yani köylü, genç, yaşlı bütün insanlar lehine henüz bir karar almış değiliz, bir tek karar almış değiliz bu konuda. Buraya gelen bütün yasalar, istisnasız bütün yasalar şirketlerin, sermayenin şu veya bu talebinin bir biçimde yeşile ambalajlanması üzerine kurulu idi, bütün tartışmalarımız böyle oldu. Şimdi, burada da bu 1’inci maddede gemilerle ilgili 100 bin groston üzerindeki gemilerin artan ceza maliyetlerinin dengesizlik, eşitsizlik yarattığı ve dolayısıyla bunun giderilmesine dönük bir düzenleme var. Mesela, şimdi, bu, baktığımızda bir adaletsizlik gibi görülüyor ve bunun düzeltilmesine dair bir yasa teklifi bu. Şimdi, doğal olarak soruyoruz: Mesela burada bu gemiler niye ceza alırlar, niye ceza alıyor bu gemiler? Suları zehirledikleri için ceza alıyorlar yani “suları zehirlmek” dediğimiz şey çok kapsamlı bir mesele yani kıyıların zehirlenmesi, suların zehirlenmesi, oranın insanların zehirlenmesi, deniz ekosisteminin bozulması, deniz canlılarının zehirlenmesi, deniz canlılarının zehirlenmesiyle insanların zehirlenmesi falan böyle çok komplike, çok daha kapsamlı bir zehirleme faaliyetinden bahsediyoruz. Şimdi, bu gemiler mesela zehirlemeseler olmaz mı? Yani zehirlemesinler. Ya, mesela biz bunu niye burada tartışmıyoruz? Yani bu gemilerin zehirlenmesine, bırakalım cezalandırmayı yani “Kırlet, öde.”, “Zehirle, öde.” politikasından çıkıp da bunu sifıra indirme konusunda niye bir düzenleme yapamıyoruz mesela burada? Kaldı ki yani insan ve doğa sağlığı açısından yüzde 5’i, yüzde 10’u, yüzde 20’si tartışması yapılamaz, bunu sifıra indirme imkânlarımız varsa bunu tartışmamız lazım çünkü dünya yok olma riskiyle karşı karşıya. Şimdi, burada bu gemiler belki de -ne diyelim- iktisadi açıdan sektörel bazda en çok kâr eden şirketlerdir, en çok kâr eden şirketlerdir. Şimdi, burada biz oturmuşuz, düşünmüşüz, burada muazzam bir adaletsizlik var, “Bunu 100 bin grostona bağlayalım, onun üstü de bundan muaf olsun.” diye bir düzenleme getirmişiz. Yani buna gerçekten... Bu Komisyonumuzda bunun buraya gelmiş olması bile başlı başına büyük bir handikap, büyük bir hatadır; Çevre Komisyonu olması açısından bile gerçekten ne diyelim yani trajik bir durum yani bunu böyle söylemiş olayım. Dolayısıyla burada birkaç gemi patronunun değil de yani o yediğimiz balıkların -belki bazıları yemiyordur- deniz ekosisteminin geleceği ve sağlığı açısından bir bakış açısıyla bakarsak bence onu tartışmak çok daha yerinde olur diye düşünüyorum.

Şimdi bir diğeri de arkadaşlar bu otopark meselesi, 2’nci madde. Ya, bu da gerçekten akıllara zarar bir madde yani gerçekten bazen bunun şaka olabileceğini düşünüyor insan, yani bu olsa olsa şaka olabilir yani. Ya, şimdi, kentler büyüyor, o ayrı bir tartışma konusu, kentler niye büyüyor, o ayrı bir tartışma konusu, onu geçiyorum. Böyle bir ihtiyaç olduğu tarif ediliyor ve kıyıların doldurulması

çok olağan bir şeymiş gibi “Hadi doldurmuşken bir de buralara otopark yapalım, bu otoparkı da bunun altında yani yer altında bir otopark yapalım.” diye gerçekten herhâlde çok özel -ne diyelim yani yanlış bir şey de söylemek istemiyorum- büyük bir fikir jimnastiği fırtınası yapılarak buraya varılmış olabilir herhâlde diye düşünüyor insan. Ya, şimdi Türkiye’de bakın, evet, bazı illerde arazinin çok ciddi sıkıntıları var, örneğin Karadeniz’de öyledir mesela yani kentlerin arkaya doğru genişleme imkânı yoktur ve orada doldurmalar oldu, oluyor. Fakat Türkiye bir deprem sahası, deprem alanı; bu deprem alanında yapılan dolgular başlı başına bir cinayete teşebbüs niteliğinde. Dolayısıyla bu dolguların hem kentin silüetini bozması, orayı betonlaştırması, kıyının yapısını tümüyle değiştirmiş olması ve bir de bu dolguların çoğunlukla da inşaatlardan kalan molozlarla yapılmış olması ya da diğer taraftan diyelim taş ocaklarıyla yapılmış olması, her boyutuyla yani taş ocaklarının kurulması, oradan taşların alınması, doğanın tahrip edilmesi, her boyutuyla yapılması aşaması da sonrası aşaması da hem doğaya hem de deniz ekosistemine, kıyı ekosistemine çok büyük zararlar veriyor; bir de buna dediğimiz gibi deprem bölgesi eklendiğinde zaten burası halka karşı kurulmuş bir tuzak gibi duruyor. Ya, buna benzer mesela -Yusuf Ziya Başkanım da burada- Samsun’dan da örnek verilebilir yani Samsun da neredeyse bir dolgu kentidir; dolgular vasıtasıyla, dolgular marifetiyle Samsun bir deniz kenti değil de... Atakum’u hariç tutarak söylüyorum, Atakum sonradan denizle buluştu, Samsun kent merkezi açısından söylüyorum. Yani Samsun kentinde yaşayanlar, merkezinde yaşayanlar neredeyse denizi bilmezler. Şimdi de orada bir liman yapıldı, Samsun Limanı yapıldı, dolgularla yapıldı; o da kentin denizle bağını tamamen kopardı. Şimdi, tabii, buradan şu söylenecek bize: “Dolgu yapmayalım da ne yapalım?” Bu aynı zamanda bir kentleşme politikası, bir tarım politikası, bir kır politikası, bir köy politikası yani bütün bunları kapsayan elbette ki komplike bir durum. İnsanlar köylerinden göç etmemeliler, illerinden göç etmemeliler, kentlere yığılmamalıdır. Bu etraflı bir tartışma konusu ama oraya girmiyoruz tabii ki. Dolayısıyla bu politika, burada bütün tablo bu iken bu doldurma kıyıları bir de yer altına otopark yaparak gerçekten bir mezar yapılıyor aynı zamanda. Nerede yapılacak bunlar? Deprem bölgelerinde yapılmış olacaklar sonuç olarak. Dolayısıyla bu hiçbir biçimde savunulabilecek bir politika değil. Bu kime yarar? Çok zor durumda olan, az para kazanan, açlıkla karşı karşıya kalan müteahhitlere herhâlde çok yarayabilir! Yani müteahhitleri bizim kurtarmamız lazım, durumları hakikaten çok kötü yani çok kötü gerçekten çünkü müteahhitler bütün bu süreçte, bu pandemi sürecinde bile açlıkla karşı karşıya kaldılar, kâr edemediler, onları bizim kurtarmamız lazım herhâlde! O yüzden bu müteahhitlere bu lazım, başka kimseye lazım olabileceğini zannetmiyorum yani.

Şimdi, bir diğeri 3’üncü madde. 3’üncü madde tarıma dayalı ihtisas organize sanayi bölgelerinde yeni düzenlemeler getiriyor. Evet, şimdi bu organize sanayi bölgeleri tabii yeni değil yani çok eski, 60’lara dayanan bir politika. Organize sanayi bölgeleri niye kurulmuş? Tarım bölgelerinde, meralarda, kırsal alanda öyle gelişigüzel sanayileşme olmasın diye OSB’ler kurulmuş, esas mantığı bu fakat sonrasında ne olmuş, bu OSB’ler ne hâle gelmişler? En çarpıcı örneği de geçtiğimiz günlerde biliyorsunuz, Amasya Taşova’da mera alanlarında tarım alanında bir OSB kurulması politikası gündeme geldi hatta köylüler çok ciddi bir direniş ortaya koydular ve OSB’ler bu amaçtan çıktılar, başlı başına amacına ters bir uygulamaya dönüştüler. Şimdi, burada bir boyutu da şu: Şimdi, bu OSB’ler, tarıma dayalı bu OSB’ler ne üzerine yapılıyor? Sera üzerine bunlar planlanacaklar. Seralar esasen bu jeotermal ısıtmalarla da çok bağlantılı -özellikle ısıtma konusunda- çok temel bir parçası da ısıtma yani ısıtma giderleri en fazla olan giderlerden bir tanesi bunların ama örneğin, bunlar yapılırken, hâlihazırda yapılırken yeni kurulacak OSB’ler jeotermal kaynaklar, varlıklar açısından bir analiz yapılacak da mı bunlar devreye konulacak; mesela buralar yine belirsiz. Yani o konuda bir örnek vereyim mesela. Örneğin, İzmir Dikili en çok seranın olduğu bölgelerden bir tanesidir; jeotermal ısıtmalarla yapılıyor. Şimdi, burada mesela bölgenin bu konudaki kaynaklarının rezervi konusunda bir bilgi var mı, bilim

insanlarından bu konuda bir bilgi alınmış mı toplamda? Sanmıyoruz, böyle bir tartışmaya denk gelmiş değiliz. Yani bir de buralar aynı zamanda bir kapitalist işletme yani büyük işletmelere dönüştürülecek buralar. Peki, bunlar yapılırken, bu büyük OSB'ler, tarımsal OSB'ler kurulurken neye alternatif olarak kurulmuş olacaklar? Küçük çiftçi tarımına alternatif olarak kurulmuş olacaklar. Peki, bizim tarımdaki durumumuz ne? Yani tarımdaki durumumuz bize bunu yapmayı mı söylüyor? Hayır, bunu söylemiyor. Yani bizim tarımdaki toplam durumumuz bize şunu söylüyor, başta da söylediğim o göç meselesiyle de bağlantılı bu: Yani bizim köylünün, küçük çiftçinin köyünde üretip yaşayabileceği koşulları sağlamakla karşı karşıyayız biz, bizim esasen görevimiz bu.

Şimdi, burada bakıyorsunuz, 2002 yılında kayıtlı çiftçi sayısı 2 milyon 588 bin iken 2021 yılında 416.918 çiftçinin üretimi terk etmesiyle kayıtlı çiftçi sayısı 2 milyon 171 bine düşmüş yani hızla çiftçi sayısı azalıyor. Tabii, bunlar TÜİK rakamları aynı zamanda, TÜİK'in yani devletin rakamlarından bahsediyorum. SGK verilerine göre sigortalı çiftçi sayısı 2008 yılında 1 milyon 127 bin iken bu sayı 2021 yılında 511.923'e düşüyor yani çiftçi sayısı hızla azalıyor. İnsanlar tarım yapamaz hâle gelmişler, yapanlar karnını doyuramaz hâle gelmişler ama biliyorsunuz ki dünya tarımının neredeyse yüzde 80'i küçük çiftçi tarımından ibarettir yani insanlığın tarımsal ihtiyaçlarını karşılayan o büyük tarımsal işletmeler değil, yüzde 80'i küçük çiftçi tarımından besleniyor ama biz tam tersine kimi destekliyoruz, desteklemeye çalışıyoruz? Küçük çiftçiyi zayıflatan, onları tümenden tarımdan kopartan büyük OSB politikasını destekliyoruz. Dolayısıyla bunun da esas olarak derde derman bir düzenleme olmadığını düşünüyoruz, burada bir dikkat çekiyoruz. Yani hepimiz burada el kaldıracacağız, bunları onaylayacağız. Yaptığımız şeyin farkına varalım yani yaptığımız şeyin halkla, doğayla, çevreyle değil, yine sermayeyle, şirketlerle ilgili bir durum olduğunu çok net olarak bilelim. Bu çağırıyor, bu uyarıyor burada bir kez daha yapmış olalım diye söylüyorum.

Dolayısıyla bu maddelerin tabii ki bizim Çevre Komisyonumuzun üzerinde çok özel tartışması gereken maddeler olduğunu düşünüyorum ve sonlandırıyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Evet, Sayın Çepni'ye çok teşekkür ederim.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, değerli Komisyon üyesi arkadaşlarım; biz görev aldığımız ilk günden beri gerçekten partiler üstü bir çalışma yapıyoruz, kendi aramızda istişare ediyoruz ve yaptığımız çalışmalarda çok iyi bir kardeşlik hukuku geliştirdi kendi aramızda. Ben öncelikle bütün milletvekili arkadaşlarıma, iktidarıyla, muhalefetiyle hepsine ayrı ayrı teşekkür etmek istiyorum. Aramızdaki -ilk toplantısı bu- Balıkesir Milletvekilimiz İsmail Ok'a da Komisyonun ilk çalışmasında arkadaşlarım adına hoş geldiniz diyorum, başarılar diliyorum. İnşallah, bundan sonra da seçime kadar da tekrar bir toplantı yaparız temennisiyle ben tekrar hoş geldiniz diyorum, başarılar diliyorum.

Şimdi de sözümüz meslektaşım -aynı zamanda Maden Araştırma Komisyonunda da beraberiz- Aydın Özer Milletvekilimize vermek istiyorum.

Sayın Özer, buyurun.

AYDIN ÖZER (Antalya) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Şimdi, kanun teklifi maddelerini okurken aklıma bir şey geldi. Şimdi, bir ceza uygulanıyor, groston başına uygulanan güncel miktar 53 lira 23 kuruş. Bir yerde bir sıkıntı olmuş "Cezayı 11 lira 59 kuruşa düşürelim." denmiş. Şimdi, 50 lira olurken neye göre bu cezayı uyguladınız da koydunuz oraya da... Sayın Bakan Yardımcımız, size soruyorum: Neye göre konuldu bu, hangi kıstaslara göre konuldu? Şimdi 11 lira 59 kuruşa düşürülürken hangi kıstaslara göre düşürülüyor? Benim aklıma şu geliyor şimdi: Deniz ticareti yapan şirketler, özellikle iktidara yakın bazı şirketler şimdi bu cezayı

çok bulmuşlar. 3 tarafı denizlerle çevrili bir ülkede yaşıyoruz. Marmara'daki müsilaj meselesi daha gündemden düşmedi, duruyor; devamlı denizler kirleniyor, denizleri devamlı kaybediyoruz. Ne değişti? Orada bir şey yazıyor, diyor ki: "Teknolojiye göre gemi tonajları büyüdüğü için..." Şimdi benim sorum Sayın Bakan Yardımcımıza. Arkadaşlar, Sayın Bakan Yardımcımızı rahat bırakırsanız, ben sorumu sorayım, sonra konuşun. Şimdi bunu neye göre düşürüyorsunuz? Hangi kıstasa göre 11,59 kuruş? Nine 13 lira değil, niye 20 lira değil, niye 25 lira değil de 50 liradan 12 liraya düşürüyorsunuz? Bunun mantığını bir öğrenmek istiyorum, benim hakkım Komisyon üyesi olarak. Yani yasanın bu maddesi geçecekse bu Komisyondan, biz de oy kullanacaksak, oy vereceksek diyeceğiz ki: Ya biz tatmin olduk kardeşim, doğru söylüyorsunuz. Hakikaten diyeceğiz yani bu cezalar çok fazla. Kırmızı ışık cezalarını düşürmüyoruz, başka cezaları düşürmüyoruz da bu cezayı niye düşürüyoruz? Nereden çıkıyor bu düşürme işi? Yani kim sizi etkilemeye çalışıyor kardeşim yani ben merak ediyorum hakikaten. Yani 50 lira niye çok geliyor? Artı bir sorum daha var. Kaç gemiye ceza kesilmiş şimdiye kadar? Kaç gemi bu cezayı ödeyemediği için icralık olmuş? Gemi bağlanmış, ödeyememiş cezasını. Arabanın borcunu ödeyemediği zaman trafikten arabayı bağlıyoruz. O zaman yani burada birileri bir şey oynuyor. Vallahi kusura bakmayın ama ne bir grup olarak ne şahıs olarak ben böyle bu oylamaya alet olmak istemiyorum. Ben şunu söylüyorum. Sayın Bakan Yardımcımız, niye bu 12 liraya düştü 50 liradan bize bir anlatmasını istiyorum. Geri kalan kısmına karışmıyorum, arkadaşlarım konuşacak zaten bu konuda. Geri kalan maddeler... Ben hakikaten samimi söylüyorum ya, bakın Sayın Bakanım, niye 12 lira? Niye beşte 4 oranında düşüyor? Sonra mı cevap versin, şimdi mi versin?

EDNAN ARSLAN (İzmir) – Sonra versin.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Toplam milletvekili arkadaşlarımız konuştuktan sonra en son sözü Sayın Birpınar'a vereceğim. Eğer uygun görürseniz bütün arkadaşlarımızın konuşması bittikten sonra söz vereceğim.

AYDIN ÖZER (Antalya) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Bizler de merak ediyoruz sizin sorularınızı.

Teşekkür ediyorum.

Evet, Sayın Arslan.

EDNAN ARSLAN (İzmir) – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum ben.

Sayın Başkanım, değerli milletvekili arkadaşlarım, Bakanlığın değerli bürokratları; hepinizi öncelikle sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Çok sık toplanması gereken ama maalesef çok sık toplanamayan, sadece tali şekilde toplanan bir Komisyon oldu bizim Çevre Komisyonumuz. Aslında önemli çünkü her şeyin başı çevre. Yani dünyada gittiğiniz her uluslararası toplantıda illa bir iklim krizi, illa bir çevreyle ilgili madde her şeyin önüne geçiyor, acil gündem maddesi hâline geliyor ama maalesef biz ülkemizde yaşanan çevreyle ilgili birçok sıkıntıya rağmen çok fazla da toplanabilmiş değiliz. Sayın vekilimize de hoş geldiniz diyoruz ama herhâlde ilk ya da son toplantı olacak böyle gözüküyor, süreç ona doğru gidiyor Sayın Vekilim.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Kapatmayız yani son toplantı yapmayacağız onu.

EDNAN ARSLAN (İzmir) – Vallahi inşallah yani Sayın Başkanım.

MUHAMMET MÜFİT AYDIN (Bursa) – 28'de de olur.

EDNAN ARSLAN (İzmir) – Yani 28'de inşallah olur, niye olmasın yani Allah herkesin kalbine göre versin, öyle diyelim.

Önemli bir Komisyon, daha sık toplanması daha çok çalışması gereken bir Komisyon, öyle görüyorum ben. Yani dediğim gibi belki önümüzdeki dönem burada oluruz olmayız, bu Komisyonunda oluruz olmayız ama ben de bazı şeylerle ilgili hem tarihe not düşmek adına bazı şeyler söylemek istiyorum. Hepimizin bildiği gibi bir nükleer santralimiz var, olacak yani gerçi nükleer santral bizim değil her ne kadar öyle söylesek de yap-işlet-sahip ol gibi ucube bir modelle ilk defa bir ülkenin egemenlik sınırları içerisinde bir başka ülkeye ait bir santral kuruluyor. Enerjide dışa bağımlılığı azaltmak adına kurulan, Rusya'ya göbekten bağlandığımız on beş yılın sonunda da cebimizden 100 milyar dolar para çıkacak bir işten bahsediyoruz. Adamlar santrali yapıyorlar, işletiyorlar, her türlü ticareti de yapacaklar, sahibi olacaklar ama maalesef onun nükleer atıkları bizim -hep söylediğim bir şey vardı, biz evsel atıkla nükleer atığı hâlâ ayıramadık- o nükleer atığı bertaraf etme işi bizde kalacak. Bakın, Çevre Komisyonunun konuşması gereken, üzerinde uzun uzun tartışması gereken işlerden biri bu nükleer atıkların bertarafıdır. Bir füzyon gerçekleşecek, bir nükleer reaksiyon gerçekleşecek, onun sonucunda izotoplar oluşacak, Rusya yararlı izotopları alıp götürecektir, kullanacak ve o atıkları getirip Anadolu'da bize teslim edecek, bizim topraklarımıza. Çevre Bakanlığının, Enerji Bakanlığının bu konuda, Allah korusun, bir sızıntı olması hâlinde, bu atıkların bertaraf edilememesi hâlinde nasıl eylem planı var, nasıl bir iş birliği var? Hepimizin de çok iyi bildiği gibi, bu nükleer santralde bir teknoloji transferi yok yani biz bir nükleer santrali bir ülkeden öğrenip bundan sonra bu teknolojiyi kendimiz kullanmayacağız çünkü bir teknoloji transferi yok bu işin içinde. Biz sadece elektrik satın alan müşteriyiz ve fahiş fiyatla alacağız biz bu elektriği. Bakın, en son yapılan GES ihalelerinde 1,16-1,17 sentlere düşen kilovatsaat başına elektrik alımları var, 12,35 ila 15,33 sıralarında biz yıllarca elektrik alacağız. Çevre Komisyonu olarak bunu göre göre yani bunun 2'ncisinin Sinop'ta, 3'üncüsünün Trakya'da yapılması için yer aranmasına ya da fizibilite yapılmasına karşı nasıl bir ses yükselteceğiz? Nükleer santrali biz yapıyor olsak, teknoloji bize ait oluyor olsa konuşalım bazı şeyleri ama bizim olmayan, bir başka ülkeye ait olan, yararlı izotopları götürüp ondan sonra atığı Anadolu'ya getirecek, topraklara gömeceğiz ve "Burada bir sızıntı olduğunda ne yapacağız?" sorusunun cevabı havada asılı bir şekilde duruyor. Bunu öncelikle tarihe not düşmek adına söylemek istedim

Kanun teklifini hazırlayan arkadaşlara teşekkür ediyoruz. Sayın Bakan'ın da dediği gibi, katıldığımız yerler olduğu gibi katılmadığımız hususlar da var. Şimdi bu 100 bin groston gemi ve üstleri için aynı miktarda ceza öngörüyoruz. Ya, balast suyu geminin taşıma kapasitesinin yüzde 30'u ila 35'idir. Yani bu şu demek: 100 bin groston ile 300 bin groston arasındaki balast suyu miktarı 3 kat; biri 3 kat daha fazla kirletecek balast suyu olarak, artması yok ise, kendi içinde bünyesinde artması yok ise 3 kat daha fazla kirletecek, biz 3 kat daha fazla kirleten ile 3 kat daha az kirleteni aynı kefiye koyuyoruz. Peki, uluslararası alanda, mesela İtalya nasıl uyguluyor bu işi? Yunanistan nasıl uyguluyor bu işi? İspanya nasıl uyguluyor kara sularında bu işi? Onlar kaç paraya yapıyor bu işi? Yani onların denizine bu balast suyu, kirleticiler döküldüğünde kaç para tahsil ediyorlar? Onlarla mukayese ettik mi bu işi? Biz pahalıya mı kaldık da ucuza dönüyoruz, dörtte 1'e indiriyoruz, bizim ülkemizde bu iş daha mı pahalıydı? Yedi ay önce yaptık biz bu işi, nasıl bir yanlış yaptık da oradan dönüş yapıyoruz? Bunların açıklanması gerekiyor, bunların izah edilmesi gerekiyor Sayın Bakan Yardımcım, özellikle bunları bilmemiz gerekiyor. Dediğim gibi, önemli olan da bunu diğer ülkeler kaç paraya, nasıl uyguluyor; Yunanistan kaç para, İtalya kaç para, İspanya kaç para, biz kaç parayız? Yani bizim denizlerimizi kirletmek diğer Avrupa Birliği ülkelerinin denizlerini kirletmekten ucuz mudur, pahalı mıdır? Onu da bir şey yapmanızı, rakamlarla açıklamanızı bekliyorum.

Ondan sonra, bu dolgu alanlarıyla ve kurutularak elde edilen alanlarla ilgili bir otopark, yer altına otopark yapılmasıyla ilgili... Ya, zaten dönem dönem bunlarla ilgili, bu dolgu alanlarıyla ilgili bir sürü şey yapıldı, yapılıyor da; üstüne "yeşil alan" dendi, üstüne "açık otopark" dendi, üstüne "büfe" denildi,

bir sürü şey yapıldı, en son havaalanları yapıldı, şimdi yerin altına gözükmeyecek şekilde otopark da yapıyoruz. Ya, çok ciddi değerlendirilmesi gereken... Çünkü bunlar sivilaşma alanları, öyle ya da böyle ne kadar kurutulmuş olsa da sivilaşma alanları. Yani bunların jeolojik etütlerinin çok iyi yapılması lazım, ileri bir teknolojiyle o dolgu alanlarının oluşturulması lazım. Siz de çok iyi biliyorsunuz ki bizim ülkemizdeki dolgu alanları öyle çok sağlıklı yapılmıyor; yani bunlar hafriyatların devrilmesi sonunda oradaki su kaynağının kurutulması sonucunda kıynın doldurulması şeklinde oluyor yani bununla ilgili ciddi bir teknolojiyle bir dolgu alanı yaratmıyoruz. E, siz şimdi o dolgu alanını bir daha açacaksınız, içine bir teknoloji tarif etmeden bir otopark yapacaksınız, bir alan yaratacaksınız. Yani biz bu tür yer altı otoparklarını kentlerin birçok yerinde yapabiliriz; mesela İmar Kanunu'nda bir değişiklik yaparız, deriz ki işte "Bir yerde 3 bin, 5 bin metrekare meydan yapıyorsanız bunun altına zorunlu şu kadar katlı otopark yapın." diyebiliriz, eğer otopark meselesini çözmemiz gerekiyorsa. Ama bu madde özel bir yer için mi isteniyor? "Özel bir alan var, bir dolgu alanı var. Ya, buraya da bir otopark yakışır, buraya bir otopark yapalım." mantığıyla mı bu madde buraya konulmuş? Bunun da belirlenmesi gerekir çünkü ucu açık bir şey; dolgu alanlarının altına yeryüzünden gözükmeyecek şekilde otopark yapalım. Nasıl yapalım, hangi teknolojiyle yapalım, nerede yapalım, bunun için fizibiliteye, jeolojik herhangi bir etüde ihtiyaç olacak mı, hangi teknolojik altyapıyla yapacağız bunu, hangi inşaat tekniğiyle yapacağız? Bunların da açıklanıyor olması lazım.

Şimdilik söyleyeceklerim bu kadar, maddelerde tekrar söz alıp değerlendirmelerde bulunacağım.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Evet, çok teşekkür ediyoruz.

Sayın Işık, buyurun.

MUAZZEZ ORHAN IŞIK (Van) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Evet, -söz alan arkadaşlar da ifade etti- gerçekten çevre, içinde olduğumuz süreç açısından çok önemli bir konu ve ele alınması gereken ciddi bir konu ve aslında bu konularda acil de tedbir alınması gerekiyor. Dünya genelinde iklim krizi, kuraklık, aşırı iklim olayları bütün ülkelerin acil gündemlerinden biridir. Suyun, toprağın, havanın, denizlerin ve ormanların kirliliğe karşı korunması, tüm insanlığın ve hatta gelecek kuşakların yaşam hakkını ilgilendirdiği için bu sorumluluk da bizim üzerimizdedir. Küresel ısınma ve insan faaliyetleri ile ekolojik kırımın hızlanması sadece insanları değil, tüm canlı yaşamını da tehdit etmektedir. Bu nedenle, çevrenin korunmasına ilişkin alınması gereken tedbirlerin acilen artırılması dışındaki tüm seçenekler yaşamı yok etme girişimidir. Bugün yaşanan gıda krizini, temiz suya erişim sorununu, hava kirliliği nedeniyle ortaya çıkan sorunları ekolojik kırım politikalarından bağımsız göremeyiz; bu politikaların sonucudur bu yaşadıklarımız.

Bu kanun teklifinde de özetle, 1'inci maddesinde denizlerin kirlenmesi teşvik edilmekte bize göre; 2'nci maddesinde kıyı, kenar alanlarındaki doğa tahribatı yasallaştırılmakta; 3'üncü maddesinde tarım ilaçlarıyla doğal olmayan tarımsal faaliyet alanlarına yenisi eklenmektedir yani bir sonrakilere de yol açılmaktadır. Bu teklifte de doğayı korumak, mevcut ekolojik tahribatı yavaşlatmak ve gelecek kuşakların sağlıklı bir çevrede yaşam hakkını korumak öncelik olmamıştır. İktidarın birçok yasasında her zaman gördüğümüz gibi, öncelik yine burada da açığa çıkıyor; iktidarın birinci önceliği her zaman rant ve sermaye yandaşlığı; bütün görüştüğümüz yasalara da yansımıştır. Teklifin 1'inci maddesinde daha büyük gemilere daha büyük yaptırım uygulandığı ve bu durumun orantısız olduğu ifade edilmektedir; bu ifade kendi içinde zaten bir çelişkidir, yapılması gereken, yaptırımların azaltılması ya da üst limit getirilmesi değildir, yaptırımların caydırıcı olması için gerekirse ilgili firmaların tüm faaliyetlerinin yasaklanmasına kadar varan tedbirler alınmalıdır ama iktidar AKP çevre sorununa da yine rant gözüyle baktığı için "Kirleten ödesin, çok abartmayın." mantığıyla yaklaşıyor.

Erzincan’da yaşanan siyanür sızıntısındaki tutum denizlerin kirlenmesinde de sergileniyor. Suyu ve toprağı siyanürle zehirleyen firma şimdi yeniden faaliyetlerine devam ediyor yani para cezaları gibi cezalar da sorunu çok çözümüyor. Sayın Bakan Yardımcım, kirliliyor olanlara nasıl bir haksızlık oluyor anlamadık açıkçası yani içindeki insan sayısı az diye haksızlık mı oluyor? Sonuçta kirliliyor; denizleri kirliyorsa kirletiyecekti, içinde mürettebat sayısının ne kadar olduğu, kirliliğı açısından bir sorunu çözümüyor.

Kanun teklifinde olduğu gibi, birçok kanunda çevre ve ekoloji verileri kamuoyunun bilgisine sunulmuş değil. Neden böyle bir teklife gerek görülmüştür, 1’inci madde kapsamında kaç tane gemi mevcuttur, bu gemiler hangi tür kirliliklere yol açmış, kaç canlı türünün yaşamını tehdit etmiştir, bugüne kadar kaç defa ve ne kadar yaptırım uygulanmıştır, yaptırımlar neden orantısızdır? Bunlara dair bir bilgi de yok. Bu sorulara yanıt verilmeden söz konusu teklife dair olumlu anlamda bir söz kurmak da çok anlamlı değil açıkçası. İşlenmiş ya da işlenecek çevre katliamlarına davetiye çıkarmak anlamına gelen bu teklif yasadın çıkarılmalıdır. Yaptırımlar güncellenecekse kirlenme durumunda büyük gemilerin lehine değil, aleyhine bir düzenleme yapılmalıdır. Denizler gemi veya gemicik sahibi rantiyelerin değil, tüm canlılarıdır ve yaşam kaynaklarımızdır. Deniz kirliliğinin en önemli sebepleri, deniz kıyıları boyunca kurulmuş bulunan yerleşim merkezleri ve sanayi tesislerinden, hava yolu araçlarından, denizlerde kurulmuş bulunan platform, boru hatlarından ve bu teklifin yaptırımlarını azaltmayı teklif ettiği gemi ve deniz araçlarından meydana gelmektedir. Gemilerden kaynaklanan kirlenmeler her zaman kasıtlı veya bilgisizce yapılan kirlenmeler değil, kazalar ve sabotajlar sonucu da gemilerden kaynaklı kirlenmeler yaşanmaktadır. Sebebi ne olursa olsun kirlenmelere ve sorumlulara yönelik yaptırımlar azaltılamaz, tersine artırılmalıdır.

Teklifin 2’nci maddesinde ise bir ekolojik suç olan kıyıların doldurulmasının ötesine geçip bu alanların otopark yapılması teklif edilmektedir. Küresel iklim krizini araba kullanımını daha çok teşvik ederek ve otopark yaparak mı önleyeceğiz? Bunu anlamadık. Bu durum hem denizler hem iç sular ve göller etrafındaki kıyılarda yasa dışı yapılaşmayı teşvik etmektedir. Türkiye’nin tüm denizleri ve kıyıları zaten ekolojik kırım tehdidi altındadır. İktidar tedbir alması gerekirken yine rant uygulamalarının önünü açıyor.

Ege Denizi’ne Türkiye sahillerinden 7’si akarsu ağzı, 6’sı irili ufaklı evsel ve turistik yerleşim bölgesi, biri de endüstriyel yerleşim bölgesi olmak üzere toplam 15 noktadan atık su boşaltımı yapılıyor. İstanbul civarında bulunan 4.500-5.000 kadar endüstri kuruluşundan 350 bin metre küp civarında atık su deşarj ediliyor. Bu atık suların yüzde 50’si ise artırılmadan Marmara Denizi’ne bırakılıyor. Marmara Denizi’nde yaşanan müsilaj sorunu iktidar için yeterince uyarıcı olmamış anlaşılıyor. Kentleşme, turizm, sanayi ve benzeri aktiviteler sonucu oluşan atıkların miktarı, bu faaliyetler sonucu doğal bitki örtüsünün değişmesi ve erozyonun ortaya çıkması, ayrıca tarımsal faaliyetler sonucu ortaya çıkan kirlilik Akdeniz’in de genel sorunudur. Akdeniz Bölgesi’nde ayrıca endüstriyel tarımın neden olduğu kirlilik bölgedeki suların ve Akdeniz’in kirlenmesinde temel bir etken hâline gelmiştir. Bu kanun teklifiyle öngörülen Adana Karataş ilçesindeki tarıma dayalı ihtisas bölgesi de söz konusu kirliliğı artıracaktır. İktidarlar soruna ekolojik bir perspektifle yaklaşmadığı sürece bu sorunlar da çözülemez. Sorunları çözmenin tek yolu, ekolojik bir anlayışla yasal düzenlemeler yapmaktır. Bu durum sadece Türkiye için de değil, dünya genelindeki tüm iktidarlar için de geçerlidir. Kapitalizm doğayı, toplumu, insanı tehdit ediyor. Kapitalist iktidarlar da kapitalizme hizmet ediyor. Mevcut AKP-MHP iktidarının da bugün yaptığı budur, sadece kapitalizme hizmet eden uygulamalar, politikalar ortaya çıkıyor.

Yine, bu kanun teklifinin 4'üncü maddesinde getirilen teklifle büyükşehirlerin gelirlerinin artırılması teklif ediliyor. Ancak yasa yapmakla bazı şeylerin değişmediği de açığa çıkıyor bu düzenlemeyle. Doğal olarak köy olan kırsal ekonominin yaygın olduğu bu yerlere “mahalle” veya “kırsal mahalle” demiş olmamız bir şeyi değiştirmemiştir. Üzerinden on yıl geçmesine rağmen buralarda hâlâ altyapı yetersizlikleri devam ediyor. Büyükşehir sınırları içerisinde olup yolu, suyu, doğal gazı, kanalizasyonu, imarı, aydınlatması, çevre düzenlemesi sorunlu olan bu yerlere kapsamlı bir belediyeçilik hizmeti sunulmalıdır ancak bunlar maalesef, iktidarın siyasi yaklaşımlarıyla birçok yerde yapılmadığı gibi, özellikle HDP belediyeleri, HDP seçmenlerinin olduğu yerlerde hiç yapılmamaktadır. Defalarca bunları her yerde söylememize rağmen, maalesef, yani bırakın hizmet götürmeyi dinleme zahmetinde bile bulunulmuyor. Bu teklifte belediye gelirlerini artırmaya yönelik öncelik verildiğini görüyoruz, hâlbuki önce hizmet götürülmelidir dedik, hizmet götürülmeden buradaki yurttaşlara yük olacak. Zaten tarımda, hayvancılıkta dışa bağımlı hâle geldiğimiz böylesi bir süreçte, tarımı bitirdiğiniz bu süreçte bu alanların yine insansızlaştırılması, boşalması anlamına da gelecektir bu uygulama.

Öte yandan, bir yasa teklifi sunulurken ilgili verilerle sunulmalıdır. Örneğin, kaç büyükşehir belediyesinde kaç kırsal mahalle var, bunların kaçında hangi indirim ve istisnalar uygulanmış ve bunun maddi karşılığı yıllar itibarıyla ne olmuştur, belediyeler bunlara hangi hizmetleri sunmuş, hangilerinin hangi takvimde sunulması hedeflenmektedir? Bu veriler olmadan ezbere düzenlemelerle bu çalışmaları yürütmemiz mümkün değildir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı zaten 15 Nisan 2021'de 31455 sayılı Yönetmelik'le bu alanlara ilişkin düzenleme yapmıştır. Bu kanunla teklif edilen durumdan farkı nedir? Yoksa önce yönetmelik çıkarıp sonra mı kanuni düzenleme yapıyorsunuz?

Kanun teklifinin 5'inci maddesinde il özel idareleri, 6'ncı maddesinde ise belediyelerin ilave borçlandırılmaları için borçlanma limitleri artırılıyor. Yapılması gereken, zaten borç yükü altında hareket edemez hâle gelen yerel yönetimlere yeni borçlanma imkânları sunmak değildir. Yerel yönetim bütçeleri için hem merkezî bütçeden ayrılan pay artırılabilir hem de merkezî bütçelere gelen bazı vergilerden yerel yönetimlere pay verilebilir. AKP iktidarı yerel seçimlere bir yıl kalmışken yangından mal kaçırma girişimlerini artıracak gibi görünüyor. Özellikle kayyum yönetimlerinin belediyeleri borçlandırdığını, belediyelere ait taşınmazları sattığını, başka kurum ve kuruluşlara devrettiğini, yandaş dernek ve vakıflara kaynak aktardığını, belediye bütçesiyle AKP mitinglerini ve seçim çalışmalarını finanse ettiğini biliyoruz. Daha geçen hafta Van kayyumunun marifetlerini Meclis kürsüsünden de dile getirdik; vurgunlarını, yolsuzluklarını, talanını, belediyeye ait bütün taşınmazların nasıl satıldığını ya da yandaş dernek ve vakıflara aktarıldığını anlattık. Dolayısıyla, bu borç yükü altında seçimler yaklaşıyorken özellikle kayyum belediyelerinin daha da belediyelerin borçlanmasını artırarak bir enkazı devretme... Biliyorsunuz, çünkü yerel seçimleri yine kazanamayacaksınız; bir enkaz bırakarak tekrar işlemez hâle getirme hedefleniyor çünkü belediyelerin çoğunu kaybettiniz, özellikle büyükşehir belediyelerini. Dolayısıyla, mantık, bu mantık. Yerel yönetimlere ilişkin ilave borçlanma, taşınmaz devri ve satımı işlemleri aslında derhâl durdurulmalıdır.

Son olarak, teklifin 8'inci maddesi “Cumhurbaşkanlığı hükümet sistemi” denilen rejimin nasıl hukuk dışı uygulandığını gösteren bir durumu da açığa çıkarıyor. Her şeyi Cumhurbaşkanı kararnamesiyle düzenlemeye kalkan bu rejimin yerel yönetimlerle ilgili bir hususu da düzenlediğini ve bunun Anayasa'ya aykırı bulunup yasayla düzenlenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bu durum, sadece bu teklifte belirtilen idari vesayet düzenlemesi için de geçerli değildir. Yerel yönetimlere ilişkin kayyum atama işlemleri ve tüm kayyum uygulamaları Anayasa'nın 127'inci maddesine aykırıdır. Seçimle gelmeyip kanunen atanmaması gereken bu kayyumlar ülkede pamuk ipliğine bağlı yerel demokrasiye yönelik bir darbe girişimi olmuştur. Madem ki Anayasa madde 127'nin uygulanması gerekiyor, madde çok açık, şunu düzenliyor: Milletvekili genel veya ara seçimlerinden önceki veya sonraki bir yıl içinde

yapılması gereken mahalli idarelere, organlarına veya bu organların üyelerine ilişkin genel veya ara seçimler milletvekili genel veya ara seçimleriyle birlikte yapılır. Madde “yapılır” diyor “yapılabilir” demiyor. Dolayısıyla, Anayasa gayet açık belirtiyor yani önümüzde 14 Mayıs’ta yapılacağı söylenen seçimde kurulacak sandıkta yerel yönetimler sandığı da kurulmalı. Bu kayyum gaspı ve talanına da böylece son vermiş oluruz.

“Hukuksuzluğunuza kararname ve yönetmeliklerle kılıf uyduracağınıza Anayasa’yı uygulayın.” diye tekrar buradan çağrı yapıyoruz. Siz Anayasa’yı uygulamasanız da önümüzdeki gelecek seçimde emin olun halk ihlal ettiğiniz tüm hukuk ve Anayasa maddelerinin uygulamasını size uygulayacaktır.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Şimdi söz sırası Sayın Polat’ta.

Sayın Polat, buyurun.

MAHİR POLAT (İzmir) – Merhabalar Sayın Başkanım, Komisyonumuzun değerli üyesi milletvekili arkadaşlarım, değerli bürokratlar.

Tabii, yaklaşık beş yıldır bir aradayız; güzel çalışmalar, çatışmasız, uyumlu bir komisyon süreci götürdük. Bu süreçte sanırım bu 4’üncü bir araya gelmemiz. Bundan önceki 3 toplantıda da aynı şeyi tekrarlamışım, şimdi birazdan yine aynı şeyi tekrarlayacağım.

Değerli arkadaşlar, biz bu Komisyonunda görev alan milletvekilleri olarak geleceğimiz için yani bizden sonraki nesiller için bir şeyler yapmak zorundayız. Yaptıklarımız ya da yapmadıklarımız ya da iyi yapamadıklarımızla tarih bizi bir yerlere not edecektir. Örneğin, ben 15/11/2018’de ilk defa bu Komisyonunda bir konuşma yapmışım, orada da bu gemilerin bizim kara sularımızı kirlletmesiyle ilgili Çevre Kanunu’nda uygulanacak cezaların yeterli olmadığını anlatmışım. Yine, müsailajla ilgili bir toplantıda 9/6/2021’de aynı konuşmayı, yine 26/5/2022’de benzer konuşmaları yapmışım.

Bizim denizlerimiz bizim açımızdan çok kıymetli ve gelecek nesillere temiz bir şekilde teslim etmemiz gereken denizler fakat biz buradaki uygulamayla yabancı gemilerin ya da yerli gemilerin denizlerimizi kirlletmesine bir şekilde çanak tutar hâle gelmişiz. Bununla ilgili maalesef iyi yasalar yapmamışız, yapmıyoruz da yapmamaya devam ediyoruz. Hatta grostonu örnek göstererek ya da “zararsız ya da haksızlık” diyerek belli cezaları düşürmeye çalışıyoruz, bu kabul edilebilir bir şey değil.

Ben 2018’de bir denklem kurdum. Hafta sonu birisi gelip gri suyunu ya da kirli sintinesini ya da çöpünü bizim liman işletmelerimize bıraksa ödeyeceği işletme gideri ile açık denizlerimizde boşaltması durumunda uygulanacak ceza arasında bir kıyas yaptım dolayısıyla caydırıcı bir ceza yok. Adam gidip yakalanırsa bir ceza ödeyecek, işletme giderinden daha düşük maliyetlerle bir ceza ödemiş olacak, bu kabul edilebilir bir şey değil. Bizim denizlerimiz bizim için önemli.

Denizlerin yine olağanüstü... Yani dünya bilişim ve uzayla her yeriyle takip edilebilirken bizim denizlerimiz maalesef takipsiz. Mesela, biz, 2018’de -bu konuşmayı yaptıktan kısa bir süre sonra- Foça’da bir gemiden kaynaklı çevre felaketiyle karşılaştık. Günlerce, hatta bir haftayı geçen bir sürede temizleyemedik ve kimin bunu kirllettiğini bulamadık. Oysa uzaydan ya da belli teknolojiler kullanarak denizler ya da kara sularımızın tamamı takip edilebilir hâldeydi, maalesef takip edilemiyor. Size bir örnek daha vereyim: Şu an Türk kara sularında gemiler belli koordinatları verilen yerlere belli kargoları da bırakmak suretiyle ne yaptıkları belli olmayan işler de yapar durumdalar. Dolayısıyla hem kirlletene verilen ceza hem de kıyılarımızın sahipsiz bırakılması, gözetlenmiyor olması açısından çok ciddi zaafıların oluştuğunu görüyoruz.

Yine, yapmamız gereken belli işler varken biz burada yapamadık. Mesela, gemi sökümleriyle ilgili işlerde denizleri kirleten ana kirleticilerden bir tanesi. Evet, gemi sökümü bir sanayi midir? Sanayidir. Burada çalışan, ekmek kazanan insanlar var mı? Var. Dünya gemi sökümü yapmalı mı? Yapmalı. Bunlar sonuçta bir kaynak, bu kaynakların atılmaması gerekiyor fakat dünyanın kirliliği tescillenmiş gemilerinin Türkiye’ye getirilmeye cesaret edilmesi bile bu anlamda bizim ne kadar kötü bir kanuna ya da yönetmeliklere sahip olduğumuzu gösteriyor. Bu anlamda da ciddi eksiklerimiz var.

Çevreyi kirletici unsurlar devam ediyor. Mesela, gelen atık çöplerle ilgili Çevre Bakanlığının denetmenleri gidip bakıyorlar ve “Evet, yurda girebilir belgeleriyle uyumlu.” deyip geçiş izni verebiliyorlar. Fakat bunların Türkiye’ye girişiyle ilgili herhangi bir analiz kolay kolay yapılmıyor, bunları düzenlemek zorundayız.

Yine, denizlerimizin ya da sularımızın, akarsularımızın yatakları on binlerce yıla varan bir süreçten geçerek oluşuyor. Karadenizli bir ihtiyar amcayla sohbet ettiğimde “Bizim denizlerimiz engindir, bizim suyumuz engindir, gelir yatağını bulur.” demişti. Siz ne kadar denizi doldurursanız doldurun ya da akarsuyun yatağını değiştirmeye çalışırsanız çalışın, bir gün gelip kendi yatağını denizler ve akarsular bulacak ve bulduğu zaman da maalesef insanlarımız açısından orayı böyle bir ucuz rant olarak görmeye devam edersek hoş olmayan şeylerle karşı karşıya kalacağız.

Maalesef, köylerimizle ilgili köy tüzel kişiliklerimiz sizin iktidarınız döneminde kaldırıldı. Köylere, köylülere, onların atalarının biriktirmiş olduğu, köylülerin ortak malları var; onlar da belediyelere devredildi, onlar da bir şekilde köylülerin elinden alınıp gidildi. Buna da bir son vermek gerekiyor, en azından belli anlamda ticarileşmemiş ya da turizmde adı “köy” ama farklı cennetler hâline gelmemiş yerler açısından köy tüzel kişiliklerinin tekrar döndürülmesi gerektiğine inanıyoruz.

Bir de bu İklim Değişikliği Bakanlığının alacağı kadroyla ilgili bir yetki veriliyor. Bu yetki de soyut bir kavram, kimin ne şekilde görevlendirileceğine dair insanlar görev beklerken, atama beklerken böyle bir yetkinin veriliyor olması da kabul edilebilir bir şey değil diyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Çok teşekkür ediyorum Sayın Polat.

Sayın Bakan...

MURAT BAKAN (İzmir) – Bir şey ekleyeceğim sadece.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Estağfurullah, buyurun.

MURAT BAKAN (İzmir) – Ednan Arslan Vekilimiz bu nükleer santralle ilgili geniş açıklamalarda bulundu. Ben ona ilaveten şunu söylemek istiyorum: Biz bu Komisyonunda hatırlarsanız “Bu nükleer santrali beraber ziyaret edeceğiz.” diye bir karar aldık. Nükleer santrale gidilecekti, siz görüşecektiniz, yerinde inceleme yapacaktık; o, olmadı.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Olur inşallah.

MURAT BAKAN (İzmir) – Zamanımız azaldı, bir hatırlatayım dedim.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Var süremiz, var süremiz.

MURAT BAKAN (İzmir) – Bir de bu Bozkurt’ta sel felaketinde yine “Şimdi sel var, sonrasında gidelim, bir inceleme yapalım.” dedik, olmadı. Marmaris... Bu yangınlarda yangın bölgesine gidip hep beraber yine inceleme yapacaktık, o da olmadı. Bunlar, yerinde inceleme çok önemli. İklim Komisyonunda Sayın Sibel Ersoy Vekilimizle beraber gittik, o sulak alanlarda ne kadar kıymetli bir iş yaptığımızı gördük.

Dolayısıyla, Komisyon olarak özellikle bu nükleer santrale gitmemiz lazım Başkanım, bunu tekrar hatırlatmak istiyorum size.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Çok teşekkür ediyorum.

Sayın Özer, buyurun.

AYDIN ÖZER (Antalya) – Sayın Başkanım, bu 2’nci maddeyle ilgili çekincem var, onu bir anlatmak istiyorum. Şimdi, bu tür dolgu...

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Maddeler üzerinde de söyleyebilirdiniz ama siz şimdi söyleyin, buyurun.

AYDIN ÖZER (Antalya) – Olsun, ben şimdi söyleyeyim size.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Buyurun.

AYDIN ÖZER (Antalya) – Şimdi, bu 2’nci madde üzerinde, bu deniz alanına dolgu yapılması ve otopark yapılmasıyla ilgili konuda asıl sıkıntı şurada: Mesela, bu tür dolguyu Hollanda da yapıyor. Hollanda ne yapmış? Kendileri denizin içerisinde kum almış ve kumla dolgu yapmış. Bunu yaptığı zaman şöyle bir bahaneye sığınmış Hollanda, diyor ki: “Ben yabancı bir madde getirmiyorum, denizin içerisinde kumla dolgu yapıyorum.” Hâlbuki tabii, bu, yaşam alanlarına, habitata zarar veriyor aslında ama “Ben tarım yapıyorum, millî gelirimi artırıyorum, sanayi alanları yaratıyorum burada.” diye böyle bir bahaneye sığınmış. Hâlbuki bizde yapılan dolgu sisteminde, nereden geldiği belli olmayan, denize uyumlu olup olmadığı hiç belli olmayan dolgu sistemleri uygulanıyor. Mesela, inşaat hafriyatı veya hut da belli bölgeden gelen dolgu malzemesi kullanılıyor ki bu, deniz canlılarına ve denizde olan habitata büyük zarar verir. Yani uzun yıllar sonra o gelen malzeme çözülmeye başlar, çözülen malzeme denizi kirletir ve canlıların yaşam alanlarında büyük bir sıkıntı yaratır. O yüzden bu maddenin iyi düşünülmesi gerektiğini söylüyorum. Yani belki iyi niyetle getirilmiş bir madde olduğunu düşünüyorum ama dolgu alanlarına bu şekilde yapılan yabancı madde taşınmasının deniz habitatında büyük kirlilik yaratacağını düşünüyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Evet, Sayın Özer, teşekkür ediyorum.

Komisyon üyesi olmayan milletvekili arkadaşlarımızdan söz almak isteyen var mı? Ümit Bey, siz varsınız sadece herhâlde.

ÜMİT YILMAZ (Düzce) – Yok, ben İçişleri Komisyonundayım Başkanım.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Ben en son sözü Sayın Birpınar’a vermeden önce kamu kurum ve kuruluşlarından gelen arkadaşlarımızdan söz almak isteyen var mı? Yok.

TÜRKİYE BAROLAR BİRLİĞİ TEMSİLCİSİ AV. SÜLEYMAN ÇETİN – Sayın Başkan, “kamu kurum ve kuruluşları” dediniz ama Türkiye Barolar Birliğini temsilen katılıyorum, eğer söz hakkı verilirse...

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Evet, Türkiye Barolar Birliğinden Avukat Süleyman Çetin Bey, beş dakika süreniz var.

Sayın Çetin, buyurun.

TÜRKİYE BAROLAR BİRLİĞİ TEMSİLCİSİ AV. SÜLEYMAN ÇETİN – Çok teşekkürler Sayın Başkan.

Komisyonumuzun kıymetli üyeleri, kıymetli katılımcılar; Türkiye Barolar Birliği olarak Komisyona katılmamız konusunda vermiş olduğunuz destek nedeniyle de teşekkür ederiz.

Öncelikle, usul açısından genel gerekçe üzerinde bir görüş bildirmek istiyoruz. Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 74'üncü maddesinin ikinci fıkrası gereğince sunulan tekliflerin gerekçeli olması zorunluluğu vardır. Yaptığımız incelemede ya da bize gelen genel gerekçede yaptığımız incelemede maalesef, özellikle bu OSB'lerle ilgili hususun genel gerekçede yer almadığını gördük yani bize gelen metinde genel gerekçede OSB'lerle ilgili husus yok. Tarım organize sanayi bölgeleriyle ilgili kanun teklifinin genel gerekçesinde bu husus yer almıyor. Öncelikle, yine, İç Tüzük'ümüzün 74'üncü maddesinin üçüncü fıkrası gereğince komisyon başkanlığının bu konuda tamamlatma yetkisi var. Bu nedenle, bu eksikliğin giderilmesi için usul gereği genel gerekçenin tamamlatılarak tekrar getirilmesi için iade edilmesi gerekir. Bunu dile getirmek isterim. İç Tüzük'ün 74'üncü maddesinin ikinci ve üçüncü fıkraları...

Hızlı şekilde yine devam edeceğim.

Bu 3'üncü maddesinde yer alan hususlarla ilgili özellikle organize sanayi bölgelerinden bahsedilmiş. Aklımıza şöyle bir soru geldi: Neden tarım ihtisas organize sanayi bölgesi yani sanayi ile tarımın, toprağın, çevrenin bir araya getirilmiş olmasını biz doğru bulmadık Türkiye Barolar Birliği olarak. Buraya bir öneri getirmek istedik. Belki, "organize tarım bölgeleri" ya da "tarım organize bölgeleri" şeklinde bir isim değişikliği yapılırsa... Çünkü insanın aklına şu geliyor: Tarım organize sanayi bölgeleri yapılacak, tahsis edilen bu alanlara sonrasında sanayiye ilişkin hususlar da mı konulacak? Bu nedenle, ihtisas tarım organize sanayi bölgeleri yerine "tarım organize bölgeleri" ya da "organize tarım bölgeleri" şeklinde bir tanımlamanın daha doğru olacağını düşünüyoruz. Aksi hâlde, amacına matuf düzenleme daha sonra sanayi bölgelerini de içerisine aldığı için farklı şekilde düzenlenebilir ya da farklı şekilde değerlendirilebilir. Bu nedenle, bu hususa dikkat edilmesi gerektiğini düşünüyoruz.

Yine, kıyı dolgu alanlarıyla ilgili bir husus var 2'nci maddemizde. Maalesef, gördüğümüz şey şu: Doğaya rağmen, çevreye ve insana rağmen taşıt odaklı, trafik odaklı bir düzenleme yani insan odaklı değil, çevre odaklı değil, doğa odaklı değil, hatta insan odaklı değil, araç ve trafik odaklı bir düzenleme olduğunu düşünüyoruz. Plansız yapılan dolgu alanlarının nelere mal olduğunu hepimiz biliyoruz. Sayın Murat Bakan bahsetti, "Kastamonu Bozkurt'a gitsek iyi olurdu." dedi, ben gittim. Sel felaketinin hemen ertesi günü gittik bir komisyonla, bir heyetle, incelemeler yaptık ve gördüğümüz konu karşısında dehşete düştük.

MURAT BAKAN (İzmir) – Değerli arkadaşım, biz gittik, oradaydık sel felaketinin sonuna kadar. "Biz, Komisyon olarak gidelim." dedim.

TÜRKİYE BAROLAR BİRLİĞİ TEMSİLCİSİ AV. SÜLEYMAN ÇETİN – Onu kastettim zaten.

MURAT BAKAN (İzmir) – Sanki "Siz gitmediniz, biz gittik." gibi bir anlayış olmasın.

TÜRKİYE BAROLAR BİRLİĞİ TEMSİLCİSİ AV. SÜLEYMAN ÇETİN – Hayır, hayır, onu kastetmedim.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Çetin, sivil toplum kuruluşlarımızı buraya çağırırız ancak gündemle ilgili konularda görüşlerini ve önerilerini ifade ederler.

TÜRKİYE BAROLAR BİRLİĞİ TEMSİLCİSİ AV. SÜLEYMAN ÇETİN – Evet.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Siyasi bir yorum yapmazlar. Siyasi yorum yapacak olanlar buradadır bakın. Bütün arkadaşlarımız buradadır.

TÜRKİYE BAROLAR BİRLİĞİ TEMSİLCİSİ AV. SÜLEYMAN ÇETİN – Tabii, memnuniyetle ama biz...

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Siz bu konularla ilgili -iki dakikanız kaldı- lütfen Barolar Birliğinin görüşlerini ve önerilerini istirham ediyoruz sizden.

Buyurun.

TÜRKİYE BAROLAR BİRLİĞİ TEMSİLCİSİ AV. SÜLEYMAN ÇETİN – Efendim, ben de zaten onu arz etmeye çalışıyorum. Orada yapılan 3 adet dolgu gördük, 3 adet dolgu, dolgu alanı ve üzerine kapatılmış -3 ayrı dolgu- kapatıla kapatıla daraltılmış Ezine Çayı ve o çayın üzerine imar mevzuatına aykırı şekilde imar planlaması verilmiş ve oraya konutlar yapılmış, sanayi bölgesi yapılmış ve onların hepsi yıkıldı; gittiğimizde yatağın 50 metre genişlediğini gördük bir defa, tekrar yani daraltılan alanı doğa geri almış. O nedenle bu konularda dolgu alanlarının altına yapılacak otoparkların sıkıntı yaratacağını düşünüyoruz. Özellikle teknik alanlardaki sıkıntılardan bahsedildi, deprem bölgesindeyiz, özellikle İstanbul kıyı alanlarına yapılacak dolgu altı yer altı otoparkları deprem sonrasında oluşacak tsunamilerde ilk önce etkilenecek alanlardır, buraları sular basacaktır; Allah korusun, yoğun saatlerin olduğu bir dönemde orada insan popülasyonu da yüksek olduğunda bu insanların ve maddi kayıpların çok daha fazla olacağını düşünüyoruz, biyoçeşitliliği olumsuz şekilde etkilediğini düşünüyoruz. Doğal kıyı çizgisi tamamen bozuluyor, yok ediliyor, “kıyı çizgisi” denilen olay ortadan kalkıyor. Bu nedenle bu hususların düzenlenmesi gerektiğine inanıyoruz ve bu alanlara otopark yapılmasının tehlike oluşturacağını düşünüyoruz. IPCC İklim Konferansı’nda alınan bir karar gereğince bu alanların 2030 yılı itibarıyla iklim değişikliğinden kaynaklanan su yükselmeleri durumunda su altında kalma riski yüksektir.

Üçüncü olarak, bu organize sanayi bölgelerinin kurulacağı alanda, Karataş bölgesinde Akyatan Millî Parkı, Yumurtalık Lagünü ve Tuzla Lagünü bulunmaktadır. Bu alanda kullanılacak suyun Ceyhan Nehri’nden çekileceği düşünüldüğünde, yarın bir gün bu nehir yetersiz kaldığında yer altı sularına gidilecek, yer altı sularının çekilmesi durumunda denizle kotu çok düşük olduğu için tuzlu bir alan ve tuzlu bir suyla sulama yapılabilecek; bu hususlara teknoloji açısından özellikle dikkat edilmesi gerektiğini düşünüyoruz. Burada, özellikle Ramsar Sözleşmesi’yle sulak alanların tahribi söz konusu olabilir, yaban hayatına ilişkin Bern Sözleşmesi’ne aykırı olabilir. Yine, Akdeniz kıyılarının korunmasıyla ilgili Barselona Sözleşmesi var, bu kıyı alanlarında yapılacak olan dolgular, bunun dışında bu sulak alanlara yapılacak olan OSB’ler kıyı şeridini ciddi şekilde tehdit altına alacaktır, plastik kirliliğine, sulak alanlarda mikropplastik çöplüğüne neden olabilecektir. Bu nedenle de bir husus daha söyleyerek sözüme son vermek istiyorum. 2012 yılından sonra -İstanbul’da özellikle- kentsel dönüşüm sonucu yıkımlarla elde edilen molozların bu dolgu alanlarında kullanıldığı tespit edilmiştir. Bu yıkım ve molozların içerisinde kimyasal içerikli her türlü madde bulunmaktadır, bunlar biyoçeşitliliği, deniz hayatını, üreme olanaklarını olumsuz şekilde etkilemektedir. Bu nedenlerle, bahsettiğimiz, öncelikle usulü eksiklik konusundaki hususların giderilmesini, diğer hususlarla, 2’nci ve 3’üncü maddelerle ilgili de çekincemiz olduğunu açık şekilde belirtiyoruz. Ayrıca yazılı olarak geniş şekilde hazırladığımız raporu da Sayın Komisyon Başkanlığımıza arz edeceğiz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Çetin, teşekkür ediyorum.

Şimdi de İMEAK (İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz) Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Sayın Özkan’a söz vermek istiyorum.

Süreniz beş dakikadır.

Buyurun Sayın Özkan.

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI YÖNETİM KURULU BAŞKAN YARDIMCISI CENGİZ ÖZKAN – Sayın Başkan, Deniz Ticaret Odamız Mersin ili dışında tüm Türkiye’imizde bulunan, ülkemizde bulunan üyelerimize hizmet vermektedir; Mersin ilimiz hariç, Mersin’de ayrı bir Deniz Ticaret Odamız vardır. Sektörümüz dünyadaki diğer ülkelerde olduğu gibi sadece deniz ticaret filosu olarak değil, denizcilik sektörünün tüm dallarında hizmet vermektedir. Tersanecilik, gemi acentalığı, gemi tedarik, liman hizmetleri, yat inşa, gemi inşa, bütün denizcilik sektörlerinde denizcilik eğitimi de dâhil olmak üzere gemi tedarığı, “forwarder”lık, lojistik de olmak üzere bütün sektörlerde hizmet vermektedir. Dünyada denizcilik sektörünün tüm dallarında hizmet veren iki ülkeden biri Çin, biri Türkiye. Dolayısıyla ülkemize ekonomi ve istihdam sağlamaktayız, katkı sağlamaktayız. Aynı zamanda Türk sahipli gemilerimiz olarak -ki dünyada şu an 40 milyon detveyt tonla 14’üncü sıraya yükseldik, Yunanistan 416 milyon detveyt tonla 1’inci sırada- hedefimiz o rakamlara ulaşmak. Dolayısıyla bu seviyemizi korumak ve daha üst düzeylere çıkmak arzusundayız.

Aynı zamanda, Marmara limanlarında bulunan tersanelerimize; Yalova’daki tersanelere, Tuzla’daki tersanelere gemilerimiz gelmekte, tamir bakım hizmeti vermekteyiz. Türk boğazlarından geçen gemilere gemi acentelik, gemi tedarik, yakıt satışı, altyapı ve servis hizmetleri vermekteyiz, ülkemize döviz kazandırmaktayız. Dolayısıyla bu faaliyetlerimizin, hizmetlerimizin devam etmesi açısından, sektörümüzü ilgilendirdiği için Çevre Kanunu’na yönelik olarak 3 konuda görüş arz etmek istiyorum. Ayrıca, not olarak, dünya denizcilik sektöründe bu çevre cezalarının artması dolayısıyla diğer dünya filoları ülkemize gelmeme kararı almaya başlayacaklar, bunlar konuşuluyor Uluslararası Denizcilik Örgütü’nde, BIMCO’da, diğer denizcilik platformlarında. Dolayısıyla bu kapsamda değerlendirecek olursak biz de tabii ki çevrenin, denizin kirletilmesini -bu bizim ekmek kapımız- hiç istemiyoruz, korunmasını istiyoruz çünkü balıkçılık sektörümüz de var bizim, o dalda da faaliyet gösteriyoruz. Dolayısıyla Sayın Başkanım, bu 100 bin groston sınırının 50 bin grostona çekilmesini arz ediyoruz çünkü genelde bizim limanlarımıza bu seviyede, 50 bin grostona kadar gemiler yoğunlukta geliyor, üst grostondaki büyük gemiler gelmiyor. Bunları tamir bakımları ve limanlarımıza gelen gemiler açısından değerlendirdik. Bu konuda yazılı bilgi de arz edebiliriz, raporumuz da var.

Onun dışında, groston başına uygulanan evsel atıklara yönelik olarak 11,59 lira olan miktarın diğer kirlilik miktarlarında da -petrol olsun, petrol türevi olsun, balast olsun- uygulanmasını arz ediyoruz, talep ediyoruz Sayın Başkanım.

Onun dışında, bir gemiyi düşünecek olursak bir geminin bir donatanı, bir firması vardır; dünyadaki bütün denizcilik firmaları bu usulde çalışmaktadır, çok ortaklı bir gemi çok nadirdir. Dolayısıyla tüzel kişilik olarak bunun değerlendirilmemesini talep ediyoruz. Tüzel kişilik olduğu zaman 1 kirliliğe 3 kat ceza uygulanıyor. Tüzel kişilikten bizim anladığımız, karada bulunan fabrikalar, çeşitli tesisler olabiliyor. Onlar kirlettiği zaman onlar tüzel kişilik olduğu için bu bize makul gelebiliyor fakat bir gemi kirlettiği zaman bunun tüzel kişilik olarak değil de bir donatanın sahibi olduğu bir gemi olarak algılanmasını, dolayısıyla çevreyi kirletmesi hâlinde uygulanacak cezanın 1 kat uygulanmasını, dünyadaki örnekleri gibi... Çünkü bizim filolarımız, gemilerimiz -ben uzak yol kaptanıyım- bütün dünya limanlarına gidiyor, bütün dünya limanlarına sefer yapıyoruz; yük taşıyoruz, istihdam sağlıyoruz. Dolayısıyla oradaki uygulamaları da biliyoruz. Bu kapsamda düşünecek olursak bu tüzel kişilik uygulamasından vazgeçilmesini, bir gemi denizi kirlettiğinde 1 kat ceza uygulanmasını arz ve talep ediyoruz.

Taslağa yönelik olarak düşüncelerimiz bu şekilde Sayın Başkanım ama yasanın sistematiğine yönelik olarak da çok kısa bir arzum olacak, o da şu şekilde: Dünyadaki uygulamalarda -bir gemiyi düşünelim- bin grostonluk bir gemi denizi 1 litre kirlettiğinde 1 litre kirlenmiş oluyor, 50 bin grostonluk bir gemi 1 litre yakıt ya da bir yağ denize döktüğünde o da 1 litre kirlenmiş oluyor; 100 bin grostonluk

için de aynı, 150 bin grostonluk için de aynı. Burada yasa yapılırken asıl talebimiz bu tabii; 1 litre kirlettiye kirlatme miktarına göre bu cezanın tespit edilmesi ve bu uygulamanın buna yönelik olarak yapılmasının daha doğru olacağını düşünüyoruz, bunun daha mantıklı olacağını...

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Kirlatme miktarına göre öneriniz var mı, çözüm önerileriniz; “Kirlatme miktarı böyle tespit edilir.” diye?

MURAT BAKAN (İzmir) – Nasıl tespit edeceksiniz? Falan suyunu boşalttı, ceza keseceksiniz; küçük gemi, büyük gemi denize deşarj ettikten sonra nasıl tespit edeceksiniz?

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI YÖNETİM KURULU BAŞKAN YARDIMCISI CENGİZ ÖZKAN – Öncelikle böyle bir kirlilik olduğunda gemi kaptanı olmak üzere, gemi başmühendisi olmak üzere hemen ihbar sistemiyle bunu rapor etmesi, acil müdahale ekibinin ya da acil kontrol ekibinin hemen gelip bu konuda tutanak tutması, bu tutanakta antant kalması ve kirliliğin tespit edilmesi şeklinde...

MUAZZEZ ORHAN IŞIK (Van) – Tamam da nasıl önleyecekler?

MURAT ÇEPNİ (İzmir) – Dökülmüş su ölçülebilir mi?

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Arkadaşlar, bitirsin arkadaşımız.

Evet, buyurun.

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI YÖNETİM KURULU BAŞKAN YARDIMCISI CENGİZ ÖZKAN – Kirlettiği alan olarak bu hesaplanabiliyor, kontrol edilip yaklaşık bir tespit yapılabilir. Biz böyle bir şey öngörüyoruz çünkü grostona göre bunun yapılmasının doğru olmadığını düşünüyoruz.

Benim taleplerim bu şekilde, ayrıca yazılı olarak da görüşümüzü arz edebiliriz Oda olarak Sayın Başkanım.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Yazılı olarak görüşleriniz varsa görüşlerinizi bütün Komisyon üyesi arkadaşlarımıza verelim şimdi.

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI YÖNETİM KURULU BAŞKAN YARDIMCISI CENGİZ ÖZKAN – Başkanım, şu anda yanımda yok...

MURAT BAKAN (İzmir) – Sayın Başkanım, bir söz alabilir miyim?

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Elbette.

Sayın Bakan, buyurun.

MURAT BAKAN (İzmir) – Sizin Şadan Kaptanoğlu kimdir? İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı...

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI YÖNETİM KURULU BAŞKAN YARDIMCISI CENGİZ ÖZKAN – Efendim, bir önceki dönem başkan yardımcısı.

MURAT BAKAN (İzmir) – Bir önceki dönem başkan yardımcısı.

Şimdi, bu arkadaş -bakın, sizin kurumunuzda bir önceki başkan yardımcısı- Marmara Belediyeler Birliğinin yaptığı Müsilaj Problemi ve Çözüm Önerileri Çalıştayı'nda “Denetim ve yaptırım gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi konusunda yeteri kadar ciddiyetle uygulanmamaktadır.” diyor. “Yasa dışı olmasına rağmen denize deşarj yapan gemiler olduğu bilinmektedir.” diyor. “Havadan denetlemelerde sadece denetlemeden ziyade taranan metrekare bilgileri de gereklidir.” diyor. “Gemi kaynaklı kirliliklerde kirleten maddeye göre cezalandırma yapılması yerine gemi büyüklüklerine göre ceza verilmekte.” diyor. “Kirletic maddenin de şeyine göre ayrıca ceza verilsin.” diyor yani kirletic maddenin niteliğine göre. Adam asit dökmüş mesela; e, var, şimdi, onun örneği var, onu söyleyeceğim. “Atık gemileriyle gemi

kaynaklı kirlilikle mücadele dünya standartlarında geride kalmış, atık tesislerinde yapılması gereklidir.” diyor. “Tersanelerde söküm-bakım operasyonlarından kaynaklanan “antifouling” maddelerin denize karışması durumu söz konusudur. Gemiden kaynaklı emisyon yüksek seviyede.” diyor. Yani sizden önceki yönetimdeki arkadaş bir çalıştayda İMEAK olarak son derece denizlerin korunmasına yönelik bir yaklaşım benimsiyor, siz de kâr odaklı bir yaklaşım benimsiyorsunuz: “Gemiler gelmez.” Tam tersine, giderek daha büyük gemiler geliyor Türkiye’ye. Pire Limanı’na gelecek gemiler, hatlar bizim İzmir’in limanlarına, Nemrut Limanı’na, başka limanlara geliyor, gemilerin gelmesinde bir engel yok yani. Sanki bir çelişki var önce söylenenlerle. Yani sizin, kirliliğin azaltılmasıyla ilgili çözüm önerileriniz olması lazım, gemilerin daha az ceza almasıyla ilgili değil diye düşünüyorum.

Sayın Başkan, teşekkür ederim.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Evet, başka söz almak isteyen? Yok.

Şimdi, hem sorulara cevap vermek hem de görüşlerini tekrar ifade etmek üzere Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakan Yardımcımız Mehmet Emin Birpınar’a söz veriyorum.

Sayın Birpınar, buyurun.

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Çok kıymetli milletvekillerimiz, tabii, bu gemi cezaları meselesi, gerçekten zor anlaşılan da bir mesele. Dünyada da ülkeler farklı uyguluyorlar, özellikle ihtisas mahkemeleri olan ülkeler -Deniz Ticaret Odamızın da bahsettiği gibi- kirletme miktarına göre ceza yazıyor, Avrupa Birliğinde bu çok var. Yani o anda, orada oranın sahil güvenliği geliyor, o alanı çeviriyor; o, ne kadar oraya zarar vermiş, oradaki bilim adamlarından rapor alıyorlar, gemiyi bağlıyorlar, o şeye göre de ceza veriyorlar. Bazen de bunu duyuyorsunuz, Amerika’da mesela bir petrol kazası olmuştu hatırlarsanız, orada milyar dolarlık cezalar çıkmıştı çünkü doğru olan da bu ama ihtisas mahkemelerinin o konuyla ilgili gerçekten şey olması lazım ama bizde bu cezalar aslında -sayın vekilimizin söylediği gibi- geçenlerde artırdığımızla ilgili bir kısım değil bu.

Biliyorsunuz, bu Çevre Kanunu 11 Ağustos 1983 tarihinde ilk defa çıkıyor ve 11 Ağustos 1983 tarihinde belirleniyor bunlar, grostonlara göre gemilerle ilgili cezalar belirleniyor ve ondan bir geri dönüş yok. Aslında o hep devam etmiş, hatta bizim 2018’de sizlerin desteğiyle çıkardığımız kanunda biz bu ceza miktarlarını da artırdık fakat gemilerle ilgili bizde üç tür ceza var, üç tür kirlilik meselesi var, bir tanesi: Tankerlerdeki petrol türeviyle ilgili bir kirlilik var. Yani tanker var, petrol sızıntısı yapıyorsa bunun, işte, 0 ila 1.000 groston aralığındaki cezası groston başına 2 bin küsur lira, 1.000 ton ile 5.000 ton arasındaki 502 lira, 5.000 ton ve üzerindeki de 50,23 lirayla çarpılarak bulunuyor; bunda herhangi bir değişiklik yapmıyoruz yani petrol türevinde hiçbir değişiklik yok, şu anda önerilen de bu değil.

İkinci kısım gemiler için petrol türevi kirlilikler var yani tankerlerdi deminki, bu da gemilerdeki petrol türevi. İşte bu sintine olabilir, bir şey olabilir, orada da bir değişiklik yok, hiçbir değişiklik yapmıyoruz. Bir de kirli balast meselesi var. Bu balast meselesi nedir? Kirli balast aslında... Gemiler dengede durması için denizden su alıyorlar ve yükü boşken daha çok su alıyor dengede dursun diye, yüklükten o suyu geriye veriyor; IMO bunu değiştirdi ve yasakladı. Eskiden gemilerde bu aynı tankın içine, mesela petrol tankeri tankerin olduğu yere bu suyu alıp tekrar boşaltıyordu, dolayısıyla kirli balast oluşuyordu. Kirli balast başka nasıl oluşabilir? Suyu alıyor, içindeki sedimanlar belli bir süre sonra birikiyor geminin dibine ve oralardan onun tahliyesi sırasında da kırmızı olarak çıkıyor, bu da sıkıntılı. Şimdi, IMO dedi ki, balast tanklarıyla yani “Dengeleme suyu -denizden aldığınız- tankı ile

diğer tankları ayıracaksınız.” dedi ve şu anda seyir hâlindeki bütün gemilerin balast tankları ile şeyi birbirinden ayrılmış durumda. Dolayısıyla yani petrolle karışma ihtimali sıfırlandı yani IMO’nun, Uluslararası Denizcilik Örgütünün aldığı karar böyle. Dolayısıyla seyir edemiyor o tip gemiler.

Şimdi, burada yani kirli balastta 11,59, rakamını soruyordunuz ya, kirli balasttaki rakam 11,59. Bu pis su ve atık su dediğimiz yani tuvalet, gri sular da yine 150 ila 1.000 ton arasında bir değişiklik yapmıyoruz. Yani 1.000 ton ile 5 bin ton arasında da bir değişiklik yapmıyoruz. 5 bin tonun üzerindekiyle 50,25 olarak belirlenmiş. Yani normalde balast daha tehlikeli olmasına rağmen ona 11,59 yazmışlar. 1983’ten bahsediyorum, bu rakamlar niye bugün daha iyi anlaşıldı? Çünkü biz bunu ÖÇK bölgesinde bu cezaları yazmaya başlayınca, bir de rakamları 3’le çarpınca eskiden adam bunu ödeyip gidiyordu. Ama şimdi rakamlar 50 milyon yani biz bir tane tankere 50 milyon, 100 milyon veya diyelim ki oradaki tuvaletten en ufak bir sızıntı oluyor... Tersanede de olabilir bu, tersanede o sırada adam gemiyi bırakıyor tamir için, o arada bir yerden bir sızıntı oluyor, bir bakıyorsunuz geliyor oradaki şey, “Senden bu kadar sızdı.” diyor, alıyor, “İşte bu gri su ve bunun cezası 50 milyon lira, 60 milyon lira.” ceza yazmaya başlıyor. Ben şeycileri savunmak için söylemiyorum ama geminin tamiri için ödenen para 20 milyon lira... Yani aslında başka bir sıkıntı var, adamlar da şunu söylüyorlar, diyorlar ki: Ya, biz bu gemiyi buraya teslim ettik, bunu kıyı tesisi gibi de değerlendirmeniz lazım çünkü aynı tersanenin tuvaletinden Marmara Denizi’ne bir sızıntı olursa biz cezanın yüzde 1’ini falan yazıyoruz ama gemi olunca, bir de tonajı yükselince bu rakamlar garip yapılmış. Yani burada balastla, 1983’teki balast suyu -ki o zamanlar ayrı değildi balastları yani tanklar ayrı değildi- orada 11,59 yazan rakam, bu pis su için bugünkü yeniden değerlendirilmiş rakamlardan bahsediyorum 83’ten bu yana, yani 83’te kirli balast için 5 bin ton üzerinde 11,59 yazılmış, şu andaki güncellenmiş rakamlarla da bu 50,25 olmuş. Yani burada aslında o zaman ta 83’te yapılanda bir sıkıntı var. Bu rakamlar büyüyünce de... Bunu da neden söylüyoruz, niye büyüyor bu? İşte şurada şu gemileri görüyorsunuz, bu gemiler son teknolojiyle yapılmış ve grostonları nereye çıkmış biliyor musunuz? 442 bin grostonluk gemi var dünyada. Yani 1983’te bu 50 bin grostonun üzerinde bir tane gemi yoktu, dolayısıyla kanunların biraz güncellenmesi, mevcut durumlara yani IMO gibi şeylerin belirlenmesiyle ilgili... Güzel bir soru soruldu Sayın Özer tarafından. Ya, dünyada bu cezaları da tam hatırlamıyorum ama mesela Fransa’da bu örnek ile ilgili, deminki örnekle ilgili bakayım, Fransa’da evsel atık dökerse bir gemi 200 bin euro ceza ödüyor yani 4 milyon TL. Bizim Marmara’da şu anda bu işi yaparsa 12 milyon TL ödüyor. Eğer bu kanun teklifini biz buradan geçirmezsek bunun ödeyeceği rakam Marmara’da 52 milyon lira yani dolayısıyla... Bu gemicilikte de şöyle bir şey var, adam diyor ki: “Ya, ben gemiyi getiriyorum buraya tamire, o zaman ben oradaki bir adamın ihmalinden dolayı -diyelim ki oradan bir sızıntı oldu- 52 milyon lira ceza ödüyorum. Ben bu gemiyi buraya getirmem, Yunanistan’a götürürüm, Yunanistan’da bunun cezası 4 milyon TL.”

AYDIN ÖZER (Antalya) – Bir şey ekleyebilir miyim?

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Ben bir bitireyim efendim.

AYDIN ÖZER (Antalya) – Bir kelime...

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Buyurun, buyurun.

AYDIN ÖZER (Antalya) - Şimdi o zaman bir sorumuz var, ortada bir kargaşa var. Yani tamire getirdiyse bir limana, bir yere sokuyorsa orada, o zaman biz kanunun o maddesine bakalım, niye cezayı düşüreceğiz diye uğraşıyoruz ki? Diyelim ki: “Kardeşim, sorumluluk alanı tersaneninindir, bu cezayı ödemesi gereken, muhatabı tersanedir.” Öyle değil mi?

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Onu söyleyemiyoruz efendim çünkü neticede geminin PNR’ı var, sigortası var, dolayısıyla bu cezaların çoğunu da sigorta sistemi ödüyor aslında. Ya, tersanecinin de bunu ödeme gücü olamaz zaten. Çok büyük bir sigorta sistemi var bu gemilerle ilgili, PNR sigortası dediğimiz, milyar dolarlık sigortalar dünyada. Ama yani bu sigorta sistemi diyor ki, ona şöyle öneriyor: “Türkiye’yi önermiyoruz size bu gemileri yaptırmanız için çünkü Türkiye’nin cezaları çok ağır.” Biz gemilerden kaynaklı deniz kirliliği cezalarında dünyada 1 numarayız şu anda, bizden daha büyük bir ceza veren devlet yok. Dolayısıyla tersanenin, onların açısından söylüyorum... Şunu söylemek istiyorum yani siz beni tanırınız, çevre cezalarında biz gerçekten 380 tane deniz aracına 220 milyon lira ceza uygulamışız, 375 işletmeyi faaliyetten menetmişiz ve 67 bin -2022 yılından bahsediyorum- tane çevre denetimi, cumhuriyet tarihinin en büyük çevre denetimini yapmışız ve 5.705 işletmeye 2022 yılında 505 milyon lira ceza yazmış bir Bakanlığımız. Dolayısıyla, benim gönlüm hiçbir zaman cezaları düşürme noktasında -siz biliyorsunuz bunu- böyle bir şey istemez ve bunu da yapmam çünkü birisi kirlletiyorsa bunun cezasını çekmek zorundadır çünkü bu denizlerimizde yaşayan balıklar bizler tarafından yeniyor dolayısıyla ben bir İstanbullu olarak da buna razı olmam. Ama burada bir sıkıntı var, bu sıkıntıyı bizim çözmemiz gerekiyor. Biz bu zamana kadar size bir cezayı düşürelim diye huzurlarınıza gelmedik, gelmek de istemem ama burada gerçekten 1983’te yapılmış bir haksızlık var, bir durum var, onu da düzeltmek gerektiğini düşünüyorum. Biz çünkü neticede ineği sağlamak istiyoruz ya, öldürmek de istemiyoruz. Şimdi tersaneleri de batıralım, biz tersaneleri ful denetleyelim ama gidip bunları da tamamen yok etme derdimiz de yok. Biz tersanelerin başında zaten böyle cellat gibi duruyoruz, böyle bir durum var efendim.

AYDIN ÖZER (Antalya) – Sayın Bakan Yardımcım, bu konuda, Türkiye’nin...

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Evet, onun için 3 misli arttırdık zaten cezaları, ondan yana sıkıntımız yok yani.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Özer, sataşma yapmayalım lütfen.

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Yok, yok sataşma yapmıyor, beni sever o. Ama yani gerçekten, mesela Foça’dan bahsettiler, 2018 yılında yine uydu fotoğraflarıyla biz Foça’daki bu gemiyi tespit ettik ve bu gemiye 1 milyon 645 bin lira ceza yazdık, kaptan kaçmış, Hindistanlı bir kaptan, illegal yollarla yurt dışına kaçmış. Gemi söküme gelmiş, biz bunu Amerikan uydularıyla, geçmişe ait görüntülerle bulduk, bir sürü de para verdik, o gemiye ceza yazdık. Mahkeme süreci devam ediyor ve biz orayı da temizlettik, o konuda içiniz rahat olsun efendim, onu da ifade etmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Evet, Sayın Birpınar, teşekkür ediyorum, Sayın Özer’e de teşekkür ediyorum.

Şimdi de yine Komisyon üyelerimizden Sayın Barış Karadeniz’e sözü vermek istiyorum.

Sayın Karadeniz, buyurun.

BARİŞ KARADENİZ (Sinop) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Öncelikle, Sayın Bakan Yardımcımızın çevre konusundaki hassasiyetini biliyorum ama bu Yalova’da, Tuzla’da, gemi tersanelerinde yaşanan olayların bence bizzat yerinde incelenmesi lazım çünkü orada yapılan büyük tonajlı teknelerin çekilmesinden sonra yapılan raspa işlemleri kumlama yöntemiyle yapılıyor, kumlama yöntemi de denizlere ve oradaki atmosfere verilebilecek en büyük ceza oluyor aslında çünkü kumlamayla yapılan işlemlerde öyle bir sistem oluşmuş ki o bölgenin yakınlarına

yaklaşmak mümkün değil özellikle Yalova’da, yaklaşılın teknelere orada bir şiddet ve ceza uygulanıyor; birincisi bu. İkincisi de raspa yapıldıktan sonra o denize akan kirli suların içindeki magnezyum, silisyum, demir, stronsiyum gibi maddelerin olduğu sular da güçlü, kuvvetli motorlarla bir gecede dönüp denizin dibine yollanıyor. Mikronların küçük olmasından kaynaklı, oradaki balık popülasyonunda da ciddi rahatsızlıklar... İnsanlarda da -bir araştırılsa- akciğer kanserinin yüksek olduğu araştırmalarla tespit edilmiş, onun için Avrupa’da kapalı devre jet sistemiyle bu gemilerin raspaları yapılıyor. Yani dışarıdan gelen gemilere Türkiye’de raspa yapılması o kadar basit ki çünkü tercih etme sebeplerinden birincisi bu. İkincisi de özellikle Aliğa bölgesinde, oradaki tersanede yaşanan vakalar... Aspest dünyada iki tane var, Türkiye’de bir tane. Buradaki çevreye verilen zararlar da çok ciddi zararlar, onun için bence o Yalova, Tuzla, Aliğa gibi bölgelerdeki tersanelerin bir an önce çok sıkı denetim altına alınması -oradaki tersaneleri batırmak gibi bir derdimiz yok ama- tersane sahiplerinin de o doğaya verdiği tahribatı, çevreye verdiği zararı bence bir an önce kontrol altına alması gerekiyor.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Evet, Sayın Bırpınar, buyurun.

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Sayın Başkanım, Barış Milletvekilimizin güzel sözleri için teşekkür etmek istiyorum.

Efendim, Barış Milletvekilimizin söylediği konu çok hassas bir konu. Biz bu sene ilk defa -2022 yılında Türkiye’de tersanelerle ilgili bir tane bile yönetmelik yapılmamış- çevreyle ilgili, tersanelerin çevresel konularda nasıl iş yapacağıyla ilgili bir yönetmelik yayınladı Bakanlık olarak ve arkadaşlarımız orada gerçekten çok iyi çalıştılar hatta bölgeye gittiler, bölgede çalıştaylar yaptılar, hem Yalova’da hem de Tuzla’da. Ben de eski İstanbul Çevre Müdürü olarak oraları bilirim yani oralar eskiden ne hâldeydi, şimdi ne hâle geldiğini de biliyorum, onların emisyon izinlerini, o 41 tane tesisin emisyon izinlerini nasıl verdiğimizizi, nasıl zorladığımızı da biliyorum. Bir yönetmelik çıkardık, bu yönetmelikte de o sizin bahsettiğiniz bu raspa meselesi... “Raspa” dedğimiz de... Biliyorsunuz, bu tamire gelen geminin boyasının sökülmesi meselesi var; o boyayı sökebilmek için sadece Yunanistan’da bulunan bir malzeme var, o malzemeyi getiriyorlar -“grit” dedğimiz malzeme- onunla raspalıyorlar, raspalarken de bu toz çıkıyor.

BARIŞ KARADENİZ (Sinop) – Yunanistan’da yasak yalnız.

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Onlar satıyorlar. Dolayısıyla, biz de bunu Tersane Yönetmeliği’ne yazdık ve bu Tersane Yönetmeliği’nde de “Tozumanın deniz çevresine olumsuz etki etmesini önlemek üzere TS 13883 Toz Bastırma Sistemleri Mekanik Özellikleri Standardına uygun olarak toz bastırma sistemleri kullanılır.” diye... Ve 2025’e kadar da süre verdik bunları yapsınlar diye. Dolayısıyla, bununla ilgili sorunuzun cevabı da bu şekilde efendim.

Teşekkür ederim.

BARIŞ KARADENİZ (Sinop) – Bunu öğrendiğimiz iyi oldu ama 2025 çok geç olabilir Sayın Bakanım.

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Ama kurmak zor oluyor efendim yani onlar bir sistem oluyor... 2025’e kadar süre verdik, işte, 2023 geldi; iki sene içerisinde yapacaklar.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Zeybek, buyurun efendim.

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, teklifle birlikte, özellikle, 6360 sayılı Yasa'yla 2012 yılında büyükşehir dönüşen Aydın, Balıkesir, Denizli, Hatay, Malatya, Manisa, Kahramanmaraş, Mardin, Muğla, Tekirdağ, Trabzon, Şanlıurfa ve Van illeriyle ilgili getirilmiş olan düzenlemedeki yükümlülüklerle ilgili, vergi istisnasıyla ilgili üç yıllık bir ileri tarih uzatması görüyoruz. Ancak, Bakanlığınızın yetkilileri de çok iyi bilecek ki biraz önce saydığım 13 büyükşehirin aslında hem köy statüsünden mahalleye dönüşen yerleşim yerleri, bu mahallelerde tarım ve hayvancılıkla geçimini sağlayan, hızla da nüfusu azalan mahallelerimiz, eski köylerimiz olduğu gibi, daha önce belde ya da daha önce köy statüsünde olup son yıllarda hızlı nüfus artışı, imar planlarıyla yerleşim alanına dönüşmüş, kırsal mahalle statüsüne gelmiş, ağırlıklı Aydın, Manisa, Muğla, Tekirdağ illerini söylüyorum ama özellikle Tekirdağ, Muğla ve Aydın, Balıkesir, bu 4 il, özellikle bunların sahil kesiminde bulunan köy tüzel kişiliği mahalleye dönüşmüş olan yerleşim yerleriyle ilgili getirilmiş olan emlak vergileri ve kullanmış oldukları suyla ilgili düzenleme aslında yasa koyucunun temel olarak hizmet alanların, bu hizmetten gelir elde edilenlerin bunun karşılığında vergi ödemeleri hükmüyle de çelişkiler yaratmaktadır. Şöyle açmak gerekir: Daha önce köy statüsünde olup imar planlarıyla, gerek Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yaptığı planlarla gerek büyükşehir belediyelerinin ve ilçe belediyelerinin yaptığı planlarla yerleşim biçimine dönüşmüş olan bu tür yerlerde, siz de çok iyi biliyorsunuz ki kimi yerlerde milyon dolarların üzerinde satılan gayrimenkuller vardır. Bu teklifle de ilgili belediyelerin buralardan emlak vergisi alması üç yıl daha ertelenmektedir. Yasa koyucu köy yerleşim yerlerinde tarım ve hayvancılıkla, balıkçılıkla uğraşan insanlara ülkedeki yaşanan ekonomik sıkıntılar sebebiyle üç yıllık bir erteleme getirirken, aslında, siz buralarda arazi sahibi olmuş, sonra buralarda müteahhitlik hizmetiyle 1, 3, 5, 10, 20, 50 tane villa sahibi olmuş olan insanlara da emlak vergisini ödememeleriyle bir imtiyaz sağlıyorsunuz. Bunun yeniden değerlendirilmesine ihtiyaç vardır Sayın Başkan. Komisyon, ilgili Bakanlık gerekirse teklif sahibi milletvekillerinin de görüşünü alarak bu konuyla ilgili... Gerçekten yani Van'daki bir köy ile Edremit'teki bir köy nasıl aynı, benzer bir yasadan yararlanacak ya da Trabzon'un Vakfıkebir'inin bir yayla köyü ile Marmaris'in bir mahallesi nasıl bundan eşit biçimde yararlanacak?

Peki böyle olursa ne olur? Belediyelerin temel görevlerinden bir tanesi altyapı, üstyapı, ulaştırma gibi hizmetleri verebilmektir. Şimdi, 65 yaş üstündeki insanları bütün büyükşehirler ücretsiz şekilde taşıyor. Özellikle sayfiye yerlerindeki yerleşim yerlerinde yaz nüfusu ile kış nüfusu arasında 2-3 kat artışlar meydana geliyor ve yazın nisan ayından kasım ayına kadar bu bölgeye göç etmiş olan 65 yaş üstü insanların tamamı da ulaştırma hizmetinden ücretsiz yararlanıyor. Şimdi, hiçbir hizmet gelir elde edilmeden yapılamayacağına göre o zaman emlak vergilerini tahsil edemeyen belediyelerin bunun karşılığında devlete ödemesi gereken vergileri, devlete ödemesi gereken sosyal güvenlik primlerini yatırmadığı bir durumla karşı karşıya kalıyoruz. O nedenle, yasa koyucunun eğer burada niyeti giderek Türkiye'de Büyükşehir Belediyesi Yasası'yla birlikte tarım ve hayvancılıkla, balıkçılıkla geçinen üretici sayısında bir azalmayı, ÇKS belge sahibi çiftçi sayısındaki hızlı düşüşü engellemek için bir kolaylaştırmaysa bunu daha da artırmanın faydalı olduğunu düşünüyorum. Yani gerçekten tarım ve hayvancılıkla uğraşan yerleşim yerleriyle ilgili verilecek olan desteklerin -vergi istisnasının ötesinde- çok daha artırılması gerekir ama yani Bodrum'da gideceksiniz bir köyde arazi alacaksınız, 300 tane, 500 tane villa yapacaksınız, bunu müteahhide yüzde 30-40 kat karşılığı vereceksiniz ama elde ettiğiniz gayrimenkullerden de emlak vergisi vermeyeceksiniz. Şimdi, yasa koyucunun bunlarla ilgili ayrımı mutlaka yapması gerekir.

Hatırlarsanız, 2019 yılında daha önce İstanbul ve Kocaeli için geçmiş olan büyükşehir yasasıyla ilintili, köy tüzel kişiliğinden mahalleye dönüşen yerlerle ilgili vergi istisnalarını kaldıran bir mülga madde ilave edilmişti; onunla birlikte, milyon dolarlık villalarda oturanlar da vergisini öder hâle gelmişti. Bunu tali komisyonda görüşüyoruz, ana komisyona gelmeden önce teklif sahibi milletvekilleri nezdinde

ilgili bakanlıklarla da görüşülerek bir orta yol bulunmasının önemli olduğunu düşünüyorum çünkü yasa koyucu eğer bu tür düzenlemeleri öngörerek yasa yapmazsa o zaman Anayasa Mahkemesinden bir biçimiyle bozulup geliyor ki burada pek çok maddede onu görüyoruz, bunun olmaması lazım.

Yine, burada, il özel idaresi ve belediyelerin yüzde 50'den fazla hissesine sahip olan bağlı şirketlerin yapacakları yatırımlarla ilgili getirilen istisna da aslında bir noktada enflasyonla birlikte... Yani enflasyon muhasebesini yasa koyucu öngörmemiş ama son iki üç yıl içinde yaşadığımız, özellikle de ÜFE'deki yüzde 150, yüzde 200'ler, inşaat maliyetlerindeki kimi alanlarda çok daha yüksek artışlar böyle bir maddenin buraya konulmasını gerektiriyor. Esas olarak tabii, doğru çözüm, tek haneye inmiş bir enflasyonla kurumların bütçelerini 1'inci yıl, 2'nci yıl, 3'üncü yıl için de yönetebilir ve yürütebilir olması ve bütçe hedeflerinin içinde hareket edebilmesinin sağlanması. Bütçe hedeflerinin tutturulmamasının doğal sonucu olarak ilgili kurumların giderek daha çok borçlandığını ve bir müddet sonra bu borçlarını çeviremez hâle geldiğini, son noktada, sürekli olarak -bizim şu anda Plan ve Bütçe Komisyonunda görüştüğümüz gibi- yapılandırmalarla işte vergi alacaklarının, gecikmiş SGK primlerinin yapılandırıldığını görüyoruz. Hepimiz biliyoruz ki Türkiye'deki yerel yönetimlerin neredeyse tamamına yakını -büyükşehir belediyelerini bu manada bir istisna tutarsak- ilçe belediyeleri ve belde belediyelerinin tamamına yakını vergilerini ödeyemiyor, SGK primlerini zamanında yatırmayarak sürekli yapılandırmalara müracaat ediyor, yapılandırmaların da birkaç taksitini ödedikten sonra onları da yerine getiremiyor. O nedenle, hem belediye gelirlerinin azaltılması noktasındaki getirilen teklifin hakkaniyet ölçüsünde olması önemli hem de belediye hizmetlerinden ya da diğer kamusal hizmetlerden pay almış olan insanların elde ettikleri gelir karşılında mutlaka bunun bir bedelinin ödenmesi gerektiğini belirtmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Evet, Sayın Zeybek, çok teşekkür ediyorum.

Ahmet Bey, bu konuyla ilgili bir şey söyler misiniz eski bir belediye başkanı olarak?

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKANLIĞI HUKUK HİZMETLERİ GENEL MÜDÜRÜ AHMET KÜÇÜKLER – Evet.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Buyurun.

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKANLIĞI HUKUK HİZMETLERİ GENEL MÜDÜRÜ AHMET KÜÇÜKLER – Sayın Başkanım, değerli milletvekillerim; hepinize hayırlı günler diliyorum.

Tabii, burada Sayın Vekilimizin bahsettiği konu, geçici bir maddeyle düzenlenen bir durum. Aslında, bu konuyla ilgili 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Yasası'nın ek madde 3'te bizzat bunun kaldırılması yani bunun hem ilçe belediyesi hem büyükşehir belediyesi tarafından usulü düzenlenmiş durumda. Bu köyden mahalleye dönüşen yerlerde esas olan, eğer kırsal yerleşim özelliği devam ediyorsa ilçe belediyesinin teklifi ve büyükşehir belediye meclisinin onayıyla buralar kırsal mahalle veya kırsal yerleşik alan ilan edilebilir, aynı şekilde kırsal mahalle veya kırsal yerleşik alan ilan edilmiş yerler aynı usulle normal mahalleye de dönüştürülebilir, buradaki temel kriter kırsal yerleşik alan özelliği gösterip göstermemesi.

Burada hem ilçe belediyesinin hem de büyükşehir belediyesinin kendi menfaatleri var. Sonuç itibarıyla emlak vergisi almamak açısından ilçe belediyesi sıkıntıya düşecek, suyun daha indirimli vesaire satılması boyutunda büyükşehir belediyesi sıkıntıya girecektir. Bunu öyle dengeliyor ki kanun maddesi hem ilçe belediyesi hem de büyükşehir belediyesi birlikte bu objektif kriterler varsa kırsal mahalle veya kırsal yerleşik alan ilan edebilsinler. Hiçbir belediyenin kendi menfaatine aykırı olacak

bir sisteme girmemesi gerekir, girmez ama bu maddenin getiriliş amacı, birçok belediye... Bu süre içerisinde kesin bir düzenleme yapıp da sistemi kuramayan belediyeler var. Tamamen kırsal yerleşik alan özelliği gösteren alanlar 31/12/2022 itibarıyla normal mahalleye dönüşmüş oldu. Belediye de herhangi bir karar almadıysa, buraları kırsal mahalle veya kırsal yerleşik alan ilan etmediyse o kırsal yerleşik özellik gösteren alanlar mahalle statüsünden değerlendirmeye girecek. Biz de Bakanlık olarak... Bunun kısa bir süre, üç yıllık bir süre olarak da yeniden bu sistemi yapamamış olan belediyeler için bir imkân getirilsin diye böyle bir teklif var. Yoksa Sayın Vekilimizin bahsettiği gibi amaç burada sürekli olarak belediyelerin gelirlerinden bir azaltım değil, vatandaşın hakkının tam olarak korunabilmesi esas alınmıştır.

Ben teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

MUSTAFA DEMİR (İstanbul) – Başkanım, konuyla ilgili ben de bir şey söyleyeceğim.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Demir, buyurun.

MUSTAFA DEMİR (İstanbul) – Sayın Başkanım, aslında bu kanun geçen sene -yanılmıyorsa- hazırlandığında tam tersine belediyelerin... Bu mahalleye dönüşmüş büyükşehir sınırları içerisindeki köylerin haklarının korunması açısından biz yerel yönetimlere bu işi bıraktık. Çünkü kırsal mahalle olma özelliğini devam ettiren yerlerde ciddi avantajlar var. Nedir bu avantajlar? Mesela, Emlak Vergisi Kanunu'na göre alınması gereken emlak vergisinden muaf oluyorlar; yine Belediye Gelirleri Kanunu uyarınca alması gereken vergi, harçtan muaf oluyorlar; işte suların en düşük ücretlerinden yüzde 25'i kadar su parası ödenebiliyor ama siz bunu eğer mahalleye çevirirseniz bunların hepsi şehrin merkezindeki mahalle gibi işlem göreceği için oradakiler çok sıkıntı içerisinde olacaklardı.

Biz Ankara'da bu kanunu yaparken Türkiye'nin herhangi bir mahalleye dönüşmüş köyünün kırsal özelliğinin devam edip etmemesini oradaki ilçe belediyelerine bıraktık. Niçin bıraktık? Çünkü ilçe belediyeleri bir taraftan hizmet edebilmek için bütçelerini düşünecekler yani oradan hizmet için gerekli bütçe toplayacaklar, bir taraftan da seçimde tekrar seçilmek için oya ihtiyaçları var, bu dengeleri kendileri sağılasınlar. Bunu tamamen yerel belediyelere bıraktık ancak geçen bir sene zarfında şunu gördük: Bazı belediyeler bu işe girmediler, sıkıntılar var. Aslında, bu kanun maddesinde bir önce çıkarılmış kanuna dokunmak yok yani yine belediye meclisleri orada karar verici olacaklar ancak belediyelerin karar vermeleri konusunda usul ve esasların da belirlenmesi gerektiği hususu ortaya çıktı. Bu kanun aslında onu tahkim eden yani daha önce belediyelerin kararlarının esas alındığı ama süreç içerisinde de orada yaşayan, mahalleye dönüşmüş köylerin hak ve hukuklarının da korunacağı usul ve esasların bir an önce yapılmasıyla ilgili bir çalışma bu.

Yine, söz alınca notlarımdan devam etmek isterim. Bu oylamadan önce şu konuşulmuştu: Gemilerden alınacak bu cezaların neden tersanelerden alınmıyor oluşuyla ilgili bir soru olmuştu. Yine, daha önce çıkarılan kanunda aslında şu madde var: Tersanede, limanlarda, kıyı tesislerinde gemi bakım, söküm ve onarım esnasında herhangi bir atık oluşmuşsa bugün itibarıyla 222.930 lira ceza kesiliyor zaten. Niçin bunu uygun gördük? Çünkü tersaneye yanaşmış olan veya işte, boşaltım için sahile yanaşmış olan gemilerin dışarıdan, yukarıdan bakıldığında kontrol etmesinin çok mümkün olmadığı bazı kirlilikler oluşuyor; sağından solundan, önünden arkasından. Dolayısıyla, biz bu kirliliği limandayken tam net tespit edemeyeceğimiz için biz buna muhatap olarak limanları kabul ettik ve bu açıdan da çok ciddi başarı olduğunu düşünüyoruz. O açıdan da bir çalışma oldu.

Yer altı otoparklarıyla ilgili... Şimdi, Fatih'te surların dışında beş yüz yıldır dolgu alanları var, aslında şu anda yol olarak kullanılan, surların hemen dışındaki Kennedy Caddesi, yüz yıllar önce doldurulmuş dolgu alanları ancak siz de takdir edersiniz ki işte Sultanahmet'e gelen turistler var -ben basit bir örnek olarak söylüyorum; bu, orası için çıkarılmış bir kanun olarak değil- ama o turistlerin

Sultanahmet'e artık araçlarıyla gitmeleri mümkün değil veya işte, İstanbul'un değişik bölgelerinden oraya gelenler var. Aslında, bu kanun geldiğinde kanun maddesi üzerinde biz de çok ciddi, detaylı sorular sormakla birlikte hassasiyetimizi arkadaşlarımıza, bürokratlara bildirdik. Olabiliyor bu yani zaman içerisinde ihtiyaç hâline dönüşebiliyor ki mesela, biz Fatih Belediyesi olarak Çatladıkapı Sosyal Tesisleri'ne bir tane yer altı otoparkı yapmak durumunda kaldık ve orada çok ciddi ihtiyaçları da karşılıyor. Bu tamamen kamuyla ilgili bir şey, özel sektörün, şu veya buranın gelip buraya yatırım yapmasıyla ilgili değil, kamusal alanda süreç içerisinde oluşmuş veya oluşacak o ihtiyaçların karşılanmasıyla ilgili bir çalışmaydı.

Bir de Tarıma Dayalı İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'yle ilgili bir soru sordunuz siz, "Neden sanayi bölgesi?" dediniz. Şimdi, artık, işler çok değişti yani tarımı sadece tarım olarak düşünmüyoruz. Tarım ürünlerinin ihracatını yapacaksanız eğer birçok tarım ürününü acil şoklamak zorundasınız, ambalajlamak zorundasınız yani sanayi işleminden de geçirmek zorundasınız. Dolayısıyla, buna entegre olarak düşünüldüğünde bir taraftan üretimin olduğu, bir taraftan işte, transferin veya ihracatın olacağı alanlar olarak düşünülerek gelmiş bir kanun maddesi.

Bir de şeyden bahsedildi, onu da söylemeden gidemeyeceğim. Bu nükleer santrale karşı koymak artık demode oldu yani gerçekten demode oldu. Hele Rusya'yla ilgili bu son enerji krizinde insanlar atıl durumdaki nükleer santrallerini açmaya başladılar, atıl durumdaki kömür santrallerini çalıştırmaya başladılar. Netice itibarıyla şu anda baktığımızda bile Fransa'da neredeyse tüm elektrik ihtiyaçlarının yüzde 75'ini nükleer santralden karşılıyorlar. Biz nereden karşılıyorz? İşte, Akkuyu olursa eğer tüm elektrik ihtiyaçlarımızın ancak yüzde 10'unu nükleer santralle karşılayabilecek duruma geleceğiz. Onu da bu vesileyle bildirmek istedim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Zeybek, söyleyeceğiniz bir şey var mı?

GÖKAN ZEYBEK (İstanbul) – Söyledik Sayın Başkan.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Evet, Sayın Gündoğdu, buyurun.

VECDİ GÜNDOĞDU (Kırklareli) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Az önce izin alarak da ayrılmam gerekti. Ufak bir genel değerlendirme yapacağım izin verirseniz, bir de bir iki madde üzerindeki sıkıntıyla ilgili...

Şimdi, Sayın Başkanım, yani, aslında, burada birçok defa toplantı yaptığımızda en azından nasıl olacağı, nasıl görüşüleceği ve aynı zamanda da neler yapmamız gerektiğiyle ilgili oy birliğiyle geçirdiğimiz durumlar da oldu fakat şimdi bakıyorum; yirmi yıldan bu yana çevreyle ilgili AK PARTİ neler yapmış, biraz onlara da bakmak gerekiyor.

Mesela, burada notlarımı almışım. Dünyada Alp'lerden sonra oksijen oranı en yüksek bölge olan Kaz Dağları'na siyanür dökerek... Şimdi, Sayın Bakan Yardımcımız da orada. Mesela, zümrüt gibi ormanları çölleştirmeye devam ederek... Yine, Türkiye'nin en temiz gölü, 2 milyon yaşındaki Salda'ya millet bahçesi ayaklarıyla iş makinesinin sokulması... İstanbul'un akciğerleri olan Kuzey Ormanları'nda milyonlarca ağaç kesilmesi -ki benim yaşadığım bölgelerden bir tanesidir- ve orada yine, kuşların göç yollarının bile değiştirilmesi... Dünyanın yüzde 100 doğal ormanlarından biri, dünyanın en yaşlı bitki örtüsüne sahip 25 bölgesinden biri, sadece endemik olarak da değil, bünyesinde Buzul Çağı'ndan bu yana orada yaşayan bitkileri barındıran Cerattepe'ye siyanür bulaştırılması... Yine, dünyada sadece Amazon'da ve Kanada'da var olan, bizim de Kırklareli'mizde bulunan longoz ormanlarına sahip kuş cenneti Kırklareli İğneada'yı böyle göz bebeğimiz gibi korumamız gerekirken maalesef, nükleer santral

planları yapılması... Zeytinlikleri korumak, geliştirmek yerine yine yüzlerce yıllık zeytin ağaçlarımızın maden sahası için yol, tesis vesaire işgallerle yok edilmeye çalışılması... Yani kısacası yirmi yıldan bu yana çevreyi böyle o kadar güzel koruyorsunuz ki ülkemizde her yıl 30 binden fazla insanımız hava kirliliğine bağlı sebeplerden maalesef ölüyor. Türkiye'nin havası Avrupa Birliği ortalamasının yüzde 35 daha kirli hâline gelmiş. Her dört kişiden 3'ü hava kirliliği olan yerlerde maalesef yaşıyor.

Yine, Trakya, Marmara ve Ege'deki nehirlerimizin su kalitesi 4'üncü dereceye yani en çok kirli seviyeye yükselmiş ve özellikle Ergene'yle ilgili birçok defa konuşmalar yaptık, önergeler verdik, Mecliste tartıştık ama hâlâ bir sonuca ulaşamadık.

Yine, bilim insanlarımızın araştırmasına göre, Tekirdağ, Kırklareli, Edirne'de her beş ölümden 1'i -bakın, her beş ölümden 1'i- ve yine, Kocaeli Dilovası'nda her üç ölümden 1'i ve yine, Antalya'da her on ölümden 1'inin sebebi kanser değerli arkadaşlar. Yıllardır bunları konuşuyoruz, komisyonlar kurduk, hükümetler, sayısız bakanlar gitti, geldi ama sözde çalışmalarda kaldı bu işler.

Ve baktığımızda, endüstriyel atıklar Marmara Denizi'ndeki balıklara, kabuklu canlılara bile zehirli kimyasal maddenin bulaştığına hep beraber şahit olduk. Hatta müsilağa ilgili, biliyorsunuz Sayın Bakanım, Marmara Belediyeler Birliğinin düzenlediği ve kıyısı olan tüm belediyelerin katıldığı toplantıda da ortak bir metne sizinle beraber imza da attık ama ben hâlâ orada çok da bir şey yapıldığını görmüyorum ve inanmıyorum da.

Şimdi, yine, bir teklifte böyle cezalar düşürülüyor. Cezalar düşünce bilemiyorum, Marmara daha mı temiz olacak? Az önce söylediniz ama bana göre olmayacak. Bakın, 1'inci maddedeki değişiklik büyük tonajlı gemilere uygulanan ceza miktarları 2023 uyarlamaları nedeniyle, orantısız arttığı gerekçesine dayandığı iddia edilerek düşürülmeye çalışılıyor. Şimdi, Marmara Denizi'ndeki müsilağ, deniz kirliliği sorunu da göz önünde bulundurulduğunda, yaptırımların caydırıcı nitelik taşıması bize göre önemlidir; doğrusu da budur yani bana göre bunun aynı kalması daha iyidir diyorum.

Yine, 2'nci maddede... “Şehirlerdeki araçlara nasıl yer buluruz? Daha fazla araçla yolculuğa nasıl teşvik ederiz?” maddesi var. Şimdi, yirmi yılın sonunda AK PARTİ'nin şehircilik anlayışının nasıl iflas ettiğinin de en önemli itirafıdır bu aslında, ben size söyleyeyim. AK PARTİ diyor ki: “Biz yirmi yıldır tüm şehircilik planlarımızda toplu taşıma yerine bireysel araçlarla yolculuğa teşvik ettik; son dönemlerde başladık.” Şimdi “Araçlar nereye park edecek? Yer bulamıyoruz.” deniyordu. AK PARTİ'nin hatalarının hangisini konuşacağımızı da bilmiyorum; araçları park etmek için kıyılara, denizlere dolgular yapılmak zorunda kalınmasını mı, bozulan deniz ekosistemini mi, kıyı kullanım haklarını mı konuşalım yoksa milyarlarca lira yatırım yapılarak araçların bekleme yerleri için harcanacak kaynak israfını mı konuşalım burada?

Şimdi, bu konularda, on yıl önceki gibi, yirmi yıl önceki gibi plansızlık... Yine cezasını kimler ödeyecek? Yine vatandaşa yüklenecek tabii. Çevreye verilen zararlar dışında, bunun ciddi anlamda mali külfeti de olacak. Kent planlamasını hatalı yapan sizlersiniz, bugün düzeltmeye çalışarak ağır bedeller ödeten yine sizlersiniz.

Şimdi, 2'nci madde, gerçekten, plansızlığın, öngörülen yoksunluğun da acı bir itirafı aslında; bunu da görüyorum ben. Hatalı şehircilik politikaları nedeniyle otopark sorunu büyük şehirlerde kriz noktasına geldi; bunu büyükşehirlerde gidenlerin tamamı görüyor, hangisine gidersek gidelim.

Yine, maddede bahsedilen dolgu alanlarının altına hangi teknolojiyle otoparklar yapılacak, onları da merak ediyorum, vesaire vesaire. Konuyu uzatmayayım ama kamu kaynakları burada heba ediliyor ve edilmeye de devam ediliyor.

Mesela Bakanlıkça uygun görülen, burada özellikle de sıkıntılı olan husus, adam alımıyla ilgili başvuruların İklim Değişikliği Bakanlığınca uygun görülmeye bağlanması; subjektif olmayan, öznel bir değerlendirme hakkı getirilmesi. Yani, birçok şey var da... Evet, iyilere biz de destek veriyoruz ama iyi olmayan, maalesef, kafamızda sorunlar oluşturan, soru işaretleri bırakan durumlara da şerh koymak zorundayız.

Teşekkür ediyorum Başkanım, sağ olun.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Gündoğdu, çok teşekkür ediyorum.

Teklifin tümü üzerinde görüşmeler tamamlanmıştır.

Teklifin maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, teklif daha önce tüm üyelerimize dağıtılmış olduğundan, zaman kaybını da önlemek amacıyla, teklifin görüşeceğimiz maddelerinin tekrar okutmadan okunmuş sayılmasını, varsa sadece önergelerin okunmasını ve görüşmelerin madde numarası belirtmek suretiyle yapılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Anlayışınız için teşekkür ediyorum.

Şimdi, toplantının başlangıcında da ifade ettiğim üzere, teklifin sırasıyla 1'inci, 2'nci ve geçici 1'inci maddelerini görüşeceğiz.

Teklifin 1'inci maddesinin görüşmelerine başlıyoruz.

ÇEVRE KANUNU İLE BAZI KANUNLARDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR KANUN TEKLİFİ

MADDE 1- 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanununun 20 nci maddesinin birinci fıkrasının (1) bendinin (4) numaralı alt bendinde yer alan “10 Türk lirası (50,23 TL)” ibaresi “11,59 Türk lirası” olarak değiştirilmiş ve bu bendin birinci paragrafında yer alan “idari para cezası verilir.” ibaresinden sonra gelmek üzere aşağıdaki cümle eklenmiştir.

“Ancak yüzbin grostondan büyük tanker, gemi ve diğer deniz araçları için yüzbin groston esas alınarak idari para cezası verilir.”

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Madde üzerinde söz almak isteyen varsa sırasıyla söz vermek istiyorum.

MURAT BAKAN (İzmir) – Sayın Başkan...

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Bakan, buyurun.

MURAT BAKAN (İzmir) – Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; 1'inci maddeyle ilgili “Dünyadaki cezalar bu konuda nasıl? Cezalar caydırıcı mı?” diye Sayın Bakan Yardımcımız da söyledi, arkadaşlarımız da söyledi. Bir defa, bir bakış açısı değişikliğine gitmemiz lazım. Bakış açısı: “Dünyanın çeşitli ülkelerinden bizim tersanelerimize gemi tamiri için ya da gemi yapımı için geliniyor, biz bunu kaçırmayalım.” Bu bakış açısı elbette kâr amaçlı bir bakış açısı. Yanlış mı? Yanlış değil yani Türkiye'nin refahının artması için para kazanmamız lazım ama asıl, daha önemli olan, Türkiye'de, orada tersaneye gelen gemilerden çok, yarattığı kirlilik çünkü daha büyük ekonomi deniz ekosistemindeki ekonomi. Dünyanın 7'nci büyük ekonomisi okyanuslardan ve denizlerden elde edilen gelir. “Denizlerin koruyucuları” diyorlar küçük ölçekli balıkçılara. Siz deniz ekosisteminin yok ettiğinizde çok daha büyük bir ekonomik kayıpla karşı karşıyasınız; hem ekonomik kayıpla karşı karşıyasınız hem biyolojik çeşitliliği riske atıyorsunuz hem -gelecek nesillere- oradaki canlı türünü yok ediyorsunuz. İşte Marmara'da yaşadık, Marmara ölmüş; artık, bu müsilaaj, cesedin kokma noktası. Yani

bu şekilde değerlendirildi şey ve bununla ilgili, müsilağa ilgili yapılan toplantıda -siz de bu toplantıda vardınız Sayın Bakan Yardımcım yani Bakan vardı ya da siz de vardınız, bilemiyorum, bu Belediyeler Birliğinin yaptığı toplantıda- bakın, İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Fakültesinden Profesör Doktor Gülşen Altuğ “Gemi kaynaklı kirlilikte önemli bir nokta yüksek gemi trafiği ve dolayısıyla balast suyudur.” diyor. “Balast suyu değişimi sebebiyle gemilerle başka bölgelerden Marmara Denizi’ne taşınan mikroorganizmalar dirençsiz olan organizmaların yok olmasına ve dirençli organizmaların denizde artmasına sebebiyet vermekte.” vesaire. Şimdi, bu müsilağa ilgili sadece Profesör Gülşen Altuğ söylemiyor, Yıldız Teknik Üniversitesinden Profesör Doktor Buğra Çelebi söylüyor. İstanbul Üniversitesinden Dilek Ediger diyor ki: “Türkiye’nin bir balast suyu politikası ve balast suyu artımı stratejisi bulunmamaktadır. Türkiye’de bulunan tersane sayısı ve söküm tesisleri yeterli sayıdadır. İç körfezde, kapalı denizlerde yeni tersane projeleri onaylanmakta ve kirliliği artırıcı girişimlere sebep olmaktadır.” Sizin düzenlediğiniz çalıştay, sizin katıldığınız çalıştay, bilim adamları... Yani kâr olarak bakmayacaksınız, makro düzeyde bakacaksınız olaya; o makro düzeyde baktığınızda caydırıcı cezalar bizim lehimize, bizim denizlerimizin korunması için, Marmara Denizi’nin korunması için. Çok daha büyük bir ekonomiden bahsediyorum, buna “mavi ekonomi” diyorlar, yeşil ekonomi gibi. Siz, Sayın Birpınar, iyi bilirsiniz bunu; mavi ekonomi, işte göllerden, denizlerden, okyanuslardan elde edilen ekonomik gelir. Türkiye’de küçük ölçekli balıkçılık bitiyor giderek, denizlerimizde balık yok ve bakın, şu an “balon balığı” diye bir balık, Kızıldeniz’de olan bizim denizlerimize geldi. Nasıl geldi? İşte bu balast suyuyla beraber bu istilacı türler bizim denizlerimize geliyor. Yarın, siz çipura, levrek yiyemeyeceksiniz. Niye? İşte bu istilacı türler iklim kriziyle beraber, havanın da ısınmasıyla beraber denizlerinize geliyor. Dolayısıyla konuya böyle baktığımızda sizin açıklamalarınız açıkçası beni tatmin etmiyor. İşte bu Komisyondaki tüm arkadaşlar, biz, devletin yararına, milletin yararına olduğunu düşündüğümüz her kanun teklifine bugüne kadar destek verdik ama burada tatmin edici bir şey yok. Diyorsunuz ki: “Dünyada evsel atıklarda, Fransa’da 200 bin euro...” Biz çıkardık dünyadaki örneklerini. Bakın, bu, Türkiye’de verilmiş: Marmara Denizi’nde asetik asit tahliye eden tankere 19 milyon lira ceza kesmişsiniz. Bakın, örnek olarak, ne güzel bir şey yaptık diye, siz Bakanlığın sitesine koymuşsunuz. Avrupa Komisyonu -European Commission- tamamen denizlerin temizlenmesiyle ilgili “maritime security” diyor. Yani bununla ilgili para ayırıyor, bırakın buradan elde ettiği geliri hesaplamayı. Siz “Tersaneye az gemi gelir de buradan para mı kaybederiz?” Adam para harcıyor cebinden, Avrupa Birliği bütçesinden denizleri korumak için para harcıyor; biz de denizi kirletecek adamın cezasını az yapalım da bizi tercih etsin diyoruz yani bir anlayış farklılığı var temelde. Bakın, yine “cruise” gemileriyle ilgili “çevresel şey” diyor, on tane savunma şeyi yazmış burada. Ben bu dokümanları da size veririm, tamam mı. Yine, Amerika Birleşik Devletleri’nin official sitesinde -devlet şeyi- cezalarla ilgili bir şey var. Bakın, Princess Cruises’a rekor ceza kesmişler, 40 milyon dolarlık ceza kesmişler mesela, “rekor ceza” diyor. Yine, bir rekor ceza; “Bir Yunan şirketine 10 milyon dolar.” diyor. Yani dünya, çok büyük... Ne demek 40 milyon dolar? İşte, aşağı yukarı, 20’yle çarpın 40 milyon doları. Siz diyorsunuz ki “50 milyon ceza kesiliyor bir tankere.” Çok değil bu. Eğer benim denizimi kirletiyorsa bunun bedelini ödeyecek, bilecek bunu. Sizin sadece bu maddeyle... Benim önerim bu maddeyi şu an geri çekelim -tekrar kanunlar gelecek, torba kanun geliyor zaten- hep beraber tatmin edici çalışalım, dünyadaki örnekleri biz de çalışalım, burada siz de çalışın, ülkenin hayrına bir iş yapalım, denizlerimizi de koruyalım ve orada gerçekten biz de ikna olursak -ki ikna edemiyorsunuz bizi- bu değişikliği beraber yine yapalım. Sayın Başkanım, arkadaşlar; değerlendirin, bu maddeyi çekelim. Zaten bizim yapıcı yaklaşımımızı biliyorsunuz. Bu madde, doğru bir madde değil şu an. Yani İMEAK’taki arkadaş da burada bir açıklama yaptı, onun yaptığı açıklamadan ben hiç tatmin olmadım. Kendisi deniz denizcilik sektöründe, biz de İzmir liman kenti olduğu için -ben İzmir Milletvekiliyim- denizcilik sektörünü az

çok biliyoruz, onda tamamen kendi sektöründeki gemicileri, donatanı, gemi sahibini korumaya yönelik bir bakış açısı var yani böyle makro düzeyde ülkenin kaynaklarını, ülkenin denizlerini, Marmara'yı koruyacak bir yaklaşım yok.

Sayın Başkan, benim 1'inci maddeyle ilgili önerim: Ülkenin en önemli ekonomik kaynaklarından biri mavi ekonomidir, bizim denizlerimizdir. Deniz ekosistemini korumamız için bu cezaların caydırıcılığına ihtiyaç var dolayısıyla bunun düşürülmesiyle ilgili kanun maddesini -zaten bir önerge verdik- geri çekerseniz, Sayın Mustafa Demir Milletvekilim ve Sayın Bakan Yardımcım, daha hayırlı bir iş yapmış olursunuz. Biz ikna olursak zaten oy veririz, bugüne kadar verdik. İşte milletvekili arkadaşlarımız burada, Sayın Başkanımız da biliyor bizim yapıcı yaklaşımımızı. Bizim önerimiz bu maddenin geriye çekilmesi.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA - Sayın Bakan, çok teşekkür ediyorum.

1'inci madde üzerinde başka söz almak isteyen var mı? Yok.

1'inci madde üzerinde 2 önerge var, aykırılık sırasına göre okutuyorum.

Buyurun.

TBMM Çevre Komisyonu Başkanlığına

Görüşülmekte olan (2/4895) esas numaralı Çevre Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi'nin 1'inci maddesinin teklif metninden çıkarılmasını arz ve arz ve teklif ederiz.

Mahir Polat

Ednan Arslan

Murat Bakan

İzmir

İzmir

İzmir

Aydın Özer

Antalya

BAŞKAN MUHAMMET BALTA - Gerekçeyi okutalım mı?

MURAT BAKAN (İzmir) – Gerekçeyi okutmanıza gerek yok.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA - Önerge üzerinde söz almak isteyen var mı? Yok.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler...

MURAT BAKAN (İzmir) – Sayın Başkan, bakın, bir teklifte bulunduk. Sayın Bakan Yardımcısı, kanun teklifini hazırlayan arkadaşımız bir şey söylesin.

AYDIN ÖZER (Antalya) – Bir şey söylesin, onun üzerine...

MURAT BAKAN (İzmir) – Yani burada oylar geçersiniz ama bundan sonraki süreçte bizim de ona göre yaklaşımımız olur yani biz yapıcı bir şey söylüyoruz.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA - Sayın Bakan, önerilerinize biz katılmadık mı? Katılıyoruz.

Sayın Demir, kanun teklifine ilk imzayı atan Sayın Milletvekilim, buyurun...

MURAT BAKAN (İzmir) – Bir değerlendirin, isterseniz biraz ara verelim, maddeyle ilgili...

BAŞKAN MUHAMMET BALTA - Buyurun.

MUSTAFA DEMİR (İstanbul) - Bir defa, teşekkür ediyorum Sayın Bakana.

Aslında hazırlanırken bu, temel olarak 2 tane kriter var: 1) Gemilerin büyüklüğü. 2) Kirleticilerin yoğunluğu veya genişliği veya oranı. Aslında hakkaniyetli olması gereken şey kirlilik yani bir gemi ne kadar oranda denizi kirletti veya ne kadar kirli suyu denize bıraktı, onun ölçülmesiyle ilgili şu anda bir altyapı olmuş olsaydı bence hepsinden daha kolay olurdu bu.

MURAT BAKAN (İzmir) – Yaparız, beraber çalışalım, şimdi, çekin Sayın Vekilim.

MUSTAFA DEMİR (İstanbul) – Mesela, daha küçük grostondaki bir geminin çok daha fazla denizi kirlettiği bir durum var. Bir de çok büyük grostonda bir geminin daha az kirlettiği bir durumla mukayese edildiğinde aslında orada da bir adaletsizlik söz konusu. Yani ben bu konuların üzerinde çalışıldığını düşünüyorum. Bu aşamada, buraya kadar gelmiş ve üzerinde Bakan Yardımcılarımızın, bürokratlarımızın yaptığı uzun bir çalışma var şüphesiz. Ben Sayın Bakan Yardımcıma konuyla ilgili sözü vermeyi arzu ediyorum.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Buyurun.

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Sayın Başkanım, çok kıymetli milletvekillerimiz; aslında, bir İzmir Milletvekili olarak Sayın Bakan’ın çevre konusunda ne kadar hassas olduğunu biliyorum. Bizim beraber de uzun yıllar hem yurt içinde hem yurt dışında seyahatlerimiz oldu, çalışmalarımız oldu. İnanın, bu mesele, aslında cezaların düşürülmesi meselesi değil ya, bunu teknik bir düzeltme olarak görmek lazım. Neden bunu söylüyorum? Yaptığımız işlerde neticede bizim doğru iş yapmamız gerekiyor yani doğruyu yapmamız lazım.

Şimdi, burada Türkiye’ye gelen tankerlere baktığımız zaman -ki Ulaştırma Bakanlığının rakamlarına baktığımız zaman- 0 ila 10 bin groston arasında Türkiye’ye yaklaşık olarak 37 bin gemi gelmiş yani bu, yüzde 63,98’i Türkiye’ye gelen gemilerin; cezalarda bunlarla ilgili bir düşürme yok hiç bir şekilde. 10 bin ila 50 bin arasında 16.887 gemi gelmiş -bu rakamlar geçen senenin rakamları- yüzde 29’a tekabül ediyor. 50 binin üzerindeyse yüzde... İşte, bunların toplamı yani 0 ila 50 bin groston arasındaki gemilerin miktarı yüzde 94 civarında. Yüzde 6’lık bir rakam var hatta bu rakam 100 bin tonun üzerinde daha da düşüyor, yüzde 2’lere, yüzde 3’lere düşüyor. Yani bir geminin içinden sadece pis su demiyorum... Demin sizin bahsettiğiniz balast meselesi gerçekten sıkıntılı bir mesele. Neden sıkıntılı? Hocalar haklı yani Nijerya’da adam bir balast suyu alıyor, getiriyor buraya, buradan yükü aldığı zaman o balast suyunu buraya bırakıyor, bırakmak zorunda. Dolayısıyla onun içindeki mikroorganizmalar sıkıntılı yani ondan bahsediyor aslında, onu mecburen bırakacak, onu başka bir yere vermek değil yani onu Marmara Denizi’ne bırakmak zorunda, yeni su alıyor oradan.

MURAT BAKAN (İzmir) – Sayın Bakanım, 300 bin grostonluk bir gemi, balastını Marmara’ya bıraktı, Nijerya’da tuzluluğu yüksek tamamen başka bir ekosistemin şeyi, binlerce ton bıraktı, oradaki ekosistemi nasıl etkiler?

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Şimdi ama şöyle: Deniz, habitatında bölgesel olarak onu değiştiriyor, orada sıkıntı yok ama burada zaten biz bu kanun teklifinde balast suyuyla ilgili bir değişim yapmıyoruz. Yani balast suyuyla ilgili cezalarda bir azaltma yapmıyoruz, sadece “pis su” ve “katı atık” dedikimiz... Yani Sayın Vekilim, diyelim ki, 100 bin grostonun üzerinde bir tekne var, bunun üzerinden adamın birisi kâğıdı aldı, denize attı; katı atık, buna groston başına ceza yazılıyor. Yazılsın ama bu, balast suyundan daha yüksek olmasın, bizim derdimiz o. Yani diyelim ki oradan 100 bin tonluk bir gemi balast suyunu Nijerya’dan getirdi buraya, kirli balastı bastı, bir ceza yedi, diyelim ki 10 milyon lira ama aynı teknenin üzerinden bir kâğıdı veya işte bir çöpü denize attı; o, 52 milyon ceza yiyor. Bu, 1983’te yapılan Kanun’la ilgili teknik bir sıkıntı. Bu teknik sıkıntıyı çözmeye çalışıyoruz, değilse onların cezalarını düşürmeye çalışmıyoruz, gerçekten öyle. Yani balast suyuyla ilgili herhangi bir şey yok, sadece gri su ve katı atıklarla ilgili 50 bin ton veya 100 bin ton -nasılsa- üzerindeki teknelerde çok ciddi bir fark oluyor. Yani neticede biz ceza

yazmayalım demiyoruz, cezaları da yazıyoruz. Aslında derdimiz ceza yazmak da değil, mühim olan, dediğiniz gibi, ekolojik bakış açısıyla Marmara Denizi'ni kontrol etmek. Bunlar caydırıcı rakamlar olarak görülüyor ama bu rakamlar belli bir yerden sonra öldürücü de olmamalı, cezalandırıcı olmalı.

Evet, şimdi, siz bahsettiniz, mesela... Bir de Çevre Kanunu'nda çok güzel bir şey var "Tehlikeli madde ve atıkların deşarjı durumunda uygulanacak idarî para cezaları, petrol ve türevleri kategorisi esas alınarak on katı verilir." diye de bir şey var; bu, her zaman duruyor elimizde. Yani kasıtlı bir durum varsa o zaman bakıyoruz, bu cezayı hesapladık, diyelim ki 10 milyon lira, çarpı 10 diyoruz, kasta göre de 100 milyon liraya çıkarabiliyoruz bu cezaları; böyle bir madde de sizlerin takdirleriyle bu Meclisten geçmiştir, vardır; dolayısıyla orada da bu uygulanabilir.

Ben bu maddenin teknik bir düzeltme olduğunu düşünüyorum, 1983'te yapılan bir hatanın rakamlar yükselince ortaya çıktığı görünüyor yani çünkü daha evvel 2 milyon lira, 3 milyon lira gemici için çok para değil, ödeyip gidiyordu aynı paradan ama bu rakamlar yükselince farklı noktaya geliyor. Gemicileri savunduğum için demiyorum, onlar da bu ülkenin değerleri, ayrı bir şey ama bizim bakış açımız ekolojik bakış açısı olmalı. Biz Marmara'yı insanlardan, gemilerden ve kirlilikten korumak zorundayız; değilse, Marmara'ya gelen insanları rahat ettirme derdimiz olmamalı, hep öyle söylüyorum dolayısıyla bizim bakış açımız bu şekilde. Bu bir teknik düzeltmedir, yanlış bir nokta var ve bunun düzeltilmesi gerektiğini düşünüyorum, bir mühendis olarak da bunu söylüyorum.

Arz ederim.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Çok teşekkür ediyorum.

Konu anlaşılmıştır. Biz tali komisyonuz, yine, değerli arkadaşlarımız, ana komisyonda görüşülmesine zaman var, bundan sonra değerlendirilir. Yani buradaki arkadaşlarımızın itirazlarını da notlarınıza alalım.

Önergeye Kırklareli Milletvekilimiz Vecdi Gündoğdu da imza atmıştır, onun imzasıyla birlikte verilen önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Teşekkür ediyorum.

İkinci önergeyi okutuyorum:

Çevre Komisyonu Başkanlığına

Görüşülmekte olan Çevre Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi'nin 1'inci maddesi ile getirilmek istenen değişikliğin teklif metninden çıkarılarak aşağıdaki hükmün teklif metnine eklenmesini arz ve teklif ederiz.

MADDE 1: 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanununun 20 nci maddesinin birinci fıkrasının (1) bendinin (4) numaralı alt bendinde yer alan "10 Türk lirası (50,23 TL)" ibaresi 20 Türk Lirası olarak değiştirilmiştir ve bu bendin birinci paragrafında yer alan "idari para cezası verilir" ibaresinden sonra gelmek üzere aşağıdaki cümle eklenmiştir.

"Ancak yüzbin grostondan büyük tanker, gemi ve diğer deniz araçları için verilecek idari para cezası ilave her on bin groston için yüzde 20 artırımlı olarak uygulanır."

Murat Çepni

İzmir

Muazzez Orhan Işık

Van

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Gerekçeyi okutalım mı?

MUAZZEZ ORHAN IŞIK (Van) – Gerekçeyi okutalım.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Bu maddeyle, deniz kirliliğine neden olan gemilere uygulanan idari yaptırımlara ilişkin cezai düzenlemeler yapılmak isteniyor. Bu düzenlemelerde “Kirleten öder.” mantığıyla ilerlenmesi caydırıcılık taşımamakta ve var olan kirlenmelerin önüne geçememektedir. Öncelikle, kirlilik düzeyi kritik sınırdaki iç deniz Marmara Denizi başta olmak üzere tüm deniz ekosistemlerinin kirlenmesini engellemek için önleyici önlemler alınmalıdır. Yasa önerisi, önleyici önlemi almadığı gibi, aynı zamanda, gemi balast sularından kaynaklanan kirlilikle ilgili ceza yükseltmesine gidiyormuş görüntüsüyle aslında bir indirim planı yapmakta, büyük tonajlı gemiler için de avantajlı bir durum yaratmaktadır. Bu düzenleme, doğayı merkezine almayan, lojistik firmalarının çıkarları üzerine ve yakın zamanda gemilerin yarattığı kirliliği gözlemleme yetkisi verilen Türkiye Çevre Ajansının lehine yapılan bir seçim yatırımdır.

2872 sayılı Çevre Kanunu’nun 20’nci maddesinde deniz kirliliğine neden olan gemilere uygulanan idari yaptırımlar belirlenmektedir. İdari yaptırımlar belirlenirken geminin türü, kirliliğin niteliği ve geminin büyüklüğü esas alınmaktadır. Esas olan, kirliliğin olmadan önce gerekli tedbirlerin alınmasıdır. Ancak kirlenme yaşandıktan sonra da sorumluların caydırıcı bir yaptırıma maruz kalması sonraki tedbirlerin alınmasını teşvik edebilir. 2872 sayılı Kanun’un 20’nci maddesinde yer alan idari yaptırımlar belirlenirken gemilerin tonajları da esas alınmaktadır. Kanun değişikliğinin 1’inci maddesinde, gelişen teknolojiyle gemilerin tonajlarında artışlar yaşandığı ve büyük tonajlı gemiler hakkında uygulanan idari para cezalarında orantısız bir artış yaşandığı ifade edilmektedir. Ancak teknolojik gelişmeler devam etmekte, daha büyük tonajlı gemiler inşa edilmektedir. Büyük deniz araçlarına yönelik tedbirlerin neden olduğu kirliliğin boyutları da daha büyük olmaktadır. Çevre Kanunu’nun 20’nci maddesi uyarınca gemilere verilen idari para cezaları groston başına belirlenen aralıklara göre uygulanmaktadır. Bu aralıklar sıfır ile bin groston, bin groston ile 5 bin groston ve 5 bin groston üstü şeklinde belirlenmiştir. Bu nedenle, 100 bin groston üzeri gemiler için yeniden bir düzenleme yapılmalı ve yaptırımları artan oranlı olmalıdır.

Sunulan kanun teklifinde öngörülen değişikliğe göre 5 bin grostonun fazla olan gemiler için uygulanan cezalarda her groston başına uygulanan 10 Türk Lirası (50,23 TL), 11,59 Türk Lirası’na yükseltilmiştir.

Değişiklikte asıl amaçlanan diğer bir konu ise 100 bin groston ve daha büyük tonajlı gemiler için uygulanacak ceza tarifesidir. Değişikliğe göre evsel ve benzeri atık sular ile katı atıklardan kaynaklanan kirliliklerde uygulanacak cezalarda kirliliğin niteliği ve aynı bentte yer alan kirli balast suları için uygulanan cezaların esas alınmasına yönelik düzenleme yapılmakta ve 100 bin groston ve üzerindeki her gemi için idari yaptırımlarda ceza tarifesi 100 bin groston olarak belirlenmektedir. Gelişen teknolojiyle gemi tonajlarının daha da büyüdüğü söylenirken, 100 bin grostonun üzerindeki tüm gemiler için idari ceza 100 bin grostonluk gemilere uygulanan ceza tarifesi üzerinden hesaplanmaktadır. Değişiklik önergemizle tüm kirlenme vakaları için yaptırım miktarı artırılırken 100 bin groston üzeri gemiler için artan oranlı bir yaptırım tarifesi önerilmektedir. Çevrenin ve denizlerin korunması noktasında önemli olan, kirliliğin niteliği ve ortaya çıkan kirliliğin büyüklüğünün değerlendirilmesi ve idari yaptırımların bu saikler doğrultusunda oluşturulması olmalıdır. 100 bin groston üzerindeki gemilerin yaratacağı kirliliğin büyüklüğüyle cezai yaptırımın yetersiz kalacağı durumlar ortaya çıkabilecektir.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Önerge üzerinde söz almak isteyen var mı? Yok.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Teşekkür ediyorum.

1'inci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... 1'inci madde aynen kabul edilmiştir.

Teklifin 2'nci maddesinin görüşmelerine başlıyoruz.

“MADDE 2- 4/4/1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun 7 nci maddesinin üçüncü fıkrasında yer alan “Bu alanlar üzerinde” ibaresi “Bu alanlarda” şeklinde değiştirilmiş ve “açık otopark,” ibaresinden sonra gelmek üzere “açığa çıkmayan yeraltı otoparkı,” ibaresi eklenmiştir.”

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Madde üzerinde söz almak isteyen var mı?

Sayın Bakan, buyurun.

MURAT BAKAN (İzmir) – Arkadaşlar, biz bu maddeyi de olumsuz olarak değerlendiriyoruz. Madde gerekçesinde “Kıyıda otopark ihtiyacının artması ve kıyıların kamu tarafından etkin olarak kullanımıdır.” diyor ama kıyıların kamu tarafından etkin kullanımı otoparkla olmaz. Kıyının dışında yapabileceğiniz onca yer var. Kıyı aslında... Bunu yaptığınızda deniz ile denize giden yer altı suları arasındaki geçirgenliği de ortadan kaldırılırsınız tamamen. Dolayısıyla yer altı sularının denize akmasını ya da denizden içeriye doğru suyun gelmesini –iki taraflı bir şey var orada- engellemiş oluyorsunuz. “Bu doldurma ve kurutma işlemleri yürürlükteki mevzuat hükümlerine göre yapılır.” diyor; bunun, bu ihtiyacın nerede olduğunu merak ediyoruz biz. Yani neye dayanarak böyle bir ihtiyaç tespit ettiniz, hangi kentte böyle bir ihtiyaç var? Kentin başka hiçbir yerinde yapılamıyor da kıyıda otopark yapılma ihtiyacı nasıl hasıl oldu, bunu da merak ediyoruz.

Tabii, ayrıca, bu otopark işleri, özellikle turistik yerlerde büyük bir rant kapısı, kamu-özel iş birliğiyle yapılabilecek bir rant kapısı yap-işlet-devret modeliyle. Dolayısıyla, hani, baktığınız zaman “Birilerine yeni bir rant kapısı mı yaratılıyor?” gibi bir endişemiz var. O yüzden, bu teklife de biz olumsuz oy vereceğiz, bununla ilgili de bir önergemiz var.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Teklif üzerinde başka söz almak isteyen var mı? Yok.

Teklif üzerinde 2 adet önerge var, aykırılık sırasına göre okutuyorum:

Çevre Komisyonu Başkanlığına

Görüşülmekte olan (2/4895) esas numaralı Çevre Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi'nin 2'nci maddesinin teklif metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

Ednan Arslan

Aydın Özer

Murat Bakan

İzmir

Antalya

İzmir

Mahir Polat

Vecdi Gündoğdu

İzmir

Kırklareli

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Gerekçe?

MURAT BAKAN (İzmir) – Gerekçeyi açıkladım zaten, ayrıca okumaya gerek yok.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Önerge üzerinde söz almak isteyen var mı? Yok.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

2'nci önergeyi okutuyorum:

Çevre Komisyonu Başkanlığına

Görüşülmekte olan Çevre Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi'nin 2'nci maddesiyle getirilmek istenen değişikliğin teklif metninden çıkarılarak aşağıdaki hükmün teklif metnine eklenmesini arz ve teklif ederiz.

“MADDE 2: 4/4/1990 tarihli ve 3261 sayılı Kıyı Kanununun 7 nci maddesinin üçüncü fıkrasında yer alan “Bu alanlar üzerinde 6 ncı maddede belirtilen yapılar ile yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanları düzenlenebilir.” ibaresi “Bu alanlarda park, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi sosyal altyapı alanları düzenlenebilir. Bu alanlarda ticari işletme açılmaz.” şeklinde değiştirilmiştir.

Murat Çepni

Muazzez Orhan Işık

İzmir

Van

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Gerekçeyi okuyalım.

Gerekçe:

Kanun Teklifi'nin 2'nci maddesinde kıyı yapı tesisleri ile kara tarafındaki kullanımlarında doğan otopark ihtiyacının karşılanması için dolgu alanlarda, dolgu yüzeyinden görünmeyecek şekilde dolgu alanına yer altı otoparkı yapılmasının önü açılmaktadır. Mevcut durumda “millet bahçeleri, sosyal tesis ve kamu kurumu” adı altında Kıyı Kanunu çeşitli şekillerde ihlal edilmiş ve kıyılardaki ekolojik tahribat hızlandırılmıştır. Teklif edilen değişiklik 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 7'nci maddesinin üçüncü fıkrasında değişiklik öngörmektedir. Kıyılarda otopark yapımını hızlandırmaya yol açacak olan maddedeki düzenlemeler öncelikli olarak kıyı ekosistemlerine yönelik bir saldırının planlamasıdır. Sucul canlıların üreme alanları olan kıyıların doldurulması, üreme alanlarını yok ederek deniz canlılarının yaşamlarını ve ekosistemin bütünlüğünü ve çeşitliliğini tehdit etmektedir. Kıyıların gerek kıyının doğal içeriğine benzer gerekse de hafriyat kullanılarak doldurulması sucul alanların sağlığı açısından yasaklanmalıdır. Kıyılardaki yapılaşmalar, aynı zamanda kıyı-kent ilişkisini de bozduğu, kent yaşamından kamusal alan olarak ele alınması gereken kıyıyı uzaklaştırdığı için kent suçudur. Kıyılardaki yapılaşmalar daha önce çokça örneğini gördüğümüz üzere sağlam yapılar olamamaları nedeniyle güvenlik riski de yaratmaktadır. Kıyılardaki işletmelerin daha önceki örneklerde gördüğümüz gibi Türkiye Çevre Ajansına devredilmesiyle bir rant mekanizması yaratma riski bulunmaktadır. Yine, dolgular yapılırken, çıkartılacak hafriyatın büyük olasılıkla denize dökümü bir başka kirliliği yaratabilecek bir nitelik taşımaktadır.

Kıyıların doldurulması, çevrenin tahribatı ve kentlerin yapısının değiştirilmesi ve kıyıların kamusal alanlar olmaktan uzaklaştırılması noktasından bakıldığında kent suçu olarak değerlendirilebilir. Başta İstanbul olmak üzere Karadeniz'den güneye kadar denizlere doldurma alanlar yapılmıştır. Deniz doldurma özellikle inşaat sektörünün en önemli rant alanları hâline gelmiştir Dolgu alanlar kentin silüetine, kıyı çizgisi ve habitatına zarar vermekle birlikte, özellikle deprem kuşağında yer alan bir ülke açısından oldukça sorunludur. Kıyıların doldurulması aşamasında kullanılan malzemenin gerçek dolgu malzemesi olmaması ve denizin hafriyatla doldurulması hem dolgu yapılarının doğa olayları karşısında güvensiz yapılar olmasına hem de denizlerin ciddi şekilde kirlenmesine ve deniz suyunun bulanıklaşmasına neden olmaktadır. Denizlere ve kent yapısına ciddi zararları olan dolgu yapıları bir de yer altı otoparkı yapılıyor olmasıyla bu alanların daha da güvensiz ve denizlere daha da zarar veren yapılar hâline gelmesinin önü açılmaktadır. Dolgu alanlara yapılan otoyolların defalarca kez çökmesine şahit olunmuşken hâlihazırda güvensiz ve doğal yapıya aykırı bu alanlara yer yer altı otoparkı yapılacak olması ciddi zararlara yol açacaktır.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Önerge üzerinde söz almak isteyen var mı? Yok.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Teklifin 2'nci maddesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Teklifin 2'nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, teklifin geçici 1'inci maddesinin görüşmelerine başlıyoruz.

GEÇİCİ MADDE 1- 14/7/1965 tarihli ve 657 sayılı Devlet Memurları Kanununun 36 ncı maddesinin “Ortak Hükümler” bölümünün (A) fıkrasının (11) numaralı bendinde belirtilen ve merkez teşkilatında yer alan kadrolar ile mesleğe alınmaları, yetiştirilmeleri ve yeterlikleri aynı veya benzer nitelik arz eden merkez teşkilatı kadro ve pozisyonlarında bulunan ve yeterliğe hak kazananlardan başvuru İklım Değişikliği Başkanlığınca uygun görülenler, bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 6 ay içinde İklım Değişikliği Uzmanı unvanlı kadrolara atanabilir. Bu maddeye göre atanmaların sayısı yirmiye geçemez. Bunların bu maddede belirtilen önceki kadro ve pozisyonlarında geçirdikleri süreler bu maddeye göre atandıkları İklım Değişikliği Uzmanlığı kadrolarında geçmiş sayılır.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Teklifin geçici 1'inci maddesi üzerinde söz almak isteyen var mı?

MURAT BAKAN (İzmir) – Sayın Başkan...

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Bakan, buyurun.

MURAT BAKAN (İzmir) - Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, burada da geçici 1'inci madde, İklım Değişikliği Başkanlığında iklim değişikliği uzmanı kadrolarına personel atanmasıyla ilgili istisnai bir düzenleme. Biz istisnai düzenlemelere doğru bakmıyoruz. Kamunun personel temini noktasında tek bir politikası olmalıdır, tek bir yöntem olmalıdır. Bununla ilgili ayrıcalık, istisna, birilerinin onayı vesaire dediğiniz zaman bu nepotizme kapı açar. Yani biz bunu yaşıyoruz; hatırlı tanıdığı olan insan işe girer, hatırlı tanıdığı olmayan insan işe giremez ne kadar nitelikli, ne kadar kaliteli olursa olsun. Ben bunu kendi çalıştığım alanlarda, özellikle güvenlik politikaları alanında da çalışıyorum -asker, polis- orada da görüyorum. Çocuk 98 almış PAEM sınavından, polis amirleri sınavından ama 70 alan birisi hatırlı tanıdığını bulup mülakatta polis oluyor, 90 alan polis olamıyor. Oradaki sistemi de bozuyor. Adil devlet, güçlü devlettir; devletin adil olma niteliğini bozuyor. Yani bu doğru değil. Kamu hizmetleriyle ilgili Anayasa'mız ne diyor? Diyor ki 70'nci maddesinde: “Her Türk kamu hizmetlerine girme hakkına sahiptir.” Yani kamu hizmetine girme herkesin hakkı. Dolayısıyla, birilerine ayrıcalık sağlayan ya da birilerinin onayına bağlı, bir yerlerden liste gelecek, onaylanacak; bunu aklımıza getiriyor. Biz bu düzenlemeye de olumsuz oy kullanacağız, doğru bulmuyoruz Sayın Başkan.

MUSTAFA DEMİR (İstanbul) – Başkanım, yanlış anlaşılma olmaması adına...

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Demir, buyurun.

MUSTAFA DEMİR (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Aslında yanlış anlaşılmanın önüne geçebilmek için söz istedim.

Şimdi, bu 20 kişi dışarıdan atanmayacak, sadece şu anda kamuda uzman olarak çalışanlar iklim değişikliği uzmanı olarak görevlendirilecekler veya atanacaklar. Dolayısıyla, Sayın Bakanın söylediği gibi dışarıdan özel şartlarla oluşturulmuş bir durum değil bu. Zaten mevcutta 657'ye tabi kamuda çalışan 20 arkadaş İklım Değişikliği Uzmanı olarak görev alacaklar.

MURAT BAKAN (İzmir) – Sayın Vekilim, toplam 20 kişi mi var? Yani şu an İklım Değişikliği Başkanlığında İklım Değişikliği Uzmanı kadrosuna atanabilecek personel sayısı sadece 20 mi...

MUSTAFA DEMİR (İstanbul) – Kanunda...

MURAT BAKAN (İzmir) – ...yoksa İklim Değişikliği Başkanlığının öngördüğü 20 kişiyi seçip mi atayacak?

MUSTAFA DEMİR (İstanbul) – Buradan gelenler 20 kişi olacak.

MURAT BAKAN (İzmir) – Burada, bakın, diyor ki: “Başkanlık bünyesinde Uzman ve Uzman Yardımcılığı kadrolarında bulunan personele bir defaya mahsus olmak üzere ve 20 kişiyi aşmamak...” Yani Başkanlığın uygun göreceği belki 100 Uzman ve Uzman Yardımcısı var; o, uygun göreceği 20 kişiyi atayacak. Ben bunu anlıyorum.

MUSTAFA DEMİR (İstanbul) – Ama...

MURAT BAKAN (İzmir) – Yani burada, dışarıdan alıp almama değil, burada objektif bir değerlendirme yok, tamamen sübjektif bir değerlendirmeye bu belirlenecek. Ben bunu öyle anlıyorum yani. Benim söylediğim, dışarıdan almayla ilgili değil.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Birpınar, söz sizde.

Buyurun.

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan “nepotizm” dedi, evet, biz aslında burada... İklim Değişikliği Başkanlığını da yine buranın desteğiyle kurmuştuk, İklim Değişikliği Başkanlığı bizim Bakanlığımıza bağlı bir kuruluş ve iklim değişikliği müzakerelerini, aynı zamanda uluslararası toplantıları ve içerideki iklim değişikliğine uyumla ilgili konuları takip eden bir kuruluş. İklim değişikliği meselesi artık çevre meselesi olmaktan çok uzaklaştı, bir kalkınma meselesi oldu, bir uyum meselesi oldu, dolayısıyla bütün bakanlıkları da ilgilendiren bir mesele hâline dönüştü.

Geçenlerde, Almanya’nın İklim Bakanı geldi. Almanya’da İklim Değişikliği; Sanayi, Ticaret ve İklim Değişikliği Bakanlığı olarak değiştirilmiş yani orada sanayinin yeşil dönüşümü sağlaması için. Dolayısıyla, İklim Değişikliği Bakanı Sanayi, Ticaret ve İklim Değişikliği Bakanı olmuş. Bazı ülkelerde sadece iklim değişikliği bakanlığı var; bazılarında, o ülke kalkınmış bir ülkeyse sanayinin dönüşümü, ticaretin dönüşümüyle ilgili meselelerin yanına koyuyorlar; bazen, uyum önemliyse -mesela Pakistan gibi- sadece iklim değişikliği bakanlığı kuruluyor veya tarım bakanlığıyla birleştiriliyor tarımsal bir ülkeyse.

Mesela, bizim İklim Değişikliği Başkanlığı müzakereleri yürütürken de veya işleri yaparken de – işte, sizlerle beraber de gittik bu COP toplantılarına- işin finansmanı kısmı var, işin ormanla ilgili kısmı var, uyum kısmı var veya tarımla ilgili kısmı var veya enerjiyle ilgili kısmı var takip edilmesi gereken yani müzakerelerde takip edilmesi gereken veya Hazine ve Maliye Bakanlığıyla ilgili finans kısmı var, Strateji ve Bütçeyle ilgili mesele var. Hatta Merkez Bankası çünkü yeşil finansmandan bahsediyor orada. Dolayısıyla, bu konularda uzman arkadaşlarımız var kamuda çalışan şu anda. Biz de bu Başkanlığı güçlendirmek istiyoruz ve diyoruz ki: Ya, o kurumlarda çalışan, herhangi bir sebeple -adam mesela İstanbul’da çalışıyor ama Ankara’ya gelmek istiyor, uzman zaten- buraya müracaat ederse biz bu arkadaşları hatta transfer etmek istiyoruz. Yani keşke bize gelseler, nepotizmi yapmak istiyoruz, kayırmak istiyoruz, keşke o arkadaşlar buraya gelseler. Onların hiçbir şeyi değişmiyor, oradan maaş alırken buradan maaş alacaklar ve burada da biz bunları bulamıyoruz. Neden bulamıyoruz? Mesela çocuğa diyoruz ki: Gel sen bize, bize çalış. Mesela, Merkez Bankasında, diyor ki: “Benim maaşım çok ancak uzman olarak gelebilirim, ben burada uzmanım.” Ama bizim orada uzman kadromuz olmadığı için o çocuğu uzman olarak buraya alamıyoruz, orada uzmanlığı hak etmiş bir arkadaş. Burada da uzman kadrosunda çalışmak üzere böyle bir düzenlemeden bahsediyoruz.

MURAT BAKAN (İzmir) – Buna ihtiyacınız yok ki! Onu yapabilirsiniz.

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Ama yapamıyoruz çünkü “Bu mevcut diğer yerlerden böyle bir transfer ancak kanunla olur.” denildiği için bize, biz bu şekilde 20 kişi... Bir de sayıyı da sınırlandırdık. “Sürekli böyle bir şey de yapamazsınız.” dediler bize daha evvelki görüşmelerde “Çünkü bu birçok şeyin önünü açar.” dediler. Dolayısıyla, 20 kişi; gerçekten iyi bir finansçı, iyi bir enerjici, ticaretten iyi anlayan, oralarda bizim yıllardır beraber çalıştığımız uzman arkadaşlarımız bize gelmek isterlerse bizimle beraber çalışacaklar ama bu da çok kolay değil çünkü insanlar kurumlarını bırakıp gelmek de istemiyorlar. Biz bu 20 kişiyi bulur muyuz bulmaz mıyız da bilmiyorum ama en azından şöyle bir imkân sunuyoruz: Ya, orada uzmansın, burada da uzman olacaksın, aynı maaşı alacaksın.

MURAT BAKAN (İzmir) – Sayın Bakan, buradaki metin sizin dediğinizi anlatmıyor. Buradaki metin diyor ki: “Başkanlık bünyesinde uzman ve uzman yardımcılığı kadrolarında bulunan personele bir defaya mahsus...” Yani siz Merkez Bankasından bir kadroyu... Eğer siz zaten ihdas ettiyseniz kadroyu yani sizde 20 kişilik iklim değişikliği uzmanı kadrosu ihdas edildi ise -kariyer uzmanı oluyor bunlar- bunları zaten getirebilirsiniz, adam gelebilir. Burada siz içinden yani mevcut kadrolarınızın, kendi kadrolarınızın içinden seçiyorsunuz.

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – Hayır efendim, öyle demiyor. “Merkez teşkilatı” diyor ya, ifade olarak o bütün bakanlıkları kastediyor.

MURAT BAKAN (İzmir) – Bir dakika, kanunun lafzını şey yapalım tamamen.

ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKAN YARDIMCISI MEHMET EMİN BİRPINAR – İkinci satırda öyle söylüyor. Ben size biraz şeyini anlattım da yani böyle işin daha... Burada kanun metninde “merkez teşkilatı” yazıyor, merkez teşkilatı bütün bakanlıkları kastediyor. Oralardaki arkadaşlardan bahsediyoruz. Böyle yazılamadığı için...

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Bakan, önergeyi okutuyorum.

Evet, değerli arkadaşlar...

MURAT ÇEPNİ (İzmir) – Sayın Başkan...

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Çepni, buyurun.

MURAT BAKAN (İzmir) – Sayın Başkan, ben şimdi değerlendireceğim bunu. Çünkü bizim mesela COP 20, şu an COP’ta bizimle çalışan çok nitelikli, çok başarılı çocuklar vardı.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Bakan, Sayın Çepni konuşacak eğer müsaade ederseniz.

MURAT ÇEPNİ (İzmir) – Bitirsin arkadaş, bitirsin.

MURAT BAKAN (İzmir) – Yani o nitelikli kadroların kurumun içinde, onların kariyer uzmanı olmasının önü açılıyorsa biz Genel Kurulda bunu değerlendireceğiz tekrar. Şu an şerhimiz baki, Genel Kurulda olumlu oy verebiliriz yani o her zaman mümkün.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Sayın Çepni, buyurun.

MURAT ÇEPNİ (İzmir) – Evet, bizim de nitelikli, eğitimli kadroların hak ettikleri ya da ihtiyaç neyse oraya atanmasına hiçbir itirazımız yok. Fakat maddenin çekilmesi konusundaki itirazımızı şöyle temellendirelim. Şimdi, yani yaşadığımız çıplak bir gerçek var. Yani bu siyasi kadrolaşma dediğimiz bir realite var. Dolayısıyla söz konusu bu siyasi kadrolaşma sebebiyle bir kere bizim iktidara bu anlamda bir güvenimiz yok; birincisi bu.

İkincisi: Binlerce atanmayan çevre mühendisi ve benzeri ya da ihraç edilen binlerce son derece yeterli, uzman, genç insan, doktorasını yapmış insanlar var. Dolayısıyla tablo bu iken şimdi bu madde ifade edilirken makul ifade ediliyor. Dolayısıyla bunun sonucunun ne olacağı konusunda maalesef yani böylesine liyakatsizliğin temel ilke hâline getirildiği siyasi koşullarda bunun şöyle düzenlenmesinde yarar görüyoruz: Şu, şu koşullarda yapılacak değerlendirmeler, sınavlar sonucunda bu insanlar göreve alınabilirler diye detaylandırılmalıdır bu, diye düşünüyoruz.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Evet, çok teşekkür ediyorum.

Geçici 1’inci madde üzerinde aynı mahiyette iki önerge vardır.

Buyurun, okuyun:

Çevre Komisyonu Başkanlığına

Görüşülmekte olan Çevre Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi’nin geçici maddesiyle getirilmek istenen değişikliğin teklif metninden çıkarılmasını arz ve teklif ederiz.

Murat Çepni

İzmir

Muazzez Orhan Işık

Van

Aynı mahiyetteki diğer önergenin imza sahipleri:

Ednan Arslan

İzmir

Aydın Özer

Antalya

Murat Bakan

İzmir

Mahir Polat

İzmir

Vecdi Gündoğdu

Kırklareli

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Evet, gerekçeyi okuyalım.

Gerekçe:

Kanun teklifinde yer alan geçici madde, 29 Ekim 2021 tarihinde 85 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’yle kurulan İklim Değişikliği Başkanlığı için iklim değişikliği konusunda uzman personelin merkez teşkilatı kadrolarında istihdam edilmesini amaçlamaktadır. Geçici maddeye göre atanan uzmanların sayısı 20’yi geçememektedir. AKP döneminde işi ehline vermek yerine akrabaya, yandaş ve sadakat gösterene vermek temel politika olarak benimsenmiş, kurumsal atamalarda nepotizm temel politika hâline getirilmiştir. Bu tarz uygulamalar daha önceki dönemlerde de sıklıkla karşımıza çıkmasına rağmen Cumhurbaşkanlığı hükümet sistemiyle birlikte bu durum artık yeni normal hâlini almıştır. Tek adam rejiminin kurumsallaşmasıyla birlikte bürokrasiye yapılan atamalarda liyakatten ziyade sadakat temel kriter olmuştur. Bu maddenin seçime çok kısa bir süre kala kadrolaşmaya dair bir madde olduğu çok açıktır. Bu nedenle tekliften çıkarılması gerekmektedir.

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Evet, önergeler üzerinde söz almak isteyen var mı? Yok.

Aynı mahiyetteki önergeleri oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Önergeler kabul edilmemiştir.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Evet, geçici 1’inci madde kabul edilmiştir.

Teklifin maddeleri üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

II.- KARARLAR (Devam)

2.- (2/4895) esas numaralı Kanun Teklifi hakkında Komisyonun görüşülen maddelerle birlikte genel uygunluk görüşünün esas komisyon olan İçişleri Komisyonuna sunulması hususuna ilişkin karar

BAŞKAN MUHAMMET BALTA – Teklif üzerinde görüşmeler tamamlanmış, teklif hakkındaki Komisyonumuzun görüşülen maddelerle birlikte genel uygunluk görüşünün esas komisyon olan İçişleri Komisyonuna sunulmak üzere kabulünü oylayacağım: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Hayırlı olsun.

Sayın Komisyon üyeleri, toplantımızı kapatmadan önce komisyon raporuna muhalefet şerhi koymak isteyen üyelerimizin yarın, 1 Şubat saat 14.00'e kadar muhalefet şerhlerini Komisyonumuza iletmelerini rica ediyorum.

Tekrar bütün Komisyon üyelerimize ve emek veren, gayret veren, kamudan gelen bütün bürokratlarımıza, komisyondaki emek veren bütün arkadaşlarımıza, herkese teşekkür ediyorum. Hayırlı uğurlu olsun.

Toplantıyı kapatıyorum, hepinize saygılar sunuyorum.

Kapanma Saati: 18.06

