

**2005 MALÎ YILI GENEL VE KATMA BÜTÇE
KANUN TASARILARI İLE 2003 MALÎ YILI GENEL
VE KATMA BÜTÇE KESİN HESAP KANUNU
TASARILARININ PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU
GÖRÜŞME TUTANAKLARI**

05.11.2004

İÇİNDEKİLER

BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI

- Karayolları Genel Müdürlüğü

ÇEVRE VE ORMAN BAKANLIĞI

-.Orman Genel Müdürlüğü

-.Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü

.....

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

Sayın Hamzaçebi, buyurun.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Sayın Bakan, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri; Bayındırlık Bakanlığı ve bağlı kuruluşlarının bütçesini görüşürken önemli ölçüde hükümetin yatırım bütçesini görüşmüş oluyoruz. Çünkü, yatırım bütçesinin çok önemli bir kısmını Bayındırlık Bakanlığı harcamaktadır ve Bayındırlık Bakanlığı bütçesine baktığımızda 2004 yılı bütçesine kıyasla yüzde 73,4 oranında bir artış görüyoruz. Enflasyonu, büyümeyi, bütün bunları hesaba katarsak reel olarak yüzde 60'ın üzerinde bir artış söz konusu. Gerçekten, son derece önemli bir artış. Sayın Bakan yapmış olduğu icraatlar nedeniyle birçok komisyon üyesi arkadaşımızdan da oldukça teşekkür aldı. Ben konuyu biraz daha farklı bir çerçevede değerlendirmek istiyorum. Sadece Bayındırlık Bakanlığı bütçesinde şu kadar artış var veya Bayındırlık Bakanlığı 2004 yılında şu yatırımları gerçekleştirdi, 2005'te şunları gerçekleştirecek dersek olayın bütününü gözden kaçırmış oluruz. Bir kere, yatırım bütçemizin büyüklüğü nedir, buna bakalım. 2005 yılı bütçesi nedir, 2004 nedir, önceki yıllarda nedir? Değerli arkadaşlar, hepinizin bildiği gibi, rakamlarla bütçe büyüklüğünü değerlendirirsek yanıltıcı oluruz. Enflasyonun etkisini hesaba katmamış oluruz. Nasıl biraz önce bir rakam verip oradan enflasyonun etkisini gidererek 2005'te reel olarak şu kadar artıyor dediysem, her yıl için bunu yapmak gerekir. Bunun en uygun ölçüsü de yatırım bütçesi büyüklüğünü millî gelire oranlamaktır. Bakın, şimdi, 2005 yılı yatırım bütçesinin büyüklüğünün millî gelire oranı yüzde 2,1. Hükümetin 2004 yılı sonu hedefi ise yüzde 1,6. Demek ki, reel olarak millî gelirin yüzde 0,5'i oranında bir artış söz konusu; gerçekten önemli bir artış.

Biraz geriye gidelim. 2003 yılı yatırım bütçesi neydi hükümetin; gayri safî millî hâsılaya oranı yüzde 2. Yani, 2003'ü 2005 ile kıyaslırsak 2003'te yüzde 2 olan oranı hükümet 2005 yılında yüzde 2,1'e çıkarıyor. Büyük bir artış değil. Bir yıl daha geriye; 2002 yılına gidelim. 2002 yatırım bütçesinin gayri safî millî hâsılaya oranı yüzde 2,5. 2002 yılı bütçesinden sonra 2003'ten itibaren bütçe tekniğinde yapılan değişiklik sonucu aynı dış krediler 2003 öncesinde bütçe rakamları içerisinde yer almazken, 2003'ten itibaren

bütçe rakamları içerisinde girmiştir. Aslında, doğru baza oturabilmemiz için, 2002 ve sonraki yılları karşılaştırırken doğru karşılaştırabilmek için 2003, 2004 ve 2005'te aynı dış kredilerden kaynaklanan yatırımları bu yatırım rakamlarının içinden çıkarmak gerekir. Bu durumda, o yatırım bütçesi daha aşağıya inecektir. Yani, hükümet, yatırım yapıyorum, yatırımları artırıyoruz derken, hâlâ, 2002 yatırımının çok gerisinde bir bütçeyle yatırım yapıyor. Bunu bir kere bilelim.

Sayın Bakanın münferit gayretlerine tabii ki teşekkür etmek mümkündür. Ama, hükümet olarak olayı değerlendirdiğimizde, hükümet yatırım yapıyor mu diye baktığımızda hükümetin yatırım bütçesinin gerçekte sürdürülebilir büyüme için olması gereken yatırım büyüklüğünün gerisinde olduğunu görüyoruz.

Hükümetimiz, Sayın Bakanımız büyük bir iddiayla "15 000 kilometre duble yol yapıyorum" diyor. Hakikaten duble yolda da birtakım ilerlemeler var. İşte, 2003'te yapılan var, 2004'te yapılanı var, 2005'te hedeflenileni var. Şimdi, ben size soruyorum: Yatırımın toplam büyüklüğünü 2002'ye kıyasla oldukça azaltmış durumdayken o küçülmüş olan bütçenin içinde başka yatırımlardan fedakârlık edilerek duble yol yapılıyor demektir. Bunun anlamı budur. Eski yılların yatırım bütçesinin büyüklüğünü aynen yaptıktan sonra onun üzerine ilave bir şey koyarsınız, bununla ilave bir yatırım yaparsınız, bu noktada övünmek, tabii ki hükümetin hakkıdır; ama, ben şu ana kadar hükümet kurulduğundan bu yana hükümetin bu alanda teşekkürhak etmesi gereken bir durum olduğunu görmüyorum. Rakamlar ortada. Bu rakamın dışında başka bir rakam yok.

Köy yolundan vazgeçiyorsunuz, duble yol yapıyorsunuz; otoyol yapmıyorsunuz, duble yol yapıyorsunuz veya başka yatırımları yapmıyorsunuz duble yol yapıyorsunuz veya hastane yapmıyorsunuz, okul yapmıyorsunuz, hükümet binası yapmıyorsunuz duble yol yapıyorsunuz. Bunun anlamı budur değerli arkadaşlar. Duble yolu tek başına her tür yatırımın içinden çekerek öne çıkarıp bunu bir övünme vesilesi yapmayı ben eksiklik olarak görüyorum.

Yine, bu bütçe vesilesiyle şunu söylemek istiyorum. Bu bütçede, sadece bu bütçe değil aslında bütün gelen bütçelerde saydamlık görmüyorum. Hatırlayacaksınız Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanununu bu Meclis kabul etti. 1 Ocak 2005'te yürürlüğe girecekti; ama, bazı maddelerinin yürürlüğünü hükümet bu bütçe yasasıyla biraz daha erteleyecek. Bunu ayrıca başka bütçelerde değerlendiriyoruz, burada ona değinmeyeceğim; ama, o Kamu Malî Yönetimi Kontrol kanununun öngördüğü saydamlık fikri olsun veya olmasın bir analitik bütçe var. Bu analitik bütçeye geçtik. Bütçede bir saydamlık olması gerekir. Nedir bu saydamlık; hükümet, almış olduğu, Parlamentodan talep ettiği bu ödeneklerle hangi yatırımları yapacaktır. Biz şu bütçe gerekçesinde bunları görebilmeliydik. Hükümet programına bakıyoruz, yıllık yatırım programına bakıyoruz, 15 000 kilometre duble yolla ilgili orada birtakım cümleler, birtakım iddialar görüyoruz. Olması gereken nedir; yıllık programın uygulama aracı nedir, bütçelerdir. Bu bütçede hizmet gerekçesinde, bütçe gerekçesinde bunları görebilmeliyiz. Hükümetin 15 000 kilometre duble yoldaki hedefi felsefesi nedir? Neden buna ihtiyaç duydu. Bunu örnek olarak veriyorum veya 15 000 kilometre duble yolun 2005 yılında hangi bölümlerini yapacak? Neden bu bölümler daha önce tercih edilmiştir, diğerleri sonraya bırakılmıştır? Bu tercihleri biz burada görebilmeliyiz. Biraz daha ileriye gideyim. Gerçekte hükümetin

2005 yılı yatırım programı taslağını burada görebilmeliyiz. Biz basından öğreniyoruz, Hükümet hangi projeye ne kadar yatırım yapacak?.. Örneğin , şu tabloda yer alan yatırım bilgileri basında yer aldı, daha sonra biz rica ettik Komisyon Başkanımızdan bize resmi mercilerden bunu bir doküman olarak temin etti; ama, burada yer alan rakamların hepsi basında yer almış rakamlar. Örneğin, Doğu Karadeniz Sahil Yoluna 80 trilyon lira ödenek planlanmış 2005 yılında; ama, daha sonra Sayın Başbakanın müdahalesiyle 466 trilyon lira daha ödenek ilave edilerek 546 trilyon liraya çıkarılmış. Bu ve bir başka benzeri projeler bu tabloda yer alıyor.

Peki, değerli arkadaşlar, Plan ve Bütçe Komisyonunun 2005 yılı bütçesini tartışırken bu yatırım projelerinin detaylarını bilmeye hakkı yok mudur? Biz hangi bütçeyi görüşüyoruz?! Karayolları Yapım İşleri Genel Müdürlüğüne yanlış hatırlamıyorsam 1,3 katrilyon liralık bir ödenek veriyoruz. Evet, kabul edilirse, 1 katrilyon 343 trilyon lira veya yeni karşılığı Yeni Türk Lirası ödenek veriliyor. 2004 yılı bütçe ödeneği 382 trilyon lira. Demek ki, yapım işleri ödeneği yüzde 251 oranında artıyor. Artsın, güzel bir şey; ama, bu artışı verirken Plan ve Bütçe Komisyonunun bu artışın hangi projelere gittiğini bilmeye hakkı vardır sanıyorum. Biz şu bütçe gerekçesinde bize sunulan Sayın Bakanın konuşmalarında bunları görebilmiş değiliz. 2004 yılı ödeneğini söylüyor bazı projelerin bitmesi için gereken rakamı söylüyor; ama, 2005 yılında bu projelere ne kadar ödenek verileceğini bilmiyoruz.

BAŞKAN – Buyurun.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – 5 dakika bitti herhalde.

BAŞKAN – 10 dakika bitti efendim.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Ben bunu çok büyük bir eksiklik olarak görüyorum. Sadece bu bütçenin değil bütün diğer bütçelerin temel sorunu budur. Bütçenin politika oluşturma, planlama ve bütçeleme dediğimiz bu üç temel kavram arasındaki ilişkisi kopmuştur, yoktur. Giderek daha saydam olalım, daha ciddî olalım, daha iyi bütçe yapalım, dünyadaki saydamlık akımlarını Türkiye'ye de getirelim, bütçe sürecini tamamen saydamlaştıralım derken çok daha farklı istikametlere doğru gidiyoruz.

HALİL AYDOĞAN (Afyon) – Önceki yıllar yok.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Önceki yıllar bizim için veri değil, önceki yıllar kötü örnekler; yani, eskiden iyiydi, şimdi kötü değil, önceki yıllar kötü. Daha iyiye gitmeyi arzu ediyoruz, o yönde bir çaba görmüyorum Parlatmentonun kabul ettiği bir yasa olmasına rağmen bu dönemde.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) – Arkadaşlar eskiyi örnek alıyorlar.

HALİL AYDOĞAN (Afyon) – Eskinin bilinmesini istiyoruz.

ALİ RIZA BODUR (İzmir) – Eski bilindiği için siz yeni çıktınız ya!..

BAŞKAN – Toparlayın lütfen.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Toparlıyorum Sayın Başkan.

Bir kısım değerlendirmelerim daha var; onları çok uzun sorularım vardı, onları son sorular bölümüne bırakayım.

BAŞKAN – Şimdi sorun efendim. Sorular bölümünü kaldırıyoruz.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Kaldırıyorsanız, evet.

Yatırım programı bu Meclise gelmek zorundaydı. O ilgili yasa, Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanunu görüşülürken gelmesi gerektiğini söylemiştik; ama, kabul görmemişti. Hükümetler yatırım programı taslağını buraya hükümetler aslında getirmek zorundadır arkadaşlar. Bunu, sizlerin takdirine sunuyorum.

Evet, şimdi, bu yatırım bütçesindeki artışı ben söyledim size. Bu artış tabî ki, vergi gelirlerindeki artışla karşılanıyor; bunu da iyi bilelim. Yani, hükümet 2005 yılında 5 katrilyon liralık ilave vergi getirecektir. Mevcut vergilerin normal enflasyon oranında artışından kaynaklanan artış hariç, büyümenin getirdiği artış hariç reel olarak 5 katrilyon liralık ilave vergiyle bu yatırımlar karşılanacaktır. O nedenle, bu yatırımları bizim bilmemiz çok daha önemli. Bu kadar vergiyi toplum üstlenecek. İlk adım başladı. Otomobil sektörüne ekvergiler, özel tüketim vergisi getirildi. Daha bunu devam eden adımlar olacaktır. Gelir bütçesinin rakamları onu gösteriyor. Böylesi bir ağır vergi yüküyle karşılanan yatırımların neler olduğunu bizim bilmemiz en doğal hakkımız.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar, ben Sayın Bakana şu soruları sormak istiyorum:

Karadeniz Sahil Yolu için 2004 yılı yatırım programı 4,5 katrilyon liralık bir yatırım öngörüyordu. Yine, 2003 yılı sonuna kadar harcanmış olan rakamın tutarı da 1 katrilyon 950 trilyon liraydı; yani, yaklaşık 2,6 katrilyon liralık bir tamamlanması gereken bir yatırım söz konusuydu 2004 yılına girerken. Bunu, tahmin ediyorum, bir 350-360 trilyon lira civarında bir yatırım daha gerçekleştirildi veya yıl sonuna kadar gerçekleştirilecek. Bunu dikkate alırsak geriye 2,2 katrilyon gibi bir yatırım kalıyor 2004 yılı yatırım programındaki bilgilere göre; ancak, Sayın Bakanın konuşmasında vermiş olduğu rakam biraz daha farklı. Karadeniz Sahil Yolu için 800 milyon Amerikan Doları ödenek gerekiyor. Ayrıca, 108 trilyon lira da kamulaştırma ödeneği gerekiyor demektedir. Anladığım kadarıyla sahil yolunun birtakım yatırımlarından, birtakım bölümlerinden, yani, anayoldan değil de onu tamamlayıcı mahiyetteki birtakım yatırımlardan vazgeçilerek proje bir miktar küçültüldü, 800 milyon dolara indirildi. Olabilir, 800 milyon dolarlık bir yatırımla ana güzergâhı açıyorsanız diğerleri belki sonraki yıllara kalabilir. Sayın Başbakanımız, bu yolun 2005 yılında bitirilmesi sözünü vermişti. Sayın Bakanımız da bugün yanlış hatırlamıyorsam burada yine 2005 yılında bu yolun bitireceği sözünü verdi. Şu tabloya göre 546 trilyon lira 2005 yılı yatırım ödeneği olacaktır eğer herhangi bir kesinti olmazsa ve bu şekilde tahakkuk öderse, bu rakama göre 800 milyon Amerikan Dolarının karşılığı çok daha 1,3 katrilyon gibi bir rakam dersek aşağı yukarı bir 700-800 trilyon liralık bir ilave ödenek söz konusudur. Ben Sayın Başbakanın ve Sayın Bakanın sözünün takipçisiyim, o sözü tutmalarını bekliyorum. Bu yola ayrılmış olan ödenek 2005 yılında ne kadardır? Bu tabloda yer alan 546 trilyon lira mıdır, yoksa şu Sayın Bakanın sunuş konuşmasında sözünü ettiği 800 milyon Amerikan Doları karşılığı bir ödenek ayrılmış mıdır? Bu konuyu açıklamasını bekliyorum ve bu projenin tabî küçültülmesinin de çok doğru olmadığını düşünüyorum.

Sayın Bakana önceki yıl bütçelerinde sorduğum bazı soruları tekrar sormak istiyorum: Trabzon'u GAP Bölgesine bağlayacak olan yol projesi ne durumdadır?

Yine, Trabzon-Düzköy-Tonya ayırımı Çal yoluna ilişkin proje ne durumdadır?

Yine, Beşikdüzü-İskenderli-Tonya-Düzköy yolu projesi ile Trabzon Of ayırımı Çaykara-Karaçam-Bayburt yolu ve Araklı-Dağbaşı-Bayburt yolu ne durumdadır?

Yine, Yanbolu-Santa grup yolu; tamamı 45 kilometredir Sayın Bakanım. 40 köy vardır bu yolun etrafında ve 70 000 insan yaşamaktadır. Karayolu ağında yoktur; ancak, karayolu ağına alınması tarihî Santa Harabelerinin turizme kazandırılması için çok önemli bir adım olacaktır. Onu bölge halkının bir talebi olarak sizlerin takdirine sunuyorum.

Son söyleyeceğim konu da Sürmene İlçesinde çok yakın bir geçmişte, bir iki ay kadar önce bir sel oldu. 550 milyar liralık bir zarar tespiti yapıldı ve Afet İşleri Genel Müdürlüğünden istenildi. Afet İşleri Genel Müdürlüğümüz konuyla yakinen ilgilendi; ancak, öğrendiğim kadarıyla 200 milyar liralık bir ödenek gönderilmiştir. 350 milyar liralık bir ödenek ihtiyacı daha vardır. Onu da Sayın Bakanın takdirine sunuyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Biz teşekkür ederiz.

.....

BAŞKAN – Sayın Hamzaçebi, buyurun.

M. AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, ben, konuşmamı biraz çevre konuları üzerine yoğunlaştırmak istiyorum.

Hepinizin bildiği gibi, çok kısa bir süre önce Ulla adlı bir geminin İskenderun Körfezinde batmasıyla alevlenen tehlikeli atık tartışması, aslında, Türkiye'nin, yıllardır kanayan yaralarından birisi. Türkiye'de, yılda, 2,5 milyon tona yakın tehlikeli atık çıkıyor. Ulla'da batan yükün miktarı 2 200 ton; yani, Ulla gibi 900 küsur gemi daha... Yılda 25 milyon tonu bulan evsel ve işyerlerinden toplanan katı atıklar, ayrıştırma bilincine sahip olamadığımız için, tehlikeli atık içermektedir. Yıllık 30 milyon ton katı atık gelişigüzel toplanmakta ve doğaya bırakılmaktadır. Ayrıca, yılda, 100 bin tonluk klinik atık üretiliyor. Sıvı atıkların miktarı ise, yıllık, 900 milyon ton. Bunun üçte 2'si hiç arıtılmadan deniz, göl ve akarsulara bırakılmaktadır. Bütün bu rakamların yanında, tehlikeli atıkların yüzde 90'ı sanayiden kaynaklanmaktadır. Bu arada, yine, yasadışı yollarla gelen radyoaktif maddelerle, cıva kaçakçılığı ve içindeki gümüş yüzünden eksi röntgen filmleri de Türkiye'deki en önemli tehlikeli kirleticilerdir. Ulla gemisiyle ortaya çıkan asıl tehlike, bu tür yüklerin Türkiye sınırları içinde herhangi bir sorun yaratmadığı anlayışı sonrasında olacak olanlardır; çünkü, bu takdirde, Avrupa Birliğinin pek çok tehlikeli atığı kapımıza gelebilecektir. Kaldı ki, yıllar önce Almanların Isparta'da benzer bir girişimi –hatırlarsınız- zorlukla engellenmişti. 1987'de Sinop sahillerine vurduktan sonra İtalyan malı oldukları saptanan kimyasal variller ise, aradan geçen yıllara karşın, bu işe uygun olmayan bir depoda bekletiliyor.

Tehlikeli atık deyince, kuşkusuz, sıralamadaki ön yerlerden birini de gemi sökümüne vermek gerekiyor. Aliğa'da bulunan gemi söküm tesislerine GreenPeace rakamlarına göre her yıl yaklaşık 100 gemi getiriliyor. Neredeyse, hepsi, birer asbest deposu olan bu gemiler, dünyanın çeşitli limanlarından toplanıyor. Gemi söküm işine 1970'lerin sonunda başlayan Türkiye, Hindistan, Bangladesh, Pakistan ve Çin'in ardından dünyadaki beşinci büyük gemi söküm sanayiine sahip. Türkiye, yılda, 350-400 bin tonluk gemi sökümü gerçekleştiriyor. Gemilerin söküm için Türkiye'ye sokulması ise yasalara

aykırı. Zira, Tehlikeli Atıkların Sınır Ötesi Taşınması Ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşmede, 1994'ten bu yana Türkiye'nin de imzası var. Konvansiyon, tehlikeli atıkların uluslararası taşınması ve ticaretini yasaklıyor. Öte yandan, 1995'te Yayınlanan Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, tehlikeli atıkların asbest içeren gemiler de dahil olmak üzere, ülkemize ithalini yasaklıyor. Söz konusu yönetmeliğin "Atıkların Sınırlar Ötesi Taşınımı, Atıkların İthalı" başlıklı 38 inci maddesinde "atıkların Türkiye'nin yetkisi altında bulunan sahalara ve serbest bölgelere ithali yasaktır, ancak, yönetmelik yayımlandığı tarihe kadar sektör itibariyle ekonomik değere haiz atıkları, sağlık, araştırma, yakıt ve benzeri amaçlarla kullandığını belgeleyenlere ithal izinleri uygun görülecek süre ve şartlarda yayımlanacak tebliğler doğrultusunda bakanlıkça verilir" deniliyor.

Son günlerin modası tehlikeli atıklarda son sürpriz ise Irak Savaşı...Çünkü, kamyonlarla getirilen binlerce ton savaş hurdası eritilerek inşaat demirine dönüştürülüyor. Ancak, geçtiğimiz aylarda yeterli denetim yapılmadığı iddia edilen hurdalar arasında radyasyonlu parçalara rastlanması tepkilere neden oldu. Öte yandan, demir üretiminde hurda büyük yer kaplıyor. Türkiye, yıllık 25 milyon tonluk demir ihtiyacının 20 milyon tonunu hurdadan elde ediyor. Birleşmiş Milletler Çevre Programı kalıcı organik kirleticiler hakkında 2001 yılında bir anlaşma hazırladı ve ilk sıradaki 12 kimyasalın kullanımı, üretimi ve depolanmasını engellemek üzere çalışmalar başladı. Kanserojen olan bu kimyasalların başlıca kaynakları tarım ilaçları, atık yakma tesisleri, klor ve PVC plastiği üretimi, demir -çelik tesisleri. Türkiye de bu anlaşmaya imza atarak, bu kimyasalların elimine edilmesi konusunda taahhütte bulundu; ancak, gerek, anlaşmanın onaylanması konusunda, gerekse bu kimyasalların kaynaklarının aşamalı bir şekilde son bulması için henüz hiçbir girişimde bulunmadı.

Avrupa Birliği Komisyonunun atıkların sınır ötesi taşınmasıyla ilgili katı kuralları var. Komisyon, üye ülkelerin bu kuralları uygulamasını kontrol etme görevini üstlenmiştir. Kuralların ihlali durumunda, komisyon, üye ülkeye ihlal davası dahil, ciddi yaptırımlar uygulama yetkisine sahiptir. Ne var ki, Avrupa Birliği, atıkların başka bir ülkeye gönderilmesini de kabul ediyor. Avrupa Birliği, atık nakliyatı düzenlemesine göre atıkların Avrupa Birliği içinde veya dışında bir ülkeye taşınması, ancak, o ülkede çevreye uygun şartlarda muhafaza edilmesi şartıyla yapılabilir. Avrupa Birliği yasalarına göre, bir ülkeye yasa dışı olarak gönderilen atıklar geri alınmalı ya da gönderildiği yerde çevre koşullarına uygun olarak muamele görmeli. İleri sürülen bu metnin alt okuması ise kolayca tahmin edildiği gibi "gönderilen atık geri alınmaz"ı işaret ediyor. Ulla Gemisinde ise, atığın naklinin yasa dışı olduğu belirtiliyor ve İspanyol otoritelerine bildirilmediği savunuluyor ve Avrupa Birliği yasalarına göre yasadışı bir atık nakliyesi olduğunda, atık otuz gün içinde veya iki tarafın da anlaşmaları bir tarih içinde geri alınmalı ya da gönderilen ülkede çevre koşullarına uygun olarak muamele görmelidir. Sözü edilen olayda anlaşılıyor ki, atıkların geri alınması konusunda yasal ve yönetime ilişkin sorunlar olmuştur. Bu sorunlar çözüldüğü sırada da gemi batmıştır deniliyor.

Çevre konusunda bir başka temel konu ise nükleer santral konusu. Yıllarca ulusal ve uluslararası birçok platformda tartışılan nükleer santral konusundaki güncel gelişme, basında yer alan bilgilere göre hükümetin üç adet nükleer santral yapmayı planlamasıdır.

Yine, aynı bilgilere göre bu üç adet nükleer santralın ihalelerin birlikte yapılması düşünülmektedir. Mersin ve Sinop'ta kurulması planlanan bu santrallerle, diğer ülkelerde yoğun tepkilerle karşılaşan nükleer santral konusunun Türkiye'ye bırakılması gündeme gelmektedir. Uzun zamandır gündemde yer almayan ve ülkemizde de yoğun tepkilere neden olan nükleer santral konusunun birden bire yeniden gündeme gelmesinin Airbus uçakları dolayısıyla oldukça yakın ilişkiler kurduğumuz Fransa'nın güçlü bir nükleer santral sanayiine sahip olması ve 1996 yılında Mersin Akkuyu'da kurulması planlanan nükleer santral ihalesine teklif veren ortaklığın büyük ortağı olmasının etkisi olabilir mi acaba?

Sayın Bakan, Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; konuşmamı iki temel konuya değinerek bitiriyorum. Çevre konusunda ülkemizde yıllardır devam eden bir çok sorun bulunmaktadır. Deniz kirliliği; gerek ülkemizden kaynaklanan, gerekse diğer ülkelerden gelen atıklar yüzünden denizlerimiz her geçen gün kirlenmekte ve balıklar dahil olmak üzere, deniz canlıları yaşayamaz hale gelmektedir. İkincisi, atık maddeler konusu; katı atıkların değerlendirilmesi konusunda yapılması gereken düzenlemeler bulunmaktadır. Çöplerin değerlendirilmesinin sağlık boyutuyla çevre için büyük tehlike yaratan çöplüklerin ortadan kaldırılması olarak önem taşımakta, hem de geri dönüşüm sisteminin hayata geçirilmesiyle ekonomiye büyük kaynak sağlanmış olacaktır.

Bu konuları ve sorunları, Sayın Bakanın ve komisyonun dikkatine sunuyorum. Sayın Bakanın bu konularla ilgili görüş ve değerlendirmelerini, komisyonumuza sunarlarsa mutlu olacağımı ifade ediyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Hamzaçebi.