

**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI**

**SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE YAP-İŞLET-DEVRET MODELİ
UYGULAMALARININ MALİ AÇIDAN İNCELENMESİ VE
DEĞERLENDİRİLMESİ**

DOKTORA TEZİ

**Hazırlayan
Tolga AVŞAR**

**Tez Danışmanı
Prof.Dr.Metin TAŞ**

Ankara-2012

**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI**

**SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE YAP-İŞLET-DEVRET
MODELİ UYGULAMALARININ MALİ AÇIDAN İNCELENMESİ
VE DEĞERLENDİRİLMESİ**

DOKTORA TEZİ

**Hazırlayan
Tolga AVŞAR**

**Tez Danışmanı
Prof.Dr.Metin TAŞ**

Ankara-2012

ONAY

Tolga AVŞAR tarafından hazırlanan “Sivil Havacılık Sektöründe Yap-İşlet-Devret Modeli Uygulamalarının Mali Açısından İncelenmesi ve Değerlendirilmesi” başlıklı bu çalışma 22.06.2012 tarihinde yapılan savunma sonucunda oy birliği / oy çokluğu ile başarılı bulunarak, jürimiz tarafından Maliye Ana Bilim Dalı’nda Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof.Dr.Metin TAŞ (Danışman)

Prof.Dr.Şükrü KIZILOĞLU

Prof.Dr.T.Murat ÖZDEN

Prof.Dr.Nevzat SAYGILIOĞLU

Prof.Dr.Nurettin BİLİCİ

ÖNSÖZ

İnsanların ihtiyaçları, bilindiği üzere sınırsızdır ve sürekli olarak da artmaktadır. Özellikle günümüzde teknoloji alanında yaşanan hızlı gelişmeler mal ve hizmet çeşitliliğini arttırdığından insanların ihtiyaçları da yeni mal ve hizmetler doğrultusunda hızla artmaktadır. Bu sayede ortaya çıkan yeni mal ve hizmet ihtiyaçlarının bir kısmı kamu sektörü tarafından, bir kısmı da özel sektör tarafından üretilmektedir. Ancak bazı özelliklere sahip ve büyük miktarlarda kaynak gerektiren mal ve hizmet üretimleri de devlet tarafından üstlenilmek zorundadır. Devletin bu şekilde kamu hizmeti sunma konusunda farklı yöntemleri bulunmakta olup, bunlardan bir tanesi de Yap-İşlet-Devret Modelidir.

Havayolu ulaşımı hem dünyada hem de Türkiye’de hızla büyüyen ve gelişen bir ulaşım şeklidir. Türkiye’de özellikle 2000’li yılların başından beri havayolu ulaşımında ciddi boyutlarda talep artışı yaşanmıştır. Bu büyüme ve gelişmenin sonucu olarak da yeni havaalanı ve terminal binalarının yapımında Yap-İşlet-Devret Modeli sıkça kullanılmıştır ve halen de yeni yatırımlarda kullanılmaktadır.

Dolayısıyla bahsedilen nedenlerle bu tezin konusu Sivil Havacılık Sektöründe YİD Modeli Uygulamalarının Mali Açıdan İncelenmesi ve Değerlendirilmesi olarak seçilmiştir.

Doktora programım süresince hiçbir yardımı esirgemeyen ve her türlü desteği veren, başta ailem olmak üzere, DHMİ Genel Müdürlüğü Teftiş Kurulu Başkanı Orhan Ekrem SALMAN’a, tez danışmanım Prof.Dr.Metin TAŞ’a, Gazi Üniversitesi Maliye Bölümü tüm öğretim görevlilerine ve değerli dostum Arş.Gör.Dr.Selin ERTÜRK ATABEY’e teşekkürü bir borç bilirim.

Ankara-2012

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
KISALTMALAR	x
TABLO VE ŞEKİLLER	xii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KAMU HİZMETİ KAVRAMI, YAP-İŞLET-DEVRET MODELİ VE SİVİL HAVACILIK

1.1-KAMU HİZMETİ KAVRAMI VE İLKELERİ	3
1.1.1-Kamu Hizmeti Kavramı	3
1.1.2-Kamu Hizmetinin İlkeleri	3
1.2-KAMU HİZMETLERİNİN GÖRÜLÜŞ YÖNTEMLERİ	5
1.2.1-Kamu Hizmetinin Kamu İdarelerince Yürütülmesi (Emanet Usulü)	5
1.2.2-Kamu Hizmetlerinin Özel Hukuk Gerçek veya Tüzel Kişileri Eliyle Yürütülmesi	6
1.2.2.1-Müşterek Emanet Usulü	6
1.2.2.2-İltizam Usulü	6
1.2.2.3-Ruhsat (İzin) Usulü	7
1.2.2.4-İmtiyaz Usulü	7
1.3-YAP-İŞLET-DEVRET MODELİ	8
1.3.1-Tanımı	9
1.3.2-Tarihi Gelişimi	10
1.3.3-YİD Modelinin Pozitif ve Negatif Yönleri	13
1.3.4-YİD Modelinin Tarafları	14
1.4-DÜNYADA SİVİL HAVACILIK ALANINDAKİ UYGULAMALAR	17
1.4.1-Gelişmiş Ülkelerdeki Uygulamalar	17

1.4.1.1-İngiltere	18
1.4.1.2-Amerika Birleşik Devletleri	19
1.4.1.3-Avustralya	20
1.4.2-Gelişmekte Olan Ülkelerdeki Uygulamalar	21
1.4.2.1-Arjantin.....	21
1.4.2.2-Mısır	21
1.4.2.3-Güney Kıbrıs Rum Kesimi.....	22
1.4.2.4-Filipinler.....	23
1.5-TÜRKİYE'DE YAP-İŞLET-DEVRET MODELİNİN HUKUKİ ZEMİNİ ..	24
1.5.1-YİD Modeline İlişkin Anayasal Düzenlemeler	24
1.5.2-YİD Modeline İlişkin Kanun Bazındaki Düzenlemeler	25
1.5.3-Türkiye'de Yargılama Hukuku Açısından YİD Sözleşmeleri	27
1.5.3.1-İdari Yargı Bakımından YİD Sözleşmeleri	27
1.5.3.2-Danıştay'ın YİD Sözleşmelerini İnceleme Görevi	28
1.5.3.3-Danıştay'ın YİD Sözleşmeleri Bakımından Yargılama Görevi	29
1.5.4-YİD Sözleşmeleri Açısından Tahkim Yolu	30
1.6-SİVİL HAVACILIK.....	36
1.6.1-Tanımı	36
1.6.2-Dünyada Sivil Havacılığın Gelişimi	36
1.6.3-Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi	39
1.6.4-Hava Taşımacılığı ve Havaalanı Kavramı.....	41
1.6.5-Türkiye'de Sivil Havaalanı İşletmecisi.....	42
1.6.6-DHMI Genel Müdürlüğü	46
1.6.7-Türk Sivil Havacılığına İlişkin İstatistikler	47
1.6.8-DHMI Genel Müdürlüğünün Gelirlerine İlişkin İstatistikler	52

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE YAP-İŞLET-DEVRET MODELİNİN MALİ AÇIDAN İNCELENMESİ

2.1-TÜRK VERGİ HUKUKUNDA YİD SÖZLEŞMELERİNİN VE İMTİYAZLI ŞİRKETLERİN DURUMU	56
2.2-YİD ANONİM ŞİRKETİNİN VERGİ KANUNLARI AÇISINDAN DURUMU	57
2.2.1-YİD Anonim Şirketinin Kuruluşu, Konusu, Amacı ve Süresi.....	57
2.2.2-YİD Anonim Şirketinin Vergi Mükellefiyeti.....	59
2.2.3-YİD Anonim Şirketinin Vergi Usul Kanunu Açısından İncelenmesi	62
2.2.3.1-Değerleme	63
2.2.3.2-Amortisman	63
2.2.3.2.1-Sermayenin İtfası.....	64
2.2.3.2.2-Özel Maliyet Bedellerinin İtfası	68
2.2.3.3-Yeniden Değerleme/Enflasyon Düzeltmesi	70
2.2.4-YİD Anonim Şirketinin Kurumlar Vergisi Kanunu Açısından İncelenmesi.....	72
2.2.4.1-Geçici Vergi Uygulaması	73
2.2.4.2-YİD Anonim Şirketinin Devri	74
2.2.5-YİD Anonim Şirketinin Gelir Vergisi Kanunu Açısından İncelenmesi	76
2.2.6-YİD Anonim Şirketinin Katma Değer Vergisi Kanunu Açısından İncelenmesi.....	76
2.2.6.1-Yatırım Döneminde KDV Uygulaması	78
2.2.6.2-İşletme Döneminde KDV Uygulaması	81
2.2.6.3-Tesislerin İdareye Devri Esnasında KDV Uygulaması	82

2.2.7-YİD Anonim Şirketinin Emlak Vergisi Kanunu Açısından İncelenmesi.....	83
2.2.7.1-Yatırım Döneminde Emlak Vergisi Uygulaması	84
2.2.7.2-İşletme Döneminde Emlak Vergisi Uygulaması	85
2.2.8-YİD Anonim Şirketinin Harçlar Kanunu Açısından İncelenmesi ...	87
2.2.9-YİD Anonim Şirketinin Damga Vergisi Kanunu Açısından İncelenmesi.....	90
2.2.9.1-Geçici Teminat Mektupları Açısından Damga Vergisi	92
2.2.9.2-Görevli Şirketin Kuruluş Sermayesi Açısından Damga Vergisi .	93
2.2.10-YİD Anonim Şirketinin Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi Kanunu Açısından İncelenmesi	94
2.3-TÜRK SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDEKİ YİD MODELLERİNİN İMTİYAZ SÖZLEŞMELERİ ÖZELİNDE İNCELENMESİ.....	95
2.3.1-YİD Modellerinde İzlenen Süreç	96
2.3.2-DHİM Genel Müdürlüğünce YİD Modeli Kapsamında Yapılan Uygulamalara İlişkin İmtiyaz Sözleşmelerinde Yer Alan Temel ve Mali Hükümler	97
2.3.2.1-Antalya Havalimanı	97
2.3.2.1.1-Birinci Dışhatlar Terminali.....	97
2.3.2.1.1.1-Sözleşmenin Tarafları ve Konusu.....	98
2.3.2.1.1.2- Sözleşme Süreleri, Yatırım Bedeli, Yatırımın Finansmanı ve İşletme Sermayesi.....	98
2.3.2.1.1.3-Kullanım Bedeli.....	99
2.3.2.1.1.4-Görevli Şirkete Tahsis Edilen Gelirler	99
2.3.2.1.1.5-Garanti Edilen Dışhat Yolcu Sayısı ve Yolcu Servis Ücreti Tarifesi	101
2.3.2.1.1.6-Tarifelerin Tespiti	104
2.3.2.1.1.7-Amortisman	104
2.3.2.1.2-İkinci Dışhatlar Terminali	105

2.3.2.1.2.1-Sözleşmenin Tarafları ve Konusu.....	105
2.3.2.1.2.2-Sözleşme Süreleri, Yatırım Bedeli, Yatırımın Finansmanı ve İşletme Sermayesi.....	106
2.3.2.1.2.3-Kullanım Bedeli.....	106
2.3.2.1.2.4-Görevli Şirkete Tahsis Edilen Gelirler	107
2.3.2.1.2.5-Garanti Edilen Dışhat Yolcu Sayısı ve Yolcu Servis Ücreti Tarifesi	108
2.3.2.1.2.6-Tarifelerin Tespiti	109
2.3.2.1.2.7-Amortisman	110
2.3.2.2-İstanbul Atatürk Havalimanı	111
2.3.2.2.1-Sözleşmenin Tarafları ve Konusu.....	111
2.3.2.2.2- Sözleşme Süreleri, Yatırım Bedeli, Yatırımın Finansmanı ve İşletme Sermayesi	112
2.3.2.2.3-Kullanım Bedeli.....	112
2.3.2.2.4-Görevli Şirkete Tahsis Edilen Gelirler	113
2.3.2.2.5-Garanti Edilen Dışhat Yolcu Sayısı ve Yolcu Servis Ücreti Tarifesi.....	114
2.3.2.2.6-Tarifelerin Tespiti	115
2.3.2.2.7-Amortisman	116
2.3.2.2.8-Ek İmtiyaz Sözleşmesi.....	116
2.3.2.3-Dalaman Havalimanı.....	117
2.3.2.3.1-Sözleşmenin Tarafları ve Konusu.....	117
2.3.2.3.2-Sözleşme Süreleri, Yatırım Bedeli, Yatırımın Finansmanı ve İşletme Sermayesi	118
2.3.2.3.3-Kullanım Bedeli.....	119
2.3.2.3.4-Görevli Şirkete Tahsis Edilen Gelirler	119
2.3.2.3.5-Garanti Edilen Dışhat Yolcu Sayısı ve Yolcu Servis Ücreti Tarifesi.....	120

2.3.2.3.6-Tarifelerin Tespiti	121
2.3.2.3.7-Amortisman	122
2.3.2.4-İzmir Adnan Menderes Havalimanı	123
2.3.2.4.1-Sözleşmenin Tarafları ve Konusu	123
2.3.2.4.2-Sözleşme Süreleri, Yatırım Bedeli, Yatırımın Finansmanı ve İşletme Sermayesi	124
2.3.2.4.3-Kullanım Bedeli.....	124
2.3.2.4.4-Görevli Şirkete Tahsis Edilen Gelirler	125
2.3.2.4.5-Garanti Edilen Dışhat Yolcu Sayısı ve Yolcu Servis Ücreti Tarifesi	126
2.3.2.4.6-Tarifelerin Tespiti	127
2.3.2.4.7-Amortisman	128
2.3.2.5-Ankara Esenboğa Havalimanı.....	128
2.3.2.5.1-Sözleşmenin Tarafları ve Konusu	128
2.3.2.5.2-Sözleşme Süreleri, Yatırım Bedeli, Yatırımın Finansmanı ve İşletme Sermayesi	129
2.3.2.5.3-Kullanım Bedeli.....	130
2.3.2.5.4-Görevli Şirkete Tahsis Edilen Gelirler	130
2.3.2.5.5-Garanti Edilen Yolcu Sayısı ve Yolcu Servis Ücreti Tarifesi	131
2.3.2.5.6-Tarifelerin Tespiti	134
2.3.2.5.7-Amortisman	134

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDEKİ YAP-İŞLET-DEVRET MODELİ UYGULAMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1-YİD MODELİNİN HUKUKİ ZEMİNİ VE YİD SÖZLEŞMELERİNİN NİTELİĞİ	135
--	-----

3.2-YİD MODELİNİN YARGILAMA HUKUKU KARŞISINDAKİ DURUMU	137
3.3-YİD MODELİNİN VERGİ HUKUKU KARŞISINDAKİ DURUMU	138
3.3.1-YİD Modelinin Vergi Usul Kanunu Açısından Değerlendirilmesi	138
3.3.2-YİD Modelinin Kurumlar Vergisi Kanunu Açısından Değerlendirilmesi	143
3.3.3-YİD Modelinin Gelir Vergisi Kanunu Açısından Değerlendirilmesi	145
3.3.4-YİD Modelinin Katma Değer Vergisi Kanunu Açısından Değerlendirilmesi	145
3.3.5-YİD Modelinin Emlak Vergisi Kanunu Açısından Değerlendirilmesi	149
3.3.6-YİD Modelinin Harçlar Kanunu Açısından Değerlendirilmesi	151
3.3.7-YİD Modelinin Damga Vergisi Kanunu Açısından Değerlendirilmesi	152
3.3.8-YİD Modelinin Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi Kanunu Açısından Değerlendirilmesi	153
3.4-SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNE İLİŞKİN YİD İMTİYAZ SÖZLEŞMELERİNDEKİ MALİ HÜKÜMLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ	154
3.4.1-Yatırım Finansmanı ve İşletme Sermayesi Kriteri	156
3.4.2-Kullanım Bedeli	157
3.4.3-Garanti Edilen Giden Yolcu Sayısı ve Yolcu Servis Ücreti	161
3.4.4-Amortisman Uygulaması	168
3.5-YAKLAŞIK İŞLETME SÜRESİ TAHMİNİNE İLİŞKİN MODEL ÖNERİSİ	170
3.5.1-Modelin Oluşturulması	175
3.5.2-Modelin Varsayımları	177

SONUÇ	179
KAYNAKÇA	191
ÖZET	199
SUMMARY	200

KISALTMALAR

A.Ş	: Anonim Şirket
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ACI	: Airports Council International (Uluslararası Havalimanları Konseyi)
BKK	: Bakanlar Kurulu Kararı
BSMV	: Bankacılık ve Sigorta Muameleleri Vergisi
CAB	: Civil Aeronautics Board (Sivil Havacılık Komitesi)
DHMI	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
DVK	: Damga Vergisi Kanunu
ECT	: The Energy Charter Treaty (Avrupa Enerji Şartı Deklarasyonu)
EVK	: Emlak Vergisi Kanunu
FAA	: Federal Aviation Administration (Federal Havacılık idaresi)
GVK	: Gelir Vergisi Kanunu
HABOM	: Havacılık Bakım ve Onarım Merkezi
HEAŞ	: Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri Anonim Şirketi
ICAO	: International Civil Aviation Organisation (Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu)
ICSID	: International Center for Settlement of Investment Disputes (Uluslararası Yatırım Uyuşmazlıklarının Çözümü Merkezi)
İTEP	: İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Havaalanı Projesi
KDV	: Katma Değer Vergisi
KDVK	: Katma Değer Vergisi Kanunu
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsü
KVK	: Kurumlar Vergisi Kanunu
NBD	: Net Bugünkü Değer
SSM	: Savunma Sanayii Müsteşarlığı
TEFE	: Toptan Eşya Fiyat Endeksi
THY	: Türk Hava Yolları

TTK	: Türk Ticaret Kanunu
ÜFE	: Üretici Fiyatları Endeksi
VUK	: Vergi Usul Kanunu
YİD	: Yap-İşlet-Devret
YPK	: Yüksek Planlama Kurulu

TABLO VE ŞEKİLLER

Şekil-1: DHMI Tarafından İşletilen veya DHMI Denetiminde Olan Havaalanları.....	47
Tablo-1: Türkiye’de Yıllar İtibariyle Sivil Uçak Trafiği.....	48
Şekil-2: Yıllar İtibariyle Türkiye’deki Toplam Sivil Uçak Trafiği.....	49
Şekil-3: Yıllar İtibariyle Türkiye’deki Toplam Sivil Uçak Trafiğindeki Artış ve Azalışlar %.....	49
Tablo-2: Yıllar İtibariyle Türkiye’deki Yolcu Trafiği.....	50
Şekil-4: Yıllar İtibariyle Türkiye’deki Toplam Yolcu Trafiği.....	51
Şekil-5: Yıllar İtibariyle Türkiye’deki Toplam Yolcu Trafiğindeki Artış/Azalış %.....	51
Tablo-3: Havalimanı Hizmet Gelirleri.....	53
Şekil-6: Antalya Havalimanı Terminal Hizmet Gelirleri Payı-1997....	53
Şekil-7: Atatürk Havalimanı Terminal Hizmet Gelirleri Payı-1999.....	54
Şekil-8: Dalaman Havalimanı Terminal Hizmet Gelirleri Payı-2004..	54
Şekil-9: Adnan Menderes Havalimanı Terminal Hizmet Gelirleri Payı-2004.....	55
Şekil-10: Esenboğa Havalimanı Terminal Hizmet Gelirleri Payı-2004.....	55
Tablo-4: Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı (Antalya I.Dışhatlar Terminali).....	101
Tablo-5: Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı (Antalya II.Dışhatlar Terminali).....	108
Tablo-6: Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı (Atatürk Havalimanı Dışhatlar Terminali).....	114
Tablo-7: Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı (Dalaman Havalimanı Dışhatlar Terminali).....	120
Tablo-8: Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı (Adnan Menderes Havalimanı Dışhatlar Terminali).....	126
Tablo-9: Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı (Esenboğa Havalimanı İç-Dışhatlar Terminali).....	131

Tablo-10: Sözleşmelere İlişkin Özet Bilgiler.....	155
Tablo-11: Yıllık Kullanım Bedelleri.....	157
Tablo-12: Antalya Havalimanı I.Dışhatlar Terminali Garanti	
Edilen ve Gerçekleşen Giden Yolcu Sayıları.....	162
Tablo-13: Antalya Havalimanı II.Dışhatlar Terminali Garanti	
Edilen ve Gerçekleşen Giden Yolcu Sayıları.....	162
Tablo-14: Atatürk Havalimanı Dışhatlar Terminali Garanti	
Edilen ve Gerçekleşen Giden Yolcu Sayıları.....	162
Tablo-15: Dalaman Havalimanı Dışhatlar Terminali Garanti	
Edilen ve Gerçekleşen Giden Yolcu Sayıları.....	163
Tablo-16: Adnan Menderes Havalimanı Dışhatlar Terminali	
Garanti Edilen ve Gerçekleşen Giden Yolcu Sayıları.....	163
Tablo-17: Esenboğa Havalimanı İç-Dışhatlar Terminalleri Garanti	
Edilen ve Gerçekleşen Giden Yolcu Sayıları.....	164

GİRİŞ

Geçmişte olduğu gibi günümüzde de devletler bir takım mal ve hizmet üretimlerini üstlenmektedirler. Bazı durumlarda, üretilmesi planlanan mal veya hizmetin nitelikleri söz konusu üretimi devletin yapmasına gerekçe oluştururken bazı durumlarda da söz konusu üretimin büyük miktarlarda kaynak gerektirmesi söz konusu üretimi devletin yapmasına gerekçe oluşturmaktadır. Ancak iktisat biliminde vurgulandığı üzere insan ihtiyaçları sınırsız olmakla birlikte, bu ihtiyaçların giderilmesi noktasında kaynaklar sınırlıdır. Dolayısıyla özel sektörün kaynakları sınırlı olduğu gibi kamu sektörünün de kaynakları sınırlıdır.

Bu bağlamda devlet bazı mal ve hizmet üretimlerini kendisi üstlenmekte, bazen de bu mal ve hizmetleri özel sektöre ürettirmektedir. Bu hususta bazı yöntem ve modeller uygulanmakta olup, bunlardan bir tanesi de YİD Modelidir.

Dünyada ve özellikle de Türkiye’de 2000’li yıllar sivil havacılığın hızla geliştiği ve büyüdüğü yıllar olmuştur. Sivil havacılığın bu hızlı gelişimi nedeniyle de yeni havaalanlarının ve mevcut havaalanları içinde yeni terminal ve yardımcı tesislerin yapılması zorunluluk arz etmiştir. Söz konusu yatırımların yapılmasında YİD modeli sıklıkla kullanılmış ve başarılı uygulamalar hayata geçirilmiştir.

Çalışmamızın Birinci Bölümünde kamu hizmeti ve üretimine genel olarak değindikten sonra YİD modeline ve YİD modeline ilişkin Türkiye’deki yasal düzenlemelere değinilmiştir. Anılan bölümde son olarak sivil havacılığa değinilmiş ve bazı temel tanım ve kavramlara açıklık getirilerek sivil havacılık sektörüne ilişkin bir takım istatistikler ile bölüm sonlandırılmıştır.

Çalışmamızın İkinci Bölümünde ise öncelikle YİD modeli, Türkiye’deki vergi mevzuatı açısından ele alınmıştır. Daha sonra ülkemizde YİD modeli ile gerçekleştirilen havaalanı terminal binası yapımı işlerine ilişkin sözleşmelerde yer alan temel ve mali hükümler incelenmiş ve bunlara açıklık getirilmiştir.

Çalışmamızın Üçüncü Bölümünde de İkinci Bölümde ele alınan konularda değerlendirmeler yapılarak bir takım önerilerde bulunulmuştur. Bunların yanında son olarak “*Yaklaşık İşletme Süresi*” hesaplanmasına ilişkin olarak bir model önerisi sunulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

KAMU HİZMETİ KAVRAMI, YAP-İŞLET-DEVRET MODELİ VE SİVİL HAVACILIK

1.1-KAMU HİZMETİ KAVRAMI VE İLKELERİ

1.1.1-Kamu Hizmeti Kavramı

Kamu yönetiminin temel kavramlarından olan kamu hizmeti, kamu yönetiminin uğraş alanlarının belirlenmesinde yardımcı olan bir kavramdır. Kamu hizmeti kavramı değişik anlamları haiz olabilmektedir. Kamu hizmeti bazen faaliyet, iş, uğraş anlamında, bazen de kamu kuruluşları anlamında kullanılır. Örneğin, Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 128 inci maddesindeki *“Devletin, kamu iktisadi teşebbüsleri ve diğer kamu tüzel kişilerinin yürütmekle yükümlü oldukları kamu hizmetlerinin gerektirdiği asli ve sürekli görevler, memurlar ve diğer kamu görevlileri eliyle görülür”* kuralındaki kamu hizmeti, faaliyet, iş, uğraş anlamında kullanılırken Anayasa'nın 70 inci maddesindeki *“Her Türk, kamu hizmetlerine girmek hakkına sahiptir”* hükmünde ise kamu hizmeti, kamu kuruluşları anlamında kullanılmıştır. (Gözübüyük,1998:7-8)

Doktrinde ise kamu hizmeti genel olarak; bir kamu kurumunun ya kendisi tarafından ya da yakın gözetimi altında, özel girişim eliyle kamuya sağlanan hizmetler olarak tanımlanmaktadır. Bir hizmetin kamu hizmeti sayılıp sayılmayacağını, kamu hizmeti sayılması durumunda nasıl yürütüleceğini belirlemek ise yasama organının yetkisi içinde bulunmaktadır. (Gözübüyük,1998:8)

1.1.2-Kamu Hizmetinin İlkeleri

Kamu hizmetine hakim olan temel ilkeleri; devamlılık, değişebilirlik, eşitlik, tarafsızlık ve laiklik olarak belirtmek mümkündür.

Yukarıda adı geçen ilkeleri genel olarak aşağıda yer aldığı şekli ile tanımlamak mümkündür: (Gözler,2008:206-207)

Devamlılık İlkesi: Bu ilke kamu hizmetlerinin, kanunların öngördükleri dışında, kesintisiz ve düzenli olarak yürütülmesini öngören bir ilkedir.

Değişebilirlik İlkesi: Bu ilkeye göre kamu hizmetlerinin, kolektif ihtiyaçlardaki ve kamu yararı gereklerindeki değişime uyum sağlaması gerekmektedir.

Eşitlik İlkesi: Kamu hizmetleri karşısında eşitlik ilkesi, kanun önünde eşitlik ilkesinin bir uzantısıdır. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 10 uncu maddesinin ilgili bölümlerinde "*Herkes, dil, ırk, renk, cinsiyet, siyasî düşünce,felsefî inanç, din, mezhep ve benzeri sebeplerle ayırım gözetilmeksizin kanun önünde eşittir*", "*Hiçbir kişiye, aileye, zümreye veya sınıfa imtiyaz tanınamaz. Devlet organları ve idare makamları bütün işlemlerinde kanun önünde eşitlik ilkesine uygun olarak hareket etmek zorundadırlar*" hükümleri yer almaktadır. Dolayısıyla bu noktada tüm gerçek ve tüzel kişilerin kamu hizmetleri karşısında eşit olmaları gerektiği sonucunu çıkarmak mümkündür.

Tarafsızlık İlkesi: Bu ilkeyi de eşitlik ilkesinin bir uzantısı olarak tanımlamak mümkündür. Tarafsızlık ilkesi kişilere hak vermek yerine idareye yükümlülük getirmektedir. İdare, kamu hizmetini yürütürken belirli kişi veya gruplar arasında hiçbir gerekçe ile ayırım yapamaz ve taraflı davranamaz.

Laiklik İlkesi: Kamu hizmetlerinde laiklik ilkesi tarafsızlık ilkesinin bir unsurudur. Başka bir deyişle; dinsel alanda tarafsızlığa laiklik denilmektedir. Bu ilkeye göre; kamu hizmeti sunumunda görev alan personelin kesin tarafsızlık yükümlülüğü altında olduğu ve kamu hizmetlerinin sunumunda dinsel tercihlerini hiçbir şekilde belli etmemeleri gerektiği kabul edilmektedir.

1.2-KAMU HİZMETLERİNİN GÖRÜLÜŞ YÖNTEMLERİ

Kamu hizmetini üreten organı kısaca ve genel olarak devlet şeklinde belirtmek mümkündür. Aslında geçmişte de günümüzde de kamu hizmetini üreten devlettir. Sadece devlet kamu hizmetini üretirken farklı yöntemler kullanabilmektedir. Söz konusu yöntemleri; “Kamu Hizmetinin Kamu İdarelerince Yürütülmesi (Emanet Usulü)” ve “Kamu Hizmetlerinin Özel Hukuk Gerçek veya Tüzel Kişileri Eliyle Yürütülmesi” olarak saymak mümkündür.

1.2.1-Kamu Hizmetinin Kamu İdarelerince Yürütülmesi (Emanet Usulü)

Kamu hizmetlerinin Devlet veya kamu idareleri tarafından doğrudan doğruya kendi personel, para, araç ve gereçleri ile yapılmasına emanet usulü denilmektedir. Bu usulde önemli olan nokta, kamu hizmetinin doğrudan doğruya Devlet veya diğer kamu tüzel kişilerinca yapılmasıdır. (Gözübüyük,1998:239)

Bu usulün başlıca özelliklerini aşağıdaki gibi saymak mümkündür:

a) Kamu hizmeti, ayrı bir tüzel kişiliğin faaliyeti olarak ortaya çıkmamaktadır. Bu nedenle yapılan kamu hizmeti, devlet tüzel kişiliğinin veya bir kamu iradesinin hizmeti olarak görünmektedir.(Gözübüyük-Tan,2006:671)

b) Kamu hizmetinin yürütülebilmesi için ihtiyaç duyulan ödenek hizmeti ifa edecek idarenin bütçesinde yer almaktadır. Ayrıca bu ödenekler hizmeti ifa eden idarenin tabi olduğu mevzuata uygun olarak ödenmekte ve denetlenmektedir.

c) Kamu hizmetinin ifası sırasında yapılan işlemler tek yanlı idari işlemler ve/veya idari sözleşmelerdir.

d) Kamu hizmetini fiilen ifa edenler kamu görevlisidirler.

1.2.2-Kamu Hizmetlerinin Özel Hukuk Gerçek veya Tüzel Kişileri Eliyle Yürütülmesi

Bu usule örnek olarak müşterek emanet usulünü, iltizam usulünü, ruhsat usulünü, imtiyaz usulünü ve YİD modelini vermek mümkündür. (Polatkan,2000:33) YİD modeli çalışmanın özünü teşkil ettiğinden söz konusu model bu alt başlık yerine takip eden ana başlıkta ele alınmıştır.

1.2.2.1-Müşterek Emanet Usulü

Bu usulde, kamu hizmeti idare tarafından kurulmakta, özel kişilere ifa ettirilmekte, hizmeti ifa eden özel kişi sunulan kamu hizmetinin giderlerini hizmetten yararlananlardan aldığı bedelle finanse etmekte ve bir kazanç elde ettiğinde de bunu idare ile paylaşmaktadır. (Polatkan,2000:34) Söz konusu kamu hizmeti özel gerçek veya tüzel kişinin, idare ile yaptığı müşterek emanet sözleşmesine uygun olarak gerçekleştirilmektedir.

Müşterek emanet usulünde kamu hizmetini ifa eden özel gerçek veya tüzel kişinin sermaye kaybı gibi bir durumu söz konusu olmamaktadır. Çünkü özel gerçek veya tüzel kişinin bir zarara maruz kalması durumunda bu zarar idare tarafından karşılanmakta ve özel teşebbüsün buradaki zararı sadece emeğinin karşılığını alamamak olmaktadır.(Odyakmaz,1998:152)

Bu usulün günümüzdeki tek örneği sahil fenerlerinin kurulması ve işletilmesi ile ilgili sözleşmelerdir.(Onar,1966:45)

1.2.2.2-İltizam Usulü

İltizam usulünde özel hukuk gerçek veya tüzel kişisi bir taahhüt sözleşmesi ile idare tarafından kurulmuş bir hizmeti götürü veya orantılı bir bedel karşılığında ifa etmektedir.(Deliveli,2002:68)

Bu yöntem, Osmanlı İmparatorluğu döneminde özellikle vergi toplama alanında kullanılmış bir yöntemdir. (Gözübüyük,1998:240)

1.2.2.3-Ruhsat (İzin) Usulü

Ruhsat usulü idarenin, ortada herhangi bir sözleşme olmaksızın tek taraflı bir işlem ile özel hukuk özel veya tüzel kişisine kamu hizmetini ifa etmesi konusunda izni vermesidir.(Çağlayan-Bozkurt,2005:37)

Bu yöntemde görülmesi, idare lehine bir tekel oluşturmamış olan bir kamu hizmetinin varlığı söz konusu olmaktadır.(Polatkan,2000:36)

Ruhsat usulünde idarenin, faaliyetin her aşamasında denetim ve gözetim yetkisi söz konusudur. Ayrıca; idare, hizmetin asıl sahibi olarak, hizmetin görülmesinde özel kişilerin yetersiz kaldığını tespit ettiği durumlarda gerekli önlemleri alabilmektedir. Bu önlemler arasında verilen ruhsatın geri alınması da bulunmaktadır.

Bu usule örnek olarak; özel eğitim kurumlarını ve özel hastaneleri göstermek mümkündür.

1.2.2.4-İmtiyaz Usulü

İmtiyaz usulü, kamu hizmetinin, idare ile yapılan sözleşmeye dayalı olarak, sermaye şirketi statüsündeki bir özel hukuk tüzel kişisi tarafından masrafları, kâr ve zararı özel kişiye ait olmak üzere ve hizmetten yararlanandan bir bedel alınmak suretiyle ifa edilmesidir. (Çağlayan-Bozkurt,2005:37) Bu usulde de idarenin denetim yetkisi mevcuttur.

İmtiyaz sahibi özel hukuk tüzel kişisi yüklendiği kamu hizmetini imtiyaz sözleşmesinde belirlenen koşullara ve kamu hizmetinin genel ilkelerine uygun olarak yürütmekle sorumludur. (Gözübüyük-Tan,2006:696)

1.3-YAP-İŞLET-DEVRET MODELİ

İnsanların ihtiyaçları, bilindiği üzere sınırsızdır ve sürekli olarak da artmaktadır. Özellikle günümüzde teknoloji alanında yaşanan hızlı gelişmeler mal ve hizmet çeşitliliğini arttırdığından insanların ihtiyaçları da yeni mal ve hizmetler doğrultusunda hızla artmaktadır. Tezimizin konusu olması nedeniyle bu duruma sivil havacılık sektörünü örnek olarak vermek daha uygun olacaktır. Teknolojinin hızla artması ulaşım amacıyla havayolunun kullanılmasını da arttırmıştır. Havayolu ulaşımının günümüzdeki en hızlı ulaşım yolu olduğu göz önüne alındığında insanların havayolu ulaşımına olan taleplerinin hızla artması da yadırganmayacak bir durum olarak karşımızda durmaktadır. Ancak; iktisat biliminin tanımında da yerini aldığı üzere insan ihtiyaçlarının karşılanmasında kullanılacak kaynaklar sınırsız değildir. İktisat biliminde iki temel sektör olarak kamu ve özel sektörün belirtildiği dikkate alındığında dolayısıyla bu iki sektörün sahip olduğu kaynaklar da sınırlıdır. Özel sektör, kaynaklarının yetmeyeceği mal ve hizmet üretimine doğal olarak giremez ancak kamu sektörünün böyle bir lüksü yoktur. Çünkü devlet olmanın getirdiği bir takım sorumluluklar söz konusudur. Dolayısıyla kamu sektörü bir malın ya da hizmetin üretilmesini elzem görüyorsa bu üretim için özel sektörden kaynak sağlar ve o malı veya hizmeti üretir ya da üretirir. Bu kapsamda konuya bakıldığında YİD modeli de yukarıda izah edilen gereklilikler neticesinde geliştirilmiş bir modeldir diyebiliriz. Bu modelin geliştirilmesinin arkasındaki itici güçlerden bir tanesini de özel sektörün kamu sektöründen daha etkin olduğu şeklinde belirtmek yanlış olmayacaktır. Çünkü devletin mal ve hizmet üretiminde özel sektör kadar etkin olamadığı günümüzde oldukça kabul gören bir düşüncedir. Bunun başta siyasi ve politik olmak üzere bir takım nedenleri vardır. Bu bağlamda YİD modelinin

geliştirilmesindeki iki önemli etkeni kamu sektörünün kaynak yetersizliği ve özel sektörün kamu sektöründen daha etkin üretim yapması olarak belirtmek mümkündür.

1.3.1-Tanımı

Bir kamu malı ve/veya hizmeti üretiminin veya bayındırlık işinin özel teşebbüslerce masrafları karşılanarak kurulmasını, önceden belirlenen bir süre boyunca işletilmek suretiyle yatırılan sermayenin amortisman ve karı gerçekleştirildikten sonra söz konusu tesisin bedelsiz olarak ilgili kamu kuruluşuna devredilmesini sağlayan modele YİD modeli adı verilmektedir. (Duran,1991:150)

Bu modelle genellikle büyük sermaye ve ileri teknoloji gerektiren köprüler, limanlar, havaalanları gibi kamu yatırımlarının devlete doğrudan mali ve teknik bir yük getirmeden gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. (Horgan,1992:10)

Bir diğer tanım da 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun'un 3 üncü maddesinde yer almaktadır. Kanunda yer alan tanıma göre YİD modeli; ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere geliştirilen özel bir finansman modeli olup, yatırım bedelinin (elde edilecek kar dahil) sermaye şirketine veya yabancı şirkete, şirketin işletme süresi içerisinde ürettiği mal veya hizmetin idare veya hizmetten yararlananlarca satın alınması suretiyle ödenmesini ifade etmektedir.

1.3.2-Tarihi Gelişimi

Günümüzde esas olarak büyük sermaye ve ileri teknoloji gerektiren kamu yatırımlarının finansmanında kullanılan bir model olan YİD modelinin temel felsefesi 17.Yüzyıl'da Fransa'da kanal ve köprülerin gerek merkezi yönetimler ve gerekse de yerel yönetimler eliyle özel şirketlere yaptırılması ve bu yatırımların özel şirketler tarafından belirli bir imtiyaz süresince işletildikten sonra kamuya devredilmesi ile ortaya çıkmıştır. Bu başlangıcı takiben YİD modelinin ilk örneklerinden birisinin 1782 yılında Perier Brothers'a Paris'in içme suyunun temini imtiyazının verilmesi olarak kabul edilmektedir. Daha sonraki yıllarda; Mısır devletince yetkilendirilen Süveyş Kanalı Şirketi tarafından, Avrupa ve Mısır kaynaklı finansmanla 1879 yılında Süveyş Kanalı'nın açılması ve bu şirket tarafından 99 yıllığına işletmesinin üstlenilmesinde ve ayrıca Trans-Siberian demiryollarının yapımında da benzer bir yöntemin kullanıldığı bilinmektedir. İngiltere, Almanya ve Osmanlı İmparatorluğu'nda da örnekleri görülen bu yöneme, kapitalizmdeki gelişmeye paralel olarak altyapı yatırımlarına olan ihtiyacın arttığı ve sanayileşmiş ülkelerde temel kamu hizmetlerinin merkezi planlama ve kontrol altında olması gerekliliği düşüncesinin yaygınlaştığı 1800'lü yılların sonlarından başlayıp 1970'li yıllara kadar geçen dönemde muhtelif nedenlere bağlı olarak zamanla son verilmiştir. 19.Yüzyıl'da batı ülkelerinde gözlemlenen hızlı sanayileşmeye bağlı olarak büyük altyapı yatırım talebi ve hızlı kentleşme nedeniyle ulaşım, haberleşme ve enerji nakil hizmetlerine olan ihtiyaç artmış ve ekonomiye devlet müdahalesinin olmaması gerektiği düşünülen bu dönemde özel şirketler eliyle yürütülen yatırım ve hizmetler ise rakip şirketler arasındaki yıkıcı rekabetin de etkisiyle kaynak israfına ve verimsizliğe neden olmuştur. Bu süreçte devletin kamu yatırımlarını kendisinin üstlenmesi gündeme gelmiştir. Nitekim 20.Yüzyıl'da yaşanan dünya savaşlarının sonucunda da büyük yıkımlar nedeniyle ortaya çıkan yatırım ihtiyacının kısa sürede karşılanabilmesi için gerekli olan finansman ve organizasyonun özel sektör eliyle sağlanması mümkün olamayınca devletlerin ekonomiye müdahalesi ihtiyacı devam etmiştir. Buna ilaveten,

1929 ekonomik buhranı, bu buhranın aşılması ve sonrasında devletlerin ekonomiye müdahale etmeye başlaması ve sadece altyapı yatırımlarında değil, sanayide de devletin ekonomide yer alması kapitalizmin gelişimine rağmen ekonominin özel sektör eline bırakılmasını engellemiştir ve karma ekonomi benimsenmeye başlanılmıştır. Anlaşıyor ki; özellikle II.Dünya Savaşı'ndan sonra hızlı büyüme ihtiyacında olan ülkelerde özel sektörde yeterli sermaye olmadığı için devletin ekonomideki payı ve lider rolü ön plana çıkmış ve klasik model kullanılarak kamu yatırımları yapılmıştır. Bu süreçte devletler kendi bütçe imkanlarını kullanmışlardır. Ancak geçen süreçte altyapı yatırımlarına olan ihtiyaç hızla artarken, devletlerin mevcut kaynakları da çok sayıda yeni kamu yatırımlarını aynı dönemde gerçekleştirme konusunda giderek yetersiz kalmaya başlamıştır. Bu nedenle ihtiyaç duyulan yeni kamu yatırımlarının gerçekleştirilebilmesi için devletlerin kendi kaynakları dışında bir kaynak bulma zorunluluğu gündeme gelmiştir. Bu sorunun aşılabilmesi için devletten devlete uzun vadeli düşük faizli krediler ile uluslararası finans kurumlarından sağlanan kredilerden faydalanılmıştır. 1970'lerin sonlarına 1980'lerin başlarına gelindiğinde ise dört temel gelişim nedeniyle büyük projeler için yeni finansman modelleri arayışı başlamıştır: Nüfus artışına ve ekonomik büyümeye bağlı olarak artan altyapı ihtiyacı, üçüncü dünya ülkelerinde ortaya çıkan ve aşırı borçlanmadan kaynaklanan ödeme güçlüğü'nün yarattığı ekonomik kriz, büyük inşaat firmalarının içine düştüğü karlı yeni projeler bulma zorluğu ve son olarak da 1980'lerde bir çok ülkenin hükümetleri ile uluslararası kredi kurumları tarafından savunulmaya başlanmış olan özelleştirme uygulamaları YİD modelinin ortaya çıkışını hazırlayan temel nedenler olarak kendilerini göstermiştir. (Pekgüçlü Karabulut,2007:5-6)

Aynı süreçte; Türkiye de uzun yıllarca sahip olduğu yüksek enflasyonun etkisi ile ve enflasyonu düşürme çabası içinde kamu gelirlerinin giderek daha az bir oranını kamu yatırımlarına ayırmış ve gelirlerinin çoğunu iç ve dış borç ödemelerinde kullanmak zorunda kalmıştır. Bunlara ilaveten özel sektörün kullanabileceği kaynaklar, iç borçlanma nedeniyle, yatırımlar

yerine devlet iç borçlanma senetlerine yönelmiş ve ayrıca reel faizin yüksek olması da özel sektör için reel yatırımları cazip hale getirmemiştir. Bu şekilde bir ekonomik çıkmazda kalan Türkiye, 1980 sonrasında kamu yatırımlarının gerçekleştirilebilmesi için finansman bulma çabası içinde altyapı yatırımlarında özel sektörün ve yabancı sermayenin finansman ve teknoloji imkanlarından yararlanmaya başlamıştır. Söz konusu açmazdan çıkmada bir yol olarak 1980 sonrasında uygulanan liberal ekonomik politikalarla yabancı sermayenin ülkeye gelişinin özendirilmesi benimsenmiş ve bu kapsamda yabancı sermayeyi teşvik hususunda yeni yasal düzenlemeler ve çeşitli ülkelerle yatırımların karşılıklı korunması ve teşvik edilmesi anlaşmaları imzalanmıştır. Bu ortamda Turgut ÖZAL tarafından ilk defa YİD terimi dile getirilmiş ve kendisi literatürde bu modelin isim babası olarak anılmaya başlanılmıştır. 1984 yılında, Turgut ÖZAL'ın öncülüğünde ilk yasal düzenleme yapılarak enerji üretim tesislerinin yapımı ve işletilmesi hakkının en fazla 99 yıl süre ile özel sektöre verilmesine imkan yaratılmıştır. Söz konusu yasal düzenleme ile yatırım ve işletme maliyetinin tamamının yatırımcı şirket tarafından karşılanması öngörülmekte ve bu şekilde özel sektörün özellikle enerji sektörüne girişi teşvik edilmekteydi. Bununla birlikte, YİD'in ilk uygulaması enerji sektöründe değil, alışveriş merkezi yapımında gerçekleşmiş ve 02.08.1985 tarih ve 1135/1633 sayılı Ankara Büyükşehir Belediyesi Encümeni kararına istinaden Belediye ile Anıtsal Yapılar Sanayi Ticaret ve Turizm Şirketi arasında Atakule'nin yapımı ve işletilmesine yönelik YİD sözleşmesi imzalanmıştır. (Pekgüçlü Karabulut,2007:8-10)

Günümüz Türkiye'sinde ise sivil havacılık sektörü de dahil olmak üzere birçok alanda YİD modelinin tercih edildiği görülmektedir. Bu modelin günümüzde de tercih edilmesinin nedenleri arasında ekonomik liberalleşme düşüncesinin benimsenmesi, özel sektörün mal ve hizmet üretiminde kamu sektörüne oranla yüksek etkinliği ve verimliliği, özel sektörün sahip olduğu dinamik yapı ve teknolojiadaki hızlı gelişmeler sayılabilir.

1.3.3-YİD Modelinin Pozitif ve Negatif Yönleri

Her modelde olduğu gibi YİD modelinin de pozitif ve negatif yönleri mevcuttur.

Öncelikle modelin pozitif yönlerine değinecek olursak aşağıdaki özelliklerden bahsetmek mümkündür:

a) İhaleyi alan özel teşebbüslerin yabancı olması durumunda ülkeye yabancı sermaye girişi nedeniyle yeni ve ek finansman kaynaklarının sağlanması,

b) İleri teknoloji transferi ve güncel teknolojik imkanların yakalanması,

c) Ekonomide kamu payının azaltılması,

d) Hazine'nin ilave borç yükü altına girmemesi,

e) İstihdam ve vergi gelirlerinde artış meydana gelmesi,

f) Proje risklerinin yatırımcı ülke açısından azalması,

g) Daha kaliteli ve etkin mal ve hizmet üretiminin sağlanması.

Modelin negatif yönlerini ise aşağıdaki gibi maddelemek mümkündür:

a) Modelin hazırlık safhasının uzun ve bazen de kapsamlı yatırımlarında karmaşık olması,

b) Stratejik kamu hizmetlerinin yabancı sermaye şirketlerine yaptırılması durumunda ülke savunması açısından tehlike yaratabilecek olması,

c) Uygulanan mali teşvikler olması durumunda vergi kayıplarının söz konusu olması,

d) İşi yüklenen şirketin iflas, konkordato, tasfiye v.b. durumlara düşmesi durumunda kamu malı ve/veya hizmeti üretiminin kesintiye uğraması veya gecikmesi riskinin mevcut olması,

e) İşletme süreci sonunda yatırıma konu olan tesislerin kamuya devredilmesi nedeniyle yeni Kamu İktisadi Teşebbüslerinin ortaya çıkması ihtimali, dolayısıyla da kamunun payının ekonomide artması,

f) İşletme sürecinin uzun olması durumunda tesisin kamuya devredildiğinde tesislerin fazlaca yıpranmış olması.

1.3.4-YİD Modelinin Tarafları

YİD modelinin geleneksel yatırım ve finansman yöntemlerinden en önemli farkı proje şirketiyle ilişkide olan birçok kuruluşun mevcut olmasıdır.(Güneş,2002:28)

YİD modelinde proje şirketine taraf olan kuruluşlar arasında mal ve hizmet üretebilmek için gerekli hammaddenin temin edileceği firmalar; yatırım sonucunda üretilen mal ve hizmeti satın alacak firmalar ve kişiler, işletmeden ve bakımdan sorumlu taşeron firmalar, yapım işlerini üstlenecek inşaat firmaları; yatırımı güvence altına alacak sigorta şirketleri, kredi kuruluşları; hukuki, mali ve teknik danışmanlar; projenin gerçekleştirilmesi için gerekli izin ve onayların alınacağı merciler (Danıştay, Kalkınma Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı, Maliye Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Belediyeler gibi) sayılabilir. (Güneş,2002:28)

Yukarıdaki açıklamalardan sonra bazı kavramlara değinmekte fayda vardır:

a) İdare kavramı; 3996 sayılı Kanun'un 3 üncü maddesinin (d) bendinde; Yüksek Planlama Kurulunca bu Kanunda öngörülen yatırım ve hizmetleri YİD modeli çerçevesinde yaptırmak üzere sermaye şirketi veya yabancı şirket ile sözleşme yapmaya yetkili kılınan ve hizmetin asli sahibi

olan kamu kurum ve kuruluşları (kamu iktisadi teşebbüsleri ve fonları dahil) olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla kısaca idareyi yüklenici şirket ile sözleşme imzalayan kamu kuruluşu olarak tanımlamak mümkündür.

b) Sermaye şirketi kavramı ise 3996 sayılı Kanun'un 3 üncü maddesinin (b) bendinde; Türkiye Cumhuriyeti kanunlarına göre kurulmuş veya kurulacak olan ve gerektiğinde kamu kurum ve kuruluşlarının da (kamu iktisadi teşebbüsleri dahil) ortak olduğu ve mezkur Kanunun 4 üncü maddesinde belirtilen Bakanlar Kurulu Kararında öngörülen şartları taşıyan anonim şirket olarak tanımlanmaktadır. Söz konusu Kanunun 4 üncü maddesine göre de; Kanunun kapsamındaki yatırım ve hizmetlerin YİD modeli çerçevesinde sermaye şirketleri veya yabancı şirketler eliyle gerçekleştirilmesindeki usul ve esasların; bu şirketlerde aranılacak özelliklerin, sözleşmelerin kapsamının, yatırım sonucu oluşacak mal ve hizmetlerin ücretinin belirlenmesinde uygulanacak kriterlerin ve konuya ilişkin diğer ilkelere yer verilmek suretiyle Maliye, Çevre ve Şehircilik, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme, Enerji ve Tabii Kaynaklar ve Kalkınma Bakanlıkları, Hazine Müsteşarlığı ve Dış Ticaret Müsteşarlığınca müştereken hazırlanarak Bakanlar Kurulu kararı ile yürürlüğe konulacağı hükme bağlanmaktadır. Bu Kanunda öngörülen yatırım ve hizmetleri YİD modeline göre yaptırmak isteyen İdare, projeye ilişkin ön yapılabilirlik etüdüyle Yüksek Planlama Kuruluna müracaat eder ve bu Kurul tarafından söz konusu yatırım ve hizmetleri gerçekleştirmek için yetkilendirilebilir.

Bu noktada yeri gelmişken yabancı şirket kavramına da değinmekte fayda vardır. Yabancı şirket kavramı 3996 sayılı Kanun'un 3 üncü maddesinin (c) bendinde tanımlanmaktadır. Buna göre yabancı şirket 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu hükümleri uyarınca Türkiye'de faaliyette bulunmasına izin verilen kuruluşu ifade etmektedir. Ancak 3996 sayılı Kanun'un işaret ettiği 6224 sayılı Kanun, 17.06.2003 tarih ve 25141 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 4875 sayılı Doğrudan Yabancı Yatırımlar Kanunu ile yürürlükten kaldırılmıştır. Mezkur Kanunun 5 inci maddesinin (c) bendinde 6224 sayılı Kanun'a yapılan atıfların 4875 sayılı

Kanun'a yapılmış sayılacağı belirtilmektedir. 4875 sayılı Kanun dayanak gösterilerek çıkarılan Doğrudan Yabancı Yatırımlar Kanunu Uygulama Yönetmeliği'nin 9 uncu maddesi şirket türlerini düzenlemektedir. Buna göre yabancı yatırımcıların kurabilecekleri veya iştirak edebilecekleri şirketler, Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen şirketler ile Borçlar Kanunu'nda düzenlenen adi şirketlerdir. Ancak 3996 sayılı Kanun'un uygulama usul ve esaslarını düzenleyen 2011/1807 sayılı BKK'da "sermaye şirketi" kavramı kullanılmaktadır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 124 üncü maddesine göre, anonim, limited ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirket sermaye şirketi olarak belirtilmektedir. Dolayısıyla Türkiye'de yatırım yapmak isteyen kişi veya kuruluşlar Türk Ticaret Kanunu'na göre limited, anonim veya sermayesi paylara bölünmüş komandit şirket kurmak durumundadırlar. Diğer yandan 3996 sayılı Kanun'a göre yabancı sermayeli limited, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketler YİD modelinde "*istekli*" olabilirlerken, yerli sermaye şirketlerinden sadece anonim şirketler YİD modelinde "*istekli*" olabilmektedirler. "*İstekli*" kavramı da anılan BKK'ya göre; söz konusu karar kapsamında göreve talip olan sermaye şirketleri veya aralarında oluşturdukları ortak girişimleri ifade etmektedir.

c) "Görevli şirket" in tanımı 2011/1807 sayılı BKK'nın 4/e maddesinde yer almaktadır. Buna göre; görevli şirket söz konusu karar kapsamında kendisine görev verilen isteklinin katılımı ile Türkiye Cumhuriyeti kanunlarına göre kurulan ve kamu iktisadi teşebbüsleri dahil kamu kurum ve kuruluşlarının da ortak olabildiği, bu kararın öngördüğü şartları taşıyan anonim şirketi ifade etmektedir.

Mezkur BKK'nın 17 nci maddesinde de görevli şirkete ilişkin hususlar düzenlenmektedir. Bu maddeye göre; görevlendirme kararı verilen isteklinin görevlendirilmesini müteakip, her YİD projesi için ayrı bir şirket kurulur. Bu şirketin ana sözleşmesinde YİD projesi, faaliyet konusu olarak belirtilir. Şirketin bu Karar kapsamında gerçekleştireceği yatırım ve hizmetler için getireceği öz kaynak oranı, önerilen toplam sabit yatırım tutarının yüzde yirmisinden az olamaz.

Kurulacak şirket ortaklarından en az birinin kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşu veya üst kuruluşu olması ve şirket sermayesine en az yüzde ellibir oranında iştirak etmesi, projelerin aynı faaliyet konusunda olması kaydıyla işin özelliğine göre idarenin de uygun görmesi halinde ayrı bir şirket kurulması şartı aranmaz.

1.4-DÜNYADA SİVİL HAVACILIK ALANINDAKİ UYGULAMALAR

YİD modeli esasında bir finansman modeli olup, kamunun önemli boyutlardaki yatırımları gerçekleştirme noktasında kaynak sıkıntılarının yaşanması sonucunda vücut bulmuş bir modeldir. Modelin geliştirilmesinin arkasındaki temel neden kamunun kaynak sıkıntısı olmakla birlikte dünyada sivil havacılık sektöründe yaşanan özelleştirme uygulamaları sırasında da YİD modeli tercih edilen bir model olmuştur.

İlk olarak Margaret Thatcher hükümetinin 1987 yılında İngiliz BAA'nin hisselerini halka arz yöntemiyle özelleştirmesinin ardından havaalanlarının özelleştirilmesi bir küresel fenomen haline gelmiştir. Dolayısıyla dünyada havaalanlarının özelleştirilmesi hız kazanmış ve Avrupa, Asya, Avusturalya, Yeni Zelanda, Latin Amerika ve Karayipler'de bulunan önemli havaalanları özelleştirilmiştir. (Poole,2012:1)

Sivil havacılık sektöründe gerçekleştirilen havaalanı özelleştirme uygulamalarına takip eden başlıklarda ülkeler bazında örneklerle yer verilmiştir.

1.4.1-Gelişmiş Ülkelerdeki Uygulamalar

YİD modeli temelinde bir finansman modeli olduğu için bu model gelişmiş ülkelerden ziyade daha çok gelişmekte olan ülkelere tercih edilmektedir. Sivil havacılık sektöründeki özelleştirme uygulamalarının dünyada özellikle 1980'lerin sonlarında başladığı dikkate alındığında bu

olgunun çok da eski olduğundan bahsetmek mümkün görünmemektedir. Dolayısıyla havaalanları yatırımları açısından gelişmiş ülkeler bahsedilen yıllara kadar önemli altyapı yatırımlarını ve dolayısıyla da havaalanlarını inşa ettikleri için doğal olarak YİD modelini fazlaca kullanma olanağı bulamamışlardır. Gelişmiş ülkelerde sivil havacılık alanındaki özelleştirme uygulamalarında genellikle özel sektöre satış yöntemi benimsenmiştir. Gelişmiş ülkelerdeki uygulamalara örnek olarak aşağıda İngiltere, ABD ve Avustralya'ya yer verilmiştir.

1.4.1.1-İngiltere

1979 ile 1992 yılları arası İngiltere'de karma ekonomiden serbest ekonomiye geçişin yaşandığı yıllar olmuştur. Bu dönüşümün beraberinde getirdiği özelleştirme ve ticarileşmenin yanı sıra yapılan çalışmaların sonucunda, 2000'li yıllarda hava trafiğinin önemli ölçüde artacağı ve bu nedenle de kamu üzerinde ilave yük oluşturacak yatırımlara gereksinim bulunduğunu ortaya çıkmıştır. Bu nedenlerle 1985 yılında hükümet önemli havaalanlarında verimliliği arttırmak ve özel teşebbüsü yatırımlara yönlendirmek için karar almıştır. Dolayısıyla 1986 yılı İngiltere'de havaalanı özelleştirmeleri için bir başlangıç yılı olmuştur. 1987 yılına kadar İngiltere'deki birçok havaalanı, merkezi veya yerel hükümetler tarafından yapılmış ve işletilmiştir. 1986 yılında kabul edilen Havaalanları Kanunu ile Britanya Havaalanları Otoritesi (British Airports Authority) tarafından işletilen havaalanları özelleştirilmiş, yerel havaalanları da ticari şirket statüsüne kavuşturulmuştur. Bu süreçte ilk olarak BAA özel şirket haline dönüştürülmüş ve hisseleri halka arz edilmiştir. Mezkur kanun ile ayrıca, son üç yılın ikisinde 1,000,000-GBP tutarında ciroya sahip olan havaalanlarına şirket konumu kazandırılmıştır. Bununla birlikte yerel otoritenin hisselerini özel şirketlere satabilmesi mümkün kılınmıştır. Yolcu trafiğinin %30'unun kullandığı 16 adet meydan finansal açıdan kendi kendine yetebilecek, kar yapabilen ticari işletmeler haline dönüştürülmüş, Sivil Havacılık Merciiine de (CAA) kural

getirme (regölasyon) yetkisi verilerek, tekelci piyasa şartları tehlikesine karşı havayolu taşımacıları koruma altına alınmıştır. (Özenen,2003:57-58)

Dolayısıyla İngiltere’de havaalanlarının özelleştirilmesinde YİD modelinin tercih edilen bir model olmadığı sonucuna ulaşmak mümkün görünmektedir.

1.4.1.2-Amerika Birleşik Devletleri

ABD’de kamuya ait, tarifeli yolcu seferleri yapılan ve yıllık en az 2,500 yolcusu bulunan havaalanları sivil ticari havaalanları olarak adlandırılmaktadır. Söz konusu havaalanlarının mülkiyeti daha çok yerel yönetimlerde ve nadiren de eyalet yönetimlerinde bulunmaktadır. Mülkiyetin yerel yönetim veya eyalet yönetiminde bulunmasına rağmen, havaalanları federal denetlemeye tabi olduğundan, federal yardımlar ve bazı vergi imtiyazları ile finansman sağladıklarından, federal kanunların, havaalanı satış ya da kiralama işlemlerinde önemli etkisi söz konusudur. ABD’deki havaalanı özelleştirme amaçları diğer ülkelerden ve özellikle de Avrupa ülkelerinden farklılık arz etmektedir. Çünkü havaalanı yatırımları için ihtiyaç duyulan finansman ABD’deki kamu-özel ilişkileri, ticari bono pazarı ve havayolu şirketleri ile olan ilişkiler yoluyla karşılanabilmektedir. Dolayısıyla ABD’de özelleştirmenin temel nedenlerinden biri yatırım için finansman sağlanmasından ziyade verimlilik artışının sağlanmasıdır. 1992 yılında çıkarılan direktif ile havaalanlarının ve diğer alt yapı varlıklarının özelleştirilmesi yönünde hareketlilik yaşanmış ve 1994 yılında çıkarılan yeni direktif ile de altyapı yatırımlarının finansmanı için daha fazla özel teşebbüs katkısı aranması hususunda tavsiyede bulunulmuştur. 1996 yılında özelleştirme pilot programı hazırlanmış ve buna istinaden bazı havaalanının bir takım yasal zorunluluklardan istisna tutularak özel teşebbüslere satılabilmelerine olanak tanınmıştır. Bu hususta ilk olarak, Stewart Uluslararası Havaalanı, bir taşımacılık şirketi olan National Express’e uzun dönemli kiralananmıştır. Daha sonra bir İspanyol şirketi olan Ferrovial, Niagara

Falls Havaalanı ile benzer bir kiralama anlaşması yapmıştır. 1997 yılında ise JFK Havaalanı Yeni Uluslararası Terminal Binası yapımı işi YİD modeli ile 25 yıllık bir dönem için aralarında Amsterdam Schiphol yönetiminin de bulunduğu konsorsiyuma verilmiştir. Söz konusu proje ABD’de YİD modelinin ilk kez kullanıldığı proje olmuştur. (Özenen,2003:72-74)

1.4.1.3-Avustralya

1994 yılında Avustralya hükümeti elindeki havaalanlarını özelleştirme amacı olduğunu açıklamıştır. Söz konusu satışların temel amacı ise gelir elde ederek borç yükünün azaltılmasıdır. Hükümet ayrıca, yabancı sermaye/mülkiyet haklarını %49 oranı ile sınırlamış ve oluşacak yeni yönetimin çoğunluğunun Avustralya vatandaşı veya mukimi olmasını şart koşmuştur. Havaalanı yönetimlerinde havayolu şirketlerinin payı da % 5 ile sınırlandırılmıştır. Özelleştirme yöntemi olarak da tek tek satış yöntemi benimsenmiş ve bunun da halka arz olarak değil de ticari satış yoluyla yapılması öngörülmüştür. 1995 yılında özelleştirilmesi planlanan havaalanlarından üçünün ilk etapta satılması için işlemler başlatılmıştır. Özelleştirmenin ilk olarak Maliye Bakanlığı aracılığı ile yapılması düşünüldüyse de daha sonra yeni kurulan Satış ve Bilgi Teknolojileri Hizmet Alımı Dairesi aracılığıyla yapılmasına karar verilmiştir. (Özenen,2003:80-83)

Dolayısıyla Avustralya’da havaalanlarının özelleştirilmesinde YİD modelinin tercih edilen bir model olmadığı sonucuna ulaşmak mümkün görünmektedir.

1.4.2-Gelişmekte Olan Ülkelerdeki Uygulamalar

Gelişmekte olan ülkeler, havaalanı yatırımlarının büyük miktarlarda kaynak gerektirmesi nedeniyle, YİD modelini gelişmiş ülkelere nazaran daha çok tercih etmişlerdir. Aşağıda gelişmekte olan ülkeler ve havaalanları bazında örneklerle yer verilmiştir.

1.4.2.1-Arjantin

Arjantin’de 1997 yılına kadar önemli havaalanları federal yapıya aitti veya bu yapı tarafından işletiliyor ya da düzenleniyordu. 1997 yılında federal hükümet 33 adet havaalanının tek bir özel girişimciye kiraya verilmesi yönünde niyetini açıkladı. 1998 yılında adı “Aeropuertos Argantina” olan özel ve uluslararası bir konsorsiyum ile 30 yıllık sözleşme imzalandı. Sözleşmeye göre bu süreçte adı geçen konsorsiyum 2,200,000,000-USD tutarında yatırım yapacak ve yıllık olarak da 171,200,000-USD lisans bedeli ödeyecekti. 2007 yılında ise federal hükümet söz konusu konsorsiyumun ortaklık yapısında bir değişiklik olduğunu açıkladı. Bu değişiklik federal yapının konsorsiyumda %20’lik bir paya sahip olmasıydı. Söz konusu 33 havaalanının dışında kalan taşra havaalanlarında ise YİD modeli veya işletme hakkının kiralanması yöntemi uygulanmıştır. (Padova,2007:10)

1.4.2.2-Mısır

Mısır Hükümetinin liberalizasyona geçiş ve yatırımlarda özel teşebbüs payının artırılması yönündeki politikaları neticesinde Mısır Sivil Havacılık Otoritesi de bu doğrultuda plan ve program yapmaya başlatmıştır. Artan yatırım ihtiyacının devlet bütçesini zorlaması nedeniyle yerli ve yabancı yatırımcılara YİD modeli ile havaalanı yatırımları yapabilme imkanı tanınmıştır. Bu sayede, Marsa Alam, Al Alamain, Al Wahat, Al Farafra, Ras Sidr ve Sohag havaalanları özel sektör katkıları ile yapılmıştır. Mevzuat

uyumlaştırması yapılarak yeni havaalanı işleticisine, ücretlerin, sivil havacılık otoritesi tarafından onaylanması koşuluyla, fiyatları belirleme hakkı verilmiştir. 1996 yılının Haziran ayında Mısır Sivil Havacılık Otoritesi Marsa Alam Uluslararası Havaalanı YİD modeli için ihale duyurusunda bulunmuş ve aynı yılın Eylül ayında da bir uluslararası yatırım grubunun teklifi uygun bulunarak havaalanı imtiyaz hakkı 40 yıllığına bu gruba devredilmiştir. Sivil havacılık otoritesi hizmeti denetleme hakkına sahiptir ve yatırımcı şirket kazandığı karın belli bir oranını devlete verecektir. (Özenen,2003:90)

1.4.2.3-Güney Kıbrıs Rum Kesimi

Kıbrıs adası üzerinde Ercan, Larnaca ve Paphos olmak üzere üç adet uluslararası havaalanı bulunmaktadır. Bunlardan Ercan havaalanı Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde, Larnaca ve Paphos havaalanları ise Güney Kıbrıs Rum Kesimi'nde bulunmaktadır. Ercan havaalanının işletimi halihazırda devlet tarafından yapılmaktaysa da pist uzunluğunun arttırılması, apron genişletilmesi ve yeni terminal binası yapılması hususunda özelleştirme planları mevcuttur. (Cruz,2010:13)

Güney Kıbrıs Rum Kesimi'nde bulunan Larnaca ve Paphos havaalanlarının ise durumu farklılık arz etmektedir. 2005 yılının Temmuz ayında Güney Kıbrıs Rum yönetimi ile "Hermes Airports" arasında YİD modeli çerçevesinde 25 yıllık bir imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır. Bu sözleşmenin kapsamında yapılacak yatırımlar arasında yeni yolcu terminali yapılması, apron ve pistin genişletilmesi bulunmaktadır. Söz konusu yatırımların bedeli 622,000,000-EUR olup, bu sözleşme bedeli Güney Kıbrıs Rum Kesimi'ndeki en büyük bedelli yatırım olmuştur. Hermes Airports şirketinin ortaklık yapısı da çeşitlilik göstermektedir. Fransız inşaat grubu Bouygues Batiment International'ın payı %22, Fransız altyapı inşaat grubu Egis Projects'in payı %20, Cyprus Trading Corporation'ın payı %11.34, Hellenic Mining şirketinin payı %11.33, Vancouver Airport Services şirketinin payı %11, Aer Rianta International şirketinin payı %11, Iacovou Brothers

şirketinin payı %5.66, Charilaos Apostolides şirketinin payı %5.66 ve Fransız havalimanı işleticisi Aeroport Nice Cote D'Azur Chambre de Commerce et D'Industrie şirketinin ise %2'dir. Söz konusu konsorsiyum imtiyaz sözleşmesi kapsamında Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ne her yıl 3,500,000-EUR sabit tutar ödemek yanında yıllık gayrisafi gelirin %33'ünü de ödemektedir. (Cruz,2010:13)

1.4.2.4-Filipinler

Filipinler de tüm dünyada yaşanan ve 1980'li yıllarda başlayan özelleştirme ve kamu-özel sektör işbirliğinin arttırılması trendi dışında kalmamıştır. Özel sektörün ekonomik büyüme açısından itici güç olduğunun anlaşılması da söz konusu trendi daha da güçlendirmiştir. Filipinler'de özelleştirme, deregülasyon ve liberalizasyon ilk defa Aquino hükümetinin ana gündem maddeleri olmuştur. Bu gelişmeler sonucunda bir kanun (RA 6957) ile YİD uygulamalarının önü açılmış ve bu kanunda imtiyaz süresinin azami 50 yıl olacağı belirtilmiştir. YİD uygulamaları 1990 yılında meydana gelen enerji krizi nedeniyle ilk defa yapıldı. Enerji sektöründeki başarılı uygulamalar neticesinde yeni bir kanun (RA 7718) çıkarılarak YİD uygulamalarının kapsamına, karayolu, havaalanı ve liman gibi alt yapı yatırımları da alınmıştır. Bu süreçten sonra Ninoy Aquino Uluslararası Havalimanı'na YİD modeli ile bir üçünü terminal yapılması gündeme gelmiştir. Bu hususta yapılan YİD imtiyaz sözleşmesine göre söz konusu terminalin inşaatına 1997 yılında başlanılmış ve inşaatın 2002 yılında tamamlanarak terminalin işletmeye açılması öngörülmüştür. Yatırımın bedeli ise 640,000,000-USD olarak tespit edilmiş olup terminalin kapasitesi ise 13,000,000 yolcu/yıl olarak belirlenmiştir. (Villamejor,2011:1-5)

1.5-TÜRKİYE’DE YAP-İŞLET-DEVRET MODELİNİN HUKUKİ ZEMİNİ

Osmanlı İmparatorluğu döneminde uygulanmış olan imtiyaz sözleşmeleri bir yana bırakılacak olursa, Türkiye’nin YİD modeli ve bunun uygulaması ile tanışması 1980’li yıllara rastlamaktadır. Bu başlıkta öncelikle YİD modeline ilişkin Anayasal düzenlemelere değindikten sonra kanun bazındaki düzenlemeler ele alınacaktır.

1.5.1-YİD Modeline İlişkin Anayasal Düzenlemeler

“Devletleştirme ve Özelleştirme” konusu 1982 Anayasasının 47 nci maddesinde düzenlenmektedir. Bu maddeye göre; kamu hizmeti niteliği taşıyan özel teşebbüsler, kamu yararının zorunlu kıldığı hallerde devletleştirilebilir. Devletleştirme gerçek karşılığı üzerinden yapılır ve gerçek karşılığın hesaplanma tarzı ve usulleri kanunla düzenlenir. Devletin, kamu iktisadi teşebbüslerinin ve diğer kamu tüzel kişilerinin mülkiyetinde bulunan işletme ve varlıkların özelleştirilmesine ilişkin esas ve usuller kanunla gösterilir. Devlet, kamu iktisadi teşebbüsleri ve diğer kamu tüzel kişileri tarafından yürütülen yatırım ve hizmetlerden hangilerinin özel hukuk sözleşmeleri ile gerçek veya tüzel kişilere yaptırılabilir veya devredilebileceği yine kanunla belirlenir.

“Yargı Yolu” konusu ise 1982 Anayasasının 125 inci maddesinde düzenlenmektedir. Bu maddeye göre; İdarenin her türlü eylem ve işlemlerine karşı yargı yolu açıktır. Kamu hizmetleri ile ilgili imtiyaz şartlaşma ve sözleşmelerinde bunlardan doğan uyuşmazlıkların milli veya milletlerarası tahkim yoluyla çözülmesi öngörülebilir. Milletlerarası tahkime ancak yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklar için gidilebilir. Anayasanın söz konusu maddesinde yer alan düzenleme, YİD sözleşmelerinden doğabilecek ihtilafların yargılama hukukunu düzenlemesi açısından önemlidir. Bu sayede; YİD sözleşmeleri kapsamında meydana gelebilecek ihtilaflarda tahkim yolu açıktır.

Danıştay ise 1982 Anayasası'nın 155 inci maddesinde düzenlenmektedir. Bu düzenlemeye göre; Danıştay, davaları görmek, Başbakan ve Bakanlar Kurulunca gönderilen kanun tasarıları, kamu hizmetleri ile ilgili imtiyaz şartlaşma ve sözleşmeleri hakkında iki ay içinde düşüncesini bildirmek, tüzük tasarılarını incelemek, idari uyuşmazlıkları çözmek ve kanunla gösterilen diğer işleri yapmakla görevlidir. Bu bağlamda; YİD sözleşmelerinin birer imtiyaz sözleşmesi olarak kabul edilmesinden dolayı Danıştay'ın ön inceleme, görüş bildirme ve yargılama bakımından görevleri söz konusudur.

1.5.2-YİD Modeline İlişkin Kanun Bazındaki Düzenlemeler

YİD modeline ilişkin ilk yasal düzenleme enerji sektöründe gerçekleşmiştir. 04.12.1984 tarih ve 3096 sayılı "Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Kuruluşların Elektrik Üretimi, İletimi, Dağıtımı ve Ticareti ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun" ile Türkiye Elektrik Kurumunun monopolistik niteliği değiştirilmiş ve elektrik enerjisi alanında özel sektöre de üretim, iletim, dağıtım ve ticaretiyle ilgili yatırım yapma ve bu konularda faaliyette bulunma olanağı tanınmıştır. Özel sektöre elektrik enerjisi tesisi kurma ve işletme izni veren 3096 sayılı Kanun uyarınca 04.09.1985 tarih ve 18858 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmelikle bu iznin esasları kapsamlı bir şekilde belirlenmiştir. (İmre,2001)

YİD modeli çerçevesinde yapılmış yasal düzenlemeler ağırlıklı olarak enerji sektörüne yönelik olmakla birlikte diğer önemli bir altyapı yatırımı olan otoyollar da bu model kapsamında dikkate alınmıştır. Nitekim 02.06.1988 tarihinde yayımlanan 3465 sayılı Kanun ile özel sektöre Karayolları Genel Müdürlüğü dışında otoyol yapımı, bakımı ve işletilmesi ile görevlendirilmesi olanağını sağlamıştır. İstekli sermaye şirketi Karayolları Genel Müdürlüğü ile bu Kanunun öngördüğü esaslar çerçevesinde yapacağı sözleşme ile görevlendirilebilmektedir. (İmre,2001)

3096 sayılı Kanun Elektrik Enerjisi, 3465 sayılı Kanun da Otoyol konusunda YİD modelinin işleyişine olanak sağlayan, ancak tüm sektörleri genel anlamda kapsamayan kanunlardır. Hal böyleyken 1990'lı yıllarda kamu altyapı yatırımlarına finansman bulma sıkıntısı daha da artınca, YİD konusunda daha genel bir kanunun çıkarılması gündeme gelmiştir. Nitekim 13.06.1994 tarihinde 3996 sayılı Kanun ile modele hukuki bir temel kazandırılmıştır. 3996 sayılı Kanun'un kapsamı 2 nci maddede düzenlenmektedir. Bu maddeye göre; köprü, tünel, baraj, sulama, içme ve kullanma suyu, arıtma tesisi, kanalizasyon, haberleşme, elektrik üretim, iletim, dağıtım ve ticareti maden ve işletmeleri, fabrika ve benzeri tesisler, çevre kirliliğini önleyici yatırımlar, otoyol, trafiği yoğun karayolu, demiryolu, gar kompleksi, lojistik merkezi, yeraltı ve yerüstü otoparkı ve sivil kullanıma yönelik deniz ve hava alanları ve limanları , yük ve/veya yolcu ve yat limanları ile kompleksleri, sınır kapıları, milli park (özel kanunu olan hariç), tabiat parkı, tabiatı koruma alanı ve yaban hayatı koruma ve geliştirme sahalarında planlarda öngörülen yapı ve tesisleri, toptancı halleri ve benzeri yatırım ve hizmetlerin yaptırılması, işletilmesi ve devredilmesi konuları YİD modeli kapsamına alınmıştır.

YİD konusunda onbeş yılı aşkın bir süredir yayımlanmış olan bu çeşitli kanun ve yönetmelikler zaman zaman siyasi tartışma konusu olmuştur. Özel sektörün bu model çerçevesinde gerçekleştirmek istediği yatırımlar ve bu amaca yönelik olarak yapılan sözleşmelerin "İmtiyaz Sözleşmesi" değil de "Özel Hukuk Hükümlerine Bağlı Sözleşmeler" olduğu söylenmiş ve bu husus kanun maddelerinde de yer almışsa da, Anayasa Mahkemesi bir kararıyla¹ bu maddeleri iptal etmiş ve yapılan sözleşmelerin imtiyaz sözleşmesi olduğuna karar vermiştir. Bu nedenle de bu sözleşmeler idari sözleşme olarak kabul edilmiş ve dolayısıyla da Danıştay'ın sözleşmeleri incelemesi ve anlaşmazlıklar halinde idari yargının bu davalara bakması söz konusu olmuştur. Ancak yabancı yatırımcılar esas itibarıyla uyuşmazlık halinde idari yargıya gidilmesine itiraz etmişler, uyuşmazlıkların "Uluslararası Tahkim"

¹ Anayasa Mahkemesinin 28.06.1995 tarih ve 1995/23 sayılı kararı.

yoluyla çözümlenmesini istemişlerdir. Yabancı yatırımcıların YİD modeli çerçevesinde yatırım yapma isteklerinin bir ön koşulu olarak görünen “Uluslararası Tahkim” sorunu, 13.08.1999 tarih ve 4446 sayılı Kanun ile Anayasada yapılan değişiklik ile aşılmıştır. Buna istinaden Danıştay’ın bu tür sözleşmeleri inceleme yetkisi de tahkim yolu öngörülme-yen sözleşmelerle sınırlandırılmıştır. Son olarak 22.01.2000 tarih ve 4501 sayılı Kanun ile kamu hizmetleri ile ilgili imtiyaz sözleşmelerinde, bu sözleşmelerden doğan uyuşmazlıkların tahkim yoluyla çözümlenmesi durumunda taraflarca sözleşme yapılırken uyulması gereken ilke ve esaslar belirtilmiştir. (İmre,2001) YİD modeline ilişkin olarak tahkim konusuna ilerleyen başlıkta daha detaylı olarak değinilmiştir.

1.5.3-Türkiye’de Yargılama Hukuku Açısından YİD Sözleşmeleri

YİD sözleşmelerinin kamu hizmeti imtiyaz sözleşmeleri olarak kabul edildiği gerçeğinden hareketle bu başlıkta konu idari yargılama ve tahkim açısından ele alınmıştır.

1.5.3.1-İdari Yargı Bakımından YİD Sözleşmeleri

YİD sözleşmeleri açısından daha önce de değinildiği üzere yasal düzenlemeler ile Danıştay’a birtakım görevler verilmiştir.

Danıştay, istişare (danışma) ve yargılama temeli üzerine kurulu Anayasal bir kurumdur. Danıştay’ın kamu hizmeti imtiyazı sözleşmeleri üzerinde ön inceleme ve yargılama görevleri mevcuttur. Danıştay’ın bu görevleri 1982 Anayasasının “Danıştay” başlıklı 155 inci maddesinde düzenlenmektedir. Aslında genel olarak imtiyazları düzenleyen 1910 tarihli Menafi-i Umumiye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun’a bakıldığında Danıştay’ın imtiyazlar üzerinde ön inceleme ve yargılama görevlerine ilişkin bir hükmün bulunmadığı görülmektedir. Danıştay’ın imtiyazlar üzerindeki görevi ile ilgili

düzenlemeler ilk olarak 1925'te Şurayı Devlet Kanunu'nda düzenlenmiş ve daha sonra da 1959 yılında çıkarılan Devlet Şurası Kanunu'nda düzenlenmiştir. Bu düzenlemelerin Anayasaya giriş süreci 1961 Anayasası ile başlamış ve 1961 Anayasasının 140 ıncı maddesinde yerini almıştır. Bu gelişmeye paralel olarak 521 sayılı Danıştay Kanunu çıkarılmıştır. En son olarak bu konudaki düzenleme 1982 Anayasasının 155 inci maddesinde yerini almış ve buna göre 2575 sayılı Danıştay Kanunu çıkarılmıştır. Tüm bu süreç içerisinde gerçekleştirilen Anayasal ve yasal düzenlemelerde Danıştay'ın ön inceleme ve yargılama görevleri aynen korunmuştur. (Yerlikaya,2002:156)

Ancak daha sonra Anayasada değişiklikler yapan 4446 sayılı Kanun'un 125 inci maddesi ile tahkim yolu açılmış ve Anayasanın 155 inci maddesi de Danıştay'ı, kamu hizmeti imtiyaz sözleşme ve şartnamelerinde tahkim yolunun öngörülmemesi halinde görevli saymıştır. Son olarak 4501 sayılı Kanun ve 4686 sayılı Kanun ile kamu hizmetiyle ilgili imtiyaz sözleşme ve şartnamelerinden doğan uyuşmazlıklarda tahkim yoluna başvurulması halinde takip edilecek ilkeler düzenlenmiştir. (Yerlikaya,2002:156)

1.5.3.2-Danıştay'ın YİD Sözleşmelerini İnceleme Görevi

4446 sayılı Kanun ile yapılan Anayasa değişiklikleri neticesinde Danıştay'ın inceleme görevine önemli kısıtlamalar getirilmiştir. 4446 sayılı Kanun'un 3 üncü maddesi ile Anayasa'nın 155 inci maddesinin içeriği değiştirilmiş ve bu değişiklikten sonra Danıştay'ın kamu hizmeti imtiyaz sözleşmelerindeki inceleme görevi "görüş bildirmeye" indirgenmiştir. Bu arada 155 inci maddenin önceki metninde "imtiyaz sözleşmeleri" olarak geçen ibare "kamu hizmeti imtiyaz sözleşmeleri" olarak değiştirilmiştir. Danıştay'ın inceleme görevi bakımından, Danıştay Kanunu'nun 48 inci maddesinde önemli bir değişiklik yapılarak, Danıştay'a kamu hizmetleriyle ilgili imtiyaz sözleşmeleri hakkında düşüncesini bildirmeyi, sözleşmenin Danıştay'a ulaştığı tarihinden itibaren iki ay içinde sonuçlandırma zorunluluğu

getirilmiştir. Böylece Danıştay'ın denetim görevi görüş bildirmeye indirgendiği gibi kapsam bakımından daha geniş bir kavram olan imtiyaz sözleşmeleri de daha dar kapsamlı olan kamu hizmeti imtiyaz sözleşmelerine indirgenmiştir. Danıştay bir kararında (Danıştay İdari Dava Daireleri Genel Kurul Kararı, 25.12.1987 E.1987/38, K.1987/59) düşünce bildirme ile incelemenin birbirinden ayrı işlemler olduğunu ve incelemenin "yetki" ögesine giren bir irade işlemi olduğunu içtihat etmiştir. Nitekim doktrinde de mütalaa, teklif, dilek ve düşünce bildirme gibi işlemler icrai yönü olmayan işlemler olarak kabul edilmektedir. Hal böyleyken Danıştay'ın bir imtiyaz şartlaşma ve sözleşmesi hakkında düşüncesinin olumsuz olmasının hukuki sonuçlarının ne olacağı sorusu da cevap beklemektedir. Eğer Danıştay'ın incelemesinin olumsuz olması, söz konusu imtiyaz sözleşmesinin iptalini gerektiriyorsa o zaman bu değişiklik sadece iki aylık bir süre öngörmesi bakımından geçerlilik kazanacaktır. Danıştay'ın düşüncesinin olumsuz olmasının iptal gibi hukuki bir sonucu olmayacaksa o zaman bu durumu imtiyaz sözleşmelerinde Danıştay'ın pasifize edilmesi olarak da yorumlamak mümkündür. Danıştay'ın görüş bildirme şeklindeki yaptırımını olmayan bir incelemenin idareyi ne ölçüde bağlayacağı da tartışmalı bir konudur. Ancak burada sözleşmeye taraf olacak kamu idaresinin Türkiye Cumhuriyeti'ne ait bir kamu idaresi olacağı ve elbette ki ülke menfaatlerine uygun davranacağı düşünülüp Danıştay'ın vereceği görüşü dikkate alacakları da söylenebilir. (Yerlikaya,2002:158-159)

1.5.3.3-Danıştay'ın YİD Sözleşmeleri Bakımından Yargılama Görevi

4446 sayılı Kanun ile Anayasanın 125 inci ve 155 inci maddelerinde yapılan değişiklikler Danıştay'ın yargılama görevine önemli kısıtlamalar getirmiştir. Söz konusu bu anayasal değişiklik ile kamu hizmeti imtiyaz sözleşmeleri alanında çıkacak olan uyuşmazlıkların çözülmesinde tahkim yolunun açılması sağlanmıştır.

4446 sayılı Kanun ile değişikliğe uğrayan Anayasanın 125 inci maddesi; "Kamu hizmetleri ile ilgili imtiyaz şartlaşma ve sözleşmelerinde

bunlardan doğan uyuşmazlıkların milli veya milletlerarası tahkim yoluyla çözülmesi öngörülebilir. Milletlerarası tahkime ancak yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklar için gidilebilir" hükmünü içerdiğinden tahkim çözümünü tarafların inisiyatifine ve aralarında akdettikleri sözleşmeye bırakmaya imkan sağlamıştır.

2575 sayılı Kanun'un "İlk Derece Mahkemesi Olarak Danıştay'da Görülecek Davalar" başlıklı 24 üncü maddesinin 1-f bendinin ilgili bölümünde "...tahkim yolu öngörülme^{yen} kamu hizmetleri ile ilgili imtiyaz şartlaşma ve sözleşmelerinden doğan idari davaları karara bağlar" hükmü yer aldığı için Danıştay'ın imtiyaz sözleşmelerinden kaynaklanan ihtilaflar üzerinde bulunan yargılama görevinin bir hayli daraltıldığı söylenebilir. Ayrıca 2577 sayılı Kanun'un "İdari Dava Türleri ve İdari Yargı Yetkisinin Sınırı" başlıklı 2 nci maddesinin 1-c bendinde "*Tahkim yolu öngörülen imtiyaz şartlaşma ve sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklar hariç, kamu hizmetlerinden birinin yürütülmesi için yapılan her türlü idari sözleşmelerden dolayı taraflar arasında çıkan uyuşmazlıklara ilişkin davalar*" şeklinde yer alan düzenleme tahkim yolunun idari yargı yetkisinin üzerindeki daraltıcı etkiyi göstermektedir. Söz konusu düzenlemeler ışığında YİD sözleşmesinin taraflarının olası ihtilaflarda tahkim yolunu öngörmemeleri halinde Danıştay'ın yargı mercii olarak söz konusu kamu hizmeti imtiyazı sözleşmesi açısından görevli hale gelebileceği anlaşılmaktadır.

1.5.4-YİD Sözleşmeleri Açısından Tahkim Yolu

Genel olarak tahkim kavramını; "Bir hak üzerinde ihtilafa düşmüş olan iki tarafın anlaşarak, bu uyuşmazlığın çözümünün özel kişilere bırakılması ve uyuşmazlığın özel kişiler tarafından incelenip karara bağlanması" olarak tanımlamak mümkündür.(Kuru,1995:1068)

4501 sayılı Kamu Hizmetleri İle İlgili İmtiyaz Şartlaşma ve Sözleşmelerinden Doğan Uyuşmazlıklarda Tahkim Yoluna Başvurulması

Halinde Uyulması Gereken İlkeler Dair Kanun'un 2 nci maddesinde de "Tahkim Yolu"nın tanımı yapılmaktadır. Buna göre tahkim yolu tarafların doğmuş veya doğabilecek bir uyuşmazlığı aralarındaki anlaşmaya göre hakem veya hakem kuruluna götürdükleri, usulü taraflarca belirlenebilecek özel bir yargılama faaliyetini ifade etmektedir.

4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanunu, 4501 sayılı Kanun hükümlerini de havi olarak kamu hizmeti imtiyazı şartlaşma ve sözleşmelerinden doğan ihtilaflarda tahkim yoluna başvurulması halinde uyulması gereken ilkeleri belirlemiştir. Anayasanın tahkimi düzenleyen 125 inci madde hükmünden ve 4501 sayılı Kanun'dan anlaşıldığı kadarıyla tahkim yolu ancak kamu hizmetleri ile ilgili imtiyaz şartlaşma ve sözleşmelerine özel kılınmaktadır. Söz konusu düzenlemelere göre idare ile özel hukuk tüzel kişisi arasında herhangi bir şekilde tahkim yolu öngörülmüşse o zaman Danıştay yargılama bakımından görevli bulunmamaktadır. Bu seçim tarafların inisiyatifine bırakılmaktadır. 4501 sayılı Kanun'la getirilen tahkim yolu, kamu hizmeti imtiyaz sözleşmeleri ibaresini kullanarak, YİD sözleşmelerinin de söz konusu düzenlemeler kapsamında olduğuna açıklık getirmektedir. Dolayısıyla; 3996 sayılı Kanun'un 5 inci maddesi gereğince yapılan sözleşmenin özel hukuk hükümlerine tabi olması ve bir taraftan da yine bu sözleşmelerin kamu hizmeti imtiyaz sözleşmesi sayılması ve yine yapılan bu sözleşmede tahkim yolunun öngörülmesi durumunda, tahkim yolunun uyulması gereken ilkelerini, 4501 sayılı Kanun hükümlerine de geçerlilik tanıyan 4686 sayılı Kanun çerçevesinde düzenlemek gerekmektedir. Bu noktada, 4501 sayılı Kanun'un 3 üncü maddesi "Yabancılık Unsuru Taşıyan Uyuşmazlıkların Milletlerarası Tahkim Yoluyla Çözümü" başlığı altında hakem kurul ve kuruluşlarından bahsetmekte ve mezkur 3 üncü maddenin (c) bendi "*Kendi tahkim usulü bulunan milletlerarası tahkim kuruluşunda çözülmesi kabul edilebilir*" demek suretiyle ICSID (Uluslararası Yatırım Uyuşmazlıklarının Çözümü Merkezi) tahkimine kapı açmaktadır. Aynı şekilde 4686 sayılı Kanun'un 2 nci maddesi de "yabancılık unsurunu" düzenleyerek tahkim kurumlarına atıfta bulunmaktadır. Burada önemli olan 4686 sayılı

Kanun ve 4501 sayılı Kanun'un "Tahkim yoluna ilişkin ilkeler" başlığı altında yer aldığı gibi, YİD sözleşmesi yapılırken sözleşmenin yabancı tarafı ile sözleşmeye nasıl bir tahkim yolunun izleneceğine ilişkin konulan hükümlerin varlığı büyük önem arz etmektedir. Dolayısıyla ICSID tahkimine gidebilmek için taraflar arasında yapılan sözleşmenin metninde bu hususun belirtilmesi gerekmektedir. Zira sözleşme metni hangi tahkim kurumuna gidileceğini saptamakta etkin olduğu gibi hakem heyetinin vereceği kararı da etkilemektedir. (Yerlikaya,2002:174-176)

Bu aşamada çoğunlukla tercih edilen ICSID (Uluslararası Yatırım Uyuşmazlıklarının Çözümü Merkezi) tahkimine genel bir açıklama getirmekte fayda görülmektedir. Dünya Bankası, 1965 yılında bir sözleşme ile Uluslararası Yatırım Uyuşmazlıklarının Çözümü Merkezini (ICSID) kurarak, bu merkez aracılığı ile yatırım uyuşmazlıklarında bir uzlaştırma ve tahkim sistemini uygulamaya koymuştur. 14.10.1966 tarihinde yürürlüğe giren ve ICSID Sözleşmesi olarak anılan bu sözleşmenin tam adı "Devletler ve Diğer Devletlerin Vatandaşları Arasında Yatırım Uyuşmazlıklarının Çözümü Hakkında Sözleşme"dir. Türkiye, 1988 yılında ICSID Sözleşmesini onaylayarak iç hukukunun bir parçası haline getirmiştir (06.12.1988 tarih ve 19830 sayılı Resmi Gazete). Bir devletin ICSID Sözleşmesinin tarafı olması, o devletin taraf olduğu tüm yatırım uyuşmazlıklarının ICSID tahkimine götürüleceği anlamını taşımamaktadır. Çünkü yatırımdan doğan bir hukuki uyuşmazlığın ICSID tahkimine götürülebilmesi için, hem uyuşmazlığın tarafı olan ev sahibi devletin, hem de yatırımcının ICSID tahkimine rıza göstermesi gerekmektedir (ICSID Sözleşmesi, madde 25). Yatırımcı ile devlet arasında yapılan sözleşmelerde, milli mevzuatta veya yatırımcının devleti ile ev sahibi devlet arasında iki taraflı olarak akdedilen yatırım anlaşmalarında ICSID tahkimine gidileceğine ilişkin kayıtlar yer aldığı gibi, bazen de Avrupa Enerji Şartı Anlaşması (ECT, 2007) gibi çok taraflı uluslararası sözleşmelerde yer alan hükümler de ev sahibi devletin ICSID tahkimine rıza gösterdiği anlamına gelmektedir. Taraflar ICSID tahkimini seçme konusunda iradelerini bir kez ortaya koyduktan sonra tek taraflı olarak bundan vazgeçememektedirler.

ICSID tahkiminin, yatırımcılar açısından diğer kurumsal tahkim mekanizmaları karşısındaki asıl üstünlüğü, ICSID hakem heyeti tarafından verilen hakem kararının bağlayıcı olması ve ICSID'e taraf olan her devletin, söz konusu hakem kararını kendi mahkemelerinden verilmiş nihai bir hüküm gibi icra etmesidir (ICSID Sözleşmesi, madde 54). Ev sahibi ülkenin ICSID hakem kararını icra etmeyi reddetmesi, kendisinin Dünya Bankası ve uluslararası finans çevreleri nezdindeki itibarını olumsuz etkileyecektir. Bu açıklamaların da ortaya koyduğu gibi, ICSID Sözleşmesine taraf olmak ve ICSID tahkiminin yolunu açan diğer hukuki vasıtalarla sahip olmak ev sahibi devletlere doğrudan avantaj sağlamamakla beraber, doğrudan yabancı yatırımları çekme stratejilerinin bir parçası olarak ev sahibi devletler yatırım uyuşmazlıklarının çözümünde ICSID tahkiminin yolunu açmaktadır. Bu durum, yatırımı ülkesine çekmek için çaba gösteren tüm ülkeler bakımından olduğu gibi, Türkiye bakımından da geçerlidir. (Tiryakioğlu,2007:175-176)

Ancak gerek kendi tahkim usulü bulunan ICSID tahkim kuruluşunun verdiği karar ve gerekse diğer hakem kurulunun vermiş bulunduğu kararlar kendiliklerinden icrai olamamaktadırlar. İptal davası ve hakem kararlarının icra edilebilir hale gelmesi konusu 4686 sayılı Kanun'un 15 inci maddesinde düzenlenmektedir. Bu maddeye göre;

A-Hakem kararına karşı yalnızca iptal davası açılabilir. İptal davası yetkili asliye hukuk mahkemesinde açılır, öncelikle ve ivedilikle görülür.

Hakem kararları aşağıdaki hallerde iptal edilebilir:

1. Başvuruyu yapan taraf;

a) Tahkim anlaşmasının taraflarından birinin ehliyetsiz ya da tahkim anlaşmasının, tarafların anlaşmayı tâbi kıldıkları hukuka veya böyle bir hukuk seçimi yoksa Türk hukukuna göre geçersiz olduğunu,

b) Hakem veya hakem kurulunun seçiminde, tarafların anlaşmasında belirlenen veya bu Kanunda öngörülen usule uyulmadığını,

c) Kararın, tahkim süresi içinde verilmediğini,

d) Hakem veya hakem kurulunun, hukuka aykırı olarak yetkili veya yetkisiz olduğuna karar verdiğini,

e) Hakem veya hakem kurulunun, tahkim anlaşması dışında kalan bir konuda karar verdiğini veya istemin tamamı hakkında karar vermediğini ya da yetkisini aştığını,

f) Tahkim yargılamasının, usul açısından tarafların anlaşmalarına veya bu yönde bir anlaşma bulunmaması halinde, bu Kanun hükümlerine uygun olarak yürütülmediğini ve bu durumun kararın esasına etkili olduğunu,

g) Tarafların eşitliği ilkesinin gözetilmediğini,

İspat ederse veya,

2. Mahkemece;

a) Hakem veya hakem kurulu kararına konu uyuşmazlığın Türk hukukuna göre tahkime elverişli olmadığı,

b) Kararın kamu düzenine aykırı olduğu,

Tespit edilirse.

Hakem veya hakem kurulunun, tahkim anlaşması dışında kalan bir konuda karar verdiği iddiasıyla açılan iptal davasında, tahkim anlaşması kapsamında olan konuların, tahkim anlaşması kapsamında olmayan konulardan ayrılması mümkün olduğu takdirde, hakem kararının sadece tahkim anlaşması kapsamında olmayan konuları içeren bölümü iptal edilebilir.

İptal davası, otuz gün içinde açılabilir. Bu süre, hakem kararının veya düzeltme, yorum ya da tamamlama kararının taraflara bildirildiği tarihten itibaren işlemeye başlar. İptal davasının açılması, kendiliğinden hakem kararının icrasını durdurur.

Taraflar, iptal davası açma hakkından kısmen veya tamamen feragat edebilirler. Yerleşim yerleri veya olağan oturma yerleri Türkiye dışında bulunan taraflar, tahkim anlaşmasına koyacakları açık bir beyanla veya sonradan yazılı şekilde anlaşmak suretiyle iptal davası açma hakkından tamamen feragat edebilecekleri gibi; yukarıda sayılan bir veya bir kaç sebepten dolayı iptal davası açmak hakkından da feragat edebilirler.

İptal istemi, davaya bakan mahkeme aksine karar vermedikçe, dosya üzerinden incelenerek karara bağlanır.

İptal davası hakkında verilen kararlara karşı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu hükümlerine göre temyiz yolu açık olmakla birlikte, karar düzeltme yoluna gidilemez. Temyiz incelemesi, bu maddede yer alan iptal sebepleriyle sınırlı olarak, öncelikle ve ivedilikle karara bağlanır.

İptal davasının kabulü halinde, kabul kararı temyiz edilmezse veya 1 inci bendin (b), (d), (e), (f), (g) alt bentleri ile 2 nci bendinin (b) alt bendindeki hallerin varlığı sebebiyle kabulü halinde taraflar aksini kararlaştırmamışlarsa hakemleri ve tahkim süresini yeniden belirleyebilirler. Taraflar isterlerse eski hakemleri tayin edebilirler.

B-İptal davasının reddine ilişkin kararın kesinleşmesinden sonra asliye hukuk mahkemesi, hakem kararının icra edilebilir olduğuna ilişkin bir belgeyi istemde bulunan tarafa verir. Bu belgenin verilmesi harca tâbi değildir. Hakem kararının icraya konulması hâlinde Harçlar Kanunu hükümleri uygulanır.

İptal davası için öngörülen sürenin geçtiği veya tarafların iptal davası açmaktan feragat ettiği hâllerde, hakem kararının icra edilebilir olduğuna ilişkin belgenin verilmesi sırasında (A) fıkrasının 2 nci bendinin (a) ve (b) alt bent hükümleri mahkemece re'sen dikkate alınır. Bu hâlde mahkemece aksine karar verilmedikçe, inceleme dosya üzerinden yapılır.

1.6-SİVİL HAVACILIK

1.6.1-Tanımı

Askeri amaçlı havacılık faaliyetleri dışında kalan tüm havacılıkla ilgili faaliyetler sivil havacılık olarak adlandırılmaktadır. Uçakların askeri amaçlar doğrultusunda önemli bir silah olarak kullanılmaya başlandığı I.Dünya Savaşı sonrasında sivil ve askeri amaçlı havacılık faaliyetleri birbirinden büyük ölçüde ayrılmış ve böylelikle sivil havacılık önem kazanmaya başlamıştır. (Oyman,1998:5)

1.6.2-Dünyada Sivil Havacılığın Gelişimi

İnsanoğlu çok eski medeniyetlerden bu yana içgüdülerini, zeka ve iradesinin gücü ile diğer insanlardan farklı olma hevesine esir düşmüş ve bu esaretin kültür birikimi sonucunda gökyüzünü fethedecek araç ve gereçleri icat edebilmiştir. (Saldıraner,1992:27)

Havacılığın ilk yıllarında çoğunlukla teknik konular üzerinde durulmuştur. En sağlıklı ve kontrollü biçimde uçabilmenin gerekleri yerine getirilmeye çalışılmış ve bu dönemde havacılığın ekonomik ve ticari potansiyeli arka plana atılmıştır. (Sürmeli,1991:2) Daha sonra 1911'de ABD'de başlayan uçakla posta taşımacılığının etkisiyle havayolu ulaştırması fikri de gelişmeye başlamıştır. 1914 yılı havacılık tarihinde önemli kilometre taşlarından biri olmuş, bu tarihte ABD-Florida'da ilk tarifeli hava taşımacılığı başlamıştır. Avrupa'da ise ticari hava taşımacılığı, 1919 yılında Fransa ve Almanya'da başlamıştır. 1930'lu yıllarda ise askeri ve sivil havacılık sahalarındaki gelişmeler devam etmiştir.

ABD yönetimi 1920'li yılların ikinci yarısından itibaren Federal Devlete ait havacılık faaliyetlerini durdurarak özel teşebbüsü desteklemeye başlamıştır. Bununla birlikte, genellikle kiralama yoluyla özel işletmelerin havacılıkta gelişmesi sağlanmıştır. Önceleri iç ve dış ticari taşımacılık, posta

hizmetleri, ulusal savunma sistemi, havayolu ticareti ve havacılık güvenliği yavaş bir hızda gelişme göstermiştir. Bu konularda gerekli düzenlemeleri içeren Sivil Havacılık Kanunu (Civil Aeronautics Act) 1938'de çıkarılmıştır. Bu kanunda belirtilen görevlerin yerine getirilmesi için bağımsız bir denetleme kuruluşu olan Sivil Havacılık Dairesi (Civil Aeronautics Board-CAB) oluşturulmuştur. (Harper,1982:308,571,572)

Modern sistemlerin uçaklara uygulanmasıyla aletli ilk uçuş 1929 yılında Almanya'da gerçekleşmiştir. 1930'lu yıllarda Boeing 247 ve DC-3 gibi ilk modern hava araçları hizmete girmiştir. 1930'lu yılların sonundan başlayarak havacılık iki ayrı kolda gelişmeye başlamıştır. Birincisi ekonomik anlamda havayolu ile yolcu, posta ve kargo taşınmasıdır. İkincisi ise, söz konusu uçuş faaliyetlerini destekleyecek havaalanı, uçuş eğitim merkezleri ve uçak bakım hizmetleridir. (Wells,1989:39)

1940'lı yıllarda savaş süresince daha çok askeri amaçlarla kullanılan uçaklarda, yine bu yıllardan itibaren pistonlu motorlar yerine türbinli motorların kullanılmasıyla, havacılıkta sürat ve uçuş yüksekliklerinde artışlar sağlanmıştır. Hemen sonrasında da jet motorlarının devreye girmesiyle bu sahadaki ilerlemeler daha da hız kazanmıştır.

07.12.1944 tarihinde 52 ülkenin katılımıyla ABD'nin Chicago şehrinde, Chicago Konvansiyonu toplanmış ve "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması" imzalanmıştır. Bu anlaşma ile uluslararası sivil havacılığın gelecekteki gelişimi için, dünya devletleri ve uluslararası dostluk ve anlayış yaratılması ve muhafazasına katkıda bulunulması sağlanmıştır. Yine bu anlaşma ile, uluslararası sivil havacılığın emin ve düzenli oluşabilmesi ve hava ulaştırma servislerinin eşit olanaklar temeli üzerine kurulması ile sağlam ve ekonomik bir şekilde işletilebilmesi için gerekli prensip ve kurallar oluşturulmuştur. (Ulaştırma Bakanlığı,1989:29)

1958 yılında Amerikan Sivil Havacılık Mevzuatı tekrar düzenlenmiştir. Yeni düzenlemeye göre hava trafiğinin güvenliği için yetki, yeni oluşturulan Federal Havacılık Bürosu'na (Federal Aviation Agency-FAA) verilmiştir. 1967

yılında ise Ulaştırma Bakanlığı oluşturularak, tüm havacılık faaliyetleri ile ilgili düzenleme ve denetleme yetkisi, bakanlığa bağlı kuruluşlar olan Federal Havacılık İdaresi (Federal Aviation Administration-FAA) ve Ulusal Ulaştırma Güvenlik Kurulu'na (National Transportation Safety Board) devredilmiştir. (Rollo,1985:115)

Ses üstü hava araçlarının kullanılmaya başlandığı 1970'li yıllarda, umulanın aksine bu çeşit ulaşım araçlarının yakıt sarfiyatı ve çevre sağlığı açısından sakıncaları görülmüş olup; bu nedenle de proje ilerleme imkanı bulamamıştır. Bunun yerine havacılık işletmeleri geniş gövdeli yüksek yolcu kapasiteli büyük uçakları talep etmeye başlamıştır. 1970'li yıllarda yaşanan petrol fiyatlarındaki krizin olumsuz etkilerine rağmen teknik gelişmeler hava araçlarının kapasitesini, konforunu, menzilini, uçuş yüksekliğini, ekonomikliğini ve hızını arttırmış, bu şekilde bilet fiyatları nisbeten ucuzlayarak insanların havayoluyla seyahat olanaklarını genişletmiştir. 1974'te temelleri atılan "havacılık işletmelerinin devlet korumasından çıkarılması" düşüncesiyle, 1978 yılında çıkartılan kanun (The Airline Deregulation Act) ABD'nin havacılık tarihinde iktisadi açıdan bir dönüm noktasını oluşturmuş ve bu yasanın uluslararası etkileri 1980'li yılların başında tüm dünyayı etkilemiştir. Bu yasayla havacılık sektöründe devletin korumacı pozisyonu sona erdirilmiş ve pazar ekonomisine dayalı bir havacılık sisteminin oluşturulması hedeflenmiştir. (Sürmeli,1991:3-5)

1978 yılında ABD'de uygulanmaya başlanan serbestleşmenin etkisiyle, Avrupa ülkelerinde de 1980'li yılların ortalarından itibaren yapılan düzenlemelerle; havayolu şirketlerinin ve havaalanlarının işletmecilik, uçuş programları, bilet ücret politikaları gibi uygulamalarına serbestlik getirilmiştir. Havaalanlarının özelleştirilmesi ile gerçek anlamda ilgilenen İngiltere, Haziran 1985'de bu konuyu karar altına almıştır. (Doganis,1998:27)1980'li yılların sonlarına büyük umutlarla giren havacılık şirketleri, 1989'dan itibaren küresel bir ekonomik durgunluk ve hemen arkasından Körfez Krizi ile karşılaşmışlardır. Bu yıllara kadar, yılda ortalama 1 milyar insanın havayoluyla seyahat ederek 200 milyar USD'nin üzerinde para ödediği sektör

için 1990 ve 1991 yılları son derece olumsuz geçmiştir. 1992 yılının ikinci yarısından itibaren sektördeki iyileşme yeniden başlamıştır.

1990'lı yılların sonunda küresel havayolu ulaştırma sektörü, yaklaşık 300 havayolu (15.000 uçakla) şirketinin, 14.000 civarında havaalanını kullanarak faaliyet gösterdiği bir sektör olmuştur. (Kaya,1997:25) Ancak; 11.09.2001 tarihinde Amerika'da sivil uçaklar kullanılarak Dünya Ticaret Merkezine yönelik yapılan terörist saldırı nedeniyle tüm dünyada sivil havacılık sektörü darbe almış ve havayolu ulaşımına ilişkin talepte azalış yaşanmıştır. Bu terörist saldırının etkisinin zamanla azalması sayesinde sektör 2003 yılından itibaren tekrar büyümeye başlamıştır.

1.6.3-Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi

Türklerin tarihinde 11.Yüzyılın başlarından itibaren uçmakla ilgili birtakım bireysel çabalar gösterilmiştir. Ancak bunların hepsi başarısızlıkla sonuçlanmıştır. İlk başarılı uçuş denemesini yapan kişi olarak Hazerfen Ahmet Çelebi'yi göstermek mümkündür. 1632 yılında Hazerfen Ahmet Çelebi, kendi yaptığı kanatlarla Galata Kulesi'nden, Üsküdar Doğancılar Meydanı'na kadar (3200 metre) uçmayı başarmıştır. Bu ilk başarılı denemeden sonra da tarihte başarılı uçuş denemeleri yaşanmıştır.

1911 yılında Vezir-i Azam Mahmut Şevket Paşa, Türk havacılığının kurulması için gerekli çalışmaları başlatmış ve aynı yıl Fransa ile İngiltere'ye pilot olmak için belirlenen subaylar gönderilmiştir. 1912 yılında İstanbul-Yeşilköy'de havaalanı ve hangarlar yapılmış, Fransa ve İngiltere'den alınan uçaklarla bir havacılık merkezi oluşturulmuştur. 1913 yılı sonunda 35 kara ve 15 deniz uçağından oluşan Türk Hava Kuvvetleri kurulmuştur. I.Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşımızda havacılarımız olağanüstü başarılar göstermişlerdir. Savaş sonrası, gelecekte en önemli silahın uçaklar olacağı anlaşılmış ve güçlü bir hava kuvvetinin, ancak güçlü bir havacılık endüstrisiyle sağlanacağını bilincinde olan Atatürk, 16.02.1925 tarihinde,

adı daha sonra Türk Hava Kurumu olarak değiştirilecek olan, Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasını gerçekleştirmiştir. (Saldıraner,1992:33) Yine aynı yıl 09.09.1925 tarihinde, Türkiye Cumhuriyeti Seyrüseferi Havai Talimatnamesi adıyla ilk kez havacılık kanunu düzenlenmiştir. (Ünel,1997:2)

Türkiye'nin ve Ortadoğu'nun ilk sivil havacılık işletmesi olan, Hava Yolları Devlet İşletmesi İdaresi 20.05.1933 tarihinde Ankara-Güvercinlik'te hizmete girmiştir. Beş uçaklık filosu ile Ankara-Eskişehir-İstanbul tarifeli seferlerine başlayan milli havayolumuz, böylece bugünkü THY'nin de temelini atmıştır. (Saldıraner,1992:33)

Bu yıllarda özel teşebbüs olarak Nuri Demirağ, İstanbul-Beşiktaş'ta uçak fabrikası, Sivas-Divriği'de uçak motor fabrikası ile Gök Okulu, İstanbul-Yeşilköy'de ise havaalanı ve Gök Okulunu kurmuştur. 1940'lı yıllarda ülkemiz hem devlet hem de özel sektör olarak Avrupa'nın sayılı hava endüstrilerinden birine sahip olmuştur. Kayseri ve Ankara-Etimesgut uçak fabrikalarında, Türk Hava Kurumu uçak ve motor imal ederek Türk havacılığındaki yerini almıştır. Yine bu yıllarda Nuri Demirağ, yerli mühendis ve işçileriyle ilk Türk yolcu uçağı Nu/D-38'i yapmıştır. Bu uçak 1938 yılında Avrupa "A Sınıfı" kategorisinde birinci seçilmiştir. (Saldıraner,1992:33)

1950'li yıllarda Türk sivil havacılığında belirgin bir gerileme olmuş, bu alanda sadece 1956 yılında yeniden yapılanan THY varlığını göstermiştir. Aynı tarihte havaalanları işletmeciliği ve yer hizmetlerini yürütmek amacıyla Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) kurulmuştur. Havayolu taşımacılığının dışında ise, uzun yıllarca sivil havacılık sektöründe yalnızca Türk Hava Kurumu faaliyetlerini sürdürmüştür.

Adı daha sonra Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olacak olan Sivil Havacılık Dairesi,1954 yılında 6382 sayılı Kanun ile eski Ulaştırma Bakanlığına bağlı olarak kurulmuş ve ülkemizdeki sivil havacılıkla ilgili görevine başlamıştır. Sivil havacılık mevzuatı, devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve

uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlamak amacıyla çıkarılan 14.10.1983 tarih ve 2920 sayılı Kanun ile değişmiş, yabancı sermaye ile özel sektör özendirilerek, özel havayolu ve havacılık şirketlerinin de sivil havacılık alanına girmesi sağlanmıştır. Bu zamana kadar bir KİT özelliğiyle sektörde rahat hareket alanına sahip olan THY, gerek yönetim anlayışı, gerekse teknoloji bakımından modernleşme ve hizmet standardını yükseltme çabasına girmiştir.

2920 sayılı Kanun'u takip eden yıllarda özel havayolu işletmelerinin sayısında, kapasitelerinde ve sektörden aldıkları payda önemli artışlar olmuştur. 1990-91 yıllarında dünyada var olan durgunluk sonrası 1992'den itibaren havayolu sektörümüzde yeniden canlanma olmuş, sektördeki olumlu gelişmeler sayesinde özel teşebbüsün iç hatlarda kayda değer bir payının olmamasına karşılık, dış hatlardaki paylarının hızla artması ve Türk şirketlerinin yabancılardan daha fazla pay sahibi olması sonucunu ortaya çıkarmıştır. 1995 yılında turizm sektöründeki gelişmenin de etkisiyle, dış hat havayolu trafiğinin % 53'ü Türk, % 47'si ise yabancı şirketler tarafından gerçekleştirilmiştir. Daha sonra ise 2003 yılından itibaren özel havayolu şirketleri dış hatlar yanında iç hatlarda da uçmaya başlamışlar ve böylelikle iç hat uçuşlarda da uçak ve yolcu trafiği önemli derecede artış göstermiştir. 2000'li yıllar Türk sivil havacılığının en hızlı gelişme gösterdiği yıllar olmuştur.

1.6.4-Hava Taşımacılığı ve Havaalanı Kavramı

Taşımacılık (ulaştırma), ekonomik açıdan insanların ve yüklerin gereksinimlere uygun olarak zaman ve yer faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesine olanak veren bir kavram olarak tanımlamak mümkündür. (Kaya,2000:5) Hava taşımacılığı ise yukarıda tanımı yapılan taşımacılığın hava yolu ile yapılan şeklidir. Bu bağlamda hava taşımacılığı; insanların, diğer canlıların ve eşyaların emniyetli ve etkin bir şekilde havayolu ile taşınabilmesi için hava aracı işleticilerini, havaalanı işleticilerini, hava trafik

hizmetleri sunucusunu, bunlara destek ve tamamlayıcı hizmet sunan birimleri kapsayan bir kavramdır.

Hava taşımacılığı kavramı, yukarıda da bahsedildiği üzere, havaalanı işleticilerini, hava aracı işleticilerini, hizmet sağlayıcılarını, altyapı sağlayıcılarını, düzenleyici otoriteleri ve son kullanıcıları kapsayan geniş bir kavramdır.

Havaalanı ise hava taşımacılığının temel altyapı elemanlarından birisidir. Havaalanı, yolcu ve hava aracı trafiğinin düzenlenmesi için gerekli yapılar, hava araçlarının iniş ve kalkışını sağlamak için gerekli altyapı ve kolaylıklar ile özel şekilde inşa edilmiş tesislerdir.(ICAO,1999:1)

Havaalanlarında yer alan temel yapıları şu şekilde sıralamak mümkündür: pist, apron, taksi yolu, terminal binası, hangar ve kule. Bu kavramları da kısaca tanımlamak da fayda vardır. Pist, hava araçlarının iniş ve kalkış amacıyla kullandıkları ve belirli özelliklere göre yapılmış sert zemin olarak tanımlanabilir. Apron ise hava araçlarının park ettikleri ve yine belirli yapısal özellikleri taşıyan alanlardır. Taksi yolu ise hava araçlarının apron ve pist arasında geçişlerini sağlayan alanlardır. Terminal binaları da kısaca yolcuların uçuşa ilişkin işlemlerinin tamamlandığı alanlardır. Hangarlar hava araçları için yapılmış kapalı park alanlarıdır. Ayrıca hangarlarda hava araçlarının bakım ve onarımları da yapılabilmektedir. Kule ise gözle görülebilir hava aracı trafiğinin idare edildiği yüksek yapıyı ifade etmektedir.

1.6.5-Türkiye’de Sivil Havaalanı İşletmeciliği

Türkiye’de sivil havaalanlarının işletilmesi ile Türkiye Hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğüne yerine getirilmektedir.(DHMI Resmi Web Sitesi,2011)

2012 yılı itibariyle Türkiye’de 47 adet sivil havalimanı bulunmaktadır. Sivil hava trafiğine açık havalimanlarının listesi aşağıda yer almaktadır:

- İstanbul Atatürk Havalimanı
- İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı
- Ankara Esenboğa Havalimanı
- İzmir Adnan Menderes Havalimanı
- Antalya Havalimanı
- Antalya Gazipaşa Havalimanı
- Muğla Dalaman Havalimanı
- Muğla Milas-Bodrum Havalimanı
- Adana Havalimanı
- Trabzon Havalimanı
- Isparta Süleyman Demirel Havalimanı
- Nevşehir Kapadokya Havalimanı
- Erzurum Havalimanı
- Gaziantep Havalimanı
- Adıyaman Havalimanı
- Ağrı Havalimanı
- Amasya Merzifon Havalimanı
- Balıkesir Merkez Havalimanı
- Balıkesir Körfez Havalimanı
- Batman Havalimanı
- Bursa Yenişehir Havalimanı
- Çanakkale Havalimanı
- Çanakkale Gökçeada Havalimanı
- Denizli Çardak Havalimanı
- Diyarbakır Havalimanı
- Elazığ Havalimanı
- Erzincan Havalimanı
- Eskişehir Anadolu Üniversitesi Havaalanı

- Hatay Havalimanı
- Kahramanmaraş Havalimanı
- Kars Havalimanı
- Kayseri Havalimanı
- Kocaeli Cengiz Topel Havalimanı
- Konya Havalimanı
- Malatya Havalimanı
- Mardin Havalimanı
- Muş Havalimanı
- Samsun Çarşamba Havalimanı
- Siirt Havalimanı
- Sinop Havalimanı
- Sivas Havalimanı
- Şanlıurfa GAP Havalimanı
- Tekirdağ Çorlu Havalimanı
- Tokat Havalimanı
- Uşak Havalimanı
- Van Ferit Melen Havalimanı
- Zonguldak Çaycuma Havalimanı

Yukarıda sayılan havalimanlarından Zonguldak Çaycuma Havalimanı ile Antalya Gazipaşa Havalimanının işletme hakkı DHMİ Genel Müdürlüğüne özel sektöre kira sözleşmeleri karşılığında devredilmiştir. Batman Havalimanı, İl Özel İdaresi tarafından işletilmektedirken söz konusu Havalimanının işletmesini 26.08.2010 tarihinden itibaren DHMİ Genel Müdürlüğü üstlenmiştir. Eskişehir Anadolu Üniversitesi Havaalanı ise Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu tarafından işletilmektedir. Son olarak İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Savunma Sanayi Müsteşarlığı denetiminde özel şirket tarafından işletilmektedir.

İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı, Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM) tarafından yürütülmekte olan İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Havaalanı Projesi'nin (İTEP) bir birimi olarak planlanmıştır. İTEP Projesi Savunma Sanayi İcra Komitesinin 08.10.1987 tarihli kararı ile başlatılmış, bu kapsamda kurulacak tesisler için İstanbul'da 1,300 hektarlık alan kamulaştırılmıştır. Projenin ana birimleri:

- Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı
- Havacılık Bakım ve Onarım Merkezi (HABOM)
- Teknopark
- Ticari ve Sosyal Bölgedir.

İTEP Projesinin gerçekleştirilen ilk birimi havalimanıdır. Havalimanı inşaatı 1998-2000 yılları arasında gerçekleştirilmiş ve havalimanı 08.01.2001 tarihinde hava trafiğine açılmıştır. Havalimanını işletmek üzere 2000 yılında hisselerinin %97'si SSM'ye ait olan Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. (HEAŞ) kurulmuştur. Özellikle 2000'li yıllarda yaşanan uçak trafiğindeki hızlı artış sonucunda SSM, Havalimanında ihtiyaç duyulan tesislerin özel sektör eliyle gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla 09.07.2007 tarihinde "Sabiha Gökçen Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası Ve Müteimmimleri Projesinin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması" ihalesini gerçekleştirmiştir. İhale Limak İnşaat Sanayii ve Ticaret A.Ş., GMR Infrastructure Limited ve Malaysia Airports Holdings BERHAD Ortak Girişimi üzerinde kalmıştır. Bahse konu ortak girişim tarafından 3996 sayılı Kanun ve 5907 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı doğrultusunda "İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. (İSG)" kurulmuştur. Konuya ilişkin uygulama sözleşmesi 19.03.2008 tarihinde imzalanmış, 01.05.2008 tarihi itibarıyla yeni yapılacak tesislerin inşaat sahası ile mevcut terminaller, (içhatlar - dışhatlar - kargo), otopark ve akaryakıt tesislerinin işletimi ve yer hizmetleri İSG'ye 20 yıl süreyle ve 1,932,000,000-EUR kira bedeliyle devredilmiştir. Yeni terminal binası ve müteimmimleri

inşaatı tamamlanarak, yeni terminal binası 31.10.2009 tarihi itibariyle işleme alınmıştır.(ISG A.Ş. Web Sitesi) Havalimanına ilişkin hava trafik hizmetleri ise 2007 yılından itibaren DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından sağlanmaktadır.

1.6.6-DHMİ Genel Müdürlüğü

Türkiye havaalanlarının işletilmesi ile Türkiye hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğüne yerine getirilmektedir.

Türk sivil havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla, 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerde hizmetlerini yürütmekte olan kuruluş, 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Ana Statüsü çerçevesinde 1984 yılından itibaren faaliyetlerini Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdürmektedir.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü; tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile ilgili ve en son hukuki düzenlemeyle hizmetleri imtiyaz sayılan bir Kamu İktisadi Kuruluşudur.

Kuruluşun Ana Statüsü ile belirlenen amaç ve faaliyet konuları ise; sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi veya işlettirilmesi², meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktır.

² DHMİ Genel Müdürlüğüne, işletiminde bulunan havaalanları ile işletme dönemlerinin sonundan itibaren YİD modeli çerçevesinde yaptırarak işletimini özel sektöre verdiği terminallerini ve/veya hizmetin bütünlüğü yönünden gerek gördüğü diğer tesislerini 5335 sayılı Kanunun 33.maddesi çerçevesinde özel hukuk tüzel kişilerine kiralamak ve/veya işletme hakkını devretme yetkisi verilmiştir. 5335 sayılı Kanun 27.04.2005 tarih ve 25798 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Üstlenmiş olduğu görevlerini uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmak zorunluluğunda olan DHMİ Genel Müdürlüğü bu doğrultuda; uluslararası hava ulaşımında can ve mal emniyetini sağlamak ve düzenli ekonomik çalışma ve gelişmeyi temin maksadıyla yürürlüğe konulan Sivil Havacılık Anlaşmasına göre kurulan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının (ICAO-International Civil Aviation Organization) üyesi bulunmaktadır. Ayrıca, "Hava Seyrüseferinin Emniyeti için Avrupa Teşkilatı (EUROCONTROL)", Uluslararası Havaalanları Konseyi (ACI-Airports Council International) başta olmak üzere ilgili uluslararası kuruluşların da üyesi bulunmaktadır.(DHMİ Web Sayfası,2011)



Şekil-1:DHMİ Tarafından İşletilen veya DHMİ Denetiminde Olan Havaalanları

Kaynak:DHMİ İstatistik Yıllığı 2010.

1.6.7-Türk Sivil Havacılığına İlişkin İstatistikler

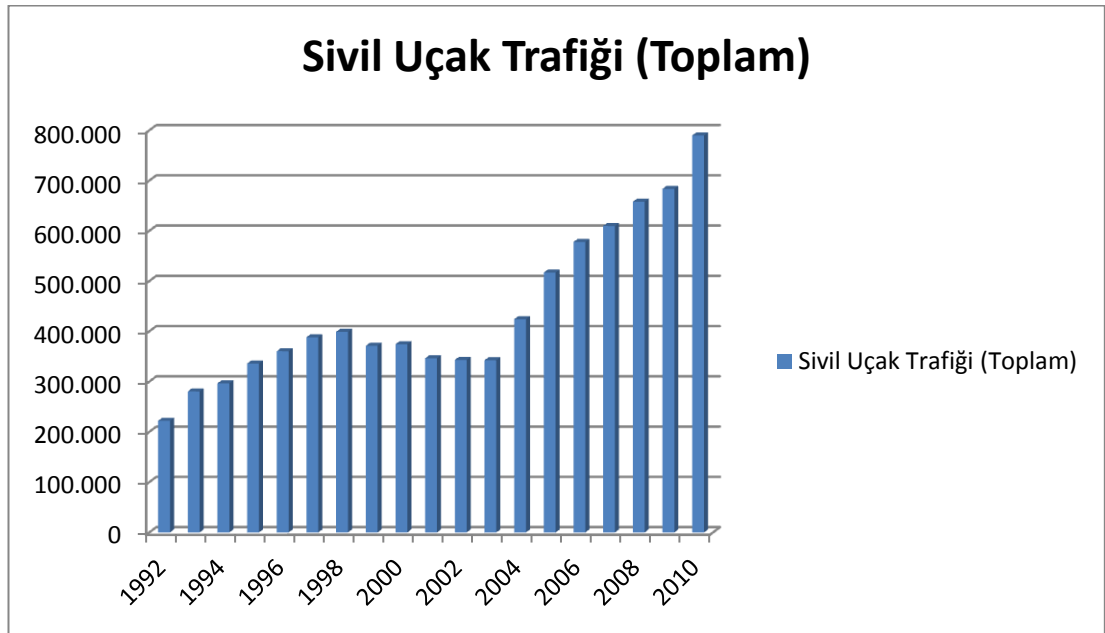
Sivil havacılık her geçen gün hem dünyada hem de Türkiye’de hızla gelişme göstermekte ve büyümektedir. Günümüzde mevcut olan ulaşım yollarına bakıldığında havayolu ulaştırmasının yolcular tarafından fazlaca tercih edildiği görülmektedir. Yolcuların havayolunu tercih etmelerindeki en

büyük etkenin ulaşım sürelerinin çok kısa olmasıdır. Ayrıca gelişen teknoloji sayesinde maliyetlerin düşmesi ve bu maliyet düşüşlerinin bilet fiyatlarına olumlu yönde yansması da havayolunu daha çok tercih edilir hale getirmiştir. Söz konusu gelişimi göstermek için bu başlıkta sivil havacılığa ilişkin bazı istatistiki bilgilere yer verilmiştir.

Tablo-1: Türkiye’de Yıllar İtibariyle Sivil Uçak Trafiki

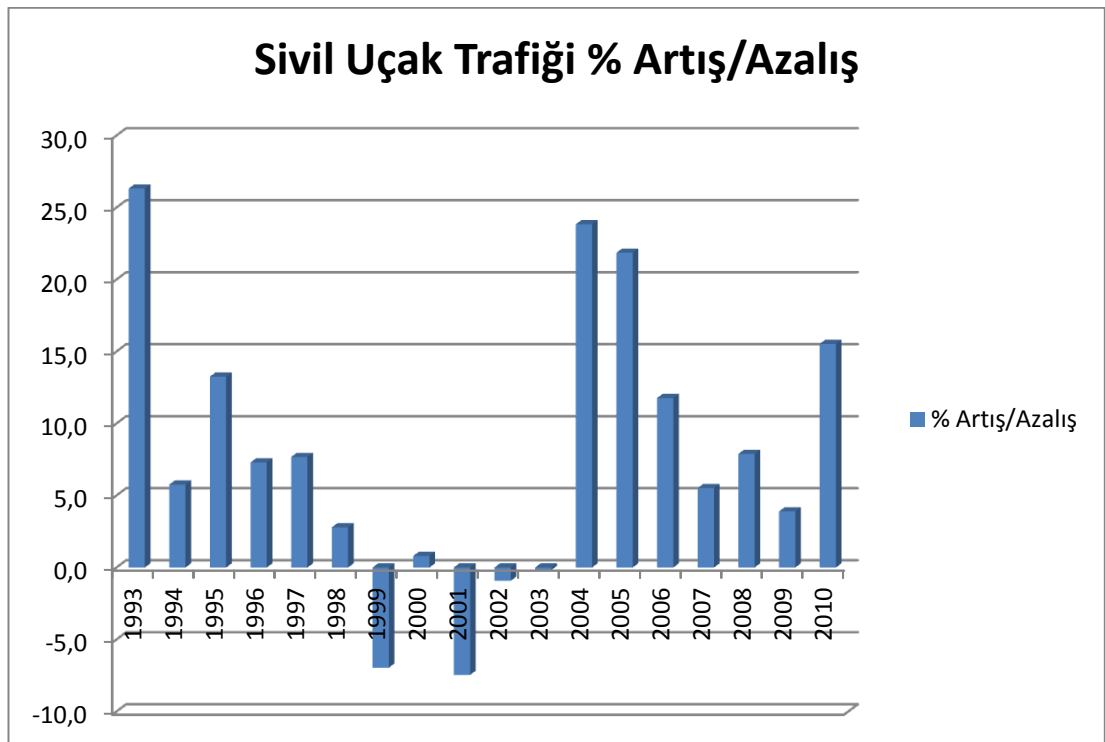
Sivil Uçak Trafiki				
Yıllar	İçhat (İniş/Kalkış)	Dışhat (İniş/Kalkış)	Toplam	% Artış/Azalış
1992	107.623	114.497	222.120	-
1993	137.202	143.372	280.574	26,3
1994	141.270	155.466	296.736	5,8
1995	158.725	177.352	336.077	13,3
1996	165.600	195.005	360.605	7,3
1997	183.252	205.040	388.292	7,7
1998	203.746	195.389	399.135	2,8
1999	197.278	174.085	371.363	-7,0
2000	185.202	189.141	374.343	0,8
2001	142.114	204.316	346.430	-7,5
2002	129.383	213.850	343.233	-0,9
2003	130.083	212.550	342.633	-0,2
2004	178.056	246.250	424.306	23,8
2005	241.098	275.970	517.068	21,9
2006	305.257	272.667	577.924	11,8
2007	303.824	306.000	609.824	5,5
2008	322.201	335.748	657.949	7,9
2009	338.962	344.637	683.599	3,9
2010	411.296	378.460	789.756	15,5

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü İşletme Bütçesi Kitapçıkları (1994-2011)



Şekil-2: Yıllar İtibariyle Türkiye'deki Toplam Sivil Uçak Trafiği

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü İşletme Bütçesi Kitapçıkları (1994-2011)



Şekil-3: Yıllar İtibariyle Türkiye'deki Toplam Sivil Uçak Trafiğindeki Artış ve Azalışlar (%)

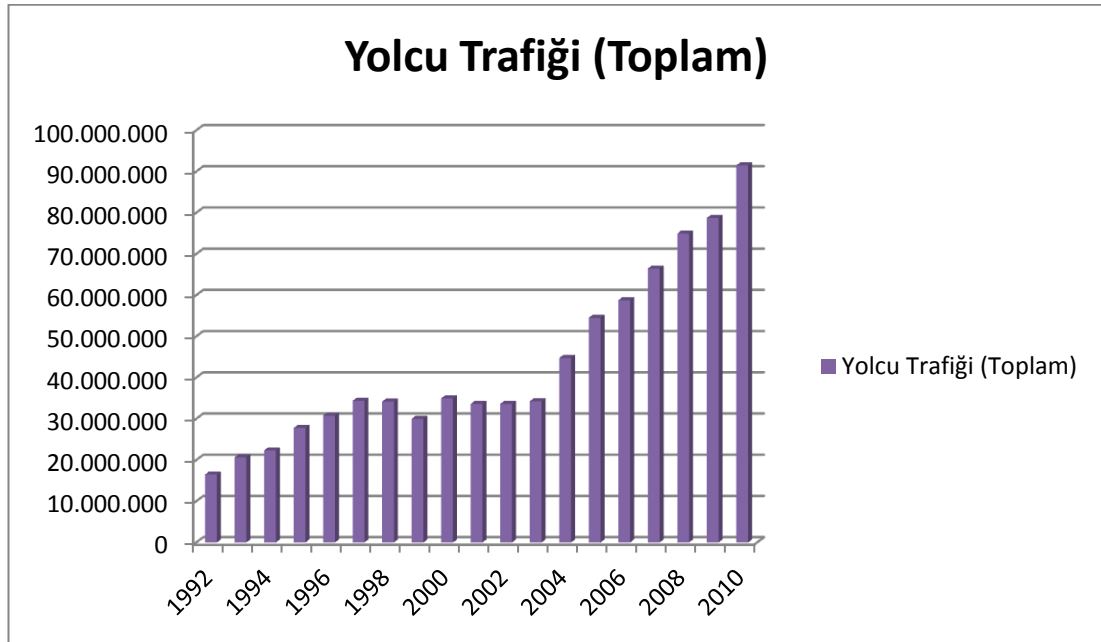
Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü İşletme Bütçesi Kitapçıkları (1994-2011)

Yukarıda yer alan Tablo-1, Şekil-2 ve Şekil-3 incelendiğinde; Türkiye’de sivil uçak trafiğinin 1992 yılından 1998 yılına kadar istikrarlı bir şekilde arttığı, 1998 yılından 2004 yılına kadar ise azalışlar yaşandığı, bu azalışların nedenleri arasında 11.09.2001 terörist saldırısını ve sektöre yönelik teşviklerin yetersizliğini saymak mümkündür. 2004 yılından 2010 yılına kadar olan süreçte ise hızlı ve istikrarlı bir artıştan söz edilebilmektedir. Bunun arkasındaki temel etken ise sektöre verilen önem ve teşvikler neticesinde havayolu ulaşımı maliyetlerinin azalmasının fiyatlara yansması ve dolayısıyla da havayolu ulaşımına olan talebin artmasıdır.

Tablo-2:Yıllar İtibariyle Türkiye'deki Yolcu Trafiği

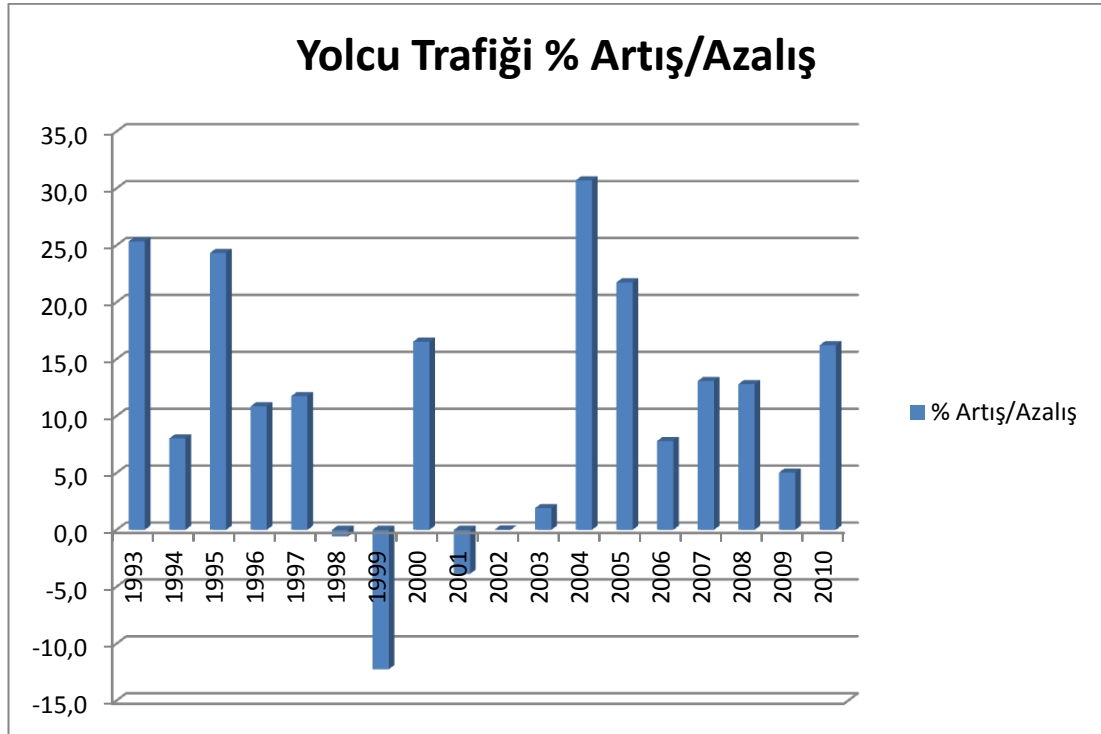
Yolcu Trafiği				
Yıllar	İçhat (Gelen/Giden)	Dışhat (Gelen/Giden)	Toplam	% Artış/Azalış
1992	5.445.081	11.050.037	16.495.118	-
1993	7.403.941	13.270.590	20.674.531	25,3
1994	8.784.310	13.549.976	22.334.286	8,0
1995	10.347.528	17.419.851	27.767.379	24,3
1996	10.862.539	19.918.123	30.780.662	10,9
1997	12.413.720	21.982.614	34.396.334	11,7
1998	13.238.832	20.960.847	34.199.679	-0,6
1999	12.931.771	17.079.887	30.011.658	-12,2
2000	13.339.039	21.633.495	34.972.534	16,5
2001	10.057.808	23.562.640	33.620.448	-3,9
2002	8.697.864	24.927.311	33.625.175	0,0
2003	9.125.298	25.141.870	34.267.168	1,9
2004	14.427.969	30.361.171	44.789.140	30,7
2005	19.942.692	34.583.035	54.525.727	21,7
2006	26.644.450	32.133.681	58.778.131	7,8
2007	29.310.333	37.152.953	66.463.286	13,1
2008	32.889.593	42.078.736	74.968.329	12,8
2009	36.510.588	42.231.487	78.742.075	5,0
2010	43.047.443	48.465.223	91.512.666	16,2

Kaynak:DHMI Genel Müdürlüğü İşletme Bütçe Kitapçıkları (1994-2011)



Şekil-4: Yıllar İtibariyle Türkiye'deki Toplam Yolcu Trafiği

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü İşletme Bütçe Kitapçıkları (1994-2011)



Şekil-5: Yıllar İtibariyle Türkiye'deki Toplam Yolcu Trafiğindeki Artış/Azalış (%)

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü İşletme Bütçe Kitapçıkları (1994-2011)

Yukarıda yer alan Tablo-2, Şekil-4 ve Şekil-5 incelendiğinde; Türkiye’de yıllar itibariyle gerçekleşen yolcu trafiği için de sivil uçak trafiği için yapılan aynı değerlendirme ve yorumu yapmak mümkündür.

1.6.8-DHMİ Genel Müdürlüğünün Gelirlerine İlişkin İstatistikler

YİD modelinin uygulanabilmesi için bu model kapsamındaki tesisleri inşa eden imtiyazlı şirketin işletme döneminde söz konusu tesislerden gelir elde etmesi gerekmektedir. Dolayısıyla inşa edilen tesislerin işletmesinden bir gelir elde edilebilmesi söz konusu değilse YİD modelinden bahsetmek mümkün değildir. Bu bağlamda DHMİ Genel Müdürlüğünce YİD modeline konu edilen havalimanlarının gelirleri tüm havaalanlarından elde edilen gelirler içinde önemli bir paya sahiptir.

Aşağıda bu çalışmaya örnek olarak alınan havalimanlarının “Terminal Hizmet Gelirleri”nin DHMİ Genel Müdürlüğünün toplam terminal hizmet gelirleri içinde payı gösterilmektedir. Söz konusu veriler ilgili YİD modeli kapsamında yapılan tesisler işletmeye geçmeden önceki yıla aittir. Bunun nedeni YİD modeli uygulaması öncesindeki verilerin, ilgili havalimanının toplam terminal hizmet gelirleri içinde payını daha sağlıklı gösterebilmesidir.

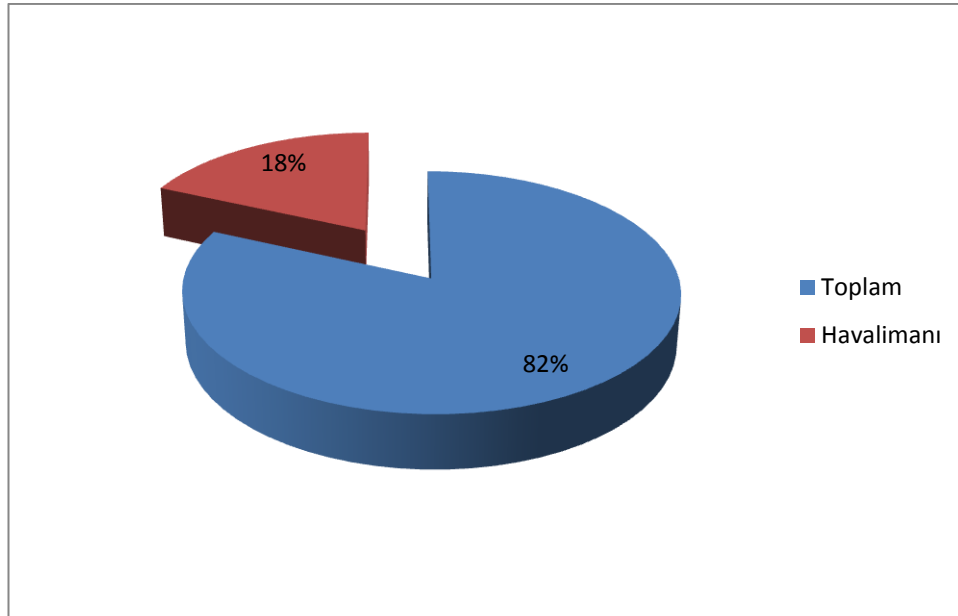
“Terminal Hizmet Gelirleri” içinde yolcu servis hizmet gelirleri, yer tahsis hizmet gelirleri, elektrik-su-buhar ve soğutma gelirleri, telefon-diyafon-teleks ve anons gelirleri, köprü-400 Hz ve su gelirleri, diğer terminal hizmet gelirleri ve YİD gelirleri bulunmaktadır.

Tablo-3: Havalimanı Terminal Hizmet Gelirleri

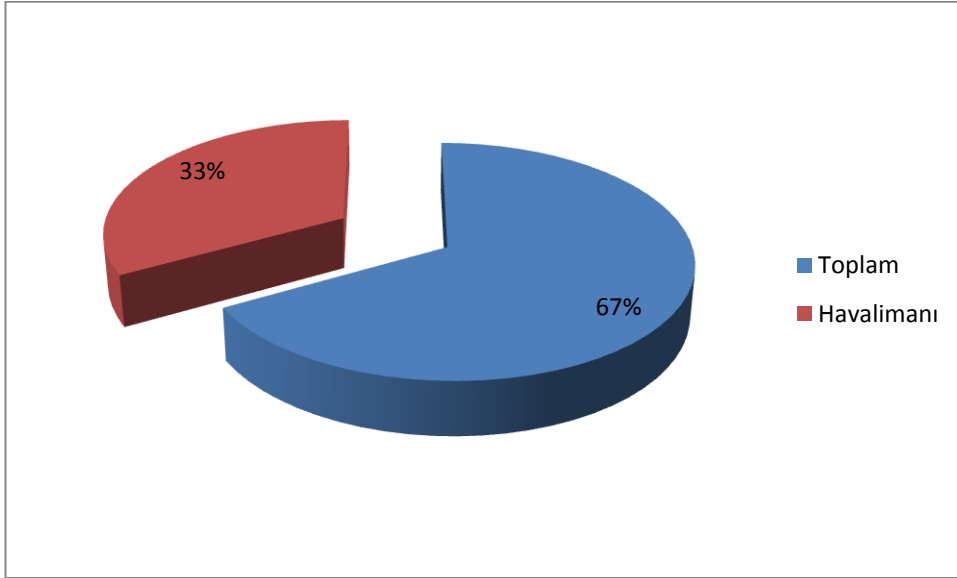
Yıl	Havalimanı	Toplam Terminal Hizmet Gelirleri (TL)	Havalimanı Terminal Hizmet Geliri (TL)
1997	Antalya Havalimanı	33.512.271	7.513.869
1999	Atatürk Havalimanı	73.361.084	36.299.211
2004	Dalaman Havalimanı	277.913.000	35.688.000
2004	Adnan Menderes Havalimanı	277.913.000	30.359.000
2004	Esenboğa Havalimanı	277.913.000	24.279.000

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü İşletme Bütçe Kitapçıkları,1999,2001,2006.

Tablo-3'te çalışmamızda örnek olarak alınan beş havalimanına ait havalimanı terminal hizmet gelirleri ve aynı yıllardaki toplam terminal hizmet gelirleri yer almaktadır. YİD modeline konu olan havalimanlarının söz konusu gelirlerinin toplam içindeki payının önemli miktarlarda olması bunların YİD modeline konu olabilmelerini sağlamıştır. Aşağıdaki şekillerde ise gelir paylarını % olarak görmek mümkündür.

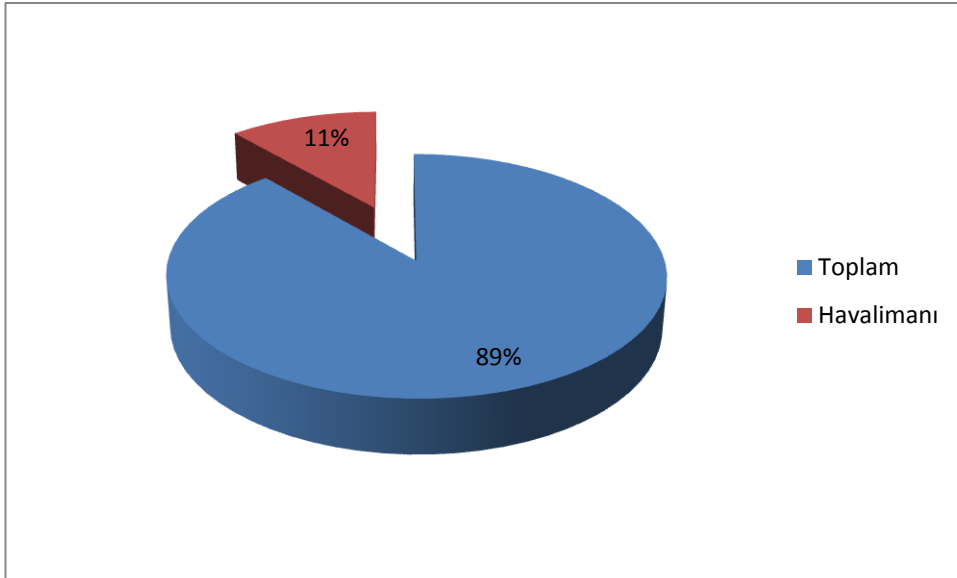
**Şekil-6:** Antalya Havalimanı Terminal Hizmet Gelirleri Payı – 1997 Yılı

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü İşletme Bütçe Kitapçığı,1999.



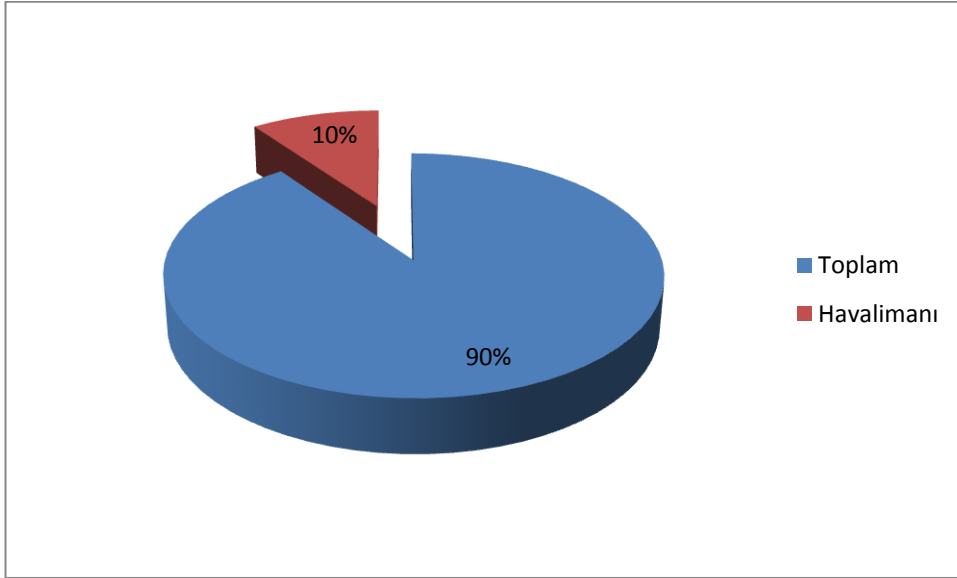
Şekil-7: Atatürk Havalimanı Terminal Hizmet Gelirleri Payı – 1999 Yılı

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü İşletme Bütçe Kitapçığı,2001.



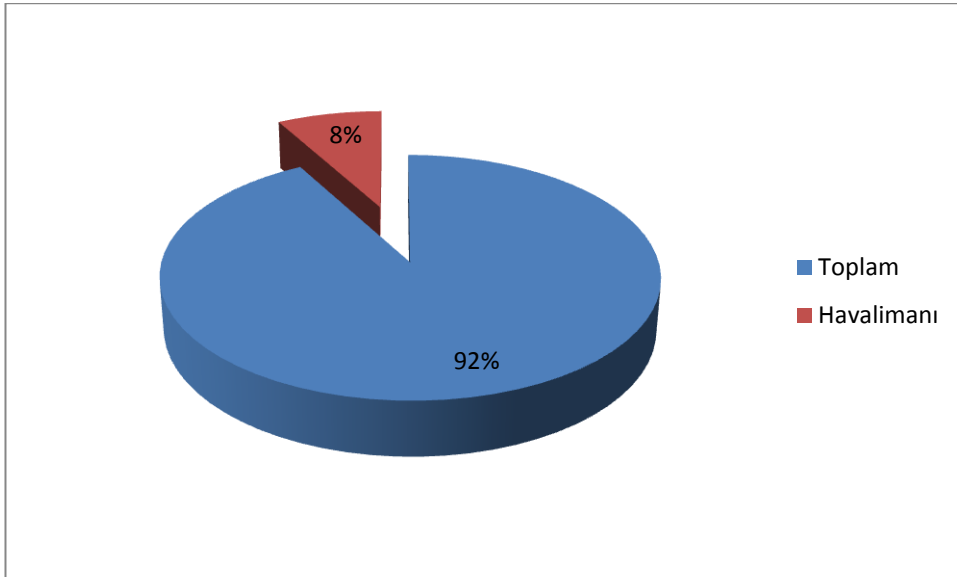
Şekil-8: Dalaman Havalimanı Terminal Hizmet Gelirleri Payı – 2004 Yılı

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü İşletme Bütçe Kitapçığı,2006.



Şekil-9: Adnan Menderes Havalimanı Terminal Hizmet Gelirleri Payı-2004 Yılı

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü İşletme Bütçe Kitapçığı,2006.



Şekil-10: Esenboğa Havalimanı Terminal Hizmet Gelirleri Payı – 2004 Yılı

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü İşletme Bütçe Kitapçığı,2006.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE YAP-İŞLET-DEVRET MODELİNİN MALİ AÇIDAN İNCELENMESİ

Çalışmamızın bu bölümünde öncelikle Türkiye'deki mali mevzuat açısından YİD modeline değinildikten sonra Türkiye'de bu model kapsamında gerçekleştirilen bazı havaalanı terminal ve mütemmimleri yatırımlarına ilişkin imtiyaz sözleşmeleri özelinde mali incelemeler yapılmıştır.

2.1-TÜRK VERGİ HUKUKUNDA YİD SÖZLEŞMELERİNİN VE İMTİYAZLI ŞİRKETLERİN DURUMU

Birinci bölümde, YİD sözleşmelerinin birer kamu hizmeti imtiyazı sözleşmeleri olduğu ve YİD mevzuatına istinaden kurulan anonim şirketlerin de birer imtiyazlı şirket olduğu tespit edilmiştir. Elbette ki bu tespit Türk vergi hukuku açısından büyük önem arz etmektedir. Bu önem, Türk vergi mevzuatı açısından YİD anonim şirketlerinin vergilendirilmesi bakımından ortaya çıkan farklılıklar ve özellikler bakımından anlamlı bulunmaktadır.

Kamu sektöründe üretilen bir kamusal mal ya da hizmetin 3996 sayılı Kanun çerçevesinde belirli usul ve esaslar çerçevesinde özel hukuk kişilerine verilmesini sağlayan kamu hizmeti imtiyaz sözleşmelerinin, Türk vergi hukuku bakımından önemli olan kısmı bu sözleşmelerin birer "imtiyaz sözleşmesi" olup olmadığıdır. Bunun dışında bu sözleşmelerin özel hukuk hükümlerine göre mi yoksa idare hukuku ilkelerine göre mi tanzim edildiği hususu Türk vergi hukukunu ilgilendirmemekte, özellikle bu durum sözleşmenin taraflarını ilgilendirmektedir. Daha önce de belirtildiği gibi YİD sözleşmeleri birer imtiyaz sözleşmesidir. Dolayısıyla yapılan YİD sözleşmesinin kamu hizmeti imtiyazı sözleşmesi olması hususu, bu sözleşme neticesinde belirli bir süre için kamusal mal ya da hizmetin üretilmesini ve yürütülmesini üstlenecek anonim şirketin bir imtiyazlı özel hukuk tüzel kişisi olması sonucunu doğurmaktadır.

Türk vergi mevzuatında da imtiyazlı şirketlere özel düzenlemeler mevcut olduğu için söz konusu saptama büyük önem arz etmektedir.

Her ne kadar Türk vergi mevzuatında imtiyazlı şirketler için özel düzenlemeler bulunmaktaysa da bir özel hukuk tüzel kişisinin imtiyazlı şirket olup olmadığını belirlemek için idare hukukuna bakmak gerekmektedir. Buna göre ilgili bulunduğu mevzuata ve idare hukuku ilkelerine göre hazırlanan imtiyaz sözleşmeleri ile bir imtiyazlı şirketin kurulmasına imkan verilmekte ve kurulan bu imtiyazlı şirket idare hukuku alanında olduğu gibi vergi hukuku alanında da imtiyazlı şirket olarak tanınmaktadır.

Vergi hukuku alanında da imtiyazlı şirketleri, "sermaye, kar/hasar-zararı imtiyaz sahibine ait olmak üzere belirli bir kamu hizmetinin kurulmasını ve/veya işletilmesini, idari bir sözleşme ile uzun bir süre için yüklenen ve hizmetin kurulması, işletilmesi ve yürütülmesi açısından ilgili idarenin denetimi ve gözetimi altında bulunan ve özel hukuk kişileri tarafından kurulan şirketler" olarak da tanımlamak mümkündür.(Güneş,1999:7)

2.2-YİD ANONİM ŞİRKETİNİN VERGİ KANUNLARI AÇISINDAN DURUMU

2.2.1-YİD Anonim Şirketinin Kuruluşu, Konusu, Amacı ve Süresi

YİD modelini düzenleyen 3996 sayılı Kanun gereği özel hukuk hükümlerine tabi bir sermaye şirketinin kurulması gerekmektedir. Bu şirket kurulduktan sonra imtiyazlı şirket niteliğini de kazanmış olmaktadır. YİD şirketinin kuruluşu, yapısı, işleyişi ve sona ermesi özel hukuk hükümlerine tabi diğer sermaye şirketlerinden kısmen farklılıklar arz etmektedir.

3996 sayılı Kanun'a göre YİD modeli kapsamındaki yatırım ve hizmetlerin verilebilmesi bu amaçla kurulacak sermaye şirketlerine veya 4875 sayılı Kanun'a göre kurulmuş yabancı sermaye şirketlerine bağlıdır. 3996 sayılı Kanun'da sermaye şirketi; Türkiye Cumhuriyeti kanunlarına göre kurulmuş veya kurulacak olan ve gerektiğinde kamu kurum ve kuruluşlarının

da (kamu iktisadi teşebbüsleri dahil) ortak olduğu ve mezkur Kanun'un 4. maddesinde belirtilen Bakanlar Kurulu kararında öngörülen şartları taşıyan anonim şirket olarak tanımlanmaktadır. Söz konusu mevzuattan da anlaşılacağı üzere YİD modeli çerçevesinde kamu hizmetinin görülmesi özel hukuk kişilerince mümkündür ve "*Anonim Şirket*" statüsünde bir sermaye şirketinin kurulması gerekmektedir.

Bunlara ilaveten yabancı sermayenin Türkiye'de YİD modeli çerçevesinde faaliyette bulunabilmesi için de şirket kurması gerekmektedir. (Tuncer,1996:105)

Kurulacak YİD şirketinin 3996 sayılı Kanun gereğince anonim şirket statüsünde kurulması gerektiğini belirtmiştik. Dolayısıyla bu hususta Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan düzenlemelere bakmak gerekmektedir. Türk Ticaret Kanunu anonim şirketlerin kanunen yasak olmayan her türlü iktisadi maksat ve konular için kurulabileceğini, ancak esas mukavelede şirket mevzuunun açıkça gösterilmiş olmasını şart koşturmaktadır.

Yukarıdaki düzenlemelere benzer bir düzenlemeyi mülga 94/5907 sayılı BKK'nın 6 ncı maddesinde ve söz konusu BKK'yı ilga eden ve 11.06.2011 tarih ve 27961 sayılı mükerrer Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 2011/1807 sayılı "*3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanunun Uygulama Usul ve Esaslarına İlişkin Karar*"ın 17 nci maddesinde bulmak mümkündür. Buna göre, her YİD projesi için ayrı bir şirket kurulacaktır ve bu şirketin ana sözleşmesinde, gerçekleştireceği YİD projesi faaliyet konusu olarak belirtilecektir.

YİD anonim şirketlerinin süresi de önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 434 üncü maddesi umumi olarak anonim şirketlerin infisah ve tasfiye nedenlerini düzenlemektedir. Mezkur maddenin 1 inci fıkrasına göre; "*Akdolundukları müddetin sona ermesi*" ile anonim şirket son bulmaktadır. Ancak anonim şirketin ana sözleşmesinde süre belirtilmesi gerekli değildir ve bu durumda

şirket belirsiz bir süre için kurulmuş sayılmaktadır.(Tekil,1993:360) Aynı şekilde bu husus 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 529 uncu maddesinde de yer almaktadır.

3996 sayılı Kanun'da ise imtiyaz sözleşmesinin süresi maksimum 49 yıl olarak belirtilmiştir. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus söz konusu maksimum 49 yıllık sürenin imtiyaz sözleşmesi süresi olduğu, kurulacak imtiyazlı anonim şirketin süresi olmadığıdır. Dolayısıyla imtiyaz sözleşmesi süresi bittikten sonra bu iş için kurulan imtiyazlı anonim şirketin devam edemeyeceği yönünde herhangi bir yasal düzenleme bulunmamaktadır. Ancak mülga 6762 sayılı TTK'nın 434 üncü maddesinin 2 nci bendine ve 6102 sayılı yeni TTK'nın 529 uncu maddesinin 1/b bendine göre, işletme konusunun gerçekleşmesi halinde anonim şirketin münfesihi sayılacağını hükme bağlamıştır. Bu durumda imtiyaz sözleşmesi süresi sonunda imtiyaz sözleşmesi kapsamında yapılan tesislerin idareye bedelsiz devredileceği ve şirketin amacı hedefine ulaşmış olacağından söz konusu YİD anonim şirketinin tasfiye sürecine girmesi gerektiği düşünülmektedir.

2.2.2-YİD Anonim Şirketinin Vergi Mükellefiyeti

1982 Anayasasının "Vergi Ödevi" başlığı altındaki 73 üncü maddesinde "*Herkes, kamu giderlerini karşılamak üzere, mali gücüne göre, vergi ödemekle yükümlüdür.....Vergi, resim, harç ve benzeri mali yükümlülükler kanunla konulur, değiştirilir veya kaldırılır. Vergi, resim, harç ve benzeri mali yükümlülüklerin muaflık, istisnalar ve indirimleriyle oranlarına ilişkin hükümlerinde kanunun belirttiği yukarı ve aşağı sınırlar içinde değişiklik yapma yetkisi Bakanlar Kuruluna verilebilir.*" denilmektedir.

Vergi hukukumuzda vergi mükellefinin tanımı ise 213 sayılı Vergi Usul Kanunu'nun 8 inci maddesinde yapılmıştır. Anılan maddeye göre mükellef; vergi kanunlarına göre kendisine vergi borcu terettüb eden gerçek veya tüzel kişidir. Bu bağlamda gerçek kişilerin elde ettikleri gelirler Gelir Vergisi

Kanunu'na, tüzel kişilerin elde ettikleri gelirler ise Kurumlar Vergisi Kanunu'na tabi olacaktır.

Daha önce belirtildiği üzere; YİD şirketleri anonim şirket statüsünde kurulmaktadır. Dolayısıyla bu şirketler özel tüzel kişilerdir. Bu kapsamda mükellef tanımına bakıldığında bu şirketlerin Gelir Vergisi mükellefi değil de Kurumlar Vergisi mükellefi oldukları sonucuna varılmaktadır.

Kurumlar vergisi mükellefleri 5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu'nun 2 nci maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddeye göre; sermaye şirketleri, kooperatifler, iktisadi kamu müesseseleri, dernek ve vakıflara ait iktisadi işletmeler ve iş ortaklıkları kurumlar vergisi mükellefidirler. Ayrıca aynı maddeye göre; sendikaların dernek, cemaatlerin ise vakıf hükmünde oldukları belirtilmiştir.

Kurumlar vergisi mükellefi olarak sayılan sermaye şirketleri; Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre kurulmuş olan anonim, eshamlı komandit ve limited şirketler ile aynı mahiyetteki yabancı kurumlardır. Ayrıca Sermaye Piyasası Kanunu'na göre kurulmuş olan yatırım fonları da gelir ve kurumlar vergisinin uygulanmasında sermaye şirketi olarak kabul edilmektedir.

Kurumlar vergisi mükellefi sayılan iş ortaklıkları da; sermaye şirketlerinin, kooperatiflerin, iktisadi kamu müesseselerinin ve dernek ve vakıflara ait iktisadi işletmelerinin kendi aralarında, şahıs ortaklıkları veya gerçek kişilerle belli bir işin birlikte yapılmasını müştereken taahhüt etmek ve kazancını paylaşmak amacıyla kurdukları ortaklıklardan vergi dairesinden bu şekilde mükellefiyet tesis edilmesini talep edenler iş ortaklığıdır. Bunların tüzel kişiliklerinin olmaması mükellefiyetlerini etkilememektedir.

Kurumlar Vergisi Kanunu'nda, mükellefiyet tam ve dar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. KVK'nın 3 üncü maddesine göre; KVK'nın 1 inci maddesinde yazılı tüzel kişilerden kanuni veya iş merkezleri Türkiye'de bulunanlar tam mükelleftirler. Tam mükellefler gerek Türkiye'de gerekse yabancı memleketlerde elde ettikleri kurum kazançları üzerinden

vergilendirilirler. Söz konusu olan kanuni ve iş merkezi kavramlarına da aynı maddede açıklık getirilmiştir. Buna göre; kanuni merkez, vergiye tâbi kurumların kuruluş kanunlarında, tüzüklerinde, ana statülerinde veya sözleşmelerinde gösterilen merkezdir. İş merkezi ise iş bakımından işlemlerin fiilen toplandığı ve yönetildiği merkezdir.

Dar mükellefiyet konusu da Kanunun 3 üncü maddesinde düzenlenmektedir. Buna göre; Kanunun 1 inci maddesinde sayılı kurumlardan kanunî ve iş merkezlerinin her ikisi de Türkiye'de bulunmayanlar, sadece Türkiye'de elde ettikleri kazançları üzerinden vergilendirilirler.

Kurumlar vergisi mükellefi bulunan YİD anonim şirketinin tamamen yerli sermaye ile kurulması durumunda KVK bakımından tam mükellef olacağı açıktır. 3996 sayılı Kanun'a göre kurulan anonim şirket KVK'da bahsedilen kanuni merkez ve iş merkezi kavramlarının her ikisini de uhdesinde bulundurmaktadır. Bu bağlamda, tamamı yerli sermaye ile kurulmuş olan bir YİD anonim şirketi kurumlar vergisi açısından tam mükelleftir. Durum böyleyken acaba yabancı sermayenin Türkiye'de bir ortakla ya da tamamen kendi sermayesi ile 3996 sayılı Kanun gereği verilen kamu yatırım ve hizmetlerine bir sermaye şirketi kurarak talip olması halinde mükellefiyet durumunun tam mı ya da dar mı olacağı da önemli bir konudur. 3996 sayılı Kanun'da yabancı şirket, 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu hükümleri uyarınca (4875 sayılı Kanun ile 6224 sayılı Kanun yürürlükten kaldırıldığı için 4875 sayılı Kanun'a atıf yapılmış sayılmaktadır) Türkiye'de faaliyette bulunan kuruluş olarak tanımlamaktadır. Dolayısıyla yabancı sermayenin Türkiye'de ortaklığa katılması ve şirket kurması söz konusu Kanuna istinaden mümkündür. 3996 sayılı Kanun ve 2011/1807 sayılı BKK, YİD alanında kurulacak şirketin sermaye şirketi statüsünde olmasını zorunlu kılmaktadır. Bütün bu yasal düzenlemelerin ve Kurumlar Vergisi Kanunu'nun tam mükellefiyeti düzenleyen hükümlerinin ışığında, Türkiye'de yabancı sermayenin ortak olacağı ya da kuracağı bir sermaye şirketinin KVK'da öngörülen "kanuni merkez ve iş merkezi" ölçütleri

bakımından yabancı sermayenin tam mükellef olacağı açıklığa kavuşmuş bulunmaktadır. (Öncel/Kumrulu/Çağan,1998:338)

Bu başlık altında son olarak YİD anonim şirketinin kazancının niteliğine de değinmekte fayda vardır. KVK'nın 6 ncı maddesine göre Kurumlar Vergisi, Kurumlar Vergisi mükelleflerinin bir hesap dönemi içinde elde ettikleri safi kurum kazancı üzerinden hesaplanmaktadır. Aynı maddenin devamında ise safi kurum kazancının tespitinde GVK'nın ticari kazanç hakkındaki hükümlerinin uygulanacağı belirtilmektedir.

Bu bağlamda verginin konusu bakımından gelir ve kurumlar vergisi arasında özdeşlik söz konusudur. Gelir vergisinin konusu oluşturan kazanç ve iratların kurumlar vergisi mükellefleri tarafından elde edilmesi durumunda bu kazanç ve iratlar kurum kazancı olarak kurumlar vergisinin konusunu teşkil edeceklerdir.193 sayılı Gelir Vergisi Kanunu'nun 2 nci maddesine göre gelire giren kazanç ve iratlar şunlardır: ticari kazançlar, zirai kazançlar, ücretler, serbest meslek kazançları, gayrimenkul sermaye iratları, menkul sermaye iratları, diğer kazanç ve iratlardır. Burada konuya Türkiye'de sivil havacılık alanında uygulanan YİD sözleşmeleri açısından bakıldığından imtiyazlı şirketlerin havaalanı işletmeciliği yaptığı görülmektedir. Bu kapsamda söz konusu kazançları ticari kazanç olarak nitelemek mümkündür. Çünkü ticari kazancın tanımı GVK'nın 37 nci maddesinde yapılmakta ve buna göre; her türlü ticari ve sınai faaliyetlerden doğan kazançlar ticari kazanç sayılmaktadır.

2.2.3-YİD Anonim Şirketinin Vergi Usul Kanunu Açısından İncelenmesi

YİD Anonim Şirketleri açısından Vergi Usul Kanunu'nda yer alan düzenlemelere baktığımızda karşımıza değerlendirme, amortisman ve yeniden değerlendirme/enflasyon düzeltmesi kavramları çıkmaktadır. Kanunda bu unsurlar açısından önem arz eden veya YİD Anonim Şirketlerine özel bir takım hususlar yer almaktadır.

2.2.3.1-Değerleme

Değerleme kavramının tanımı VUK'un 258 inci maddesinde; vergi matrahının hesaplanmasıyla ilgili iktisadi kıymetlerin takdir ve tespiti şeklinde yer almaktadır. Bu bağlamda; değerlemenin yapılmasındaki amaç, vergiye tabi ticari kazancın tespit edilmesinde, bilanço'ya dahil iktisadi kıymetlerin para ile ifade edilebilmesine yöneliktir.

VUK'un 261 inci maddesinde ise değerleme ölçüleri düzenlenmektedir. Bu ölçüler sırasıyla; maliyet bedeli, borsa rayici, tasarruf değeri, mukayyet değer, itibari değer, vergi değeri ve emsal bedeli veya ücretidir. Aynı maddede değerlemenin, iktisadi kıymetin nevi ve mahiyetine göre söz konusu ölçülere göre değerlendirileceği belirtilmekle birlikte takip eden maddelerde değerleme ölçülerinin tanımlarına, iktisadi işletmelerin içinde yer alan varlıkların ve servetin hangi esaslara göre değerlendirileceğine yer verilmektedir.

Anonim şirket statüsünde kurulan ve kurumlar vergisi bakımından tam mükellef olan YİD şirketlerinin de diğer anonim şirketler gibi maddi ve gayri maddi iktisadi kıymetlerini söz konusu mevzuat gereğince değerlemesi gerekmektedir. Dolayısıyla konuya değerlendirme açısından bakıldığında YİD anonim şirketi ile normal anonim şirket arasında bir farklılık bulunmamaktadır.

2.2.3.2-Amortisman

Amortismanı kelime anlamıyla, iktisadi işletmelerde kullanılan teçhizat, makine, gayrimenkul gibi değerlerin yıllık eskime/aşınma payı olarak ifade etmek mümkündür. Amortismanın mevzuu hususu VUK'un 313 üncü maddesinde ise; *"işletmede bir yıldan fazla kullanılan ve yıpranmaya, aşınmaya veya kıymetten düşmeye maruz bulunan gayrimenkullerle aynı*

Kanunun 269 uncu maddesi gereğince gayrimenkul gibi değerlendirilen iktisadi kıymetlerin, alet, edevat, mefruşat, demirbaş ve sinema filmlerinin birinci kısımdaki esaslara göre tespit edilen değerinin, bu Kanun hükümlerine göre yok edilmesi amortisman mevzuunu teşkil eder” şeklinde tanımlanmaktadır.

VUK’un 313 üncü maddesinin 2 nci bendinde YİD anonim şirketlerine özel bir düzenleme yer almaktadır. Bu bende göre; ilgili mevzuat gereğince sözleşme süresinden sonra bedelsiz olarak Devlete veya Devletçe tensip olunan bir teşekküle veya belediyeye intikali öngörülen amortisman tabi iktisadi kıymetlerden (sözleşme süresinde yenilenmesi gerekenler hariç), sermayenin veya özel maliyet bedellerinin itfası hükümlerine göre amortisman tabi tutulanlar, genel hükümler uyarınca ayrıca amortisman tabi tutulamazlar. Dolayısıyla bu düzenleme ile imtiyazlı şirketlerin amortismanın genel hükümlerinden yararlanamayacağı hükmü bağlanmıştır. Bu yasağın temelinde şirketin imtiyazlı olma özelliği bulunmaktadır.

2.2.3.2.1-Sermayenin İtfası

Sermayenin itfası düzenlemesine geçmeden önce genel olarak sermaye kavramına değinmek gerekmektedir.

İşletme iktisadi bakımından sermaye; bina, tesis, makine ve donatım gibi üretimde kullanılan araç ve gereçlerin tümü olarak kabul edilmekte olup; marka, patent, “know-how” gibi gayri maddi haklar da sermaye tanımına dahil bulunmaktadır.(Seyidoğlu,1992:757) Vergi mevzuatı açısından ise sermaye kavramının net bir tanımı bulunmamaktadır. Ancak VUK’un 292 nci maddesinde ticari sermaye kavramına dahil unsurlar belirtilmektedir. Buna göre ticari sermayeye dahil unsurlar emtia, gemiler ve taşıtlar, tesisat ve makineler, demirbaş eşya ve diğer menkul mallardır.

VUK’un 325 inci maddesinde yer alan "*İmtiyazlı işletmelerde, tesisatın imtiyaz süresinden sonra, bedelsiz olarak Devlete veya Devletçe tensip olunan bir teşekküle veya belediyeye intikal etmesi imtiyazname gereğinden*

bulunduğu, imtiyaz mukavelenamesinde de sermayenin itfası için yıllık belli bir nispet veya miktar ayrılması gösterilmiş olduğu takdirde, bu nispet veya miktar üzerinden sermaye itfa olunur." düzenlemesi ile imtiyazlı işletmeler için sermayenin itfası için şartlar belirlenmiş bulunmaktadır. Bu düzenlemeye göre; sermayenin itfa edilebilmesi için öncelikle anonim şirketin imtiyazlı bir anonim şirket olması gerekmektedir. Diğer bir koşul ise; tesisin imtiyaz süresinden sonra devlete veya devletçe tensip görülen bir kamu idaresine bedelsiz devrinin öngörülmesi gerekmektedir. Son koşul olarak da imtiyaz sözleşmesinde sermayenin itfası için yıllık belli bir nispet veya miktarın gösterilmiş olması gerekmektedir.

Vergi mevzuatı açısından sermayenin itfası işletmeye konulan sermayenin vergi kanunlarına göre bedelsiz olarak devredilecek işletmeden, sözleşmede belirlenen süre içerisinde belirli oran ya da miktarlarda dönem sonunda vergilendirilmemiş kurum kazancından düşülmesini ifade etmektedir.

Bu noktada itfaya tabi sermayenin mahiyeti konusu da büyük önem arz etmektedir. VUK'un 325 inci maddesinden itfaya tabi tutulacak sermayenin, ortakların şirkete başta koyduğu ayni ve nakdi sermaye mi olduğu yoksa işletme süresi sonunda ilgili kamu idaresine bedelsiz devredilecek tesis ve makinelerin değeri mi olduğu net değildir. Bu konudaki belirsizlik Maliye Bakanlığının muktezası ile son bulmuştur. Maliye Bakanlığının muktezasında³: *"213 sayılı Vergi Usul Kanunu'nun 325 inci maddesi hükmüne göre imtiyazlı işletmelerce, imtiyaz mukavelenamesinde yıllık belirli bir nispet veya miktar ayrılmasının gösterilmiş olması şartıyla sermaye amortismanı normal sermaye üzerinden ayrılabilir. Sermayenin amortismanı, ortakların işletmeye kuruluş sırasında ve sonradan sermayenin artırımını yolu ile koydukları sermaye paylarının amortizasyonunda kullanılacak fonun dönem karından ayrılması işlemidir"* hususları yer almaktadır. Maliye

³ Maliye Bakanlığının 25.01.1991 tarih ve 6309 sayılı muktezası.

Bakanlığının bu muktezasından çıkarılacak sonuca göre itfaya tabi tutulan sermaye ortakların koydukları nominal/itibari anlamdaki sermayedir.

Bu hususta son olarak kullanım ömürleri işletme süresi içinde biten amortisman tabi varlıkların durumuna da değinmekte fayda vardır. VUK'un 313 üncü maddesinin 2 nci bendinde; *"İlgili mevzuat gereğince sözleşme süresinden sonra bedelsiz olarak Devlete veya Devletçe tensip olunan bir teşekküle veya belediyeye intikali öngörülen amortisman tabi iktisadi kıymetlerden (sözleşme süresinde yenilenmesi gerekenler hariç), sermayenin veya özel maliyet bedellerinin itfası hükümlerine göre amortisman tabi tutulanlar, genel hükümler uyarınca ayrıca amortisman tabi tutulamazlar"* hükmü yer almaktadır. Mezkur düzenlemede yer alan parantez içi ifade 1998 yılında 4369 sayılı Kanun ile eklenmiştir. Dolayısıyla yapılan söz konusu ilave ile bu konudaki tereddüt de giderilmiştir. Ayrıca söz konusu ilave ile de yukarıda sermayenin itfasına ilişkin Maliye Bakanlığının muktezası yasal olarak desteklenmiş olmaktadır.

Bu bağlamda imtiyazlı işletmelerde sermayenin itfa edilmesi sürecinde, işletmenin aktifinde bulunan duran varlıklardan ya da sabit kıymetlerden iktisadi ömrü imtiyaz süresinden uzun olanlar için amortisman ayrılmayacaktır. Fakat; iktisadi ömrü imtiyaz süresinden kısa olan ve imtiyaz süresi içerisinde yenilenmesi gereken sabit kıymetler için amortismanın genel hükümleri uyarınca amortisman ayrılacak ve bilançonun pasifinde yenileme fonu içerisinde muhasebeleştirilecektir. Bu şekilde söz konusu kıymetin yenilendiği durumda söz konusu fon kullanılacaktır. Ancak yenilenen bu sabit kıymetin iktisadi ömrü yine geriye kalan imtiyaz süresini aşmıyorsa yine amortismanın genel hükümleri uyarınca amortisman ayrılacaktır. Eğer söz konusu sabit kıymetin iktisadi ömrü yenilendikten sonra geriye kalan imtiyaz süresini aşıyorsa bu durumda bu sabit iktisadi kıymetler için de artık amortisman ayrılmayacaktır.

Söz konusu açıklamalardan anlaşılmaktadır ki; imtiyazlı işletmelerde amortisman tabi iktisadi kıymetler için getirilen bu düzenleme ilgili kamu

idaresine devredilecek söz konusu yatırım veya hizmetin kamu idaresi açısından selameti ile ilgilidir. Mezkur düzenleme, imtiyazlı işletmelere tanınan sermayenin itfası ayrıcalığının mükerrer hali olmaktan uzak sadece süre sonunda yenilenmesi gereken iktisadi kıymetlerin geleceğini garanti altına almanın yanı sıra iktisadi ömrü imtiyaz süresinden uzun olan iktisadi kıymetler için de ayrıca amortisman payı ayrılmamasını öngörerek imtiyazlı şirketin hem mükerrer itfa yapmasına engel olmak ve hem de ömrü imtiyaz süresinden uzun olan iktisadi kıymetler için amortisman ayrılmamasını sağlayarak vergi matrahının yüksek çıkmasını sağlamak amacındadır. (Yerlikaya,2002:218-219)

Bunlara ilaveten VUK'un 325 inci maddesi gereği imtiyazlı işletmeler ilgili kamu idaresi ile aralarında yaptıkları sözleşmelere göre sermayenin itfasını ya belli bir oran ya da belli bir miktar üzerinden gerçekleştirmektedirler. Dolayısıyla sözleşme tarafları sermayenin itfa oranını serbestçe belirleme imkanına sahip bulunmaktadır. Ancak bu oranın belirlenmesinin taraflara bırakılmasının doğru olmadığı düşünülmektedir. Çünkü bu durumun kamu gelirlerini belirli bir zaman noktasında azaltıcı etkisi olabilme ihtimali mevcuttur. Bu durumda en iyi yolun işletme süresi dahilinde sermayenin yıllar itibariyle eşit olarak itfası olabileceği düşünülmektedir.

Bahsedilmesi gereken bir diğer konu da sermayenin itfasına hangi yıl başlanacağıdır. Maliye Bakanlığının muktezasına⁴ göre itfa edilecek sermaye imtiyazlı şirketin karından ayrılması gereken bir fon mahiyetinde olduğundan şirketin kara geçmesini beklemeye gerek yoktur. Şirketin zarar etmesi durumunda şirket kara geçene kadar kayıtlarında imtiyaz sözleşmesi gereği her yıl dönem sonunda indirilmesi gereken miktar ya da oranı kayden ayırması gerekmektedir. Şirket kara geçtiği dönemden itibaren kayden ayrılan sermayenin itfasına ilişkin payları vergilendirilmemiş dönem karından düşme hakkına sahip olabilmektedir.

⁴ Maliye Bakanlığının 25.01.1991 tarih ve 6309 sayılı muktezası.

2.2.3.2.2-Özel Maliyet Bedellerinin İtfası

Yukarıda da bahsedildiği üzere VUK'un 313 üncü maddesinin 2 nci bendinde ilgili mevzuat gereğince sözleşme süresinden sonra bedelsiz olarak Devlete veya Devletçe tensip olunan bir teşekküle veya belediyeye intikali öngörülen amortismanına tabi iktisadi kıymetlerden (sözleşme süresinde yenilenmesi gerekenler hariç), sermayenin veya özel maliyet bedellerinin itfası hükümlerine göre amortismanına tabi tutulanlar, genel hükümler uyarınca ayrıca amortismanına tabi tutulamazlar hükmü yer almaktadır. Dolayısıyla bu maddeden imtiyazlı şirketlerin sermayenin itfası ve özel maliyet bedellerinin itfası yollarından birini uygulama imkanı olduğu anlaşılmaktadır.

Özel maliyet bedeline ilişkin olarak VUK'un 272 nci maddesinin ilk bendinde; *“Normal bakım, tamir ve temizleme giderleri dışında, gayrimenkulü veya elektrik üretim ve dağıtım varlıklarını genişletmek veya iktisadi kıymetini devamlı olarak artırmak maksadıyla yapılan giderler, gayrimenkulün veya elektrik üretim ve dağıtım varlıklarının maliyet bedeline eklenir”* denilmektedir. Aynı Kanunun 269 uncu maddesinden de; gayrimenkullerin mütemmim cüzleri ve teferruatının, tesisat ve makinelerin, gemiler ve diğer taşıtların ve gayrimaddi hakların gayrimenkul olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır.

VUK'un 327 nci maddesinde de özel maliyet bedellerinin itfası hususu düzenlenmiştir. Bu maddeye göre; gayrimenkullerin, elektrik üretim ve dağıtım varlıklarının ve gemilerin iktisadi kıymetlerini artıran ve 272. maddede yazılı özel maliyet bedelleri, kira veya işletme hakkı süresine göre eşit yüzdelerle itfa edilir. Kira veya işletme hakkı süresi dolmadan, kiralanan veya işletme hakkı alınan şeyin boşaltılması veya işletme hakkının herhangi bir sebepten sona ermesi halinde henüz itfa edilmemiş olan giderler, boşaltma veya hakkın sona erdiği yılda bir defada gider yazılır.

Bu bağlamda sermayenin itfası müessesesi, itfaya tabi olacak sermayenin mahiyeti bakımından özel maliyet bedellerinin itfasından farklılık arz ettiğini söylemek mümkündür. Çünkü özel maliyet bedellerinin itfasında itfaya tabi iktisadi kıymetin veya varlığın değeri itfaya tabi tutulurken

sermayenin itfasında ise ortaklar tarafından konulan itibari/nominal sermaye itfaya tabi olmaktadır. Ayrıca sermayenin itfası müessesesi imtiyazlı şirketlere özel bir düzenlemedir. Bunun için taraflardan birinin kamu idaresi olması ve taraflar arasında da imtiyaz sözleşmesi olması gerekmektedir. Ancak özel maliyet bedellerinin itfası müessesesi özel hukuk sözleşmeleri alanında da uygulanma imkanı bulmaktadır. Bunlara ilave olarak; herhangi bir gayrimenkulün genişletilmesi ve devamlı surette iktisadi kıymetinin artırılması için yapılan giderlerin özel maliyet bedelinin itfası müessesesine konu olabilmesi için ortada bir kira ya da kira benzeri bir sözleşmenin bulunması şarttır. Böyle bir sözleşmenin mevcut olmaması durumunda yapılan giderlerin gayrimenkulün sahibi tarafından gayrimenkulün maliyet bedeline eklenmesi gerekmektedir. Bu kapsamda değerlendirme yapıldığında YİD modeli kapsamında imtiyaz sözleşmelerinin birer kira sözleşmesi olarak kabul edilmesi mümkün görünmemektedir.

Bu noktada önemli bir husus da; özel maliyet bedellerinin itfası müessesesinde, özel maliyet bedellerinin, kiracı tarafından yapılan ve kiralayan tarafından kabullenilmeyen ya da üstlenilmeyen giderler olduğudur.(Arıca,1999:69) Halbuki; 3996 sayılı Kanun çerçevesinde kamu idaresi ile görevli şirket arasında yapılan imtiyaz sözleşmelerinde işletme süresi sonunda yatırım veya tesislerin idareye bedelsiz devredileceği hususu yer almaktadır.

Bu değerlendirmeler ışığında; VUK 313 üncü maddesinin ikinci bendiyle getirilen özel maliyet bedellerinin itfası düzenlemesi imtiyazlı şirketler dışında bulunan ve belli bir süre sonunda yaptığı tesis ve yatırımları bedelsiz olarak ilgili kamu idaresine intikal edecek olan yatırım ve tesisler için geçerli olmaktadır. Bunun dışında her iki tarafın da özel hukuk kişilerinin oluşturduğu YİD sözleşmelerinde yine özel maliyet bedelinin itfası metodunun kullanılması mümkün bulunmaktadır.(Şenyüz,1996:28) - Dolayısıyla YİD imtiyazlı anonim şirketlerinde sermayenin itfası yolunun kullanılmasının daha uygun olacağı düşünülmektedir.

2.2.3.3-Yeniden Değerleme/Enflasyon Düzeltmesi

2004 yılında yürürlüğe giren enflasyon düzeltmesine ilişkin düzenlemeden önce yeniden değerlendirme müessesesi VUK'un 298 inci maddesinde yer almaktaydı. Bu maddenin birinci fıkrasında hangi mükelleflerin yeniden değerlendirme yapabilecekleri ve yine hangi iktisadi değerlerin yeniden değerlemeye tabi tutulacağı düzenlenmekteydi. Kanun hükmüne göre, bilanço esasına tabi gelir ve kurumlar vergisi mükellefleri yeniden değerlendirme yapmaya hak kazanmaktayken, bu hak imtiyazlı şirketlere tanınmamıştı. VUK'un 325 inci maddesinde olduğu gibi VUK genel tebliğinde⁵ de imtiyazlı şirketler, meydana getirdikleri tesisatı imtiyaz süresinden sonra bedelsiz olarak devlete veya devletçe tensip olunacak bir teşebbüse veya belediyeye intikal ettirilmesi imtiyaz sözleşmesi ile kararlaştırılmış bulunan şirketler olarak tanımlanmaktadır. İmtiyazlı şirketlere getirilen yeniden değerlendirme yapma yasağı aynı zamanda birer imtiyazlı şirket olan YİD anonim şirketleri için de geçerliydi. İmtiyazlı şirketlerin yeniden değerlendirme hakkından mahrum edilmesinin en esaslı gerekçesini, imtiyazlı şirketlere tanınan "sermayeyi itfa" hakkı ve en sonunda imtiyazlı şirketlerin söz konusu tesisleri ilgili idareye bedelsiz olarak devredeceği hususları oluşturmaktaydı.(Eroğlu,1995:466) Ancak bu durumda sermayenin itfası ile ortaklarca başta konulan nominal sermaye geri alınabilmekteydi. Dolayısıyla sermayenin reel olarak itfa edilebilmesi söz konusu yasak nedeniyle mümkün değildi. Bu durum YİD anonim şirketleri açısından adaletsiz bir uygulamaydı. Ancak bu düşüncenin karşısında imtiyaz usulü içerisinde faaliyet gösteren imtiyazlı şirketlerin sözleşme süresi içerisinde kısa bir sürede yüksek kar elde ettikleri ve bu yüzden yatırımlarını kısa sürede geriye aldıkları da ileri sürülerek yeniden değerlendirme hakkının verilmemesinin doğru olduğunu savunanlar da mevcuttu.(Pur,1998:30)

⁵ 15.03.1983 tarih ve 17988 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 151 sıra nolu VUK Genel Tebliği.

2004 yılında yürürlüğe giren yeni düzenleme ile enflasyon düzeltmesi müessesesi işlerlik kazanmıştır. VUK'un mükerrer 298 inci maddesinin (A) bendinde; *“Mali tablolarda yer alan parasal olmayan kıymetler aşağıdaki hükümlere göre enflasyon düzeltmesine tâbi tutulur.*

1. Kazançlarını bilanço esasına göre tespit eden gelir ve kurumlar vergisi mükellefleri fiyat endeksindeki artışın, içinde bulunulan dönem dahil son üç hesap döneminde %100'den ve içinde bulunulan hesap döneminde % 10'dan fazla olması halinde malî tablolarını enflasyon düzeltmesine tabi tutarlar. Enflasyon düzeltmesi uygulaması, her iki şartın birlikte gerçekleşmemesi halinde sona erer.

Kapsama giren mükellefler, geçici vergi dönemlerinin sonu itibarıyla mali tabloları düzenlemek ve enflasyon düzeltmesi yapmak zorundadırlar. Geçici vergi dönemlerinde yukarıda belirtilen oranların tespitinde, son üç hesap dönemi yerine üçer aylık dönemlerin son ayı dahil önceki otuzaltı ay ve içinde bulunulan hesap dönemi yerine son oniki ay dikkate alınır. Bir hesap dönemi içindeki geçici vergi dönemlerinin herhangi birinde düzeltme yapılması halinde takip eden geçici vergi dönemlerinde ve içinde bulunulan hesap dönemi sonunda da düzeltme yapılır” hükmü yer almaktadır. Dolayısıyla bu düzenleme ile YİD anonim şirketlerine de enflasyon düzeltmesi yapma imkanı tanınmıştır.

Bu düzenlemeye göre; enflasyon düzeltmesi yapabilmenin şartlarından biri gelir veya kurumlar vergisi mükellefi olmak, diğeri de bilanço esasına göre defter tutmaktır. Bu iki şartın birlikte gerçekleşmesi durumunda mükellefler açısından enflasyon düzeltmesi yapmak bir zorunluluk olup, uygulama açısından mükelleflerin herhangi bir seçimlik hakları bulunmamaktadır. Bu nedenle YİD anonim şirketleri, bilanço esasına göre defter tutuyor olmaları ve kurumlar vergisi yönünden mükellefiyetlerinin bulunuyor olması nedeniyle enflasyon düzeltmesi yapmaları zorunludur. Bu bağlamda YİD anonim şirketleri açısından daha önce mevcut olan

adaletsizlik yeni düzenleme ile giderilmiş ve enflasyon düzeltmesi açısından imtiyazlı şirketlere özel bir düzenlemeye gidilmemiştir.

2.2.4-YİD Anonim Şirketinin Kurumlar Vergisi Kanunu Açısından İncelenmesi

YİD şirketlerinin birer anonim şirket olarak kurulması gerektiği hususuna daha önceki başlıklarda değinilmişti. Dolayısıyla YİD anonim şirketleri KVK açısından tam mükellefiyete tabidirler. Bu bağlamda YİD anonim şirketlerinin kurum kazançları da kurumlar vergisine konu olmaktadır. Esas itibarıyla 5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu'nda imtiyazlı şirketlere ilişkin özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak imtiyazlı şirketleri ilgilendiren ve VUK'da yer alan sermayenin itfası ve amortisman düzenlemeleri açısından KVK'da yer alan geçici vergi uygulamasına ve YİD şirketinin devri konularına değinmek gerekmektedir.

5520 sayılı KVK'nın 6 ncı maddesi safi kurum kazancı konusunu düzenlemektedir. Bu maddede; kurumlar vergisinin, mükelleflerin bir hesap dönemi içinde elde ettikleri safi kurum kazancı üzerinden hesaplanacağı ve safi kurum kazancının tespiti, Gelir Vergisi Kanunu'nun ticari kazanç hakkındaki hükümlerinin uygulanacağı hususları yer almaktadır. GVK'nın 40 ıncı maddesinde de ticari kazançtan indirilebilecek giderler belirtilmektedir. Söz konusu indirilebilecek giderler arasında VUK'a göre ayrılan amortismanlar da yer almaktadır.

Dolayısıyla; YİD anonim şirketlerince itfa edilen sermayenin Kurumlar Vergisi matrahından indirilmesi gerekmektedir. Burada YİD anonim şirketlerini ilgilendiren bir husus da amortisman tabi iktisadi kıymetler açısından karşımıza çıkmaktadır. Daha önce belirtildiği üzere iktisadi ömrü imtiyaz süresinden uzun olan kıymetler için YİD anonim şirketleri amortisman ayıramamaktadır. Ancak iktisadi ömrü imtiyaz süresinden kısa olanlar için amortisman ayrılabilir. Dolayısıyla bu şekilde iktisadi kıymetlerin

mevcut olması durumunda bunlar için ayrılan amortisman tutarlarının da Kurumlar Vergisi matrahından indirilmesi gerekmektedir.

2.2.4.1-Geçici Vergi Uygulaması

Kurumlar vergisi mükellefi olan YİD anonim şirketleri geçici vergi ödemekle de mükelleftirler. Geçici vergi müessesesi GVK'nın mükerrer 120 nci maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre; ticari kazanç sahipleri (basit usulde vergilendirilenler hariç) ile serbest meslek erbabı cari vergilendirme döneminin gelir vergisine mahsup edilmek üzere, bu Kanunun ticari veya mesleki kazancın tespitine ilişkin hükümlerine göre (indirim ve istisnalar ile Vergi Usul Kanunu'nun değerlemeye ait hükümleri de dikkate alınarak) belirlenen ilgili hesap döneminin altışar aylık kazançları (42 nci madde kapsamına giren kazançlar ile noterlik görevini ifa ile mükellef olanların bu işlerden sağladıkları kazançlar hariç) üzerinden, 103 üncü maddede yer alan tarifenin ilk gelir dilimine uygulanan oranda geçici vergi öderler. Geçici vergi matrahının hesaplanmasında dönem sonu mal mevcutları, kayıtlar üzerinden tespit edilebilir. Hesaplanan geçici vergi, altı aylık dönemi izleyen ikinci ayın ondördüncü günü akşamına kadar bağlı olunan vergi dairesine beyan edilir ve onyedinci günü akşamına kadar ödenir. Aynı dönem içinde tevkif edilmiş bulunan gelir vergisi (42 nci maddede belirtilen kazançlardan yapılan tevkifat hariç) hesaplanan geçici vergiden mahsup edilir.

KVK'nın 6 ncı maddesi safi kurum kazancı konusunu düzenlemektedir. Bu maddede; safi kurum kazancının tespitinde, Gelir Vergisi Kanunu'nun ticari kazanç hakkındaki hükümlerinin uygulanacağı hususları yer almaktadır. GVK'nın 40 ıncı maddesinde de ticari kazançtan indirilebilecek giderler arasında VUK'a göre ayrılan amortismanlar da yer almaktadır. Gelir vergisi genel tebliğinin⁶ 28 inci maddesinde de mükelleflerin yıllık olarak hesaplayacakları amortisman tutarının ilgili döneme isabet eden kısmını

⁶ 27.12.1998 tarih ve 23566 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 217 seri nolu Gelir Vergisi Genel Tebliği.

geçici vergiye ilişkin kazançlarının tespitinde dikkate alabilecekleri belirtilmektedir.

Dolayısıyla; YİD anonim şirketlerinin de geçici vergi uygulamasında amortisman kalemi olan ve sadece imtiyazlı şirketlere tanınan sermayenin itfasına ilişkin ilgili takvim yılına düşen miktarın altı aylık kısmını vergiye tabi kurum kazancından düşmesi gerekmektedir. Yine aynı şekilde iktisadi ömrü imtiyaz süresinden kısa olan iktisadi kıymetler için de payına düşen oranda altı aylığı hesap edilip kurumlar vergisi matrahından düşülmesi gerekmektedir.

2.2.4.2-YİD Anonim Şirketinin Devri

3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun'un 9 uncu maddesinde bir devir müessesesi düzenlenmiştir. Bu maddede; anılan Kanuna göre sermaye şirketi veya yabancı şirket tarafından yapılan yatırım ve hizmetlerin, sözleşmenin sona ermesi ile birlikte her türlü borç ve taahhütlerden ari, bakımlı, çalışır ve kullanılabilir durumda bedelsiz olarak kendiliğinden idareye geçeceği düzenlemesi bulunmaktadır.

Diğer yandan KVK'nın 19 uncu maddesinde de devir konusu yer almaktadır. Bu madde devri bir çeşit birleşme olarak düzenlemektedir. Bu maddeye göre; devrin gerçekleşebilmesi için, birleşme neticesinde infisah eden kurum ile birleşilen kurumun bulunması ve bunların kanuni veya iş merkezlerinin Türkiye'de bulunması ve münfesi kurumun devir tarihindeki bilanço değerlerini birleşilen (devralan) kurumun bir bütün halinde devralması ve bilançosuna geçirmesi gerekmektedir.

Yukarıda yer alan mevzuat çerçevesinde 3996 sayılı Kanun'da yer alan devir müessesesi ile KVK'da yer alan devir müessesesinin birbirinden tamamen farklı olduğunu söylemek mümkündür.(Emeksiz,1996:88) Çünkü KVK'da düzenlenen devrin söz konusu olabilmesi için bir infisah eden

kurumun ve bir de devralan kurumun olması gerekmektedir. Halbuki; 3996 sayılı Kanun'daki devir düzenlemesinde taraflardan biri idare olmakla birlikte burada devre konu olan kurum değil yatırım ve hizmetlerdir. Dolayısıyla söz konusu tesisler idareye devredildikten sonra YİD anonim şirketi de resen tasfiye sürecine girmektedir.

Tesislerin devrine ilişkin düzenlemeler yukarıdaki gibi olup bu noktada ayrıca değinilmesi gerekli olan bir husus da görevin devri müessesesidir. 3996 sayılı Kanun'un uygulama usul ve esaslarını düzenleyen 2011/1807 sayılı BKK'nın 27 nci maddesine göre görevli şirket yatırım ve işletme dönemlerinde uygulama sözleşmesinden doğan tüm hak ve vecibelerini aynı şartlarla mezkur BKK'ya uygun şartları taşıyan bir başka şirkete idarenin görüşü ve Bakan onayı ile devredebilmektedir. Uygulama sözleşmesinin onayı YPK tarafından yapılan görevlendirmelerde ise görevin devri, idarenin uygun görüşü ve YPK kararı ile mümkündür. Dolayısıyla görevin devri düzenlemesinin KVK'daki devir ile benzeştiğini söylemek mümkündür. Daha önce de değinildiği üzere KVK'nın 19 uncu maddesine göre birleşme neticesinde infisah eden kurum ile birleşilen kurumun kanuni veya iş merkezlerinin Türkiye'de bulunması gerekmektedir. 2011/1807 sayılı BKK'nın 27 nci maddesine göre, görevli şirket, yatırım ve işletme dönemlerinde uygulama sözleşmesinden doğan tüm hak ve vecibelerini, aynı şartlarla bu Kararda belirtilen usul ve esaslara uygun bir başka şirkete, idarenin görüşü ve Bakan onayı ile devredilebilmektedir. Ayrıca daha önce saptandığı üzere her YİD projesi için yeni bir anonim şirketin kurulması gerekmektedir. Dolayısıyla mevcut YİD anonim şirketinden görevin alınıp aynı amaçla kurulan YİD anonim şirketine usulüne uygun şekilde devir yapılması durumunda bu devrin KVK'nın 19 uncu maddesindeki devir kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir. KVK'nın 19 uncu maddesine göre münfesh kurumun devir tarihindeki bilanço değerlerini birleşilen (devralan) kurum, bir bütün halinde devralacak ve aynen bilançosuna geçirecektir. Dolayısıyla yeni kurulan ve görevi üstlenen YİD anonim şirketi görevi devreden YİD anonim şirketinden görevi devralırken tüm bilanço değeri ile devralması

gerekmektedir. Ayrıca 2011/1807 sayılı BKK'nın 27 nci maddesi görevin bu şekilde devri halinde diğer sözleşmelerin de devredilmiş olacağını kabul etmektedir. Bu durumda görevi devreden YİD anonim şirketinin de tasfiye dönemine girmesi gerekmektedir.

Bunlara ilave olarak; imtiyaz sözleşmesi süresi sonunda tesisin idareye devrinde kazanç hesaplaması söz konusu olamayacağından bu devrin KVK açısından vergisel bir boyutu da olmayacaktır.(Güneş,1999:263)

2.2.5-YİD Anonim Şirketinin Gelir Vergisi Kanunu Açısından İncelenmesi

YİD anonim şirketleri ilgili mevzuat gereği kurumlar vergisi mükellefidirler. Kurumlar Vergisi Kanunu'na göre kurum kazancı Gelir Vergisi Kanunu'nun konusuna giren gelir unsurlarından oluşmaktadır. YİD anonim şirketlerinde faaliyet konusunu imtiyaz sözleşmesinde belirlenen kamu yatırım ya da hizmeti oluşturmaya rağmen YİD anonim şirketinin kurum kazancında gelir vergisinin saydığı gelir unsurlarının söz konusu olması da mümkündür. Bu bağlamda GVK'da YİD anonim şirketlerine ilişkin özel bir düzenleme bulunmadığını söylemek mümkündür.

2.2.6-YİD Anonim Şirketinin Katma Değer Vergisi Kanunu Açısından İncelenmesi

YİD mevzuatını oluşturan 3096, 3465 ve 3996 sayılı kanunlarda KDV'ye ilişkin olarak herhangi bir istisna hükmü yer almamaktadır. 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'nda verginin konusu 1 inci maddede düzenlenmiştir. Buna göre; Türkiye'de yapılan aşağıdaki işlemler katma değer vergisine tabidir:

1. Ticari, sınai, zirai faaliyet ve serbest meslek faaliyeti çerçevesinde yapılan teslim ve hizmetler,

2. Her türlü mal ve hizmet ithalatı,

3. Diğer faaliyetlerden doğan teslim ve hizmetler.

Diğer faaliyetlerden doğan teslim ve hizmetler de maddenin devamında düzenlenmektedir. Burada konumuza ilişkin olarak diğer faaliyetlerden doğan teslim ve hizmetler içinde Gelir Vergisi Kanunu'nun 70 inci maddesinde belirtilen mal ve hakların kiralanması işlemleri de yer almaktadır. GVK'nın 70 inci maddesi ise gayrimenkul sermaye iradının tarifini yapmaktadır. Bu maddeye göre; madde devamında belirtilen mal ve hakların sahipleri, mutasarrıfları, zilyedleri, irtifak ve intifa hakkı sahipleri veya kiracıları tarafından kiraya verilmesinden elde edilen iratlar gayrimenkul sermaye iradı sayılmaktadır. Madde devamında belirtilen haklar arasında konumuza ilişkin olarak işletme ve imtiyaz hakları ve ruhsatları da bulunmaktadır. Bu noktada YİD modelinin yukarıda belirtilen bir şekilde işletme ve imtiyaz haklarının kiralanması sayılıp sayılmayacağına değinmek gerekmektedir. YİD modeli kapsamında yapılan yatırımlarda öncelikle ilk başta ortada kiraya konu bir tesis mevcut değildir. İdarece projesi tespit edilen tesislerin yapılması karşılığında belirli bir süre için bu yatırımı yapan şirkete söz konusu tesisleri işletme hakkı tanınmaktadır. Bu bağlamda idarenin bu işleminden elde ettiği bir irat bulunduğunu söylemek mümkün görünmemektedir. Aslında YİD modeli kapsamında gerçekleştirilen projeleri bir nevi inşaat ve hizmet alımı olarak düşünmenin daha doğru olacağı kanaatine sahibiz. Çünkü; Kamu İhale Kanunu kapsamında yaptırılan inşaat işlerinde idarece bir bedel ödenmektedir. Yine bu kapsamdaki hizmet alımlarında da idare bedel ödemektedir. Konuya bu açıdan bakıldığında mahiyet itibariyle YİD modeli çok da farklı değildir. YİD modeli kapsamında da idare yüklenici şirkete bir bedel ödemek yerine söz konusu tesislerden elde edilecek gelirleri şirkete bırakmaktadır. Bu nedenle YİD modeli kapsamında idarenin şirketten elde ettiği bir irat söz konusu değildir. DHMİ Genel Müdürlüğüne gerçekleştirilen YİD modellerinde durum bu şekildedir. Ancak işletme dönemi sonunda tesislerin idareye devri bir irat gibi düşünülebilir. Bu konuya ilerleyen başlıklarda ayrıca değinilmiştir. Ancak

tesislerin devrine kadar YİD modeli kapsamında gerçekleştirilen işlemlerin yukarıdaki mevzuata göre işletme ve imtiyaz hakları ve ruhsatlarının kiralanması olarak kabul edilemeyeceği sonucuna ulaşılmaktadır.

2.2.6.1-Yatırım Döneminde KDV Uygulaması

YİD modeline bakıldığında söz konusu işi yüklenen imtiyazlı anonim şirketi ilk başta projesi idarece önceden belirlenmiş tesisleri inşaa etmekle mükelleftir. Dolayısıyla söz konusu inşaat/yatırım döneminde söz konusu şirketin tedarikçilerden temin edeceği girdiler için ödeyeceği tutarlar için KDV de ödemesi gerekmektedir. Ancak 6288 sayılı Kanun'un 1 inci maddesi ile KDVK'ya eklenen ve 04.04.2012 tarihinde yürürlüğe giren geçici 29 uncu madde ile bu durum değiştirilmiştir. Söz konusu maddeye göre; 08.06.1994 tarihli ve 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun'a göre YİD modeli çerçevesinde gerçekleştirilecek projeler ve 07.05.1987 tarihli ve 3359 sayılı Sağlık Hizmetleri Temel Kanunu'nun ek 7 nci maddesine göre Yüksek Planlama Kurulu tarafından kiralama karşılığı yaptırılmasına karar verilen sağlık tesislerine ilişkin projelerden bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten önce ihale veya görevlendirme ilanı yayımlanmış ancak teklif alınmamış olanlar ile 31.12.2023 tarihine kadar ihale veya görevlendirme ilanı yayımlanacak olanların; ihale edilmesi ile görevlendirilen veya projeyi üstlenenlere yatırım döneminde proje kapsamında yapılan mal teslimleri ve hizmet ifaları katma değer vergisinden müstesnadır.

Bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten önce teklifleri alınmış ya da ihalesi veya görevlendirmesi yapılmış işlerde; görevli şirketin veya yüklenicinin bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üç ay içinde talepte bulunması halinde bu maddenin yürürlük tarihinden sonra birinci fıkra kapsamındaki mal teslimleri ve hizmet ifaları da katma değer vergisinden müstesna tutulur. Şu kadar ki, bu istisnanın uygulanabilmesi için görevli şirketin veya yüklenicinin proje nedeniyle yatırım döneminde yükleneceği

katma değer vergisi tutarının, indirim yoluyla telafi edilebileceği tarihe kadar, projenin ana kredi finansman koşullarına göre oluşacak finansman maliyeti tutarı veya buna isabet eden sürenin, ilgisine göre; işletme süresi öngörülen projelerde işletme süresinden, kira öngörülen projelerde kira tutarından veya kira süresinden indirileceği hususunun bu şirketler tarafından, içeriği idarece belirlenecek taahhütname ile taahhüt edilmesi ve bu taahhüdün idarece kabul edilmesi gerekir. İndirimler, ilgili projelere ait sözleşmelerde öngörülen esaslar dikkate alınarak yapılır.

Bu kapsamda yapılan mal teslimleri ve hizmet ifaları nedeniyle yüklenilen vergiler, vergiye tabi işlemler üzerinden hesaplanan vergiden indirilir. İndirim yoluyla telafi edilemeyen vergiler bu Kanunun 32 nci maddesi hükmü uyarınca istisna kapsamında işlem yapan mükellefin talebi üzerine iade edilir.

Dolayısıyla yıllardır tartışılan bir konu olan yatırım dönemindeki KDV yükü sorunu bu yeni düzenleme ile giderilmiştir.

Söz konusu istisna düzenlemesi öncesinde yatırım teşvik belgesine sahip YİD şirketleri için özellik arz eden bir düzenleme söz konusuydu. Yatırım teşvik belgesine sahip olan YİD anonim şirketlerinde, indirilecek KDV'nin yatırım ve inşaat dönemi boyunca beklemesi problemi, belge kapsamında bulunan makine ve teçhizat teslimlerine ilişkin olarak KDVK'nın 13 üncü maddesinin (d) bendi ile getirilen istisna düzenlemesi ile çözülmüştür. Bu düzenlemeye paralel olarak 4369 sayılı Kanun ile, teşvik belgelerinde gösterilen yatırım mallarının ithalinde ödenmesi gereken KDV'nin fiilen indirilmesinin mümkün olacağı tarihe kadar ertelenmesi esasını içeren KDVK'nın 49 uncu maddesinin ikinci fıkrası da yürürlükten kaldırılmıştır. 4369 sayılı Kanun ile getirilen düzenlemelerden önce, KDVK'nın 31/2 maddesinin verdiği yetki ile yayımlanan 04.12.1984 tarih ve 84/8837 sayılı BKK'ya istinaden, teşvik belgesine bağlanan yatırımlarda kullanılacak amortisman tabi iktisadi kıymetlere ait KDV, bunların aktife

girdiği veya kullanılmaya başlandığı vergilendirme döneminden itibaren bir yıl içinde bir defada tümüyle indirim konusu yapılabiliyordu.(Kızılot,1998:1624)

Bu bağlamda yatırım döneminde KDV sadece teşvik belgesi kapsamındaki makine ve teçhizat açısından ilgili şirket için yük oluşturmaktaydı. Ancak yukarıda bahsedilen geçici 29 uncu madde ile YİD anonim şirketleri için yatırım döneminde KDV yükü kaldırılmıştır.

Güncel durum yukarıda bahsedildiği gibi olmakla birlikte bu düzenlemeden önce konumuzu ilgilendiren ve hava meydanlarının inşası, yenilenmesi ve genişletilmesi işine ilişkin bir istisna uygulaması da söz konusudur. KDV Kanunu'nun 13 üncü maddesinin 12.07.2006 tarihinde yürürlüğe giren değişik halinde *“limanlara bağlantı sağlayan demiryolu hatları, limanlar ve hava meydanlarının inşası, yenilenmesi ve genişletilmesi işlerini fiilen kendisi yapan veya yaptıran mükellefler ile genel bütçeli idarelere bu işlere ilişkin olarak yapılan mal teslimleri ve inşaat taahhüt işleri”* KDV'den istisna tutulmuştur. Dolayısıyla söz konusu istisna sivil havacılık alanında önem arz etmektedir. KDV genel tebliğinde⁷, liman ve hava meydanlarının inşa, yenilenme ve genişletme işlerini 3996 sayılı Kanun kapsamında YİD modeli çerçevesinde bizzat yapan veya başkalarına yaptıran mükelleflerin de istisnadan faydalanabilecekleri açıklanmıştır. Yine aynı tebliğde YİD modeline göre liman ve hava meydanlarının inşa, yenilenme veya genişletilmesi işlerinin bu yerlerde kısmen ya da tamamen sağlanacak işletme hakkı karşılığında üstlenilmesinin mümkün bulunduğu, ancak sözü edilen istisnanın, işletme hakkını devralan ve bunun karşılığında inşa, yenilenme ve genişletme işini üstlenen mükellefin alışlarında uygulanacağı, istisna belgesinin de sadece işletme hakkını YİD modeli çerçevesinde devralan firmaya verileceği belirtilmiştir. Bu firmanın sayılan işleri bizzat yapabileceği gibi, yüklenicilere de yaptırması mümkün olduğu, her iki durumda da istisna uygulaması önceki bölümlerde yapılan açıklamalar çerçevesinde yapılacağı, ancak işletme hakkını devralan firmanın,

⁷ 19.01.2005 tarih ve 25705 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 93 seri nolu KDV Genel Tebliği.

tasarrufundaki işletme hakkını kısmen veya tamamen, üstlendiği işin yaptırılması karşılığında alt firmalara devretmesi halinde alt firmanın istisnadan faydalanmasının mümkün olmayacağı, bu çerçevede YİD sözleşmesini imzalayarak işletme hakkını devralan firmanın sayılan işleri bedel karşılığında yaptırdığı yüklenicilere veya işletme hakkı karşılığında yaptırdığı alt firmalara istisna belgesi verilmeyeceğinin tabii olacağı belirtilmiştir.

Dolayısıyla hava meydanlarına ilişkin olarak YİD şirketleri için mevcut olan söz konusu istisna geçici 29 uncu madde ile YİD kapsamındaki yatırım dönemine ilişkin tüm işlemler için geçerli hale getirilmiştir.

2.2.6.2-İşletme Döneminde KDV Uygulaması

YİD anonim şirketi yatırım dönemini tamamlayıp projesi idarece önceden belirlenmiş tesisleri şartlara uygun şekilde yaptıktan sonra işletme dönemi başlamaktadır.

3065 sayılı KDVK'nın 8 inci maddesinde mükellef müessesesi düzenlenmektedir. Buna göre; KDV mükelleflerinden biri de mal teslimi ve hizmet ifası hallerinde bu işleri yapanlardır. Dolayısıyla işletme döneminde YİD anonim şirketi mal teslimi ve/veya hizmet ifasında bulunmakta ve bu şekilde ticari gelir elde etmektedirler. Bu nedenle söz konusu işlemlerin KDV'ye tabi olduğu açıktır.

Bu noktada havaalanlarında verilen hizmetlere ilişkin bir istisna maddesi mevcuttur. KDVK'nın 13 üncü maddesinde belirtilen bir takım teslim ve hizmetleri vergiden istisna tutmuştur. KDVK'nın 13 üncü maddesinin (b) bendine göre deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetler bu istisna kapsamındadır. Dolayısıyla DHMİ Genel Müdürlüğüne YİD modeli ile yapılan yatırımlarda işletici YİD anonim şirketinin hava taşıtlarına yönelik hizmetleri de söz konusudur. Dolayısıyla bu hizmetler için ilgili YİD anonim şirketi KDV'den muaf olmaktadır. Söz konusu

bu hizmetlerin neler olduğuna sözleşme bazındaki incelemeler sırasında değinilmiştir.

2.2.6.3-Tesislerin İdareye Devri Esnasında KDV Uygulaması

3996 sayılı Kanun çerçevesinde gerçekleştirilen yatırım ve hizmetlere ilişkin tesislerin imtiyaz süresi sonunda ilgili kamu idaresine çalışır vaziyette ve her türlü borçtan ari bir şekilde bedelsiz devredilmesi işleminin KDV'ye tabi olup olmayacağı hususu da önem arz eden ve bir süre tartışılan bir konu olmuştur.

KDVK'nın 2 nci maddesinin 1 inci bendinde teslim, bir mal üzerindeki tasarruf hakkının malik veya onun adına hareket edenlerce devredilmesi olarak tarif edilmiştir. Bu açıdan ele alındığında YİD imtiyazlı şirketi, bedelsiz devrettiği tesislerin mutlak maliki olmasa bile söz konusu tesislerin zilyedi olması dolayısıyla maliki sayılabileceği ve yapılan devrin KDVK'nın tanımladığı "teslim" ile özdeşlik arz ettiği sonucuna ulaşılabilmektedir. (Emeksiz,1996:85) Malik olma bakımından tesislerin idareye devri KDV açısından "teslim" ile özdeşlik arz etse de esas itibariyle KDV konusunun tam oluşmadığına ve KDV'nin doğmadığına dair şüpheler de mevcut olmuştur. Bu düşüncüyü destekleyen husus; imtiyazlı şirketlere VUK'un 325 inci maddesi gereği sermayenin itfa edilmesi sonucunda bedelsiz olarak devredilen tesisin mukabilinde devreden şirket açısından bir kazanç durumu ortaya çıkarmamasıdır.

Yukarıda bahsedilen bu husustaki tartışmalar KDV sirküleri⁸ ile son bulmuştur. Buna göre; Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 1 inci maddesinin 1 inci bendinde, Türkiye'de ticari, sınai, zirai ve serbest meslek faaliyeti çerçevesinde yapılan teslim ve hizmetlerin katma değer vergisine tabi olduğu ifade edilmiştir. Öte yandan, aynı Kanunun 27 nci maddesinin 1 inci bendinde, bedeli bulunmayan veya bilinmeyen işlemler ile bedelin mal,

⁸ 04.05.2004 tarih ve KDVK-13 / 2004-13 sayılı KDV Sirküleri.

menfaat, hizmet gibi paradan başka değerler olması halinde matrahın işlemin mahiyetine göre emsal bedeli veya emsal ücreti olduğu, 27 nci maddesinin 2 nci bendinde ise bedelin emsal bedeline veya emsal ücretine göre açık bir şekilde düşük olduğu ve bu düşüklüğün mükellefçe haklı bir sebeple açıklanamadığı hallerde de, matrah olarak emsal bedeli veya emsal ücretinin esas alınacağı hükmüne yer verilmiştir. Yukarıda da ifade edildiği gibi, YİD modelinde ilgili kurumca süre sonunda tesisin kendisine devri karşılığında işleticiye doğrudan bir bedel ödenmemektedir. Bir finansman türü olan bu modelde işletici tesisin devrine ilişkin bedeli, tesisi sözleşme ile öngörülen süre içinde işletmek suretiyle elde ettiği kazanç ile karşılamaktadır. Bu kazancın kaynağını tesisin devredildiği kurum değil, 3 üncü şahıslar oluşturmaktadır. Bu nedenle, tesislerin ilgili kuruma devri katma değer vergisine tabi olmakla birlikte, bu teslim karşılığında bir bedel alınmaması ve matrahın da buna göre belirlenmesi “haklı sebeplerle” izah edilebildiğinden bu tür devir işlemlerinde emsal bedel uygulaması yoluna gidilmemesi gerekmektedir. Bu çerçevede, YİD modelinde süre sonunda tesisin işletici tarafından ilgili kuruma tesliminde emsal bedel üzerinden katma değer vergisi aranılmayacaktır.

2.2.7-YİD Anonim Şirketinin Emlak Vergisi Kanunu Açısından İncelenmesi

YİD anonim şirketince yapılan yatırımlar sonucunda binalar vücuda getirildiği için konu Emlak Vergisi açısından da önem arz etmektedir.

1319 sayılı Emlak Vergisinin 1.kısımında Bina Vergisi, 2.kısımında ise Arazi Vergisi düzenlenmektedir. Bina Vergisinin konusu 1319 sayılı Emlak Vergisi Kanunu’nun 1 inci maddesinde yerini bulmaktadır. Buna göre; Türkiye sınırları içinde bulunan binalar bina vergisine tabidir. Bina ise Kanundaki tanıma göre; yapıldığı madde ne olursa olsun, gerek karada gerek su üzerindeki sabit inşaatın hepsini kapsamaktadır. Mükellefiyet açısından da;

bina vergisini, binanın maliki, varsa intifa hakkı sahibi, her ikisi de yoksa binaya malik gibi tasarruf edenler öder.

Arazi Vergisinin konusu ise 1319 sayılı Emlak Vergisi Kanunu'nun 12 nci maddesinde yerini bulmaktadır. Buna göre; Türkiye sınırları içinde bulunan arazi ve arsalar arazi vergisine tabidir. Belediye sınırları içinde belediyece parsellenmiş arazi arsa sayılır. Belediye sınırları içinde veya dışında bulunan parsellenmemiş araziden hangilerinin bu kanuna göre arsa sayılacağı Bakanlar Kurulu kararı ile belli edilir. Mükellefiyet açısından da; arazi vergisini, arazinin maliki, varsa intifa hakkı sahibi, her ikisi de yoksa araziye malik gibi tasarruf edenler öder.

YİD modeline ilişkin mevzuatta bu kapsamdaki bina ve araziler için Emlak Vergisi açısından özel bir düzenleme yer almamakta olup, söz konusu bina ve arazilerin Emlak Vergisine tabi olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

2.2.7.1-Yatırım Döneminde Emlak Vergisi Uygulaması

Bina vergisi açısından EVK'nın 4 üncü maddesinde daimi muaflıklar düzenlenmektedir. Bu maddede yer alan binalar, kiraya verilmemek (24.11.1994 tarihli ve 4046 sayılı Kanun kapsamında yapılan işletme hakkı devirleri hariç) şartıyla bina vergisinden daimi olarak muaf tutulmuşlardır. Özel bütçeli idarelere, il özel idarelerine, belediyelere, köy tüzel kişiliğine, kanunla kurulan üniversitelere ve Devlete ait binalar ile il özel idareleri, belediyeler ve köyler ile bunların teşkil ettikleri birlikler veya bunlara bağlı müesseselere ait binalar Emlak Vergisinden muaftır. Bu sayılan idareler aynı şekilde arazi vergisinden de Kanunun 14 üncü maddesi gereğince muaf tutulmuşlardır. Dolayısıyla yukarıda sayılan idarelerin mülkiyetinde ve kullanımında olan bina, arazi ve arsalar için ilgili kamu idareleri emlak vergisinden daimi olarak muafırken, söz konusu taşınmazların üst hakkı ve intifa hakkı gibi kullanım haklarının belirli bir süre için görevli şirkete verilmesi

durumunda bu şirket açısından emlak vergisi mükellefiyeti söz konusu olmaktadır.

Bu bağlamda; ilgili idare YİD anonim şirketine, söz konusu tesisleri inşa etmesi için kamu arazisi tahsis etmektedir. Görevli şirket bu araziyi kullanarak üzerine sözleşme ile önceden belirlenmiş tesisleri inşa etmektedir. Emlak Vergisi Kanunu'nun 19 uncu maddesinin son paragrafında; üzerine bina yapılan arsanın Arazi Vergisi mükellefiyetinin, inşaatın bittiği yılı takip eden bütçe yılından itibaren sona ereceği hükmü yer almaktadır. Bu nedenle yatırım döneminde YİD anonim şirketinin arazi vergisi mükellefiyeti söz konusu olmaktadır.

2.2.7.2-İşletme Döneminde Emlak Vergisi Uygulaması

YİD sözleşmesine taraf idarenin görevli şirketçe yapılan tesisleri kabul etmesi ile işletme dönemi başlamaktadır. Dolayısıyla bu aşamada devreye bina vergisi mükellefiyeti girmektedir. Fakat; bu mükellefiyetin doğabilmesi için görevli şirket tarafından yapılan tesislerin 3996 sayılı Kanun gereğince idarece kabulünün yapılması gerekmektedir. Bu durumda idarenin taşınmaz üzerinde görevli şirketçe yapılan tesislerin kabul edilmesine kadar geçen sürede görevli şirketin emlak vergisi açısından mükellef tutulmaması gereklidir. (Güneş,1999:233) Dolayısıyla, görevli şirketin emlak vergisi mükellefiyeti idarenin görevli şirket lehine tesis ettiği üst hakkı ya da intifa hakkının görevli şirket lehine tapuya tescil edilme tarihinden itibaren başlaması gerekmektedir.

Bu noktada Emlak Vergisi Kanunu'nda yine havaalanlarına ilişkin getirilmiş bir daimi muaflık söz konusudur. Emlak Vergisi Kanunu'nun daimi muaflıkları düzenleyen 4 üncü maddesinin (j) bendinin ilgili kısmında; *"...Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne ait hava liman ve meydanlarındaki terminal binaları, teknik blok, hangar, sistemlere ait depo; elektronik, elektrik ve mekanik sistemlere ait laboratuvar ve bakım tesisleri,*

pist taksirut ve apron sahası ile ısı ve enerji santralleri, hidrofor tesisleri, gerek hava liman ve meydanlarında ve gerekse uçuş yolları üzerindeki seyrüsefer yardımcı tesisleri ile hava yer ve yer muhabere sistemleri ve yukarıda belirtilen sistem ve tesislerin mütemmimleri. (Diğer depolar, antrepolar, müstakil lojman ve müstakil idarehane binaları mütemmim sayılmaz)” hükmü yer almaktadır. Bu madde hükmünde konumuzu ilgilendirecek mahiyette olan bina terminal binalarıdır. DHMİ Genel Müdürlüğüne havaalanlarında esas olarak terminal binaları YİD kapsamında yaptırılmıştır. Buna göre; madde hükmünde DHMİ Genel Müdürlüğüne ait hava liman ve meydanlardaki terminal binalarının muafiyetinden söz edilmektedir. YİD kapsamında yapılan terminal binaları DHMİ'ye ait havaalanlarında bulunmaktadır. Dolayısıyla madde hükmünün bu şartı gerçekleşmiş olmaktadır. Muafiyet için bir diğer kriter de bunların kiraya verilmemiş olması şartıdır. Bu aşamada; YİD kapsamında yapılan terminal binalarının idare tarafından kiraya verilmiş kabul edilip edilmeyeceği önemli bir nokta olmaktadır. YİD imtiyaz sözleşmelerinde özel hukuk kişisi, sözleşmenin konusunu oluşturan yatırımı yapmak, tesisi kurmak ve daha sonra da belirli bir süre işletmekle mükelleftir. Dolayısıyla yapılan imtiyaz sözleşmesi ile özel hukuk kişisine hazır olarak teslim edilen ya da devredilen bir tesis bulunmamaktadır. Bu açıdan kiralama sözleşmesinin nesnesini oluşturan bir menkul ya da gayrimenkul eser bulunmaktayken imtiyaz sözleşmelerinde böyle bir eserin varlığından bahsetmek mümkün değildir.(Doğrusöz,2000) Bu bağlamda imtiyazlı şirket, sıfırdan başlayıp bir eser meydana getirmek zorundadır. Oysa kiralama sözleşmesinde kiracının bir eser vücuda getirme mükellefiyeti mevcut değildir.

Bunlara ilave olarak; kira sözleşmelerinde kiraya konu olan menkul ya da gayrimenkulün kira süresi bitiminde ilk kiraya verildiği haliyle mal sahibine teslim edilmesi gerekmektedir. Oysa imtiyaz sözleşmelerinde böyle bir durum geçerli değildir. Zira imtiyaz sahibi, imtiyaz sözleşmesinin kurulmasıyla başlangıçta kendisine verilen bir tesis ya da teşekkül bulunmadığından söz konusu eseri süresi sonunda tekrar idareye ilk kiraladığı haliyle teslim

edebilmesi de mümkün değildir. Bu durumda nesnesi olmayan bir imtiyaz sözleşmesini "kira sözleşmesi" olarak kabul etmek hukuken geçersiz bir değerlendirme olacaktır. (Yerlikaya,2002:236)

Bu değerlendirmeler ışığında konuya bakıldığında YİD kapsamında yapılan terminal binalarının kiraya verildiği sonucuna ulaşılmasının yanlış olacağı kanaatindeyiz. Dolayısıyla terminallerin bulunduğu havaalanları da DHMİ Genel Müdürlüğüne ait olduğu için YİD anonim şirketinin de terminal binalarının bina vergisinden muaf olması gerekmektedir. Bu konuda yapılacak yasal düzenleme ile konuya açıklık getirilmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir.

Diğer yandan henüz yasalaşmamış olan İl Özel İdaresi ve Belediye Gelirleri Kanunu Tasarısı'nda 7/a maddesi sürekli istisna konusunu düzenlemektedir. Buna göre madde devamında sayılan binalar, kiraya verilmemiş, karşılığında bir gelir elde etmek üzere üzerinde intifa hakkı kurulmamış veya YİD modeliyle kullanım hakları devredilmemiş olmak şartıyla Bina Vergisinden sürekli olarak müstesnadır. Söz konusu maddede yine mevcut düzenlemeye paralel olarak havaalanlarındaki terminal binaları kapsamında tutulmuştur. Dolayısıyla bu tasarının yasalaşması durumunda YİD kapsamında yaptırılan terminal binaları için bina vergisi mükellefiyeti işletici anonim şirket açısından doğacaktır.

2.2.8-YİD Anonim Şirketinin Harçlar Kanunu Açısından İncelenmesi

Harç, bazı kamu hizmetlerinden yararlanan kimselerin belli bir ölçüde bu hizmetlerin maliyetine katılmaları amacıyla ya da kişilerin bazı işlemleri yapmaları sırasında konulan ve zor unsuruna dayanan mali mükellefiyetlerdir. Harçlar Kanunu'nda harçlar, yargı harçları (1 sayılı tarife), noter harçları (2 sayılı tarife), vergi yargısı harçları (3 sayılı tarife), tapu ve kadastro harçları (4 sayılı tarife), konsolosluk harçları (5 sayılı tarife), pasaport, ikamet tezkeresi, vize ve Dışişleri Bakanlığı tasdik harçları ve

yabancılara verilecek çalışma izin belgesi harçları (6 sayılı tarife), gemi ve liman harçları (7 sayılı tarife), imtiyaz name, ruhsatname ve diploma harçları (8 sayılı tarife) ve trafik harçları (9 sayılı tarife) olmak üzere dokuz tarifeden oluşmaktadır.

YİD modeli çerçevesinde gerçekleştirilen yatırımlarla ilgili olarak, idare ve görevli şirketçe 3996 sayılı Kanun ve 2011/1807 sayılı BKK kapsamında yapılan işlemler, 3996 sayılı Kanun'un 12 nci maddesi ve 2011/1807 sayılı BKK'nın 47 nci maddesi gereğince 492 sayılı Harçlar Kanunu'na dayanılarak alınan harçlardan istisna edilmiştir.

3996 sayılı Kanun ve 2011/1807 sayılı BKK'nın 47 nci maddesiyle getirilen harç istisnaları mevcut olmasaydı YİD projesi ile ilgili işlemlerde noter harçları, tapu ve kadastro harçları gibi mükellefiyetler söz konusu olacaktı.(Özyer,1990:79)

Bu aşamada bir konuya değinmekte fayda vardır. Özellikle tapu ve kadastro harçları ile ilgili olarak uygulamada bazı tereddütler söz konusudur. Söz konusu tereddüt, YİD projelerinde görevli şirket tarafından orta veya uzun vadeli yatırım kredisi kullanımı ile ilgili olarak teminat gösterilen tesis ve tesis ile ilgili teferruatın ipoteğine ilişkin işlemler ve teferruatın tapunun beyanlar hanesine tescili işleminin harç istisnası kapsamı içinde bulunup bulunmadığıdır. Diğer bir ifadeyle; tesis ile ilgili teferruatın harç istisnasından yararlanıp yararlanamayacağı tereddüt oluşturmaktadır.(Güneş,1999:272)

2011/1807 sayılı BKK'nın 40 ıncı maddesine göre YİD projelerinde görevli şirkete tanınan üst hakkı üzerinde ipotek tesis etmek mümkün olmakla birlikte bunun için bir şart bulunmaktadır. Bu şart da, uygulama sözleşmesinde hazine tarafından köprü kredi sağlanacağı hükmünün yer alması durumunda üst hakkı üzerinde tesis edilecek ipotekler için birinci derecede birinci sıra boş bırakılması şeklinde kendini göstermektedir. Bu düzenleme ile hazinenin çıkarlarının korunduğunu söylemek mümkündür. Hazine taşınmazı üzerinde görevli şirket lehine daimi ve müstakil üst hakkının tesis edilmesi halinde bu üst hakkının tapuya tescil edilmesi gerek-

mektedir. Söz konusu bu tapu tescil işlemi 3096 sayılı Kanun için de geçerli olmak üzere 3996 sayılı Kanun'un 12 nci ve 13 üncü maddeleri ile 2011/1807 sayılı BKK'nın 47 nci maddesi gereği harçtan istisna edilmiştir. Hazine tarafından görevli şirket için tesis edilen üst hakkının ipoteği karşılığında kredi verenler ipotek işleminde görevli şirkete ait teferruatın da tapunun beyanlar hanesine geçirilmesini isteyebilmektedirler. Söz konusu teferruatın Tapu Siciline teslimi işlemi ipotek tescili işlemi ile doğrudan ilgili ve işlemin devamı niteliğinde bir işlemidir. Kredi verenler lehine yapılan ipoteklerde teferruatın tescilli işlemi ipoteğin teferruatı da kapsamına yönelik olarak gerçekleşmektedir. Medeni Kanun'un 777 nci maddesi, gayrimenkul rehini, gayrimenkulün mütemmim cüzlerine ve teferruatına da şamildir diyerek bu konuya açıklık getirmektedir. Medeni Kanun'un bu hükmünden yola çıkarak kredi için görevli şirkete tanınan üst hakkının ipotek verilmesinde onun teferruatının da ipoteğin içerisinde bulunduğu ve bu yüzden tapu tescil işlemlerinde söz konusu teferruatın da tapu harcından istisna edilmesi gerekmektedir.(Yerlikaya,2002:257)

Ancak bu konuya ilişkin olarak Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü Tasarruf İşlemler Dairesi Başkanlığının görüşü⁹ "*...Teferruatın harçtan muaf olması mümkün değildir. Firmaların kullanacakları krediler itibarıyla ipotek ve tescillerle ilgili harç ve damga vergisi istisnası ile Tapu Sicil Tüzüğü'nün 61 inci maddesi uyarınca teferruatın Tapu Siciline işlenmesi ayrı ayrı konular...*" şeklindedir.(Güneş,1999:272)

Bu konuda Maliye Bakanlığının muktezası ise yukarıdaki görüşün aksinedir. Maliye Bakanlığının muktezasına¹⁰ göre teşvik belgesine bağlı teferruatın tapu sicilinin beyanlar hanesine tescilinde harcın aranılmaması gerekmektedir. (Güneş,1999:273) Tabiki bu konuda bağlayıcı görüş bildirme yetkisi Maliye Bakanlığında bulunmaktadır. Bu durumda görevli şirkete tanınan üst hakkının görevli şirketçe kredi verenlere ipotek gösterilmesinde

⁹ 14.10.1996 tarih ve 144-4418 sayılı.

¹⁰ Maliye Bakanlığının 23.09.1996 tarih ve HARC 1996-4487 sayılı muktezası.

teferruatın da ilgili mevzuat gereğince harçtan istisna olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

2.2.9-YİD Anonim Şirketinin Damga Vergisi Kanunu Açısından İncelenmesi

Damga vergisi; kişilerin kendi aralarında veya devletle yaptıkları hukuki işlemlerde düzenledikleri belgeler ya da kağıtlar üzerinden ödedikleri mali yükümlülüklerdir. (Öncel,2004:431)

488 sayılı Damga Vergisi Kanunu'nun 1 inci maddesi verginin konusunu düzenlemektedir. Bu maddeye göre Damga Vergisinin konusu 488 sayılı Damga Vergisi Kanunu'na ekli 1 sayılı tabloda yazılı kağıtlardır. Bahsedilen “kağıtlar” kelimesi aynı maddeye göre; yazılıp imzalanmak veya imza yerine geçen bir işaret konmak suretiyle düzenlenen ve herhangi bir hususu ispat veya belli etmek için ibraz edilebilecek olan belgeleri ifade etmektedir.

Kanunun 2 nci maddesine göre vergiye tabi kâğıtlar mahiyetinde bulunan veya onların yerini alan mektup ve şerhlerle, bu kâğıtların hükümlerinin yenilenmesine, uzatılmasına, değiştirilmesine, devrine veya bozulmasına ilişkin mektup ve şerhler de Damga Vergisine tabidir.

Damga Vergisinin mükellefi ise 3 üncü maddeye göre 1 inci maddede bahsedilen kağıtları imza edenlerdir. Kişilerle Resmi daireler arasındaki işlemlere ait kağıtlara ait Damga Vergisini kişiler öder. Resmi daireler DVK'nın 8 inci maddesine göre genel ve katma bütçeli daire ve idarelerle il özel idareleri, belediyeler ve köylerdir. Bu dairelere bağlı olup ayrı tüzel kişiliği bulunan iktisadi işletmeler resmi daire sayılmaz.

DVK'nın 4 üncü maddesine göre; bir kâğıdın tabi olacağı verginin tayini için o kâğıdın mahiyetine bakılır ve buna göre Kanuna ekli tabloda yazılı vergisi bulunur. Kâğıtların mahiyetlerinin tayininde, şekli kanunlarda

belirtilmiş olanlarda üzerlerindeki yazının tazammun ettiği hüküm ve manaya bakılır. Mahiyeti tayin edilmek istenen kâğıt üzerinde başka bir kağıda atıf yapılmışsa, atıf yapılan kâğıdın hükümlerine nazaran iktisap ettiği mahiyete göre vergi alınır.

Damga vergisine tabi kağıtlarda yazılı tutarlar yabancı para üzerinden yazılmışlarsa, bu tutarlar DVK'nın 12 nci maddesine göre Maliye Bakanlığınca tayin ve ilan edilecek fiyat üzerinden Türk parasına çevrilerek ona göre Damga vergisi alınır.

Yukarıda yer alan mevzuat hükümlerine göre; YİD modeli çerçevesinde sözleşme imzalayan tarafların Damga Vergisi Kanunu'nun 1 inci maddesi ve Kanuna ekli (1) sayılı tablonun I/1 bölümü uyarınca damga vergisi mükellefiyetleri doğması gerekir. Ancak; 3996 sayılı Kanun'un "muafiyetler" başlığını düzenleyen 12 nci maddesi mezkur Kanunun 2 nci maddesinde belirtilen konularda ve YİD modeli çerçevesi içinde idare ile sermaye şirketi veya yabancı şirketin yapacağı bütün iş ve işlemleri DVK'ya göre alınan damga vergisinden muaf tutmuştur.(Polatkan,1998:12-14) Buna ilaveten; 3996 sayılı Kanun'un 13 üncü maddesi uyarınca ve ilgili idarenin isteği doğrultusunda 3096 ve 3465 sayılı kanunlara tabi işlerde 12 nci madde hükmünden faydalanabilme imkanına sahip bulunmaktadır. (Güneş,1998:124)

Diğer yandan; DVK'nın (2) sayılı tablosu damga vergisinden istisna edilen kağıtları düzenlemektedir. Bu tablonun 1-6 ncı maddesine göre "*Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce yapılmış imtiyaz sözleşmeleri ve antlaşmalarla damga resminden, bu tarihten sonra yapılacak imtiyaz sözleşmeleri ve antlaşmalarla da damga vergisinden istisna edilmiş olan kağıtlar.*" denilmektedir.

3996 sayılı Kanun'un uygulama usul ve esaslarını belirleyen 2011/1807 sayılı BKK'nın 47 nci maddesi bu alandaki istisnanın kapsamını belirlemiş ve bu kapsam oldukça geniş tutulmuştur.(Tan,1999:21)

2011/1807 sayılı BKK'nın 47 nci maddesine göre:

İsteklilerin idareye verecekleri geçici teminat mektuplarından sadece görevlendirilen şirketin verdiği geçici teminat mektubu, kesin teminat mektubu ve bunlarla ilgili diğer teminat ve garantilerle görevlendirme (ihale) kararları,

Görevli şirket ile idare arasında düzenlenen uygulama sözleşmesi ile bu sözleşme hükümlerine dayanılarak kamu kurum ve kuruluşları ile yapılan diğer sözleşmeler,

İdare tarafından yatırımla ilgili gerçekleştirilecek kamulaştırmalar ile kamulaştırılan taşınmazların tapu siciline, görevli şirket lehine konulan tescil ve şerhler,

Yatırım döneminde kullanılmak üzere görevli şirket tarafından yatırım kredisi temini ile mal ve hizmet alımları,

Yatırımın tamamlanmasından sonra idare ile görevli şirket arasındaki işletme ve bu dönem sonundaki devir uygulaması ile ilgili işlemler nedeniyle düzenlenen kağıtlarda damga vergisi ve harçlar istisna edilir.

2.2.9.1-Geçici Teminat Mektupları Açısından Damga Vergisi

2011/1807 sayılı BKK'nın muafiyetleri düzenleyen 47 nci maddesinin 2/a bendi hükmüne göre isteklilerin idareye verecekleri geçici teminat mektuplarından sadece görevlendirilen şirketin verdiği geçici teminat mektubu, kesin teminat mektubu ve bunlarla ilgili diğer teminat ve garantilerle görevlendirme (ihale) kararları damga vergisinden istisna edilmiştir. Bu durumda YİD projesinin ihalesine katılan ancak ihaleyi kazanamayan şirketlerin durumunun incelenmesi gerekmektedir.

Doğal olarak YİD ihalesine giren şirketlerden hangisinin ihaleyi kazanacağını önceden bilmek imkansızdır. Dolayısıyla geçici teminat mektupları ihaleye başvuru esnasında idareye verildiği için söz konusu

teminat mektupları için damga vergisi ödenmesi gerekmektedir. Daha sonra ihaleyi kazanan şirket ödediği damga vergisinin iadesini talep edebilmektedir. Konuya ilişkin Maliye Bakanlığının muktezasına¹¹ (Tan,1999:27) göre YİD modeli kapsamında yapılan yatırımlarda uygulanacak vergi, resim ve harç istisnasının ilgili firmanın idare tarafından görevlendirilmesinden önce vereceği geçici teminat mektubunu kapsamayacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla ihaleye başvuran şirketlerin temin edip idareye sundukları geçici teminat mektupları için damga vergisi ödenecek ve daha sonra ihaleyi kazanıp görevlendirilen şirket ödediği bu vergiyi geri talep etme hakkına sahip olacaktır.

2.2.9.2-Görevli Şirketin Kuruluş Sermayesi Açısından Damga Vergisi

İdarece yapılan YİD ihalesini kazanan istekli şirket ile idare arasında bir kamu hizmeti imtiyazı sözleşmesi imzalanmaktadır. Akdedilen imtiyaz sözleşmesi gereği ihaleyi kazanan şirketin belirtilen süre içerisinde bir anonim şirket kurması gerekmektedir. Kurulan yeni şirket görevli şirket statüsünü kazanmaktadır. Ayrı bir anonim şirket kurulması 3996 sayılı Kanun'da düzenlenen bir zorunluluktur.

Muafiyetleri ayrıntılı olarak düzenleyen 2011/1807 sayılı BKK'nın 47. maddesinde yeni kurulacak anonim şirketin kuruluş sermayesi üzerinden damga vergisi alınmayacağı yönünde bir istisna düzenlemesi bulunmamaktadır. Maliye Bakanlığı görevli şirket kuruluş sermayelerinin 2011/1807 sayılı BKK'nın 47 nci maddesinde böyle bir istisnanın bulunmadığını ileri sürerek damga vergisinin alınmasına karar vermiştir. (Güneş,1999:270)

¹¹ Maliye Bakanlığının 28.04.1997 tarih ve 16683 sayılı muktezası.

2.2.10-YİD Anonim Şirketinin Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi Kanunu Açısından İncelenmesi

3996 sayılı Kanun'da ve 2011/1807 sayılı BKK'da YİD modeli çerçevesinde gerçekleştirilecek olan yatırımlar için Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi bakımından bir istisna yer almamaktadır.

Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi, 6802 sayılı Gider Vergileri Kanunu'nun ikinci kısmında yer alan hizmet vergilerinin birinci bölümünde düzenlenmiştir.

BSMV vergisinin mükellefleri mezkur Kanunun 30 uncu maddesine göre bankalar, bankerler ve sigorta şirketleridir.

Kanunun 28 inci maddesinde ise verginin konusu ve vergiyi doğuran olay açıklanmıştır. Bu maddeye göre; banka ve sigorta şirketlerinin 10.06.1985 tarihli ve 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu'na göre yaptıkları işlemler hariç olmak üzere, her ne şekilde olursa olsun yapmış oldukları bütün muameleler dolayısıyla kendi lehlerine her ne nam ile olursa olsun nakden veya hesaben aldıkları paralar BSMV'ye tabidir. Bankerlerin yapmış oldukları banka muamele ve hizmetleri dolayısıyla kendi lehlerine her ne nam ile olursa olsun nakden veya hesaben aldıkları paralar da banka muameleleri vergisine tabidir.

Konuya BSMV'nin mükellefleri açısından bakıldığında; BSMV'nin mükelleflerinin bankalar, bankerler ve sigorta şirketleri olmasından ve bu verginin konusunun da söz konusu mükelleflerin yaptıkları işlemlerden dolayı kendi lehlerine her ne ad altında olursa olsun nakden ya da hesaben aldıkları paralar olması nedeniyle YİD modeline ilişkin bir istisna ya da muafiyetin ilgili mevzuatta bulunmaması normal bir durum olarak değerlendirilmektedir.

Ancak YİD modelini doğrudan ilgilendiren yasal metinlerde BSMV ile ilgili bir istisna bulunmasa da 95/7 sayılı İhracatı Teşvik Tebliğinde böyle bir istisnaya rastlanılmaktadır. 95/7 sayılı Tebliğin 34 üncü maddesinin (i) bendi daha sonra 99/1 sayılı Tebliğle değişik 34 üncü maddenin (p) bendi "YİD

modeli çerçevesinde Müsteşarlık tarafından uygun görülecek yatırım projelerini üstlenen yerli firmaların yapacakları hizmet ve faaliyetleri" tebliğ kapsamına almıştır. Aynı Tebliğin vergi, resim ve harç istisnasını düzenleyen 14 üncü maddesinin ilk paragrafı "*İhracatın ve döviz kazandırıcı diğer faaliyetlerin finansmanında kullanılmak kaydıyla T.C.Merkez Bankası ve bankaların kullandıracağı krediler (prefinansman, döviz ve gayri kabili rücu ihracat akreditiflerinin dahili devri suretiyle imalatçılara kullandırılan ihracat kredileri), Türk Eximbank kredileri (bu bankanın aracı bankalar vasıtası ile kullandıracağı ihracat kredileri dahil) ile T.C.Merkez Bankasınca Türk Eximbank'a ihracatla ilgili olarak açılan kısa vadeli senet reeskont kredileri dahil bankaların (T.C.Merkez Bankası dahil), sigorta şirketlerinin ve diğer kuruluşların ihracatla ve döviz kazandırıcı diğer faaliyetlerle ilgili olarak yapmış oldukları bütün hizmet ve işlemler dolayısıyla kendi lehlerine aldıkları paraların, damga vergisi ve harçların yanı sıra Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisinden de istisna edileceği, ihracat sayılan satış ve teslimler ile döviz kazandırıcı faaliyetlerin vergi, resim ve harç istisnasından yararlanabilmesi için ihracatı teşvik belgesinin alınmasının zorunlu olduğu, bu çerçevede kullandırılan krediler ve uygulanan istisnaların ihracatı teşvik belgesine işleneceği açıklanmıştır.*" şeklinde düzenlenmiştir. Dolayısıyla YİD modelinde BSMV'nin istisna olabilmesinin şartı alınacak ihracatı teşvik belgesine bağlıdır.(Güneş,1999:165)

2.3-TÜRK SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDEKİ YİD MODELLERİNİN İMTİYAZ SÖZLEŞMELERİ ÖZELİNDE İNCELENMESİ

Türkiye'de sivil havacılık alanında YİD modeli uygulaması genellikle havaalanı terminal binaları ve müteemmimleri yapımında kullanılmıştır. Bu konudaki YİD modelleri DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilmektedir. Bu bağlamda bu başlık altında; YİD modelinde izlenen süreç açıklandıktan sonra Türkiye'de sivil havacılık alanında DHMİ Genel Müdürlüğünce gerçekleştirilen YİD projelerine tarih sırasıyla

değnilerek bu sözleşmelerde yer alan ve özellik arz eden mali hükümlere açıklık getirilmiştir.

2.3.1-YİD Modellerinde İzlenen Süreç

YİD modeli, daha önceki başlıklarda da genel olarak değinildiği üzere, yap, işlet ve devret olarak üç ana süreçten oluşmaktadır. DHMİ Genel Müdürlüğünce söz konusu ihalelere çıkılmadan önce proje ve hazırlık safhası yaşanmaktadır. Bu aşamada yapılacak yatırıma ilişkin proje hazırlanmakta ve yapılacak yatırımın maliyeti tespit edilmektedir. Daha sonra ihaleye ilişkin olarak şartname ve uygulama sözleşmeleri hazırlanmaktadır. İhaleye girmek isteyen firmalar söz konusu ihale dokümanlarını belirlenen bir bedel karşılığında satın alarak ihaleye hazırlanmaktadır. İhale şartnamelerinde belirtilen teknik ve mali yeterlilik kriterlerini haiz olan firmalar ihaleye girmeye hak kazanmaktadır. İhalenin hangi firma üzerinde kalacağını ise firmalarca teklif edilen ve firmalarca talep edilen işletme dönemi süresi belirlemektedir. Firmalar ihalede ne kadar süre ile işletme hakkı talep ettiklerini belirtmekte ve bu süreyi en kısa talep eden firma ihaleyi kazanmaktadır.

İhale sonuçlandıktan ve imtiyaz sözleşmesi imzalandıktan sonra yatırım süreci devreye girmektedir. Bu süreçte imtiyazı alan anonim şirket belirlenen süre içerisinde projesi ve yatırım bedeli önceden tespit edilmiş tesisleri inşa etmekle yükümlüdür. Söz konusu tesisler tamamlandıktan ve yapılan tesisler ilgili idarece incelenip kabulü yapıldıktan sonra işletme dönemi devreye girmektedir. Bu süreçte de imtiyazlı şirket uygulama sözleşmesinde belirlenen usul ve şartlara uygun olarak yaptığı tesisleri işletmektedir. Bu noktada uygulama sözleşmesi ile kendisine bırakılan ve daha önce idarece tahsil edilen gelirleri kendi nam ve hesabına tahsil etmektedir. İmtiyazlı şirketin karını da kendisine devredilen söz konusu gelirler oluşturmaktadır. Daha sonra işletme süresi de dolduktan sonra YİD kapsamında inşaa edilen belirli bir süre şirketçe işletilen tesisler her türlü borçtan ari ve çalışır şekilde idareye bedelsiz olarak teslim edilmektedir.

2.3.2-DHİM Genel Müdürlüğünce YİD Modeli Kapsamında Yapılan Uygulamalara İlişkin İmtiyaz Sözleşmelerinde Yer Alan Temel ve Mali Hükümler

Bu başlık altında DHİM Genel Müdürlüğünce YİD modeli kapsamında yapılan uygulamalara ilişkin imtiyaz sözleşmelerinde ve ihale şartnamelerinde yer alan temel ve mali hükümlere değinilmiştir. Bu bağlamda, YİD süreçleri tamamlanmış veya halen işletme döneminde bulunan Antalya Havalimanı, İstanbul Atatürk Havalimanı, Muğla Dalaman Havalimanı, İzmir Adnan Menderes Havalimanı ve Ankara Esenboğa Havalimanındaki uygulamalar örnek olarak ele alınmıştır.

2.3.2.1-Antalya Havalimanı

Antalya Havalimanında bugüne kadar iki adet dışhatlar terminali YİD modeli kapsamında gerçekleştirilmiştir. Bunlardan birincisinin uygulama sözleşmesi 1996 yılında, ikincisinin uygulama sözleşmesi de 2004 yılında imzalanmıştır.

2.3.2.1.1-Birinci Dışhatlar Terminali

Antalya Havalimanı birinci dışhatlar terminaline ilişkin uygulama sözleşmesi 1996 yılında imzalanarak yürürlüğe girmiştir. Aşağıda işe ilişkin uygulama sözleşmesinde yer alan bazı temel bilgiler ile mali hükümlere değinilecektir.(İmtiyaz Sözleşmesi,1996)

2.3.2.1.1.1-Sözleşmenin Tarafları ve Konusu

Antalya Havalimanı birinci dış hatlar terminalinin YİD modeli kapsamında yaptırılması işine ilişkin uygulama sözleşmesinde belirtilen sözleşmenin konusu; Antalya Havalimanı sahasında sözleşme ekinde yer alan projeler kapsamında 5,000,000 yolcu/yıl kapasiteli Antalya Havalimanı yeni dışhatlar terminal binası ve müteimmimleri inşaatı ile bunlara ilişkin elektronik, elektrik ve mekanik tesisatın yapımı, işletmeye hazır halde döşenmesi ve işletilmesiyle sözleşme süresi sonunda devir ve teslimidir.

Sözleşmesinin tarafları ise DHMİ Genel Müdürlüğü ve Bayındır İnşaat Turizm Ticaret ve Sanayi Anonim Şirkettir.

Sözleşmenin konusunu oluşturan işlerin gerçekleştirilmesi amacıyla mezkur sözleşmenin imzalanmasını müteakip bir ay içinde görevli şirket olan Bayındır İnşaat Turizm Ticaret ve Sanayi Anonim Şirketinin katılımıyla ana sözleşmesi DHMİ Genel Müdürlüğünce onaylanmış yeni bir şirket kurulması hususu sözleşmede yer almaktadır. Kurulacak olan şirketin tescil ve ilanı ile Bayındır İnşaat Turizm Ticaret ve Sanayi Anonim Şirketinin bu sözleşme ile üstlendiği tüm hak ve yükümlülükler yeni kurulan şirkete devredilmiş sayılacaktır.

2.3.2.1.1.2- Sözleşme Süreleri, Yatırım Bedeli, Yatırımın Finansmanı ve İşletme Sermayesi

Sözleşmenin süresi, yatırım ve işletme süresi olarak ayrı ayrı belirlenmiştir. Buna göre yatırım süresi 24 ay, işletme süresi ise 9 yıldır. İşletme süresinin yatırım süresi sonunda geçici kabul tutanağının taraflarca imzalanarak idarece onaylanmasını izleyen ikinci iş gününden başlayacağı sözleşmede kararlaştırılmıştır. Söz konusu yatırım yaklaşık 20 ayda tamamlanmış ve terminal 1998 yılının Nisan ayında işletmeye alınmıştır.

YİD kapsamında yapılan söz konusu tesislerin yatırım bedeli 65,402,000-USD'dir. Görevli şirketin, sözleşme konusu tesisi yatırım süresi içinde 65,402,000-USD sabit fiyatla (sözleşme giderleri, finansman maliyeti ve yatırım dönemi faiz ödemeleri dahil) anahtar teslimi olarak gerçekleştireceği hususu sözleşmede yer almaktadır.

Sözleşmede yatırımın ne şekilde finanse edileceğine ilişkin bir takım kriterler de getirilmiştir. Buna göre; görevli şirketin toplam yatırım bedelinin en az 24,000,000-USD'lik kısmını özkaynaklardan karşılayacağı şartı getirilmiştir. Toplam yatırım tutarında herhangi bir sebeple artış meydana gelmesi durumunda da görevli şirketin özkaynaklarından karşılayacağı tutar toplam yatırım finansmanının %20'sinin altına inmeyecektir. Diğer yandan işletme dönemine ilişkin olarak da sermaye kriterine yer verilmiştir. Buna göre de; görevli şirket işletme döneminde 17,040,000-USD'lik işletme sermayesi getirecek ve bu sermaye de görevli şirketin özkaynaklarından karşılanacaktır.

Son olarak da görevli şirketin temin edeceği yatırım ve/veya işletme dönemindeki kredilerin ana para ve faiz geri ödeme süreleri sözleşme süresini geçemeyecektir.

2.3.2.1.1.3-Kullanım Bedeli

İşe ilişkin uygulama sözleşmesinde; görevli şirket, idarece tesisin kurulacağı arazinin kendisine teslimi tarihinden itibaren 500-TL'lik kullanım bedelini idareye yıllık peşin olarak öder ve bedel her yıl Devlet İstatistik Enstitüsünce (Türkiye İstatistik Kurumunca) yayımlanan TEFE (ÜFE) oranında arttırılır hükmü yer almaktadır.

2.3.2.1.1.4-Görevli Şirkete Tahsis Edilen Gelirler

YİD kapsamında yatırımları finanse eden ve tesisleri hayata geçiren imtiyazlı şirketin gelirleri, idarece kendisine işletme dönemi için tahsis edilen

gelir kalemlerinden oluşmaktadır. Esas itibariyle imtiyazlı şirket söz konusu gelirleri elde edebilmek için söz konusu yatırım maliyetini üstlenmektedir.

Sözleşmeye göre yatırım döneminde imtiyazlı şirkete tahsis edilen bir gelir kalemi olmamakla birlikte işletme döneminde ilgili şirkete tahsis edilen gelir kalemleri net bir şekilde belirtilmiştir. İşletme dönemi için imtiyazlı şirkete tahsis edilen gelir kalemleri aşağıdaki gibidir:

- Dışhat yolcu servis ücreti
- Köprü gelirleri (Köprü, 400 Hz., su)
- Yer tahsisi, kira ve reklam gelirleri
- Hasılat payı ve ciro geliri
- Genel giderlere katılma payı
- Kontuar geliri
- CIP, toplantı ve konferans salonu geliri
- Bilet satış, restaurant, banka tahsis gelirleri
- Büro tahsis gelirleri
- Emanet odaları, bagaj, taşıma ve otopark kira geliri
- Telefon, diafon, anons, uçuş bilgi ve monitör kullanım geliri
- Elektrik, su geliri
- Muayene, tedavi geliri
- Isıtma, havalandırma geliri
- Film çekim geliri

Dolayısıyla yukarıda sayılan ve tahsise konu gelir kalemlerine bakıldığında normalde DHMİ Genel Müdürlüğüne tahsil edilen birçok çeşitli nitelikteki gelirlerin imtiyazlı şirkete işletme süresi boyunca tahsis edildiği anlaşılmaktadır.

2.3.2.1.1.5-Garanti Edilen Dışhat Yolcu Sayısı ve Yolcu Servis Ücreti Tarifesi

Yukarıda da belirtilen yolcu servis ücreti imtiyazlı şirket açısından önemli bir gelir kalemidir. Yolcu servis ücretinin tanımı DHMİ Genel Müdürlüğüne her yıl yayımlanan ücret tarifelerinde yer almaktadır. Buna göre; DHMİ tarafından işletilen hava alanlarında giden yolculardan, hava alanlarında ve terminallerde sağlanan kolaylıklar ve verilen hizmetlere ilişkin olarak tahsil edilen bedele yolcu servis ücreti denilmektedir.

Sözleşmeye ekli liste ile yıllar itibariyle garanti edilen dışhat yolcu sayısı belirlenmiştir. Buna göre garanti edilen dışhat yolcu sayıları aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tablo-4: Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı
(Antalya I.Dışhatlar Terminali)

Yıllar	Yolcu Trafiği	Bir Önceki Yıla Göre Değişim %
1996	1.322.400	-
1997	1.430.004	8,1
1998	1.537.559	7,5
1999	1.645.115	7,0
2000	1.752.670	6,5
2001	1.860.226	6,1
2002	2.023.505	8,8
2003	2.084.210	3,0
2004	2.146.736	3,0
2005	2.211.138	3,0
2006	2.277.472	3,0
2007	2.345.796	3,0
2008	2.416.171	3,0
2009	2.488.656	3,0
2010	2.563.315	3,0

Kaynak: Antalya I.Dışhatlar Terminali Uygulama Sözleşmesi ve İhale Şartnamesi

Yolcu servis ücreti tarifesinin ne şekilde uygulanacağı da sözleşme ile karara bağlanmıştır. Buna göre;

a)İdarece ücret tarifesinin 12-USD olarak belirlenmesi halinde yıllık garanti edilen servis ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılan kadar söz konusu ücret görevli şirkete ait olacaktır.

b)Ücret tarifi 12-USD iken gerçekleşen servis ücretine tabi yolcu sayısının İdarece garanti edilen yıllık giden yolcu sayısını aşması halinde gerçekleşen servis ücretine tabi yolcu sayısının İdarece garanti edilen yolcu sayısına ulaşmasını müteakip gerçekleşen yolcu sayısı ile garanti edilen yolcu sayısı arasındaki fark yolcu servis ücreti olan 12-USD ile çarpılarak elde edilecek tutarın 2/3'ü İdareye, 1/3'ü görevli şirkete ait olacaktır.

c)Yolcu servis ücret tarifi 12-USD iken gerçekleşen yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısının garanti edilen yolcu sayısından düşük olması halinde garanti edilen yolcu sayısı ile gerçekleşen servis ücretine tabi yolcu sayısı arasındaki fark servis ücreti olan 12-USD ile çarpılacak ve elde edilecek tutar İdarece görevli şirkete ödenecektir.

d)Servis ücret tarifi 12-USD'den yüksek iken gerçekleşen servis ücretine tabi yolcu sayısının garanti edilen yolcu sayısını aşması halinde, ilk aydan başlayarak, gerçekleşen yolcu sayısı garanti edilen yolcu sayısına ulaşana kadar, gerçekleşen yolcu sayısı ile 12-USD çarpımından elde edilecek tutar görevli şirkete, uygulanmakta olan yolcu servis ücreti ile 12-USD arasındaki farkın gerçekleşen yolcu sayısı ile çarpımından elde edilecek tutarın 2/3'ü İdareye, 1/3'ü görevli şirkete ait olacaktır. Gerçekleşen yolcu sayısının garanti edilen yolcu sayısına ulaştığı andan yıl sonuna kadar; uygulanmakta olan yolcu servis ücreti ile gerçekleşen yolcu sayısı çarpılarak elde edilecek tutarın 2/3'ü İdareye, 1/3'ü görevli şirkete ait olacaktır.

e)Yolcu servis ücret tarifi 12-USD'den yüksek iken, gerçekleşen servis ücretine tabi yolcu sayısının garanti edilen yolcu sayısından düşük olması halinde, ilk aydan yıl sonuna kadar uygulanmakta olan yolcu servis

ücretinin 12-USD'lik kısmı görevli şirkete ait olacak, 12-USD ile uygulanmakta olan ücret tarifesi arasındaki farkın, gerçekleşen yolcu sayısı ile çarpımından elde edilecek tutarın $\frac{2}{3}$ 'ü İdareye, $\frac{1}{3}$ 'ü ise görevli şirkete ait olacaktır.

Görevli şirketin, uygulanmakta olan tarife gereği ve yukarıdaki paragrafta belirlenen esaslar dahilinde payına düşen tutar, İdarece o yıl için garanti edilen servis ücretine tabi yolcu sayısı ile 12-USD'nin çarpımından elde edilecek tutarın altında kaldığı takdirde aradaki fark İdare tarafından görevli şirkete ödenecektir.

f)Yolcu servis ücret tarifesi 12-USD'den düşük iken gerçekleşen yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısının garanti edilen yolcu sayısını aşması halinde ilk aydan gerçekleşen yolcu sayısı garanti edilen yolcu sayısına ulaşana kadar uygulanmakta olan yolcu servis ücreti ile gerçekleşen yolcu sayısının çarpımından elde edilen tutar görevli şirkete aittir. 12-USD ile uygulanmakta olan yolcu servis ücreti arasındaki fark gerçekleşen yolcu sayısı ile çarpılarak elde edilecek tutar İdarece görevli şirkete ödenecektir.

Gerçekleşen yolcu sayısının garanti edilen yolcu sayısına ulaştığı andan yıl sonuna kadar uygulanmakta olan yolcu servis ücreti ile gerçekleşen yolcu sayısı çarpılarak elde edilecek tutarın $\frac{2}{3}$ 'ü İdarenin, $\frac{1}{3}$ 'ü görevli şirketin olacaktır.

g)Yolcu servis ücret tarifesi 12-USD'den düşük iken gerçekleşen yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısının garanti edilen yolcu sayısından düşük olması halinde, ilk aydan itibaren uygulanmakta olan yolcu servis ücreti işe gerçekleşen yolcu sayısının çarpımından elde edilecek tutar görevli şirkete aittir. 12-USD ile uygulanmakta olan yolcu servis ücreti arasındaki fark gerçekleşen yolcu sayısı ile çarpılarak elde edilecek tutar İdare tarafından görevli şirkete ödenecektir.

Yıl sonunda garanti edilen yolcu sayısı ile gerçekleşen yıllık yolcu sayısı arasındaki fark 12-USD ile çarpılarak elde edilecek tutar İdarece görevli şirkete ödenecektir.

Tarafların bu hususta birbirlerine yapacakları ödemelerde ödeme tarihindeki Merkez Bankası döviz satış kuru esas alınacaktır.

2.3.2.1.1.6-Tarifelerin Tespiti

Sözleşmede görevli şirkete tahsis edileceği belirtilen ve yukarıda sayılan gelirlerden; köprü gelirleri, yer tahsis, kira ve reklam, kontuar, CIP toplantı salonu ve konferans salonu gelirleri ile bilet satışı, büro tahsis, emanet odaları, otopark, bagaj taşıma, telefon, diafon, anons, uçuş bilgi ve monitör kullanımı, muayene, tedavi, film çekimi, elektrik ve su gelirlerine ilişkin tarife, İdarenin uluslararası havalimanlarında uyguladığı ücret tarifesinin +/- %25'ini geçmeyecek şekilde görevli şirketçe belirlenir ve İdarenin yazılı onayı ile yürürlüğe girer.

Dışhat yolcu servis ücretine ilişkin tarife tespiti İdareye aittir. İşletme dönemi süresince her yıl için garanti edilen dışhatlarda giden yolcu sayısına ulaşılan kadar yolcu servis ücreti tarifesi kişi başına 12-USD olarak uygulanır.

Görevli şirkete tahsis edilen gelirlerden birinci paragrafta sayılanlar dışında kalan gelirler ise tarife dışı gelirlerdir ve tarife dışı gelirlere ait tarifeyi görevli şirketin serbestçe belirleme hakkı mevcuttur.

2.3.2.1.1.7-Amortisman

Uygulama sözleşmesine göre; görevli şirket işletmekte olduğu tesisin VUK'da belirtilen şekil ve esaslara göre amortismanlarını ayırmaya mecburdur. VUK'da belirtilemeyen sabit kıymetlerin amortisman sürelerini

görevli şirket ile İdare karşılıklı mutabakat ile belirleyecektir. Söz konusu biriken amortisman tutarları tesisin devri esnasında İdareye devredilecektir. Ancak her yıl ayrılan amortisman tutarlarına tekabül eden kısım için görevli şirket yılın tamamlanmasını izleyen iki ay içinde o günkü Merkez Bankası döviz alış kuru üzerinden sağlayacağı USD cinsinden teminatı İdareye verecektir.

Ekonomik ömürlerini dolduran sabit kıymetler görevli şirketçe yenilendiği takdirde bu kıymetlere isabet eden amortisman tutarı kadar teminat görevli şirkete iade edilecektir.

2.3.2.1.2-İkinci Dışhatlar Terminali

Antalya Havalimanı ikinci dışhatlar terminaline ilişkin uygulama sözleşmesi 2004 yılında imzalanarak yürürlüğe girmiştir. Aşağıda işe ilişkin uygulama sözleşmesinde yer alan bazı temel bilgiler ile mali hükümlere değinilmiştir.(İmtiyaz Sözleşmesi,2004)

2.3.2.1.2.1-Sözleşmenin Tarafları ve Konusu

Sözleşmenin tarafları, DHMİ Genel Müdürlüğü ile Çelebi Hava Servisi A.Ş./ATMA-ATYRAU Havalimanı ve Taşıma A.Ş. Ortak Girişim grubu adına hareket eden pilot firma Çelebi Hava Servisi A.Ş. Şirketidir.

Sözleşmenin konusu ise; Antalya Havalimanı sınırları içinde, ihale şartnamesi ekinde yer alan tatbikat projeleri ve eki rapor ile projelerin düzenlenmesinde dikkate alınacak hususlar kapsamında II.Dışhatlar terminal binası (16,000,000 yolcu/yıl kapasiteli) ve mütemmimlerinin yapımı ile bunlara ilişkin mekanik, elektronik, elektrik ve güvenlik sistemlerinin temin ve tesisi, yapılacak tesislerin mevcut tesislerle entegrasyonunun sağlanması, tesislerin tefrişi, işletilmesi, sözleşmesi süresi sonunda her türlü borç ve

taahhütten ari, bakımlı, çalışır ve kullanılabilir durumda bedelsiz olarak İdareye devir ve teslimidir.

Sözleşmenin konusunu oluşturan işlerin gerçekleştirilmesi amacıyla mezkur sözleşmenin imzalanmasını müteakip bir ay içinde görevli şirketin katılımıyla ana sözleşmesi İdarece onaylanmış yeni bir anonim şirket kurulacaktır. Pilot şirketin söz konusu sözleşme ile üstlendiği tüm hak ve yükümlülükler bu şirkete devredilmiş sayılacaktır.

2.3.2.1.2.2-Sözleşme Süreleri, Yatırım Bedeli, Yatırımın Finansmanı ve İşletme Sermayesi

Söz konusu işin yatırım süresi yer tesliminden itibaren 20 ay olarak belirlenmiştir. İşletme süresi ise yatırım süresi sonunda geçici kabul tutanağının İdarece onaylanması ve tesisin işletmeye alınmasından itibaren 34 ay 27 gündür. Tesisin inşaatı 11 ayda tamamlanmış olup 2005 yılının Nisan ayında tesis hizmete alınmıştır.

Sözleşme konusu tesisin toplam yatırım tutarı 71,155,000-USD (sözleşme giderleri ile finansman giderleri dahil) olarak gerçekleşecektir. Görevli şirket, görev konusu tesisin finansmanının sağlanmasından sorumlu olup toplam yatırım tutarının en az %20'sini özkaynaklardan karşılayacaktır. Ayrıca işletme döneminde işletme sermayesi (net çalışma sermayesi) işletme döneminin başlaması ile getirilecek olup işletme sermayesinin tutarı şirketin kuruluş sermayesinin 1/6'sından az olamayacaktır.

2.3.2.1.2.3-Kullanım Bedeli

Sözleşmeye göre görevli şirket; görev konusu yatırım için İdarece tahsis edilen arazilere yer teslim tarihinden başlamak üzere sözleşme süresi boyunca kullanım bedeli ödemekle yükümlüdür. Kullanım bedeli yıllık 15,000-USD olarak belirlenmiştir.

2.3.2.1.2.4-Görevli Şirkete Tahsis Edilen Gelirler

Görevli şirkete tahsis edilecek gelirler işe ait ihale şartnamesinde belirtilmiştir. Buna göre söz konusu gelirler aşağıda yer almaktadır:

- Dışhat yolcu servis ücreti gelirleri
- Dışhat yolcu köprü gelirleri (Köprü, 400Hz, Su)
- Her türlü kira, hasılat payı, yer tahsis ve reklam gelirleri
- Kontuar gelirleri
- CIP gelirleri
- Konferans ve toplantı salonu gelirleri
- İnşa edilecek otoparktan elde edilecek otopark gelirleri
- Uçuş bilgi, telefon, teleks, anons, diafon vs. gelirleri
- Film çekme gelirleri
- Emanet odaları gelirleri
- Bagaj taşıma gelirleri
- PCA sistemi gelirleri
- Muayene ve tedavi gelirleri
- Terminal binasında Kamu Kurum ve Kuruluşları dışındaki kişi ve kuruluşlara tahsis edilen yerler için tahakkuk ettirilen ısıtma, havalandırma gelirleri ile buralara sağlanan elektrik ve su gelirleri.

Bu noktada ticari mahallere ilişkin bir konuya da değinmekte fayda vardır. İşe ilişkin projede belirtilen ticari mahallerden ayrı olarak ek ticari mahal yaratılmasına ihtiyaç duyulması halinde görevli şirketçe idarenin yazılı onayı alınacaktır. Bu mahallerin yaratılması için gerekli giderleri görevli şirket üstlenecektir. Görevli şirket bu yerler için İdareye elde ettiği tüm gelirin 1/3'ünü ödeyecektir.

2.3.2.1.2.5-Garanti Edilen Dışhat Yolcu Sayısı ve Yolcu Servis Ücreti Tarifesi

Garanti edilen dışhat giden yolcu sayısı ihale şartnamesinde 2005 yılı için 2,211,138 kişi olarak belirlenmiştir. Bu sayının takip eden yıllar için %3 oranında arttırılacak tespit edileceği de belirtilmiştir. Buna göre yıllar itibariyle garanti edilen dış hat giden yolcu sayısı hesaplanarak aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo-5:Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı (Antalya II.Dışhatlar Terminali)

Yıllar	Yolcu Trafiği	Bir Önceki Yıla Göre Değişim %
2005	2.211.138	-
2006	2.277.472	3,0
2007	2.345.796	3,0
2008	2.416.170	3,0
2009	2.488.655	3,0
2010	2.563.315	3,0

Kaynak:Antalya II.Dışhatlar Terminali Uygulama Sözleşmesi ve İhale Şartnamesi

Dışhat giden yolcu servis ücreti 15-USD esas alınarak yukarıda belirtilen dışhat giden yolcu trafiğine tekabül eden dışhat giden yolcu servis ücret geliri İdare tarafından tahsis ve garanti edilmiş olup görev konusu yatırım ve işler için İdarenin başka bir gelir garantisi söz konusu değildir.

Görevli şirketin kusuru dışındaki nedenlerle bir işletme yılında o işletme yılı için tahsis edilen dışhat yolcu servis ücret gelirinin altına düşülmesi halinde aradaki fark o işletme yılını takip eden yılın Ocak ayının son iş gününde İdare tarafından görevli şirkete ödenecektir.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücret tarifesinin 15-USD olarak uygulanması halinde, ilgili işletme yılı için İdarece garanti edilen dışhat giden yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılan kadar tahakkuk eden tüm dışhat giden yolcu servis ücret geliri görevli şirkete ait olacaktır. İdarece

garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra, tahakkuk eden dışhat giden yolcu servis gelirinin tamamı idareye aittir.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15-USD'den düşük belirlenmesi halinde, uygulanmakta olan ücret tarifesi ile 15-USD arasındaki fark, aylık bazda gerçekleşen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısı ile çarpılarak takip eden ayın sonuna kadar idare tarafından görevli şirkete ödenecek olup, bu uygulamaya o işletme yılı için garanti edilen yolcu sayısına ulaşılan kadar devam edilir. O işletme yılında İdarece garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra yolcu servis ücretinin tamamı idareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15-USD'den yüksek belirlenmesi halinde, 15-USD ile uygulanmakta olan ücret tarifesi arasındaki fark aylık bazda gerçekleşen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısı ile çarpılarak takip eden ayın sonuna kadar görevli şirket tarafından İdareye ödenecektir. Garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra bu ücretin tamamı İdareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında, o işletme yılı için İdarece garanti edilen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılmaması durumunda, o işletme yılı için İdarece garanti edilen yolcu sayısı ile gerçekleşen yolcu sayısı arasındaki farkın 15-USD ile çarpımından elde edilecek tutar, takip eden yılın Ocak ayının son iş gününde İdare tarafından görevli şirkete ödenecektir.

2.3.2.1.2.6-Tarifelerin Tespiti

Dışhat yolcu servis ücretinin tarife tespiti tamamıyla İdareye aittir. İşletme dönemi süresince her yıl için garanti edilen dışhat yolcu sayısına ulaşılan kadar yolcu servis ücreti tarifesi kişi başına 15-USD olarak esas alınacaktır.

Sözleşmede görevli şirkete tahsis edileceği belirtilen gelirlerden, köprü gelirleri (köprü, 400Hz, su) yer tahsis, kira ve reklam, kontuar, CIP, toplantı salonu ve konferans salonu gelirleri ile bilet satışı, büro tahsis, emanet odaları, otopark, bagaj taşıma, telefon, diafon, anons, uçuş bilgi ve monitör kullanımı, muayene, tedavi, elektrik ve su gelirlerine ilişkin tarife; İdarenin uluslararası hava limanlarında uyguladığı ücret tarifesinin +/- %25'ini geçmeyecek şekilde görevli şirketçe belirlenir ve İdarenin yazılı onayı ile yürürlüğe girer.

2.3.2.1.2.7-Amortisman

Görevli şirket işletmekte olduğu tesisin VUK'ta belirtilen şekil ve esaslara göre amortismanlarını ayırmaya mecburdur. VUK'ta amortisman süreleri belirtilmeyen sabit kıymetlerin amortisman sürelerini, görevli şirket yıllık %10 oranından aşağı olmamak üzere belirleyecektir. Bu husus görevli şirketin tasdikli bilançosu ile teyit edilecektir. Söz konusu biriken amortisman tutarları tesisin devri esnasında İdareye devredilecektir. Ancak her yıl ayrılan amortisman tutarlarına tekabül eden kısım için görevli şirket, yılın tamamlanmasını takip eden dört ay içerisinde o günkü Merkez Bankası döviz satış kuru üzerinden temin edeceği USD cinsinden kesin ve süresiz teminat mektubunu İdareye verecek ve tasdikli mali tablolar ile teyit edecektir.

Amortisman tabi kıymetlerin yenileme ihtiyacı bulunduğu anda, bu kıymetlerin yenilenmesi ve yenileme fiyatları konusunda İdare ile mutabakat sağlanacaktır. İdarenin uygun görüşü doğrultusunda ekonomik ömürlerini dolduran duran varlıklar yenilendiği takdirde, bu varlıklara isabet eden amortisman tutarı kadarlık teminat mektubu İdare tarafından görevli şirkete iade edilecektir. Diğer yandan yenilenen duran varlığın yeni değeri üzerinden ve hizmete girdiği tarihten geçerli olmak üzere belirtilen esaslar dahilinde görevli şirket tarafından amortisman hesaplanacak ve İdareye teminat mektubu verilecektir.

2.3.2.2-İstanbul Atatürk Havalimanı

Atatürk Havalimanında yeni dışhatlar terminal binası, katlı otopark ve tesislerinin yapım işi YİD modeli çerçevesinde gerçekleştirilmiştir. Söz konusu tesislerin yapımına ilişkin imtiyaz sözleşmesi 1997 yılında imzalanmıştır.(İmtiyaz Sözleşmesi,1997) 2003 yılında ise ilave bazı yatırımların yapılması için ek imtiyaz sözleşmesi taraflarca imzalanmış ve görevli şirkete söz konusu ilave yatırımlar nedeniyle ek işletim süresi verilmiştir.(Ek İmtiyaz Sözleşmesi,2003)

2.3.2.2.1-Sözleşmenin Tarafları ve Konusu

Sözleşmenin tarafları DHMİ Genel Müdürlüğü ile Tepe İnşaat Sanayi Anonim Şirketi, Akfen Mühendislik Müşavirlik Müteahhitlik ve Mümessillik Anonim Şirketi ile Flughafen Wien A.G.'den oluşan ortak girişim adına hareket eden pilot firma Tepe İnşaat Sanayi Anonim Şirketidir.

Sözleşmenin konusu ise; İstanbul Atatürk Havalimanı sınırları içinde, ihale şartnamesi ekinde yer alan proje kapsamında yeni dışhatlar terminal binası (14,000,000 yolcu/yıl kapasiteli), yedibin araç kapasiteli katlı otopark tesisleri yapımı ile bunlara ilişkin mekanik, elektronik, elektrik ve güvenlik sistemlerinin yapımı, halen kullanılmakta olan alt yapı tesislerinin yer değişikliği ve yapılacak tesislerin mevcut tesislerle entegrasyonunun sağlanması, tesislerin tefrişi, işletilmesi ve sözleşme süresi sonunda devir ve teslimidir.

Sözleşmenin konusunu oluşturan işlerin gerçekleştirilmesi amacıyla sözleşmenin imzalanmasını izleyen üç ay içinde görevli şirketin katılımıyla ana sözleşmesi İdarece onaylanmış yeni bir şirket kurulacaktır. Kurulacak olan şirketin tescil ve ilanı ile Tepe İnşaat Sanayi Anonim Şirketi, Akfen Mühendislik Müşavirlik Müteahhitlik ve Mümessillik Anonim Şirketi ile

Flughafen Wien A.G.'den oluşan ortak girişim adına hareket eden pilot firma Tepe İnşaat Sanayi Anonim Şirketinin bu sözleşme ile üstlendiği tüm hak ve yükümlülükler bu şirkete devredilmiş sayılacaktır.

2.3.2.2.2- Sözleşme Süreleri, Yatırım Bedeli, Yatırımın Finansmanı ve İşletme Sermayesi

Sözleşmenin süresi yatırım ve işletme süresi olarak ayrı ayrı belirlenmiştir. Buna göre yatırım süresi 2 yıl 6 ay, işletme süresi ise 3 yıl 8 ay 20 gündür. İşletme süresinin yatırım süresi sonunda geçici kabul tutanağının taraflarca imzalanarak idarece onaylanmasını izleyen ikinci iş gününden başlayacağı sözleşmede kararlaştırılmıştır. Tesislerin yapımı 22 ayda tamamlanmış olup tesis 2000 yılının Ocak ayında işletmeye alınmıştır.

YİD kapsamında yapılacak tesislerin yatırım bedeli 305,995,000-USD'dir. Sözleşmede yatırımın ne şekilde finanse edileceğine ilişkin bir takım kriterler de getirilmiştir. Buna göre; görevli şirketin toplam yatırım bedelinin en az %20'sini özkaynaklardan karşılayacağı kriteri getirilmiştir. Toplam yatırım tutarında herhangi bir sebeple artış meydana gelmesi durumunda da görevli şirketin özkaynaklarından karşılayacağı tutar toplam yatırım tutarının %20'sinin altına inmeyecektir. Diğer yandan işletme dönemine ilişkin olarak da sermaye kriterine yer verilmemiştir.

2.3.2.2.3-Kullanım Bedeli

Görevli şirket, görev konusu yatırım için İdarece tahsis edilen arazilere yer teslim tarihinden başlamak üzere sözleşme süresince yıllık 3,000-TL kullanım bedeli ödemekle yükümlüdür. İlk yılın kullanım bedeli yer teslimini izleyen 10 iş günü içinde görevli şirketçe İdareye ödenir. Bu bedel her yıl

Devlet İstatistik Enstitüsünce yayımlanan Toptan Eşya Fiyat Endeksi oranında arttırılır.¹²

2.3.2.2.4-Görevli Şirkete Tahsis Edilen Gelirler

Görevli şirkete tahsis edilen gelirler ihale şartnamesinde belirtilmiştir. Buna göre tahsis edilen gelirler şunlardır:

- Dışhat yolcu servis ücret geliri
- Dışhat yolcu köprü gelirleri (Köprü,400Hz,su)
- Her türlü kira, hasılat payı, yer tahsis ve reklam gelirleri
- Kontuar gelirleri
- CIP gelirleri
- İnşaa edilecek otoparktan elde edilecek otopark gelirleri
- Uçuş bilgi, telefon, teleks, anons, diafon vs. gelirleri
- Film çekme gelirleri
- Emanet odaları gelirleri
- Bagaj taşıma gelirleri
- Muayene, tedavi gelirleri
- Terminal binasında Kamu Kurum ve Kuruluşları dışındaki kişi ve kuruluşlara tahsis edilen yerler için tahakkuk ettirilen ısıtma, havalandırma gelirleri ile buralara sağlanan elektrik ve su gelirleri.

Bunlara ilave olarak; projesinde belirtilen ticari mahallerden ayrı olarak ek ticari mahal yaratılmasına ihtiyaç duyulması halinde görevli şirketçe İdarenin yazılı onayı alınacaktır. Bu mahallerin yaratılması için gerekli giderleri görevli şirket üstlenecektir. Görevli şirket bu yerler için İdareye, İdare ile karşılıklı mutabakat sonucu belirlenen kira bedelini ödeyecektir.

¹² DİE'nin adı Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) olarak ve TEFE, Üretici Fiyatları Endeksi (ÜFE) olarak değiştirilmiştir.

2.3.2.2.5-Garanti Edilen Dışhat Yolcu Sayısı ve Yolcu Servis Ücreti Tarifesi

İdarece garanti edilen dışhat giden yolcu sayısı ilk işletme yılı için 4,000,000 kişi olarak tespit edilmiş ve bu sayının her yıl %3 oranında arttırılacağı belirlenmiştir. Buna göre garanti edilen yolcu sayıları hesaplanarak aşağıdaki tablo hazırlanmıştır:

Tablo-6:Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı
(Atatürk Havalimanı)

Yıllar	Yolcu Trafiği	Bir Önceki Yıla Göre Değişim %
2000	4.000.000	-
2001	4.120.000	3,0
2002	4.243.600	3,0
2003	4.370.908	3,0
2004	4.502.035	3,0
2005	4.637.096	3,0

Kaynak: Atatürk Havalimanı Dışhatlar Terminali Uygulama Sözleşmesi ve İhale Şartnamesi

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15-USD olarak uygulanması halinde İdare tarafından o işletme yılı için garanti edilen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılan kadar tahakkuk eden tüm dışhat yolcu servis ücreti gelirleri görevli şirkete ait olacaktır. İdarece garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra tahakkuk eden dışhat yolcu servis ücreti gelirinin tamamı ise İdareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15-USD'den düşük belirlenmesi halinde, uygulanmakta olan ücret tarifesi ile 15-USD arasındaki fark aylık bazda gerçekleşen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısı ile çarpılarak takip eden ayın sonuna kadar İdare tarafından görevli şirkete ödenecek olup bu uygulama o işletme yılı için garanti edilen yolcu sayısına

ulaşılan kadar devam edilir. İşletme yılında İdarece garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra yolcu servis ücretinin tamamı idareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15-USD'den yüksek belirlenmesi halinde, 15-USD ile uygulanmakta olan ücret tarifesi arasındaki fark aylık bazda gerçekleşen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısı ile çarpılarak takip eden ayın sonuna kadar görevli şirket tarafından İdareye ödenecektir. Garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra bu ücretin tamamı İdareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında, o işletme yılı için İdarece garanti edilen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılmaması durumunda o işletme yılı için İdarece garanti edilen yolcu sayısı ile gerçekleşen yolcu sayısı arasındaki farkın 15-USD ile çarpımından elde edilecek tutar takip eden yılın Ocak ayı sonuna kadar İdare tarafından görevli şirkete ödenecektir.

2.3.2.2.6-Tarifelerin Tespiti

Dışhat yolcu servis ücretinin tarife tespiti tamamıyla İdareye aittir. İşletme dönemi süresince her yıl için garanti edilen dışhat giden yolcu sayısına ulaşılan kadar yolcu servis ücreti tarifesi kişi başına 15-USD esas alınır.

Sözleşmede görevli şirkete tahsis edileceği belirtilen gelirlerden, köprü gelirleri (köprü, 400Hz, su) yer tahsis, kira ve reklam, kontuar, CIP toplantı salonu ve konferans salonu gelirleri ile bilet satışı, büro tahsis, emanet odaları, otopark, bagaj taşıma, telefon, diafon, anons, uçuş bilgi ve monitör kullanımı, muayene, tedavi, film çekimi, elektrik ve su gelirlerine ilişkin tarife İdarenin uluslararası havalimanlarında uyguladığı ücret tarifesinin %25'ini geçmeyecek şekilde görevli şirketçe belirlenir ve İdarenin yazılı onayı ile yürürlüğe girer.

2.3.2.2.7-Amortisman

Görevli şirket işletmekte olduğu tesisin VUK'ta belirtilen şekil ve esaslara göre amortismanlarını ayırmaya mecburdur. VUK'ta amortisman süreleri belirtilmeyen sabit kıymetlerin amortisman sürelerini, görevli şirket ile İdare karşılıklı mutabakat neticesinde belirleyeceklerdir. Söz konusu biriken amortisman tutarları tesisin devri esnasında İdareye devredilecektir. Ancak her yıl ayrılan amortisman tutarlarına tekabül eden kısım için görevli şirket, yılın tamamlanmasını takip eden iki ay içerisinde o günkü Merkez Bankası döviz satış kuru üzerinden temin edeceği USD cinsinden teminat mektubunu İdareye verecektir.

Amortisman tabi kıymetlerin yenileme ihtiyacı bulunduğu anda, bu kıymetlerin yenilenmesi ve yenileme fiyatları konusunda İdarenin mutabakatı alınacaktır. Ekonomik ömürlerini dolduran sabit kıymetler elden çıkarılıp, görevli şirket tarafından yenilendiği takdirde, bu kıymetlere isabet eden amortisman tutarı kadarlık teminat mektubu İdare tarafından görevli şirkete iade edilecektir.

2.3.2.2.8-Ek İmtiyaz Sözleşmesi

Taraflar arasında ek imtiyaz sözleşmesi 30.05.2000 tarihinde imzalanmıştır. Bu sözleşmenin konusu; eski dışhatlar terminal binasının, içhatlar terminaline dönüştürme inşaatı işi ve İdare tarafından boşaltılmak suretiyle yıkılacak olan İstanbul Atatürk Havalimanı sınırları içindeki eski iç hatlar terminal binasının yerine ekli projesine uygun olarak yeni dışhatlar terminal binasına ilave tesis inşa edilmesi işinin yapılabilmesi için İdarenin toplam yatırım bedelinin %30'unu aşmayacak ek istekleri olarak asıl imtiyaz sözleşmesinin "*Maliyet artışları ve süreler*" başlıklı 9 uncu maddesi kapsamında görevli şirketin imtiyaz sözleşmesinde belirtilen işletme süresinin 13 ay 12 gün uzatılması mukabilinde görevli şirket tarafından yapılmasına,

işletilmesine ve işletme süresi sonunda tüm tesislerin İdareye devredilmesine ilişkindir.

Söz konusu ilave işlerin yatırım maliyeti ise 305,995,000-USD'nin %30'una tekabül eden 91,798,500-USD'dir. Bu tutarın içinde tadilat projesi kapsamındaki eski dışhatlar terminalinin içhatlar terminaline dönüşümü inşaatı işi görevli şirketçe bedelsiz olarak yapılacaktır.

Görevli şirket ilave tesisin geçici kabulünün onaylanmasını müteakip 07.05.2004 tarihinde ilave tesisi işletmeye alacaktır. Genişleme ve mimari proje çerçevesinde ilave tesisten elde edilecek gelirler İdareye aittir. İdare ilave tesisin güvenlik, temizlik, bakım, onarım, ısıtma-havalandırma, elektrik ve işletme personeli giderlerini ve görevli şirketin yeni dışhatlar terminal binasında uyguladığı kalite ve uluslararası standartları paralelinde işletme giderlerinde oluşabilecek maliyet artışlarını görevli şirkete ödeyecektir.

Yapılan ilaveler neticesinde 14,000,000 yolcu/yıl olan kapasite 20,000,000 yolcu/yıla çıkmıştır. İlave tesis 2004 yılında işletmeye alınmıştır.

2.3.2.3-Dalaman Havalimanı

Dalaman Havalimanında yeni dışhatlar terminali yapılmasına ilişkin imtiyaz sözleşmesi 2004 yılında imzalanmıştır.(Uygulama Sözleşmesi,2004)

2.3.2.3.1-Sözleşmenin Tarafları ve Konusu

Sözleşmenin tarafları, DHMİ Genel Müdürlüğü ile Akxa İnşaat Ticaret ve Taşımacılık Anonim Şirketi / Turkuaz Şirketler Grubu Anonim Şirketi / Manas Uluslararası Havalimanı Anonim Şirketinden oluşan ortak girişim adına hareket eden pilot firma Akxa İnşaat Ticaret ve Taşımacılık Anonim Şirkettir.

Sözleşmenin konusu, Dalaman Havalimanı sınırları içinde, ekli projede belirtilen yeni dışhatlar terminal binası (10,000,000 yolcu/yıl kapasiteli) ve mütemmimlerinin yapımı ile bunlara ilişkin mekanik, elektronik, elektrik ve güvenlik sistemlerinin temin ve tesisi, yapılacak tesislerin mevcut tesislerle entegrasyonunun sağlanması, tesislerin tefrişi, işletilmesi, sözleşme süresi sonunda her türlü borç ve taahhütten ari, bakımlı, çalışır ve kullanılabilir durumda bedelsiz olarak İdareye devir ve teslimidir.

Sözleşmenin konusunu oluşturan işlerin gerçekleştirilmesi amacıyla sözleşmenin imzalanmasını izleyen 30 gün içerisinde görevli şirketin katılımıyla ana sözleşmesi İdarece onaylanmış yeni bir anonim şirketi kurulacaktır.

2.3.2.3.2-Sözleşme Süreleri, Yatırım Bedeli, Yatırımın Finansmanı ve İşletme Sermayesi

Yatırım ve işletme dönemi olmak üzere iki ayrı süre sözleşmede öngörülmüştür. Buna göre; yatırım süresi yer tesliminden itibaren 24 aydır. İşletme süresi ise yatırım süreci sonunda geçici kabul tutanağının İdarece onaylanması ve tesisin işletmeye alınmasından itibaren 77 ay 20 gündür. Tesisin yapımı 16 ayda tamamlanmış olup tesis Temmuz-2006'da işletmeye alınmıştır.

İşe ilişkin toplam yatırım tutarı 72,481,227-USD'dir. Bu tutara sözleşme giderleri ve finansman giderleri dahildir. Görevli şirket, görev konusu tesisin finansmanından sorumlu olup toplam yatırım tutarının en az %20'si özkaynaklardan karşılanacaktır. İşletme sermayesine ilişkin olarak da işletme sermayesi (net çalışma sermayesi) işletme döneminin başlaması ile birlikte getirilecek olup işletme sermayesinin tutarı şirketin kuruluş sermayesinin 1/6'sından az olamayacaktır.

2.3.2.3.3-Kullanım Bedeli

İmtiyaz sözleşmesine göre görevli şirket görev konusu yatırım için İdarece tahsis edilen arazilere yer teslim tarihinden başlamak üzere sözleşme süresince kullanım bedeli ödemekle yükümlüdür. İlk yılın kullanım bedeli yer teslimini izleyen 10 iş günü içinde görevli şirketçe İdareye ödenecektir. Kullanım bedeli tutarı yıllık 15,000-USD'dir.

2.3.2.3.4-Görevli Şirkete Tahsis Edilen Gelirler

Görevli şirkete hangi gelirlerin tahsis edileceği konusu ihale şartnamesinde belirtilmiştir. Buna göre görevli şirkete tahsis edilecek gelirler şunlardır:

- Dışhat yolcu servis ücreti gelirleri
- Dışhat yolcu köprü gelirleri (Köprü, 400Hz, Su)
- Her türlü kira, hasılat payı, yer tahsis ve reklam gelirleri
- Kontuar gelirleri
- CIP gelirleri
- Konferans ve toplantı salonu gelirleri
- İnşa edilecek otoparktan elde edilecek otopark gelirleri
- Uçuş bilgi, telefon, teleks, anons, diafon vs. gelirleri
- Film çekme gelirleri
- Emanet odaları gelirleri
- Bagaj taşıma gelirleri
- PCA sistemi gelirleri
- Muayene ve tedavi gelirleri
- Terminal binasında Kamu Kurum ve Kuruluşları dışındaki kişi ve kuruluşlara tahsis edilen yerler için tahakkuk ettirilen ısıtma, havalandırma gelirleri ile buralara sağlanan elektrik ve su gelirleri.

Ayrıca; projesinde belirtilen ticari mahallerden ayrı olarak ek ticari mahal yaratılmasına ihtiyaç duyulması halinde görevli şirketçe İdarenin yazılı onayı alınacaktır. Bu mahallerin yaratılması için gerekli giderleri görevli şirket üstlenecektir. Görevli şirket, bu yerler için İdareye elde ettiği tüm gelirin 1/3'ünü ödeyecektir.

2.3.2.3.5-Garanti Edilen Dışhat Yolcu Sayısı ve Yolcu Servis Ücreti Tarifesi

Garanti edilen dışhat giden yolcu sayısı da işe ilişkin ihale şartnamesinde belirtilmiştir. İdare birinci işletme yılında görev konusu yatırım için 1,000,000 dışhat giden yolcu sayısını garanti etmiştir. İzleyen yıllarda ise bu sayı %3 oranında arttırılacaktır. Buna göre yıllar itibariyle garanti edilen dışhat giden yolcu sayıları aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tablo-7:Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı
(Dalaman Havalimanı Dışhatlar Terminali)

Yıllar	Yolcu Trafiği	Bir Önceki Yıla Göre Değişim %
2006	1.000.000	-
2007	1.030.000	3,0
2008	1.060.900	3,0
2009	1.092.727	3,0
2010	1.125.509	3,0
2011	1.159.274	3,0
2012	1.194.052	3,0
2013	1.229.874	3,0

Kaynak:Dalaman Havalimanı Dışhatlar Terminali Uygulama Sözleşmesi ve İhale Şartnamesi

Dışhat giden yolcu servis ücreti 15-USD esas alınarak yukarıda yer alan dışhat giden yolcu sayısına tekabül eden dışhat giden yolcu servis ücret geliri İdare tarafından tahsis ve garanti edilmiş olup görev konusu yatırım ve işler için İdarenin başka bir gelir garantisi söz konusu değildir.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15-USD olarak uygulanması halinde İdare tarafından o işletme yılı için garanti edilen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılan kadar tahakkuk eden tüm dışhat yolcu servis ücreti gelirleri görevli şirkete ait olacaktır. İdarece garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra tahakkuk eden dışhat yolcu servis ücreti gelirinin tamamı ise İdareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15-USD'den düşük belirlenmesi halinde, uygulanmakta olan ücret tarifiesi ile 15-USD arasındaki fark aylık bazda gerçekleşen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısı ile çarpılarak takip eden ayın sonuna kadar İdare tarafından görevli şirkete ödenecek olup bu uygulama o işletme yılı için garanti edilen yolcu sayısına ulaşılan kadar devam edilir. İşletme yılında İdarece garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra yolcu servis ücretinin tamamı idareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15-USD'den yüksek belirlenmesi halinde, 15-USD ile uygulanmakta olan ücret tarifiesi arasındaki fark aylık bazda gerçekleşen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısı ile çarpılarak takip eden ayın sonuna kadar görevli şirket tarafından İdareye ödenecektir. Garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra bu ücretin tamamı İdareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında, o işletme yılı için İdarece garanti edilen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılmaması durumunda o işletme yılı için İdarece garanti edilen yolcu sayısı ile gerçekleşen yolcu sayısı arasındaki farkın 15-USD ile çarpımından elde edilecek tutar takip eden yılın Ocak ayı sonuna kadar İdare tarafından görevli şirkete ödenecektir.

2.3.2.3.6-Tarifelerin Tespiti

Dışhat yolcu servis ücretinin tarife tespiti tamamıyla İdareye aittir. İşletme dönemi süresince her yıl için garanti edilen dışhat yolcu sayısına

ulaşılan kadar yolcu servis ücreti tarifesi kişi başına 15-USD olarak esas alınacaktır.

Sözleşmede görevli şirkete tahsis edileceği belirtilen gelirlerden, köprü gelirleri (köprü, 400Hz, su) yer tahsis, kira ve reklam, kontuar, CIP, toplantı salonu ve konferans salonu gelirleri ile bilet satışı, büro tahsis, emanet odaları, otopark, bagaj taşıma, telefon, diafon, anons, uçuş bilgi ve monitör kullanımı, muayene, tedavi, elektrik ve su gelirlerine ilişkin tarife; İdarenin uluslararası hava limanlarında uyguladığı ücret tarifesinin +/- %25'ini geçmeyecek şekilde görevli şirketçe belirlenir ve İdarenin yazılı onayı ile yürürlüğe girer.

2.3.2.3.7-Amortisman

Görevli Şirket işletmekte olduğu tesisin VUK'ta belirtilen şekil ve esaslara göre amortismanlarını ayırmaya mecburdur. VUK'ta amortisman süreleri belirtilmeyen sabit kıymetlerin amortisman sürelerini, görevli şirket yıllık %10 oranından aşağı olmamak üzere belirleyecektir. Bu husus görevli şirketin tasdikli bilançosu ile teyit edilecektir. Söz konusu biriken amortisman tutarları tesisin devri esnasında İdareye devredilecektir. Ancak, her yıl ayrılan amortisman tutarlarına tekabül eden kısım için görevli şirket, yılın tamamlanmasını takip eden dört ay içerisinde o günkü Merkez Bankası döviz satış kuru üzerinden temin edeceği USD cinsinden (kesin ve süresiz) teminat mektubunu İdareye verecek ve tasdikli mali tablolar ile teyit edecektir.

Amortisman tabi kıymetlerin yenilenme ihtiyacı bulunduğu anda, bu kıymetlerin yenilenmesi ve yenileme fiyatları konusunda İdarenin mutabakatı alınacaktır.

İdarenin uygun görüşü doğrultusunda ekonomik ömürlerini dolduran duran varlıklar yenilendiği takdirde, bu varlıklara isabet eden amortisman tutarı kadarkı teminat mektubu İdare tarafından görevli şirkete iade edilecektir. Diğer yandan yenilenen duran varlığın yeni değeri üzerinden ve

hizmete girdiği tarihten geçerli olmak üzere belirlenen esaslar dahilinde görevli şirket tarafından amortisman hesaplanacak ve İdareye teminat mektubu verilecektir.

2.3.2.4-İzmir Adnan Menderes Havalimanı

İzmir Adnan Menderes Havalimanında yeni dışhatlar binası yapım ve işletim işine ilişkin imtiyaz sözleşmesi 2005 yılında imzalanmıştır.(Uygulama Sözleşmesi,2005)

2.3.2.4.1-Sözleşmenin Tarafları ve Konusu

İmtiyaz sözleşmesinin tarafları DHMİ Genel Müdürlüğü ile HAVAŞ Havaalanları Yer Hizmetleri Anonim Şirketi / Bayındır İnşaat Turizm Ticaret ve Sanayi Anonim Şirketinden oluşan ortak girişim adına hareket eden pilot firma HAVAŞ Havaalanları Yer Hizmetleri Anonim Şirketidir.

İmtiyaz sözleşmesinin konusu, Adnan Menderes Havalimanı sınırları içinde, ihale şartnamesi ekinde yer alan projeler kapsamında yeni dışhatlar terminal binasının (5,000,000 yolcu/yıl kapasiteli) yapımı ile bunlara ilişkin mekanik, elektronik, elektrik ve güvenlik sistemlerinin temin ve tesisi, yapılacak tesislerin mevcut tesislerle entegrasyonunun sağlanması, tesislerin tefrişi, işletilmesi, sözleşme süresi sonunda her türlü borç ve taahhütten ari, bakımlı, çalışır ve kullanılabilir durumda bedelsiz olarak İdareye devir ve teslimidir.

Sözleşmenin konusunu oluşturan işlerin gerçekleştirilmesi amacıyla sözleşmenin imzalanmasını izleyen 30 gün içerisinde görevli şirketin katılımıyla ana sözleşmesi İdarece onaylanmış yeni bir anonim şirket kurulacaktır.

2.3.2.4.2-Sözleşme Süreleri, Yatırım Bedeli, Yatırımın Finansmanı ve İşletme Sermayesi

Yatırım ve işletme dönemi olmak üzere iki ayrı süre sözleşmede öngörülmüştür. Buna göre; yatırım süresi yer tesliminden itibaren 24 aydır. İşletme süresi ise yatırım süreci sonunda geçici kabul tutanağının İdarece onaylanması ve tesisin işletmeye alınmasından itibaren 6 yıl 7 ay 29 gündür. Tesisin yapımı 16 ayda tamamlanmış olup tesis Eylül-2006'da hizmete alınmıştır. DHMİ Genel Müdürlüğü söz konusu imtiyazlı şirketten 21.08.2006 tarihinde ek 2 ay 20 gün inşaat ve ek 8 ay 27 gün işletme süresi sağlayacak olan ve ilk yatırım tutarının %13'üne tekabül eden 13.900.000-EUR tutarında ek iş talebinde bulunmuştur. İlave işler 10.05.2007 itibariyle tamamlamıştır.

İşe ilişkin toplam yatırım tutarı 124,986,782-EUR'dur. Bu tutara sözleşme giderleri ve finansman giderleri dahildir. Görevli şirket, görev konusu tesisin finansmanından sorumlu olup toplam yatırım tutarının en az %20'si özkaynaklardan karşılanacaktır. İşletme sermayesine ilişkin olarak da işletme sermayesi (net çalışma sermayesi) işletme döneminin başlaması ile birlikte getirilecek olup işletme sermayesinin tutarı şirketin kuruluş özsermayesinin 1/5'inden az olamayacaktır.

2.3.2.4.3-Kullanım Bedeli

İmtiyaz sözleşmesine göre görevli şirket görev konusu yatırım için İdarece tahsis edilen arazilere yer teslim tarihinden başlamak üzere sözleşme süresince kullanım bedeli ödemekle yükümlüdür. İlk yılın kullanım bedeli yer teslimini izleyen 10 iş günü içinde görevli şirketçe İdareye ödenecektir. Kullanım bedeli tutarı yıllık KDV hariç 15,000-EUR'dur.

2.3.2.4.4-Görevli Şirkete Tahsis Edilen Gelirler

Görevli şirkete hangi gelirlerin tahsis edileceği konusu ihale şartnamesinde belirtilmiştir. Buna göre görevli şirkete tahsis edilecek gelirler şunlardır:

- Dışhat yolcu servis ücreti gelirleri
- Dışhat yolcu köprü gelirleri (Köprü, 400Hz, Su)
- Her türlü kira, hasılat payı, yer tahsis ve reklam gelirleri
- Kontuar gelirleri
- CIP gelirleri
- Konferans ve toplantı salonu gelirleri
- İnşa edilecek otoparktan elde edilecek otopark gelirleri
- Uçuş bilgi, telefon, teleks, anons, diafon vs. gelirleri
- Film çekme gelirleri
- Emanet odaları gelirleri
- Bagaj taşıma gelirleri
- PCA sistemi gelirleri
- Muayene ve tedavi gelirleri
- Terminal binasında Kamu Kurum ve Kuruluşları dışındaki kişi ve kuruluşlara tahsis edilen yerler için tahakkuk ettirilen ısıtma, havalandırma gelirleri ile buralara sağlanan elektrik ve su gelirleri.

Ayrıca; projesinde belirtilen ticari mahallerden ayrı olarak ek ticari mahal yaratılmasına ihtiyaç duyulması halinde görevli şirketçe İdarenin yazılı onayı alınacaktır. Bu mahallerin yaratılması için gerekli giderleri görevli şirket üstlenecektir. Görevli şirket, bu yerler için İdareye elde ettiği tüm gelirin 1/3'ünü ödeyecektir.

2.3.2.4.5-Garanti Edilen Dışhat Yolcu Sayısı ve Yolcu Servis Ücreti Tarifesi

Garanti edilen dışhat giden yolcu sayısı da işe ilişkin ihale şartnamesinde belirtilmiştir. İdare birinci işletme yılında görev konusu yatırım için 1,000,000 dışhat giden yolcu sayısını garanti etmiştir. İzleyen yıllarda ise bu sayı %3 oranında arttırılacaktır. Buna göre yıllar itibariyle garanti edilen dışhat giden yolcu sayıları aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tablo-8:Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı
(Adnan Menderes Havalimanı Dışhatlar terminali)

Yıllar	Yolcu Trafiği	Bir Önceki Yıla Göre Değişim %
2006	1.000.000	-
2007	1.030.000	3,0
2008	1.060.900	3,0
2009	1.092.727	3,0
2010	1.125.509	3,0
2011	1.159.274	3,0
2012	1.194.052	3,0
2013	1.229.874	3,0

Kaynak:Adnan Menderes Havalimanı Dışhatlar Terminali Uygulama Sözleşmesi ve İhale Şartnamesi

Dışhat giden yolcu servis ücreti 15-EUR esas alınarak yukarıda yer alan dışhat giden yolcu sayısına tekabül eden dışhat giden yolcu servis ücret geliri İdare tarafından tahsis ve garanti edilmiş olup görev konusu yatırım ve işler için İdarenin başka bir gelir garantisi söz konusu değildir.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15-EUR olarak uygulanması halinde İdare tarafından o işletme yılı için garanti edilen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılan kadar tahakkuk eden tüm dışhat yolcu servis ücreti gelirleri görevli şirkete ait olacaktır. İdarece garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra tahakkuk eden dışhat yolcu servis ücreti gelirinin tamamı ise İdareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15-EUR'dan düşük belirlenmesi halinde, uygulanmakta olan ücret tarifesi ile 15-EUR arasındaki fark aylık bazda gerçekleşen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısı ile çarpılarak takip eden ayın sonuna kadar İdare tarafından görevli şirkete ödenecek olup bu uygulama o işletme yılı için garanti edilen yolcu sayısına ulaşılan kadar devam edilir. İşletme yılında İdarece garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra yolcu servis ücretinin tamamı idareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15-EUR'dan yüksek belirlenmesi halinde, 15-EUR ile uygulanmakta olan ücret tarifesi arasındaki fark aylık bazda gerçekleşen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısı ile çarpılarak takip eden ayın sonuna kadar görevli şirket tarafından İdareye ödenecektir. Garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra bu ücretin tamamı İdareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında, o işletme yılı için İdarece garanti edilen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılmaması durumunda o işletme yılı için İdarece garanti edilen yolcu sayısı ile gerçekleşen yolcu sayısı arasındaki farkın 15-EUR ile çarpımından elde edilecek tutar takip eden yılın Ocak ayının son iş gününde İdare tarafından görevli şirkete ödenecektir.

2.3.2.4.6-Tarifelerin Tespiti

Dışhat yolcu servis ücretinin tarife tespiti tamamıyla İdareye aittir. İşletme dönemi süresince her yıl için garanti edilen dışhat yolcu sayısına ulaşılan kadar yolcu servis ücreti tarifesi kişi başına 15-EUR olarak esas alınacaktır.

Sözleşmede görevli şirkete tahsis edileceği belirtilen gelirlerden, köprü gelirleri (köprü, 400Hz, su) yer tahsis, kira ve reklam, kontuar, CIP, toplantı salonu ve konferans salonu gelirleri ile bilet satışı, büro tahsis, emanet odaları, otopark, bagaj taşıma, telefon, diafon, anons, uçuş bilgi ve monitör kullanımı, muayene, tedavi, elektrik ve su gelirlerine ilişkin tarife; İdarenin

uluslararası hava limanlarında uyguladığı ücret tarifesinin +/- %25'ini geçmeyecek şekilde görevli şirketçe belirlenir ve İdarenin yazılı onayı ile yürürlüğe girer.

2.3.2.4.7-Amortisman

Görevli şirket işletmekte olduğu tesisi VUK ve diğer mali mevzuatta belirtilen şekil ve esaslara göre itfa edecektir.

Amortisman tabi kıymetlerin işletme dönemi içerisinde kullanılamaz hale gelmesi veya ekonomik ömürlerini doldurması nedeniyle yenileme ihtiyacı doğması halinde kıymetlerin yenilenmesi görevli şirket tarafından (bedeli kendilerine ait olmaz üzere) gerçekleştirilecektir.

2.3.2.5-Ankara Esenboğa Havalimanı

Ankara Esenboğa Havalimanında yeni içhatlar ve dışhatlar binası yapım ve işletim işine ilişkin imtiyaz sözleşmesi 2004 yılında imzalanmıştır. (Uygulama Sözleşmesi,2004)

2.3.2.5.1-Sözleşmenin Tarafları ve Konusu

İmtiyaz sözleşmesinin tarafları DHMİ Genel Müdürlüğü ile Akfen İnşaat Turizm ve Ticaret Anonim Şirketi / Tepe İnşaat Sanayi Anonim Şirketinden oluşan ortak girişim adına hareket eden pilot firma Tepe İnşaat Sanayi Anonim Şirkettir.

İmtiyaz sözleşmesinin konusu, Esenboğa Hava Limanı sınırları içinde, ihale şartnamesi ekinde yer alan projeler kapsamında yeni iç-dış hatlar terminal binası (10,000,000 yolcu/yıl kapasiteli) ve mütemmimlerinin yapımı ile bunlara ilişkin mekanik, elektronik, elektrik ve güvenlik sistemlerinin temin

ve tesisi, yapılacak tesislerin mevcut tesislerle entegrasyonunun sağlanması, tesislerin tefrişi, işletilmesi, sözleşme süresi sonunda her türlü borç ve taahhütten ari, bakımlı, çalışır ve kullanılabilir durumda bedelsiz olarak İdareye devir ve teslimidir.

Sözleşmenin konusunu oluşturan işlerin gerçekleştirilmesi amacıyla sözleşmenin imzalanmasını izleyen 30 gün içerisinde görevli şirketin katılımıyla ana sözleşmesi İdarece onaylanmış yeni bir anonim şirket kurulacaktır.

2.3.2.5.2-Sözleşme Süreleri, Yatırım Bedeli, Yatırımın Finansmanı ve İşletme Sermayesi

Yatırım ve işletme dönemi olmak üzere iki ayrı süre sözleşmede öngörülmüştür. Buna göre; yatırım süresi yer tesliminden itibaren 36 aydır. İşletme süresi ise yatırım süreci sonunda geçici kabul tutanağının İdarece onaylanması ve tesisin işletmeye alınmasından itibaren 15 yıl 8 aydır. Tesisin yapımı 24 ayda tamamlanmış olup tesis Ekim-2006'da hizmete alınmıştır.

İşe ilişkin toplam yatırım tutarı 188,702,557-EUR'dur. Bu tutara sözleşme giderleri ve finansman giderleri dahildir. Görevli şirket, görev konusu tesisin finansmanından sorumlu olup toplam yatırım tutarının en az %20'si özkaynaklardan karşılanacaktır. İşletme sermayesine ilişkin olarak da işletme sermayesi (net çalışma sermayesi) işletme döneminin başlaması ile birlikte getirilecek olup işletme sermayesinin tutarı şirketin kuruluş özsermayesinin 1/5'inden az olamayacaktır.

2.3.2.5.3-Kullanım Bedeli

İmtiyaz sözleşmesine göre görevli şirket görev konusu yatırım için İdarece tahsis edilen arazilere yer teslim tarihinden başlamak üzere sözleşme süresince kullanım bedeli ödemekle yükümlüdür. İlk yılın kullanım bedeli yer teslimini izleyen 10 iş günü içinde görevli şirketçe İdareye ödenecektir. Kullanım bedeli tutarı yıllık KDV hariç 15,000-EUR'dur.

2.3.2.5.4-Görevli Şirkete Tahsis Edilen Gelirler

Görevli şirkete hangi gelirlerin tahsis edileceği konusu ihale şartnamesinde belirtilmiştir. Buna göre görevli şirkete tahsis edilecek gelirler şunlardır:

- İç-Dış hat yolcu servis ücreti gelirleri
- İç-Dış hat yolcu köprü gelirleri (Köprü, 400Hz, Su)
- Her türlü kira, hasılat payı, yer tahsis ve reklam gelirleri
- Kontuar gelirleri
- CIP gelirleri
- Konferans ve toplantı salonu gelirleri
- İnşa edilecek otoparktan elde edilecek otopark gelirleri
- Uçuş bilgi, telefon, teleks, anons, diafon vs. gelirleri
- Film çekme gelirleri
- Emanet odaları gelirleri
- Bagaj taşıma gelirleri
- PCA sistemi gelirleri
- Muayene ve tedavi gelirleri
- Terminal binasında Kamu Kurum ve Kuruluşları dışındaki kişi ve kuruluşlara tahsis edilen yerler için tahakkuk ettirilen ısıtma, havalandırma gelirleri ile buralara sağlanan elektrik ve su gelirleri.

Ayrıca; projesinde belirtilen ticari mahallerden ayrı olarak ek ticari mahal yaratılmasına ihtiyaç duyulması halinde görevli şirketçe İdarenin yazılı onayı alınacaktır. Bu mahallerin yaratılması için gerekli giderleri görevli şirket üstlenecektir. Görevli şirket, bu yerler için İdareye elde ettiği tüm gelirin 1/3'ünü ödeyecektir.

2.3.2.5.5-Garanti Edilen Yolcu Sayısı ve Yolcu Servis Ücreti Tarifesi

Garanti edilen iç-dış hat giden yolcu sayısı da işe ilişkin ihale şartnamesinde belirtilmiştir. Buna göre yıllar itibariyle garanti edilen dışhat giden yolcu sayıları aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tablo-9:Garanti Edilen İç-Dışhat Giden Yolcu Sayısı (Esenboğa Havalimanı İç-Dışhatlar Terminali)

Yıllar	İç Hat Yolcu Trafiği	Dış Hat Yolcu Trafiği	Bir Önceki Yıla Göre Değ. %
2006	556.000	735.000	-
2007	600.000	750.000	5,0
2008	630.000	787.500	5,0
2009	661.500	826.875	5,0
2010	694.575	868.219	5,0
2011	729.304	911.630	5,0
2012	765.769	957.211	5,0
2013	804.057	1.005.072	5,0
2014	844.260	1.055.325	5,0
2015	886.473	1.108.092	5,0
2016	930.797	1.163.496	5,0
2017	977.337	1.221.671	5,0
2018	1.026.204	1.282.755	5,0
2019	1.077.514	1.346.892	5,0
2020	1.131.389	1.414.237	5,0
2021	1.187.959	1.484.949	5,0

Kaynak:Esenboğa İç-Dışhatlar Terminali Uygulama Sözleşmesi ve İhale Şartnamesi

İçhat giden yolcu servis ücreti 3-EUR, dışhat giden yolcu servis ücreti 15-EUR esas alınarak yukarıda yer alan dışhat giden yolcu sayısına tekabül eden dışhat giden yolcu servis ücret geliri İdare tarafından tahsis ve garanti edilmiş olup görev konusu yatırım ve işler için İdarenin başka bir gelir garantisi söz konusu değildir.

Bir işletme yılında iç hat yolcu servis ücret tarifesinin 3-EUR olarak uygulanması halinde, ilgili işletme yılı için İdarece garanti edilen içhat giden yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılan kadar tahakkuk eden tüm içhat giden yolcu servis ücret geliri görevli şirkete ait olacaktır. İdarece garanti edilen içhat yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra, tahakkuk eden içhat giden yolcu servis gelirinin tamamı İdareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücret tarifesinin 15-EUR oolarak uygulanması halinde, ilgili işletme yılı için İdarece garanti edilen dışhat giden yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılan kadar tahakkuk eden tüm dışhat giden yolcu servis ücret geliri görevli şirkete ait olacaktır. İdarece garanti edilen dışhat giden yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra tahakkuk eden dışhat giden yolcu servis gelirinin tamamı İdareye aittir.

Bir işletme yılında içhat yolcu servis ücretinin 3-EUR'dan düşük belirlenmesi halinde, uygulanmakta olan ücret tarifesi ile 3-EUR arasındaki fark aylık bazda gerçekleşen içhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısı ile çarpılarak takip eden ayın sonuna kadar İdare tarafından görevli şirkete ödenecek olup bu uygulama o işletme yılı için garanti edilen yolcu sayısına ulaşılan kadar devam edilir. İşletme yılında İdarece garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra yolcu servis ücretinin tamamı idareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15-EUR'dan düşük belirlenmesi halinde, uygulanmakta olan ücret tarifesi ile 15-EUR arasındaki fark aylık bazda gerçekleşen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısı ile çarpılarak takip eden ayın sonuna kadar İdare tarafından görevli şirkete ödenecek olup bu uygulama o işletme yılı için garanti edilen yolcu sayısına

ulaşılan kadar devam edilir. İşletme yılında İdarece garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra yolcu servis ücretinin tamamı idareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında içhat yolcu servis ücretinin 3-EUR'dan yüksek belirlenmesi halinde, 3-EUR ile uygulanmakta olan ücret tarifiesi arasındaki fark aylık bazda gerçekleşen içhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısı ile çarpılarak takip eden ayın sonuna kadar görevli şirket tarafından İdareye ödenecektir. Garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra bu ücretin tamamı İdareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15-EUR'dan yüksek belirlenmesi halinde, 15-EUR ile uygulanmakta olan ücret tarifiesi arasındaki fark aylık bazda gerçekleşen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısı ile çarpılarak takip eden ayın sonuna kadar görevli şirket tarafından İdareye ödenecektir. Garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra bu ücretin tamamı İdareye ait olacaktır.

Bir işletme yılında, o işletme yılı için İdarece garanti edilen içhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılmaması durumunda o işletme yılı için İdarece garanti edilen içhat yolcu sayısı ile gerçekleşen içhat yolcu sayısı arasındaki farkın 3-EUR ile çarpımından elde edilecek tutar takip eden yılın Ocak ayının son iş gününde İdare tarafından görevli şirkete ödenecektir.

Bir işletme yılında, o işletme yılı için İdarece garanti edilen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılmaması durumunda o işletme yılı için İdarece garanti edilen dışhat yolcu sayısı ile gerçekleşen dışhat yolcu sayısı arasındaki farkın 15-EUR ile çarpımından elde edilecek tutar takip eden yılın Ocak ayının son iş gününde İdare tarafından görevli şirkete ödenecektir.

2.3.2.5.6-Tarifelerin Tespiti

İç ve dışhat yolcu servis ücretinin tarife tespiti tamamıyla İdareye aittir. İşletme dönemi süresince her yıl için garanti edilen içhat giden yolcu sayısına ulaşılan kadar içhat giden yolcu servis ücreti tarifesi kişi başına 3-EUR, dışhat giden yolcu sayısına ulaşılan kadar yolcu servis ücret tarifesi kişi başına 15-EUR olarak esas alınacaktır.

Sözleşmede görevli şirkete tahsis edileceği belirtilen gelirlerden, köprü gelirleri (köprü, 400Hz, su) yer tahsis, kira ve reklam, kontuar, CIP, toplantı salonu ve konferans salonu gelirleri ile bilet satışı, büro tahsis, emanet odaları, otopark, bagaj taşıma, telefon, diafon, anons, uçuş bilgi ve monitör kullanımı, muayene, tedavi, elektrik ve su gelirlerine ilişkin tarife; İdarenin uluslararası hava limanlarında uyguladığı ücret tarifesinin +/- %25'ini geçmeyecek şekilde görevli şirketçe belirlenir ve İdarenin yazılı onayı ile yürürlüğe girer.

2.3.2.5.7-Amortisman

Görevli şirket işletmekte olduğu tesisi VUK ve diğer mali mevzuatta belirtilen şekil ve esaslara göre itfa edecektir.

Amortisman tabi kıymetlerin işletme dönemi içerisinde kullanılamaz hale gelmesi veya ekonomik ömürlerini doldurması nedeniyle yenileme ihtiyacı doğması halinde kıymetlerin yenilenmesi görevli şirket tarafından (bedeli kendilerine ait olmaz üzere) gerçekleştirilecektir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDEKİ YAP-İŞLET-DEVRET MODELİ UYGULAMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Çalışmanın bu bölümünde; birinci ve ikinci bölümlerde ele alınan ve özellik arz eden konular değerlendirilmiş ve sivil havacılık özelinde YİD sözleşmeleri açısından değerlendirmelerde ve önerilerde bulunulmuştur.

3.1-YİD MODELİNİN HUKUKİ ZEMİNİ VE YİD SÖZLEŞMELERİNİN NİTELİĞİ

Türkiye’nin YİD modeli ve bunun uygulaması ile tanışması 1980’li yıllarda olmuştur. YİD modeline ilişkin dayanak ve düzenleme Anayasada da yer almaktadır. Anayasanın 47 nci maddesinde “*Devletleştirme ve Özelleştirme*” konusu düzenlenmekte ve bu maddede YİD modelinin adı geçmemesine rağmen YİD modelinin Anayasal dayanağı oluşturulmuştur.

Anayasada yer alan düzenlemeye istinaden yasal düzenlemeler de yapılmıştır. Bu konuda ilk yasal düzenleme enerji sektöründe gerçekleşmiştir. 04.12.1984 tarih ve 3096 sayılı “*Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Kuruluşların Elektrik Üretimi, İletimi, Dağıtımı ve Ticareti ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun*” ile Türkiye Elektrik Kurumunun monopolistik niteliği değiştirilmiş ve elektrik enerjisi alanında özel sektöre de üretim, iletim, dağıtım ve ticaretiyle ilgili yatırım yapma ve bu konularda faaliyette bulunma olanağı tanınmıştır.

YİD modeli çerçevesinde yapılmış yasal düzenlemeler ağırlıklı olarak enerji sektörüne yönelik olmakla birlikte diğer önemli bir altyapı yatırımı olan otoyollar da bu model kapsamında dikkate alınmıştır. Nitekim 02.06.1988 tarihinde yayımlanan 3465 sayılı Kanun ile özel sektöre Karayolları Genel

Müdürlüğü dışında otoyol yapımı, bakımı ve işletilmesi ile görevlendirilmesi olanağını sağlamıştır.

3096 sayılı Kanun Elektrik Enerjisi, 3465 sayılı Kanun da Otoyol konusunda YİD modelinin işleyişine olanak sağlayan, ancak sınırlı sektörel bazda kalıp, tüm sektörleri genel anlamda kapsamayan düzenlemelerdir. Hal böyleyken 1990'lı yıllarda kamu altyapı yatırımlarına finansman bulma sıkıntısı daha da artınca, YİD konusunda daha genel bir yasanın çıkarılması gündeme gelmiştir. Nitekim 13.06.1994 tarihinde 3996 sayılı “*Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun*” ile modele hukuki bir temel kazandırılmıştır. Havalimanı yapım ve işletim işleri de söz konusu 3996 sayılı Kanun kapsamına alınmış olup bu çalışmada örnekleri yer alan havaalanı terminal YİD uygulamaları anılan Kanuna istinaden yapılmıştır ve yapılmaktadır.

Söz konusu yasal düzenlemeler ışığında YİD sözleşmelerinin niteliği de zaman zaman tartışma konusu olmuştur. Özel sektörün bu model çerçevesinde gerçekleştirmek istediği yatırımlar ve bu amaca yönelik olarak yapılan sözleşmelerin “*İmtiyaz Sözleşmesi*” değil de “*Özel Hukuk Hükümlerine Bağlı Sözleşmeler*” olduğu söylenmiş ve bu husus yasa maddelerinde de yer almışsa da, Anayasa Mahkemesi bir kararıyla¹³ bu maddeleri iptal etmiş ve yapılan sözleşmelerin imtiyaz sözleşmesi olduğuna karar vermiştir. Dolayısıyla bu hususta haklı olarak sürdürülen tartışmalar söz konusu karar ile sonlanmış ve YİD sözleşmelerinin birer imtiyaz sözleşmesi olduğu netleştirilmiştir. Bu durum özellikle yargılama hukuku ve vergi hukuku açısından önem arz etmektedir.

Dolayısıyla YİD modeline ilişkin olarak mevzuat temelinde bir eksiklik bulunmamakla birlikte YİD sözleşmelerinin birer imtiyaz sözleşmesi oldukları da netlik kazanmıştır.

¹³ Anayasa Mahkemesinin 28.06.1995 tarih ve 1995/23 sayılı kararı.

3.2-YİD MODELİNİN YARGILAMA HUKUKU KARŞISINDAKİ DURUMU

YİD sözleşmeleri hukuken imtiyaz sözleşmeleri olarak kabul edilmektedir. Anayasa Mahkemesi'nin bu konuya ilişkin kararından¹⁴ önce YİD sözleşmeleri idari sözleşme olarak kabul edilmekteydi ve dolayısıyla da herhangi bir ihtilaf olması durumunda davalar idari yargıda görülmekteydi. Ancak yabancı yatırımcılar esas itibarıyla uyuşmazlık halinde idari yargıya gidilmesine itiraz etmişler, uyuşmazlıkların “*Uluslararası Tahkim*” yoluyla çözümlenmesini istemişlerdir. Yabancı yatırımcıların YİD modeli çerçevesinde yatırım yapmak isteklerinin bir ön koşulu olarak görünen “Uluslararası Tahkim” sorunu 13.08.1999 tarih ve 4446 sayılı Kanun ile çözülmüştür. Danıştay'ın bu tür sözleşmeleri inceleme yetkisi de tahkim yolu öngörülme-yen sözleşmelerle sınırlandırılmıştır. (4492 sayılı Kanun) Son olarak 22.01.2000 tarih ve 4501 sayılı Kanun ile kamu hizmetleri ile ilgili imtiyaz sözleşmelerinde, bu sözleşmelerden doğan uyuşmazlıkların tahkim yoluyla çözümlenmesi durumunda taraflarca sözleşme yapılırken uyulması gereken ilke ve esaslar belirtilmiştir. (İmre,2001)

Dolayısıyla YİD uygulamalarında tarafların uyuşmazlık durumlarında tahkim yolunu seçmemeleri halinde Danıştay söz konusu uyuşmazlığın çözümünde görevli olabilmektedir. Tarafların uyuşmazlıkların çözümü için tahkim yolunu seçmeleri durumunda bu hususun akdedilen sözleşmelerde mutlaka belirtilmesi gerekmektedir.

YİD uygulamalarında tahkim yolunun açılması konusu özellikle yabancı yatırımcıları ülkeye çekme konusunda çok büyük önem arz etmektedir. Genellikle YİD modeli uygulamalarının kamunun kaynak yetersizliğinden kaynaklandığı ve bu tür yatırımların büyük miktarlarda kaynağa ihtiyaç duyduğu da göz önüne alındığında bu hususun önemi daha kolay anlaşılabilir. Durum böyle olmakla birlikte Türkiye’de sivil havacılık alanında gerçekleştirilen YİD uygulamalarında görevli şirket doğrudan yabancı yatırımcı olmamıştır. Sivil havacılık alanındaki YİD

¹⁴ Anayasa Mahkemesinin 28.06.1995 tarih ve 1995/23 sayılı kararı.

uygulamalarında imtiyazlı şirketler Türk şirketleri olmuştur ve sözleşmelerde de tahkim yolu seçilmemiştir. Ancak fiili durum böyle olmakla birlikte sivil havacılık alanındaki YİD uygulamalarında da tahkim yolunu seçilmesi hukuken mümkün bir durum olup gelecekte buna ilişkin örnekler görmek de mümkün olabilecektir. Türkiye’de YİD uygulamalarında tahkim yolunun seçilmesi ve uygulanması konusunda herhangi bir yasal engel de bulunmamaktadır.

3.3-YİD MODELİNİN VERGİ HUKUKU KARŞISINDAKİ DURUMU

Çalışmanın İkinci Bölümü’nde YİD modeli uygulamalarının vergi kanunları karşısındaki durumu detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Bu başlıkta da bu konularda kısa hatırlatmalar yapılarak özellik arz eden hususlar değerlendirilecektir.

YİD modeli uygulamaları kapsamında taraflarca akdedilen sözleşmelerin birer imtiyaz sözleşmesi olduğu ve YİD mevzuatına istinaden kurulan anonim şirketlerin de birer imtiyazlı şirket oldukları açıktır. Bu bağlamda YİD imtiyazlı şirketleri birer anonim şirket oldukları için bu tespit öncelikle vergi mükellefiyeti açısından oldukça önemlidir.

3.3.1-YİD Modelinin Vergi Usul Kanunu Açısından Değerlendirilmesi

Vergi Usul Kanunu’nda YİD uygulamalarına ilişkin olarak önceki bölümde; değerlendirme, amortisman ve enflasyon düzeltmesi konuları ele alınmıştır.

Konuyu öncelikle “*değerleme*” açısından ele alacak olursak: Anonim şirket statüsünde kurulan ve kurumlar vergisi bakımından tam mükellef olan YİD şirketlerinin de diğer anonim şirketler gibi maddi ve gayri maddi iktisadi kıymetlerini mevzuat gereğince değerlemesi gerekmektedir. Dolayısıyla

konuya değerleme açısından bakıldığında YİD anonim şirketi ile normal anonim şirket arasında bir farklılık bulunmamaktadır.

Diğer yandan amortisman uygulamaları açısından imtiyazlı şirketler hakkında Vergi Usul Kanunu'nda özel düzenlemelere yer verilmiştir. VUK'un 313 üncü maddesinin 2 nci bendinde YİD anonim şirketlerine özel bir düzenleme yer almaktadır. Bu bende göre; ilgili mevzuat gereğince sözleşme süresinden sonra bedelsiz olarak Devlete veya Devletçe tensip olunan bir teşekküle veya belediyeye intikali öngörölen amortismanına tabi iktisadi kıymetlerden (sözleşme süresinde yenilenmesi gerekenler hariç), sermayenin veya özel maliyet bedellerinin itfası hükümlerine göre amortismanına tabi tutulanlar, genel hükümler uyarınca ayrıca amortismanına tabi tutulamazlar. Dolayısıyla bu düzenleme ile imtiyazlı şirketlerin amortismanının genel hükümlerinden yararlanamayacağı hükmü bağlanmıştır. Bu yasağın temelinde şirketin imtiyazlı olma özelliğı bulunmaktadır. Dolayısıyla YİD imtiyazlı şirketleri için amortisman uygulaması açısından iki usul söz konusudur. Bunlardan ilki sermayenin itfası, ikincisi ise özel maliyet bedellerinin itfasıdır.

VUK'un 325 inci maddesinde yer alan "*İmtiyazlı işletmelerde, tesisatın imtiyaz süresinden sonra, bedelsiz olarak Devlete veya Devletçe tensip olunan bir teşekküle veya belediyeye intikal etmesi imtiyazname gereğinden bulunduğu, imtiyaz mukavelenamesinde de sermayenin itfası için yıllık belli bir nispet veya miktar ayrılması gösterilmiş olduğı takdirde, bu nispet veya miktar üzerinden sermaye itfa olunur*" düzenlemesi ile imtiyazlı işletmeler için sermayenin itfası için şartlar belirlenmiş bulunmaktadır. Bu düzenlemeye göre; sermayenin itfa edilebilmesi için öncelikle anonim şirketin imtiyazlı bir anonim şirket olması gerekmektedir. Diğer bir koşul ise; tesisin imtiyaz süresinden sonra devlete veya devletçe tensip görölen bir kamu idaresine bedelsiz devrinin öngörölmesi gerekmektedir. Son koşul olarak da imtiyaz sözleşmesinde sermayenin itfası için yıllık belli bir nispet veya miktarın gösterilmiş olması gerekmektedir.

Bu noktada kullanım ömürleri işletme süresi içinde biten amortismanla tabi varlıkların durumuna da değinmekte fayda vardır. VUK'un 313 üncü maddesinin 2 nci bendinde; *“İlgili mevzuat gereğince sözleşme süresinden sonra bedelsiz olarak Devlete veya Devletçe tensip olunan bir teşekküle veya belediyeye intikali öngörülen amortismanla tabi iktisadi kıymetlerden (sözleşme süresinde yenilenmesi gerekenler hariç), sermayenin veya özel maliyet bedellerinin itfası hükümlerine göre amortismanla tabi tutulanlar, genel hükümler uyarınca ayrıca amortismanla tabi tutulamazlar”* hükmü yer almaktadır. Mezkur düzenlemede yer alan parantez içi ifade 1998 yılında 4369 sayılı Kanun ile eklenmiştir. Dolayısıyla yapılan söz konusu ilave ile bu konudaki tereddüt de giderilmiştir. Bu bağlamda imtiyazlı işletmelerde sermayenin itfa edilmesi sürecinde, işletmenin aktifinde bulunan duran varlıklardan ya da sabit kıymetlerden iktisadi ömrü imtiyaz süresinden uzun olanlar için amortisman ayrılmayacaktır. Fakat; iktisadi ömrü imtiyaz süresinden kısa olan ve imtiyaz süresi içerisinde yenilenmesi gereken sabit kıymetler için amortismanın genel hükümleri uyarınca amortisman ayrılacak ve bilançonun pasifinde yenileme fonu içerisinde muhasebeleştirilecektir. Bu şekilde söz konusu kıymetin yenilendiği durumda söz konusu fon kullanılacaktır. Ancak yenilenen bu sabit kıymetin iktisadi ömrü yine geriye kalan imtiyaz süresini aşmıyorsa yine amortismanın genel hükümleri uyarınca amortisman ayrılacaktır. Eğer söz konusu sabit kıymetin iktisadi ömrü yenilendikten sonra geriye kalan imtiyaz süresini aşıyorsa bu durumda bu sabit iktisadi kıymetler için de artık amortisman ayrılmayacaktır.

Son olarak önemli bir hususa daha değinmek gerekmektedir. VUK'a göre sermayenin itfasında sözleşme tarafları sermayenin itfa oranını serbestçe belirleme imkanına sahip bulunmaktadırlar. Ancak bu oranın belirlenmesinin taraflara bırakılmasının doğru olmadığı düşünülmektedir. Çünkü bu durumun kamu gelirlerini belirli bir zaman noktasında azaltıcı etkisi olabilme ihtimali mevcuttur. Bu durumda en iyi yolun işletme süresi dahilinde sermayenin yıllar itibariyle eşit olarak itfası olabileceği düşünülmektedir.

Dolayısıyla VUK'ta buna ilişkin bir yasal düzenleme yapılmasının faydalı olacağı söylenebilir.

Amortisman uygulamasının ikincisi olan özel maliyet bedellerinin itfası da önem arz eden bir konudur. VUK'un 327 nci maddesinde de özel maliyet bedellerinin itfası hususu düzenlenmiştir. Bu maddeye göre; gayrimenkullerin, elektrik üretim ve dağıtım varlıklarının ve gemilerin iktisadî kıymetlerini artıran ve 272 nci maddede yazılı özel maliyet bedelleri, kira veya işletme hakkı süresine göre eşit yüzdelerle itfa edilir. Kira veya işletme hakkı süresi dolmadan, kiralanan veya işletme hakkı alınan şeyin boşaltılması veya işletme hakkının herhangi bir sebepten sona ermesi halinde henüz itfa edilmemiş olan giderler, boşaltma veya hakkın sona erdiği yılda bir defada gider yazılır.

Bu bağlamda sermayenin itfası müessesesi, itfaya tabi olacak sermayenin mahiyeti bakımından özel maliyet bedellerinin itfasından farklılık arz ettiğini söylemek mümkündür. Çünkü özel maliyet bedellerinin itfasında itfaya tabi iktisadi kıymetin veya varlığın değeri itfaya tabi tutulurken sermayenin itfasında ise ortaklar tarafından konulan itibari/nominal sermaye itfaya tabi olmaktadır. Ayrıca sermayenin itfası müessesesi imtiyazlı şirketlere özel bir düzenlemedir. Bunun için taraflardan birinin kamu idaresi olması ve taraflar arasında da imtiyaz sözleşmesi olması gerekmektedir. Ancak özel maliyet bedellerinin itfası müessesesi özel hukuk sözleşmeleri alanında da uygulanma imkanı bulmaktadır. Bunlara ilave olarak; herhangi bir gayrimenkulün genişletilmesi ve devamlı surette iktisadi kıymetinin artırılması için yapılan giderlerin özel maliyet bedelinin itfası müessesesine konu olabilmesi için ortada bir kira ya da kira benzeri bir sözleşmenin bulunması şarttır. Böyle bir sözleşmenin mevcut olmaması durumunda yapılan giderlerin gayrimenkulün sahibi tarafından gayrimenkulün maliyet bedeline eklenmesi gerekmektedir. Bu kapsamda değerlendirme yapıldığında YİD modeli kapsamında imtiyaz sözleşmelerinin birer kira sözleşmesi olarak kabul edilmesi mümkün görünmemektedir.

Bu noktada önemli bir husus da; özel maliyet bedellerinin itfası müessesesinde, özel maliyet bedellerinin, kiracı tarafından yapılan ve kiralayan tarafından kabullenilmeyen ya da üstlenilmeyen giderler olduğudur.(Arıca,1999:69) Halbuki; 3996 sayılı Kanun çerçevesinde kamu idaresi ile görevli şirket arasında yapılan imtiyaz sözleşmelerinde işletme süresi sonunda yatırım veya tesislerin idareye bedelsiz devredileceği hususu yer almaktadır.

Bu değerlendirmeler ışığında; VUK'un 313 üncü maddesinin 2 nci bendiyle getirilen özel maliyet bedellerinin itfası düzenlemesi imtiyazlı şirketler dışında bulunan ve belli bir süre sonunda yaptığı tesis ve yatırımları bedelsiz olarak ilgili kamu idaresine intikal edecek olan yatırım ve tesisler için geçerli olmaktadır. Bunun dışında her iki tarafın da özel hukuk kişilerinin oluşturduğu YİD sözleşmelerinde yine özel maliyet bedelinin itfası metodunun kullanılması mümkün bulunmaktadır. (Şenyüz,1996:28) Dolayısıyla YİD imtiyazlı anonim şirketlerinde sermayenin itfası yolunun kullanılmasının daha uygun ve doğru olacağı düşünülmekte olup bu duruma yasal düzenleme ile netlik kazandırılması gerekmektedir.

Bu başlıkta son olarak değinilmesi gereken bir husus da yeniden değerlendirme/enflasyon düzeltmesidir. Enflasyon düzeltmesi müessesesinin uygulanmaya başlandığı 2004 yılından önce yeniden değerlendirme düzenlemesi uygulanmaktaydı. Ancak imtiyazlı şirketler yeniden değerlendirme uygulaması dışında tutulmuştu. Bu durumda sermayenin itfası ile ortaklarca başta konulan nominal sermaye geri alınabilmekteydi. Dolayısıyla sermayenin reel olarak itfa edilebilmesi söz konusu yasak nedeniyle mümkün değildi. Bu durum da YİD anonim şirketleri açısından adaletsiz bir uygulamaydı. Ancak 2004 yılında enflasyon düzeltmesi uygulaması yeniden değerlendirme uygulamasının yerini almıştır. Bu düzenlemeye göre; enflasyon düzeltmesi yapabilmenin şartlarından biri gelir veya kurumlar vergisi mükellefi olmak, diğeri de bilanço esasına göre defter tutmaktır. Bu iki şartın birlikte gerçekleşmesi durumunda mükellefler açısından enflasyon düzeltmesi yapmak bir zorunluluk olup, uygulama açısından mükelleflerin herhangi bir

seçimlik hakları bulunmamaktadır. Bu nedenle YİD anonim şirketleri, bilanço esasına göre defter tutuyor olmaları ve kurumlar vergisi yönünden mükellefiyetlerinin bulunuyor olması nedeniyle enflasyon düzeltmesi yapmaları zorunludur. Bu bağlamda YİD anonim şirketleri açısından daha önce mevcut olan adaletsizlik yeni düzenleme ile giderilmiş ve enflasyon düzeltmesi açısından imtiyazlı şirketlere özel bir ayrımcılığa gidilmemiştir.

3.3.2-YİD Modelinin Kurumlar Vergisi Kanunu Açısından Değerlendirilmesi

YİD imtiyazlı şirketleri mevzuat gereği anonim şirket olarak kurulduklarından Kurumlar Vergisi mükellefiyetleri tesis edilmektedir. Esas itibarıyla 5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu'nda imtiyazlı şirketlere ilişkin özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak imtiyazlı şirketleri ilgilendiren ve VUK'da yer alan sermayenin itfası ve amortisman düzenlemeleri açısından KVK'da yer alan geçici vergi uygulaması ve YİD şirketinin devri konuları özellik arz etmektedir.

Kurumlar Vergisi matrahı hesaplanırken YİD anonim şirketlerince itfa edilen sermayenin matrahtan indirilmesi gerekmektedir. Burada YİD anonim şirketlerini ilgilendiren bir husus da amortismana tabi iktisadi kıymetler açısından karşımıza çıkmaktadır. İktisadi ömrü imtiyaz süresinden uzun olan kıymetler için YİD anonim şirketleri amortisman ayıramamaktadır. Ancak iktisadi ömrü imtiyaz süresinden kısa olanlar için amortisman ayrılabilir. Dolayısıyla bu şekilde iktisadi kıymetlerin mevcut olması durumunda bunlar için ayrılan amortisman tutarlarının da KVK matrahından indirilmesi gerekmektedir.

YİD imtiyazlı şirketleri de geçici vergi uygulamasına tabi olmaktadır. Dolayısıyla; YİD anonim şirketlerinin de geçici vergi uygulamasında amortisman kalemi olan ve sadece imtiyazlı şirketlere tanınan sermayenin itfasına ilişkin ilgili takvim yılına düşen miktarın altı aylık kısmını vergiye tabi

kurum kazancından düşmesi gerekmektedir. Yine aynı şekilde iktisadi ömrü imtiyaz süresinden kısa olan iktisadi kıymetler için de payına düşen oranda altı aylığı hesap edilip kurumlar vergisi matrahından düşülmesi gerekmektedir.

Kurumlar Vergisi Kanunu'nda düzenlenen şirket devri müessesesi YİD şirketleri için büyük önem arz etmektedir. 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun'da bir devir müessesesi düzenlenmiştir. Diğer yandan KVK'da da bir devir müessesesi yer almaktadır. Ancak önceki bölümde detaylı bir şekilde açıklandığı üzere söz konusu iki devir müessesesi birbirlerinden tamamen farklıdır. Ancak bu aşamada görevin devri müessesesi önem kazanmaktadır. 3996 sayılı Kanun'un uygulama usul ve esaslarını düzenleyen 2011/1807 sayılı BKK'nın 27 nci maddesinde görevli şirketin yatırım ve işletme dönemlerinde uygulama sözleşmesinden doğan tüm hak ve vecibelerini aynı şartlarla mezkur BKK'ya uygun şartları taşıyan bir başka şirkete idarenin görüşü ve duruma göre Bakanın veya Yüksek Planlama Kurulu kararı ile devredebilmektedir. Dolayısıyla görevin devri düzenlemesinin KVK'daki devir ile benzeştiğini söylemek mümkündür. KVK'nın 19 uncu maddesine göre birleşme neticesinde infisah eden kurum ile birleşilen kurumun kanuni veya iş merkezlerinin Türkiye'de bulunması gerekmektedir. 2011/1807 sayılı BKK'nın 27 nci maddesine göre, görevli şirket, yatırım ve işletme dönemlerinde uygulama sözleşmesinden doğan tüm hak ve vecibelerini, aynı şartlarla bu Kararda belirtilen usul ve esaslara uygun bir başka şirkete devredebilmektedir. Ayrıca daha önce saptandığı üzere her YİD projesi için yeni bir anonim şirketin kurulması gerekmektedir. Dolayısıyla mevcut YİD anonim şirketinden görevin alınıp aynı amaçla kurulan YİD anonim şirketine usulüne uygun şekilde devir yapılması durumunda bu devrin KVK'nın 19 uncu maddesindeki devir kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir. KVK'nın 19 uncu maddesine göre münfesihi kurumun devir tarihindeki bilanço değerlerini birleşilen (devralan) kurum, bir bütün halinde devralacak ve aynen bilançosuna geçirecektir. Dolayısıyla yeni kurulan ve görevi üstlenen YİD

anonim şirketi görevi devreden YİD anonim şirketinden görevi devralırken tüm bilanço değeri ile devralması gerekmektedir. Ayrıca 2011/1807 sayılı BKK'nın 27 nci maddesi görevin bu şekilde devri halinde diğer sözleşmelerin de devredilmiş olacağını kabul etmektedir. Bu durumda görevi devreden YİD anonim şirketinin de tasfiye dönemine girmesi gerekmektedir.

Bunlara ilave olarak; imtiyaz sözleşmesi süresi sonunda tesisin idareye devrinde kazanç hesaplaması söz konusu olamayacağından bu devrin KVK açısından vergisel bir boyutu da olmayacaktır.

3.3.3-YİD Modelinin Gelir Vergisi Kanunu Açısından Değerlendirilmesi

YİD şirketleri ilgili mevzuat gereğince anonim şirket olarak kuruldukları için kurumlar vergisi mükellefiyetleri tesis edilmektedir. Dolayısıyla YİD şirketleri gelir vergisi mükellefi olmamaktadırlar. Kurumlar Vergisi Kanunu'na göre kurum kazancı Gelir Vergisi Kanunu'nun konusuna giren gelir unsurlarından oluşmaktadır. YİD anonim şirketlerinde faaliyet konusunu imtiyaz sözleşmesinde belirlenen kamu yatırım ya da hizmeti oluşturmaya rağmen YİD anonim şirketinin kurum kazancında gelir vergisinin saydığı gelir unsurlarının söz konusu olması da mümkündür. Bu bağlamda GVK'da YİD anonim şirketlerine ilişkin özel bir düzenleme bulunmadığını söylemek mümkündür.

3.3.4-YİD Modelinin Katma Değer Vergisi Kanunu Açısından Değerlendirilmesi

YİD mevzuatında KDV'ye ilişkin olarak herhangi bir istisna hükmü yer almamaktadır. KDV Kanunu'nda verginin konusu, diğer bir ifadeyle hangi işlemlerin KDV'ye tabi olacağı belirtilmektedir. Düzenlenen işlemler arasında konumuza ilişkin olarak Gelir Vergisi Kanunu'nun 70 inci maddesinde belirtilen mal ve hakların kiralanması işlemleri de yer almaktadır. GVK'nın 70

inci maddesi ise gayrimenkul sermaye iradının tarifini yapmaktadır. Bu maddeye göre; madde devamında belirtilen mal ve hakların sahipleri, mutasarrıfları, zilyedleri, irtifak ve intifa hakkı sahipleri veya kiracıları tarafından kiraya verilmesinden elde edilen iratlar gayrimenkul sermaye iradı sayılmaktadır. Madde devamında belirtilen haklar arasında konumuza ilişkin olarak işletme ve imtiyaz hakları ve ruhsatları da bulunmaktadır. Bu noktada YİD modelinin yukarıda belirtilen bir şekilde işletme ve imtiyaz haklarının kiralanması sayılıp sayılmayacağı hususu önemli bir konudur. YİD modeli kapsamında yapılan yatırımlarda öncelikle ilk başta ortada kiraya konu bir tesis mevcut değildir. İdarece projesi tespit edilen tesislerin yapılması karşılığında belirli bir süre için bu yatırımı yapan şirkete söz konusu tesisleri işletme hakkı tanınmaktadır. Bu bağlamda idarenin bu işleminden elde ettiği bir irat bulunduğunu söylemek mümkün görünmemektedir. Dolayısıyla tesislerin devrine kadar YİD modeli kapsamında gerçekleştirilen işlemlerin ilgili mevzuata göre işletme ve imtiyaz hakları ve ruhsatlarının kiralanması olarak kabul edilemeyeceği sonucuna ulaşılmaktadır.

YİD sürecini; yatırım süreci, işletme süreci ve devir süreci olarak üç sürece bölmek ve KDV açısından değerlendirmeyi bu süreçlere göre yapmak daha uygun olacaktır.

YİD görevli şirketi sözleşmede belirtilen sürede projesi idarece belirlenmiş tesisleri inşa etmektedir. Bu dönem yatırım dönemi olarak anılmaktadır. Bu dönemde görevli şirket inşaat yapmak için birçok tedarikçiden malzeme almakta ve bu malzemeler için KDV ödemektedir. Ancak 6288 sayılı Kanun'un 1 inci maddesi ile KDVK'ya eklenen ve 04.04.2012 tarihinde yürürlüğe giren geçici 29 uncu madde ile bu durum değiştirilmiştir. Söz konusu madde ile yatırım döneminde YİD şirketlerinin mal ve hizmet alımları KDV'den istisna edilmiştir. Dolayısıyla yıllardır tartışılan bir konu olan yatırım dönemindeki KDV yükü sorunu bu yeni düzenleme ile giderilmiştir.

Söz konusu istisna düzenlemesi öncesinde yatırım teşvik belgesine sahip YİD şirketleri için özellik arz eden bir düzenleme söz konusuydu. Bu bağlamda yatırım döneminde KDV sadece teşvik belgesi kapsamındaki makine ve teçhizat açısından ilgili şirket için yük oluşturmaktaydı. Ancak yukarıda bahsedilen geçici 29 uncu madde ile YİD anonim şirketleri için yatırım döneminde KDV yükü kaldırılmıştır.

Güncel durum yukarıda bahsedildiği gibi olmakla birlikte bu düzenlemeden önce konumuzu ilgilendiren ve hava meydanlarının inşası, yenilenmesi ve genişletilmesi işine ilişkin bir istisna uygulaması da söz konusudur. KDV Kanunu'nun 13 üncü maddesinin 12.07.2006 tarihinde yürürlüğe giren değişik halinde *“limanlara bağlantı sağlayan demiryolu hatları, limanlar ve hava meydanlarının inşası, yenilenmesi ve genişletilmesi işlerini fiilen kendisi yapan veya yaptıran mükellefler ile genel bütçeli idarelere bu işlere ilişkin olarak yapılan mal teslimleri ve inşaat taahhüt işleri”* KDV'den istisna tutulmuştur. Dolayısıyla söz konusu istisna sivil havacılık alanında önem arz etmektedir. KDV genel tebliğinde¹⁵, liman ve hava meydanlarının inşa, yenilenme ve genişletme işlerini 3996 sayılı Kanun kapsamında YİD modeli çerçevesinde bizzat yapan veya başkalarına yaptıran mükelleflerin de istisnadan faydalanabilecekleri açıklanmıştır. Yine aynı tebliğde YİD modeline göre liman ve hava meydanlarının inşa, yenilenme veya genişletilmesi işlerinin bu yerlerde kısmen ya da tamamen sağlanacak işletme hakkı karşılığında üstlenilmesinin mümkün bulunduğu, ancak sözü edilen istisnanın, işletme hakkını devralan ve bunun karşılığında inşa, yenilenme ve genişletme işini üstlenen mükellefin alışlarında uygulanacağı, istisna belgesinin de sadece işletme hakkını YİD modeli çerçevesinde devralan firmaya verileceği belirtilmiştir. Bu firmanın sayılan işleri bizzat yapabileceği gibi, yüklenicilere de yaptırması mümkün olduğu, her iki durumda da istisna uygulaması önceki bölümlerde yapılan açıklamalar çerçevesinde yapılacağı, ancak işletme hakkını devralan firmanın, tasarrufundaki işletme hakkını kısmen veya tamamen, üstlendiği işin

¹⁵ 19.01.2005 tarih ve 25705 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 93 seri nolu KDV Genel Tebliği.

yaptırılması karşılığında alt firmalara devretmesi halinde alt firmanın istisnadan faydalanmasının mümkün olmayacağı, bu çerçevede YİD sözleşmesini imzalayarak işletme hakkını devralan firmanın sayılan işleri bedel karşılığında yaptırdığı yüklenicilere veya işletme hakkı karşılığında yaptırdığı alt firmalara istisna belgesi verilmeyeceğinin tabii olacağı belirtilmiştir.

Dolayısıyla hava meydanlarına ilişkin olarak YİD şirketleri için mevcut olan söz konusu istisna geçici 29 uncu madde ile YİD kapsamındaki yatırım dönemine ilişkin tüm işlemler için geçerli hale getirilmiştir.

İşletme dönemine geçildiğinde de görevli şirketin faaliyetlerinin KDV Kanunu'nda verginin konusu olarak sayılan işlemlerden olması durumunda KDV mükellefiyetinin doğacağı açıktır. Ancak bu noktada havaalanlarında verilen hizmetlere ilişkin bir istisna maddesi mevcuttur. KDVK'nın 13 üncü maddesinin belirttiği bir takım teslim ve hizmetleri vergiden istisna tutmuştur. KDVK'nın 13 üncü maddesinin (b) bendine göre deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetler bu istisna kapsamındadır. Dolayısıyla DHMİ Genel Müdürlüğüne YİD modeli ile yapılan yatırımlarda işletici YİD anonim şirketinin hava taşıtlarına yönelik hizmetleri de söz konusudur. Dolayısıyla bu hizmetler için ilgili YİD anonim şirketi KDV'den muaf olmaktadır.

Son olarak YİD kapsamındaki tesislerin işletme süresi sonunda idareye devri konusunda KDV açısından özellikli bir durum söz konusu olmaktadır. Bu konuda tesislerin idareye devrinin KDV Kanunu'nda yer alan teslim müessesesine girip girmeyeceği uzunca bir süre tartışılmıştır. Ancak bu tartışma KDV sirküleri¹⁶ ile son bulmuştur. Buna göre; YİD modelinde ilgili kurumca süre sonunda tesisin kendisine devri karşılığında işleticiye doğrudan bir bedel ödenmemektedir. Bir finansman türü olan bu modelde işletici tesisin devrine ilişkin bedeli, tesis sözleşme ile öngörülen süre içinde işletmek suretiyle elde ettiği kazanç ile karşılamaktadır. Bu kazancın kaynağını tesisin

¹⁶ 04.05.2004 tarih ve KDV-13 / 2004-13 sayılı KDV Sirküleri.

devredildiği kurum değil, 3. şahıslar oluşturmaktadır. Bu nedenle, tesislerin ilgili kuruma devri katma değer vergisine tabi olmakla birlikte, bu teslim karşılığında bir bedel alınmaması ve matrahın da buna göre belirlenmesi “*haklı sebeplerle*” izah edilebildiğinden bu tür devir işlemlerinde emsal bedel uygulaması yoluna gidilmemesi gerekmektedir. Bu çerçevede, YİD modelinde süre sonunda tesisin işletici tarafından ilgili kuruma tesliminde emsal bedel üzerinden katma değer vergisi aranılmayacaktır.

3.3.5-YİD Modelinin Emlak Vergisi Kanunu Açısından Değerlendirilmesi

YİD modeli uygulamalarında yatırım dönemi sonucunda yeni tesisler inşa edildiği için Emlak Vergisi mükellefiyeti söz konusu olmaktadır. Ayrıca YİD mevzuatında da bu kapsama dahil bina ve araziler için Emlak Vergisi Kanunu’nda özel bir düzenleme bulunmamaktadır.

Emlak Vergisi Kanunu’nda sayılan kamu idarelerinin mülkiyetinde ve kullanımında olan bina, arazi ve arsalar için ilgili kamu idareleri emlak vergisinden daimi olarak muafken, söz konusu taşınmazların üst hakkı ve intifa hakkı gibi kullanım haklarının belirli bir süre için görevli şirkete verilmesi durumunda bu şirket açısından emlak vergisi mükellefiyeti söz konusu olmaktadır. Bu bağlamda; ilgili idare YİD anonim şirketine, söz konusu tesisleri inşa etmesi için kamu arazisi tahsis etmektedir. Görevli şirket bu araziye kullanarak üzerine sözleşme ile önceden belirlenmiş tesisleri inşa etmektedir. Emlak Vergisi Kanunu’nun 19 uncu maddesinin son paragrafında; üzerine bina yapılan arsanın Arazi Vergisi mükellefiyetinin, inşaatın bittiği yılı takip eden bütçe yılından itibaren sona ereceği hükmü yer almaktadır. Bu nedenle yatırım döneminde YİD anonim şirketinin arazi vergisi mükellefiyeti söz konusu olmaktadır.

İşletme dönemine geçildiğinde ise bina vergisi mükellefiyeti söz konusu olmaktadır. Görevli şirketin emlak vergisi mükellefiyeti idarenin görevli şirket lehine tesis ettiği üst hakkı ya da intifa hakkının görevli şirket

lehine tapuya tescil edilme tarihinden itibaren başlaması gerekmektedir. Bu noktada Emlak Vergisi Kanunu'nda yine havaalanlarına ilişkin getirilmiş bir daimi muaflık söz konusudur. Emlak Vergisi Kanunu'nda DHMİ Genel Müdürlüğüne ait bazı tesislerin söz konusu vergiden istisna tutulduğu belirtilmektedir. Belirtilen tesisler arasında yolcu terminalleri de yer almaktadır. Buna göre; madde hükmünde DHMİ Genel Müdürlüğüne ait hava liman ve meydanlardaki terminal binalarının muafiyetinden söz edilmektedir. YİD kapsamında yapılan terminal binaları DHMİ'ye ait havaalanlarında bulunmaktadır. Dolayısıyla madde hükmünün bu şartı gerçekleşmiş olmaktadır. Muafiyet için bir diğer kriter de bunların kiraya verilmemiş olması şartıdır. Bu aşamada; YİD kapsamında yapılan terminal binalarının idare tarafından kiraya verilmiş kabul edilip edilmeyeceği önemli bir nokta olmaktadır. YİD imtiyaz sözleşmelerinde özel hukuk kişisi, sözleşmenin konusunu oluşturan yatırımı yapmak, tesisi kurmak ve daha sonra da işletmekle mükelleftir. Dolayısıyla yapılan imtiyaz sözleşmesi ile özel hukuk kişisine hazır olarak teslim edilen ya da devredilen bir tesis bulunmamaktadır. Bu açıdan kiralama sözleşmesinin nesnesini oluşturan bir menkul ya da gayrimenkul eser bulunmaktayken imtiyaz sözleşmelerinde böyle bir eserin varlığından bahsetmek mümkün değildir. Bu bağlamda imtiyazlı şirket, sıfırdan başlayıp bir eser meydana getirmek zorundadır. Oysa kiralama sözleşmesinde kiracının bir eser vücuda getirme mükellefiyeti mevcut değildir.

Bunlara ilave olarak; kira sözleşmelerinde kiraya konu olan menkul ya da gayrimenkulün kira süresi bitiminde ilk kiraya verildiği haliyle mal sahibine teslim edilmesi gerekmektedir. Oysa imtiyaz sözleşmelerinde böyle bir durum geçerli değildir. Zira imtiyazcı, imtiyaz sözleşmesinin kurulmasıyla başlangıçta kendisine verilen bir tesis ya da teşekkül bulunmadığından söz konusu eseri süresi sonunda tekrar idareye ilk kiraladığı haliyle teslim edebilmesi de mümkün değildir. Bu durumda nesnesi olmayan bir imtiyaz sözleşmesini "*kira sözleşmesi*" olarak kabul etmek hukuken geçersiz bir değerlendirme olacaktır. (Yerlikaya,2002:236)

Bu değerlendirmeler ışığında konuya bakıldığında YİD kapsamında yapılan terminal binalarının kiraya verildiği sonucuna ulaşıłmasının yanlış olacağı kanaatindeyiz. Dolayısıyla terminallerin bulunduğu havaalanları da DHMİ Genel Müdürlüğüne ait olduğu için YİD anonim şirketinin de terminal binalarının bina vergisinden muaf olması gerekmektedir. Bu konuda yapılacak yasal düzenleme ile konuya açıklık getirilmesinin faydalı olacağı düşünölmektedir.

Diğer yandan henüz yasalaşmamış olan İl Özel İdaresi ve Belediye Gelirleri Kanunu Tasarısı'nda 7/a maddesi sürekli istisna konusunu düzenlemektedir. Buna göre madde devamında sayılan binalar, kiraya verilmemiş, karşılığında bir gelir elde etmek üzere üzerinde intifa hakkı kurulmamış veya YİD modeliyle kullanım hakları devredilmemiş olmak şartıyla Bina Vergisinden sürekli olarak müstesnadır. Söz konusu maddede yine mevcut düzenlemeye paralel olarak havaalanlarındaki terminal binaları kapsamında tutulmuştur. Dolayısıyla bu tasarının yasalaşması durumunda YİD kapsamında yaptırılan terminal binaları için bina vergisi mükellefiyeti işletici anonim şirket açısından doğacaktır.

3.3.6-YİD Modelinin Harçlar Kanunu Açısından Değerlendirilmesi

YİD modeli çerçevesinde gerçekleştirilen yatırımlarla ilgili olarak, idare ve görevli şirketçe 3996 sayılı Kanun ve 2011/1807 sayılı BKK kapsamında yapılan işlemler, 3996 sayılı Kanun'un 12 nci maddesi ve 2011/1807 sayılı BKK'nın 47 nci maddesi gereğince 492 sayılı Harçlar Kanunu'na dayanılarak alınan harçlardan istisna edilmiştir.

Bu aşamada bir konuya değinmekte fayda vardır. Özellikle tapu ve kadastro harçları ile ilgili olarak uygulamada bazı tereddütler söz konusudur. Söz konusu tereddüt, YİD projelerinde görevli şirket tarafından orta veya uzun vadeli yatırım kredisi kullanımı ile ilgili olarak teminat gösterilen tesis ve tesis ile ilgili teferruatın ipotegine ilişkin işlemler ve teferruatın tapunun

beyanlar hanesine tescili işleminin harç istisnası kapsamı içinde bulunup bulunmadığıdır. Bu hususta Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğünün görüşü¹⁷ teferruatın harçtan muaf olmadığı yönündeyken Maliye Bakanlığının muktezası ise tam tersidir. Maliye Bakanlığının muktezasına¹⁸ göre teşvik belgesine bağlı teferruatın tapu sicilinin beyanlar hanesine tescilinde harcın aranılmaması gerekmektedir. (Güneş,1999:273) Tabiki bu konuda bağlayıcı görüş bildirme yetkisi Maliye Bakanlığında bulunmaktadır. Bu durumda görevli şirkete tanınan üst hakkının görevli şirketçe kredi verenlere ipotek gösterilmesinde teferruatın da ilgili mevzuat gereğince harçtan istisna olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

3.3.7-YİD Modelinin Damga Vergisi Kanunu Açısından Değerlendirilmesi

YİD modeli çerçevesinde sözleşme imzalayan tarafların Damga Vergisi Kanunu'nun 1 inci maddesi ve Kanuna ekli (1) sayılı tablonun I/1 bölümü uyarınca damga vergisi mükellefiyetleri doğması gerekir. Ancak 3996 sayılı Kanunun "*muafiyetler*" başlığını düzenleyen 12 nci maddesi mezkur Kanunun 2 nci maddesinde belirtilen konularda ve YİD modeli çerçevesi içinde idare ile sermaye şirketi veya yabancı şirketin yapacağı bütün iş ve işlemleri DVK'ya göre alınan damga vergisinden muaf tutmuştur. (Polatkan,1998:12-14) Buna ilaveten; 3996 sayılı Kanun'un 13 üncü maddesi uyarınca ve ilgili idarenin isteği doğrultusunda 3096 ve 3465 sayılı kanunlara tabi işlerde 12 nci madde hükmünden faydalanabilme imkanına sahip bulunmaktadırlar. (Güneş,1998:124)

Diğer yandan; DVK'nın (2) sayılı Tablosu damga vergisinden istisna edilen kağıtları düzenlemektedir. Bu tablonun 1-6 ncı maddesine göre "*Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce yapılmış imtiyaz sözleşmeleri ve antlaşmalarla damga resminden, bu tarihten sonra yapılacak imtiyaz*

¹⁷ 14.10.1996 tarih ve 144-4418 sayılı.

¹⁸ Maliye Bakanlığının 23.09.1996 tarih ve HARC 1996-4487 sayılı muktezası.

sözleşmeleri ve antlaşmalarla da damga vergisinden istisna edilmiş olan kağıtlar" denilmektedir.

3996 sayılı Kanun'un uygulama usul ve esaslarını belirleyen 2011/1807 sayılı BKK'nın 47 nci maddesi bu alandaki istisnanın kapsamını belirlemiş ve bu kapsam oldukça geniş tutulmuştur.(Tan,1999:21)

Burada YİD ihalesine katılan ve geçici teminat mektubu veren isteklilerin durumu önem arz etmektedir. Doğal olarak YİD ihalesine giren şirketlerden hangisinin ihaleyi kazanacağını önceden bilmek imkansızdır. Dolayısıyla geçici teminat mektupları ihaleye başvuru esnasında idareye verildiği için söz konusu teminat mektupları için damga vergisi ödenmesi gerekmektedir. Daha sonra ihaleyi kazanan şirket ödediği damga vergisinin iadesini talep edebilmektedir.

YİD görevli şirketinin kuruluş aşamasında da Damga Vergisi mükellefiyeti söz konusu olmaktadır. Muafiyetleri ayrıntılı olarak düzenleyen 2011/1807 sayılı BKK'nın 47 nci maddesinde yeni kurulacak anonim şirketin kuruluş sermayesi üzerinden damga vergisi alınmayacağı yönünde bir istisna düzenlemesi bulunmamaktadır. Dolayısıyla bu hususta görevli şirketin kuruluş sermayesi üzerinden Damga Vergisi alınması gerekmektedir.

3.3.8-YİD Modelinin Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi Kanunu Açısından Değerlendirilmesi

3996 sayılı Kanun'da ve 2011/1807 sayılı BKK'da YİD modeli çerçevesinde gerçekleştirilecek olan yatırımlar için Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi bakımından bir istisna yer almamaktadır.

Ancak YİD modelini doğrudan ilgilendiren yasal metinlerde BSMV ile ilgili bir istisna bulunmasa da 95/7 sayılı İhracatı Teşvik Tebliğinde böyle bir istisnaya rastlanılmaktadır. Dolayısıyla YİD modelinde BSMV'nin istisna olabilmesinin şartı alınacak ihracatı teşvik belgesine bağlıdır.

3.4-SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNE İLİŞKİN YİD İMTİYAZ SÖZLEŞMELERİNDEKİ MALİ HÜKÜMLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

İmtiyaz sözleşmelerine ilişkin olarak, İkinci Bölüm’de bu sözleşmelerde bulunan temel unsurlara ve mali hükümlere değinilmiştir. Söz konusu sözleşmelerde yer alan mali hükümlerin ayrıca değerlendirilmesinde fayda görülmekte olup bu başlık altında sözleşmeler özelinde mali hükümler değerlendirilmiştir. Ayrıca; özet bilgi olması amacıyla temel ve sözleşmelerde yer alan unsurlara aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo-10: Sözleşmelere İlişkin Özet Bilgiler

	Antalya HL. I.Dışhatlar Terminali	Antalya HL. II.Dışhatlar Terminali	Atatürk HL. Dışhatlar Terminali	Dalaman HL. Dışhatlar Terminali	Adnan Menderes HL. Dışhatlar Terminali	Esenboğa HL. İç-Dışhatlar Terminaleri
Sözleşmenin Konusu	Dışhatlar terminal binası ve müteimmimleri yapımı	II.Dışhatlar terminal binası ve müteimmimleri yapımı	Dışhatlar terminal binası, katlı otopark ve müteimmimleri yapımı	Dışhatlar terminal binası ve müteimmimleri yapımı	Dışhatlar terminal binası yapımı	İç ve Dışhatlar terminal binaları ve müteimmimleri yapımı
Sözleşmenin Tarafları	DHMI Gen.Müd. Ve Bayındır İnş.Tur.Tic.ve San.A.Ş.	DHMI Gen.Müd. Ve Çelebi Hava Servisi A.Ş.	DHMI Gen.Müd. Ve Tepe İnş.San. A.Ş.	DHMI Gen.Müd. Ve Akça İnş.Tic. Ve Taş.A.Ş.	DHMI Gen.Müd. Ve HAVAŞ Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.	DHMI Gen.Müd. Ve Tepe İnş.San.A.Ş.
İhale Tarihi - Sözleşme Tarihi	02.09.1993 - 16.02.1996	04.11.2003 - 24.02.2004	16.05.1997 - 14.10.1997	02.12.2003 - 23.06.2004	16.08.2004 - 20.04.2005	12.04.2004 - 18.08.2004
İhaleye Katılan İstekli Sayısı	2	4	12	4	6	2
Yolcu Garantisi	Var	Var	Var	Var	Var	Var
Yolcu Kapasitesi	5,000,000 yolcu/yıl	16,000,000 yolcu/yıl	14,000,000 yolcu/yıl	10,000,000 yolcu/yıl	5,000,000 yolcu/yıl	10,000,000 yolcu/yıl
Yatırım Süresi	24 ay	20 ay	2 yıl 6 ay	24 ay	24 ay	36 ay
İşletme Süresi	9 yıl	34 ay 27 gün	3 yıl 8 ay 20 gün	77 ay 20 gün	6 yıl 7 ay 29 gün	15 yıl 8 ay
Yatırımın Fiilen Tamamlanma Süresi	Yaklaşık 20 ay	Yaklaşık 11 ay	Yaklaşık 22 ay	Yaklaşık 16 ay	Yaklaşık 16 ay	Yaklaşık 24 ay
İşletmeye Geçiş Tarihi	Nisan-1998	Nisan-2005	Ocak-2000	Temmuz-2006	Eylül-2006	Ekim-2006
Yatırım Bedeli	65,402,000-USD	71,155,000-USD	305,995,000-USD	72,481,227-USD	124,986,782-USD	188,702,557-EUR
Yatırım Bedelinin Özkaynaklardan Karşılanan Min.Tutarı	24,000,000-USD	4,800,000-USD	61,199,000-USD	14,496,245-USD	24,997,356-USD	37,740,511-EUR
Minimum İşletme Sermayesi Tutarı	17,040,000-USD	Kuruluş sermayesinin en az 1/6'sı.	Yok	Kuruluş sermayesinin en az 1/6'sı.	Kuruluş sermayesinin en az 1/5'i.	Kuruluş sermayesinin en az 1/5'i.
Kullanım Bedeli Tutarı	500-TL ilk yıl için	15,000-USD yıllık	3,000-TL ilk yıl için	15,000-USD yıllık	15,000-EUR yıllık	15,000-EUR yıllık
Amortisman/Yenileme Fonu Uygulaması	Var	Var	Var	Var	Yok	Yok
İlave İş ve İşletme Süresi Artışı	Yok	Yok	%30 oranında	Yok	%13 oranında	Yok

Kaynak: İlgili YİD projelerine ait imtiyaz sözleşmelerinden ve www.dhmi.gov.tr sitesinden tarafımızca derlenmiştir.

3.4.1-Yatırım Finansmanı ve İşletme Sermayesi Kriteri

YİD modeli uygulamalarına ilişkin imtiyaz sözleşmelerine bakıldığında, İkinci Bölümde detaylı şekilde yer aldığı üzere, yatırım finansmanına ve işletme sermayesinin miktarına ilişkin bir takım alt limitlerin getirildiği görülmüştür.

Yukarıda bahsedilen tüm havaalanlarında uygulanan YİD modellerine ait sözleşmelerde yatırım bedelinin en az %20'sinin özkaynaklardan karşılanacağı kararlaştırılmıştır. Böyle bir kriterin getirilmesinin amacı yatırım dönemi başında kaynak sıkıntısı yaşanmasını önlemek ve bu şekilde yatırımların yatırım dönemi için öngörülen süre içinde bitirilebilmesini sağlamak içindir. Elbette ki havaalanlarının işletilmesi kamu hizmeti niteliğindedir. Bu nedenle de DHMİ Genel Müdürlüğü yatırım döneminden kaynaklı bir gecikme nedeniyle bu hizmetlerin gerektiği gibi yerine getirilmeme riskini bir miktar ortadan kaldıracak için böyle bir kriteri sözleşmelere eklemiştir.

Diğer bir kriter de işletme sermayesine ilişkin olarak sözleşmelerde yer almaktadır. Antalya Havalimanı I.Dışhatlar Terminali YİD sözleşmesine göre görevli şirket işletme döneminde 17,040,000-USD'lik işletme sermayesi getirecek ve bu sermaye de görevli şirketin özkaynaklarından karşılanacaktır. II.Dışhatlar Terminali için de işletme döneminde işletme sermayesi (net çalışma sermayesi) işletme döneminin başlaması ile getirilecek olup işletme sermayesinin tutarı şirketin kuruluş sermayesinin 1/6'sından az olmayacaktır.

Atatürk Havalimanı Dışhatlar Terminali YİD sözleşmesinde ise işletme dönemine ilişkin olarak sermaye kriterine yer verilmemiştir.

Dalaman Havalimanı Dışhatlar Terminali YİD sözleşmesine göre işletme sermayesi (net çalışma sermayesi) işletme döneminin başlaması ile birlikte getirilecek olup işletme sermayesinin tutarı şirketin kuruluş sermayesinin 1/6'sından az olamayacaktır.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı Dışhatlar Terminali YİD sözleşmesine göre işletme sermayesi (net çalışma sermayesi) işletme döneminin başlaması ile birlikte getirilecek olup işletme sermayesinin tutarı şirketin kuruluş özsermayesinin 1/5'inden az olamayacaktır.

Son olarak Ankara Esenboğa Havalimanı İç-Dışhatlar terminalleri YİD sözleşmesine göre işletme sermayesi (net çalışma sermayesi) işletme döneminin başlaması ile birlikte getirilecek olup işletme sermayesinin tutarı şirketin kuruluş özsermayesinin 1/5'inden az olamayacaktır.

Görüldüğü gibi işletme sermayesine ilişkin kriterler arasında bir standart söz konusu olmamakla birlikte Atatürk Havalimanı hariç diğerleri için bir kriter belirlenmiştir. Bu kriterin sözleşmelerde yer almasının nedeni de işletme dönemine ilişkin net çalışma sermayesi sıkıntısı yaşanabilme riskini azaltmaktır. Çünkü tesisler işletmeye alındıktan sonra haftanın her günü 24 saat hizmet veren bu tesislerde aksama yaşanması istenen son durum olacaktır. Dolayısıyla bu hizmetlerin önemine binaen böyle bir kriterin getirilmesi olumlu bir durumdur.

3.4.2-Kullanım Bedeli

DHİM Genel Müdürlüğünce uygulanan YİD projelerine ilişkin sözleşmelere göre alınan kullanım bedelleri aşağıdaki tabloda derlenmiştir:

Tablo-11: Yıllık Kullanım Bedelleri

YİD Projesi	Yıllık Kullanım Bedeli
Antalya Havalimanı I.Dışhatlar Terminali	500-TRY
Antalya Havalimanı II.Dışhatlar Terminali	15,000-USD
Atatürk Havalimanı Dışhatlar Terminali	3,000-TRY
Dalaman Havalimanı Dışhatlar Terminali	15,000-USD
Adnan Menderes Havalimanı Dışhatlar Terminali	15,000-EUR
Esenboğa Havalimanı İç ve Dışhatlar Terminalleri	15,000-EUR

Kaynak: İlgili YİD projelerine ait imtiyaz sözleşmeleri.

Söz konusu kullanım bedellerinin alınma nedenini DHMİ Genel Müdürlüğünce imtiyazlı şirketlerin kullanımına verilen araziler oluşturmaktadır. Söz konusu arazilerin büyüklüğüne ilişkin herhangi bir sayısal veri ilgili sözleşmelerde yer almamakta olup, imtiyazlı şirketlerin kullanımına verilen arazilerden anlaşılması gereken ilgili projelerde belirtilen ve yeni yatırımların yapılacağı araziler olduğudur.

Söz konusu YİD uygulamalarında özellikle yatırım bedelleri göz önüne alındığında yıllık olarak alınan kullanım bedelleri miktarlarının sembolik düzeyde kaldığı görülmektedir. Diğer yandan YİD sözleşmelerinde DHMİ Genel Müdürlüğünce önceden belirlenerek alınan kullanım bedelleri gibi bedellerin İdareye pratikte hiçbir faydası bulunmamaktadır. Çünkü firmalar ihalede talep ettikleri işletme sürelerini İdareye sunmakta ve en düşük işletme süresi talep eden firma ihaleyi kazanmaktadır. Dolayısıyla firmalar İdareye kullanım bedeli ya da başka bir bedel ödeyeceklerini tekliflerini hazırlarlarken bildikleri için işletme süresini de buna göre hesaplayıp teklif etmektedirler. Bunlara ilaveten 1 günlük fazla işletim süresinin yıllık kullanım bedelinin çok üstünde bir hasılatı imtiyazlı şirkete kazandırdığını söyleyebilmek için herhangi bir hesap yapmaya dahi gerek yoktur. Dolayısıyla bu tür bedellerin alınmasının bir faydası bulunmamaktadır. Nitekim; 6111 sayılı Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırılması İle Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu ve Diğer Bazı Kanun ve Kanun Hükmündeki Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un 134 üncü maddesi ile 3996 sayılı Kanun'a ek madde 1 eklenmiş ve bu madde 25.02.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu maddeye göre; 3996 sayılı Kanun kapsamında gerçekleştirilecek yatırım ve hizmetlerle ilgili olmak üzere görevli şirketin kullanımına bırakılacak olan mülkiyeti kamu kurum veya kuruluşlarına (kamu iktisadi teşebbüsleri dâhil) ve Hazineye ait taşınmazlar ile bedeli idare tarafından ödenmek suretiyle kamulaştırılarak tapuda idare veya Hazine adına tescil ya da tapudan terkin edilen taşınmazlar ve Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan diğer yerler için kullanım bedeli ve hasılat payı

alınmaz. Dolayısıyla söz konusu değişiklik nedeniyle kullanım bedeli uygulaması YİD modelleri açısından son bulmuştur. Bu son düzenlemenin yerinde bir düzenleme olduğunu söylemek mümkündür.

Her ne kadar kullanım bedelleri Kanunla kaldırılmış olsa da bu konudaki incelemeyi sonlandırmadan önce kullanım bedelinin vergisel yönüne de değinmekte fayda vardır. Burada kullanım bedeli imtiyazlı şirketin kullanımına verilen araziler için alınan bir bedeldir. Bu noktada kullanım bedelini bir anlamda kira bedeli olarak düşünmek mümkündür. Çünkü ortada İdareye ait araziler (gayrimenkul) ve bu araziler için imtiyaz sözleşmesi süresi boyunca alınan bir bedel söz konusudur. Dolayısıyla kullanım bedelini aslında kira bedeli olarak nitelendirmek mümkündür.

193 sayılı Gelir Vergisi Kanunu'nun 70 inci maddesinin 1 inci bendinde;

“Aşağıda yazılı mal ve hakların sahipleri, mutasarrıfları, zilyedleri, irtifak ve intifa hakkı sahipleri veya kiracıları tarafından kiraya verilmesinden elde edilen iratlar gayrimenkul sermaye iradıdır” hükmü yer almaktadır. Bu düzenlemede *“...kiraya verilmesinden elde edilen...”* ifadesinde kanun koyucunun amacının, sadece kira sözleşmesine konu mal ve hakların kullanım hakkının devri halinde elde edilecek gelirlerin gayrimenkul sermaye iradı olarak nitelendirmiş olacağı düşünülemez. Kanun koyucunun maddenin başlığında konuyu gayrimenkul sermaye iradı olarak adlandırması dahi mülkiyetin korunması şartıyla kullanım hakkının belli bir bedelle devri karşılığında alınan iratları madde metni kapsamında nitelendirdiği anlamına gelmektedir. Dolayısıyla; Gelir Vergisi Kanunu'nun 70 inci maddesi gayrimenkul sermaye iradına ilişkin tasarruflarda kullanım hakkının belli bir bedel karşılığında devri koşulunu ana ilke olarak ele almıştır. Ayrıca tapuya şerh edilen kira sözleşmeleri de intifa hakkının kullanıcısına tanıdığı hakları kiralayana tanıyabilecektir. Kira sözleşmesi ve intifa hakkı sözleşmeleri arasındaki münhasır kanunlarında belirtilen; kuruluş, netice, hüküm ve sonuçlar açısından mevcut farklar; Gelir Vergisi Kanunu açısından bir önem

ifade etmemektedir. Zira kanunun aradığı ortak payda kullanım hakkının bedel karşılığı devredilmiş olması şartı; intifa hakkının devri karşılığında belli bir bedelin sözleşmeye derç edilmesi ile gerçekleşmiş addedilecektir. (Bodur,2011)

Söz konusu açıklamalar ışığı altında; DHMİ Genel Müdürlüğünce alınan kullanım bedelleri gayrimenkul sermaye iradı olup Kurumlar Vergisi matrahına dahildir.

Konuyu KDV açısından da incelemek gerekmektedir. 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'nda verginin konusu 1 inci maddede düzenlenmiştir. Buna göre; Türkiye'de yapılan aşağıdaki işlemler katma değer vergisine tabidir:

1. Ticari, sınai, zirai faaliyet ve serbest meslek faaliyeti çerçevesinde yapılan teslim ve hizmetler,
2. Her türlü mal ve hizmet ithalatı,
3. Diğer faaliyetlerden doğan teslim ve hizmetler.

Diğer faaliyetlerden doğan teslim ve hizmetler de maddenin devamında belirtilmiştir. Burada konumuza ilişkin olarak diğer faaliyetlerden doğan teslim ve hizmetler içinde Gelir Vergisi Kanunu'nun 70 inci maddesinde belirtilen mal ve hakların kiralanması işlemleri de yer almaktadır. GVK'nın 70 inci maddesi ise gayrimenkul sermaye iradının tarifini yapmaktadır. Bu maddeye göre; madde devamında belirtilen mal ve hakların sahipleri, mutasarrıfları, zilyedleri, irtifak ve intifa hakkı sahipleri veya kiracıları tarafından kiraya verilmesinden elde edilen iratlar gayrimenkul sermaye iradı sayılmaktadır. Vergiye tabi gayrimenkuller arasında araziler de yer almaktadır. Dolayısıyla DHMİ Genel Müdürlüğünce alınan kullanım bedelleri için de KDV hesaplanmıştır. Ancak yukarıda da belirtildiği üzere kullanım bedelleri ilgili Kanundan çıkarıldığı için buna ilişkin herhangi bir vergisel boyut da söz konusu olmamaktadır.

3.4.3-Garanti Edilen Giden Yolcu Sayısı ve Yolcu Servis Ücreti

YİD sözleşmelerinde imtiyazlı şirketler lehine yapılan tek teşvik belirli bir giden yolcu sayısının yıllar itibariyle İdarece garanti edilmiş olmasıdır. Özellikle yolcu servis ücreti gelirlerinin en önemli gelir kalemi olduğu dikkate alındığında bu şekilde bir garanti verilmesi istekli firmaları çok önemli bir düzeyde teşvik etmektedir. Yolcu servis ücretinin tanımı DHMİ Genel Müdürlüğüne her yıl yayımlanan ücret tarifelerinde yer almaktadır. Buna göre; DHMİ tarafından işletilen hava alanlarında giden yolculardan, hava alanlarında ve terminallerde sağlanan kolaylıklar ve verilen hizmetlere ilişkin olarak tahsil edilen bedele yolcu servis ücreti denilmektedir.

Giden yolcu sayısının yıllar itibariyle garanti edilmesi sonucunda ihaleye giren firmalar en az ne kadar gelir elde edebileceklerine ilişkin bir öngörü yapabilmekte ve buna göre talep edecekleri işletme süresini hesaplayabilmektedirler. Bu noktada DHMİ Genel Müdürlüğüne garanti edilen yolcu sayılarının gerçekçi tahmin edilmesi gerekmektedir. Çünkü gerçekleşme ihtimali düşük giden yolcu sayılarının garanti edilmesi durumunda işletme döneminde DHMİ Genel Müdürlüğüne görevli şirkete ödeme yapılması gerekmektedir. Oysa YİD modelinde bir amaç da İdareden direkt kaynak çıkmaması ve İdarenin gelecekteki bir takım gelirlerinden vazgeçerek yatırımları özel sektöre yaptırmaktır. Bu durumda elbette ki işletme döneminin süresi uzayabilecektir ancak İdareden doğrudan kaynak çıkmayacaktır.

Aşağıdaki tablolarda bu çalışmada ele alınan altı adet YİD projesindeki garanti edilen giden yolcu sayıları ve gerçekleşen giden yolcu sayıları yer almaktadır:

Tablo-12:Antalya Havalimanı I.Dışhatlar Terminali		
Yıllar	Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı	Gerçekleşen Dışhat Giden Yolcu Sayısı
1998	1.537.559	2.840.402
1999	1.645.115	2.133.660
2000	1.752.670	3.416.036
2001	1.860.226	4.359.090
2002	2.023.505	4.925.621
2003	2.084.210	4.879.262
2004	2.146.736	6.306.749
2005	2.211.138	7.201.043
2006	2.277.472	6.205.237
2007	2.345.796	7.627.672

Kaynak:DHMI İstatistik Yıllıkları (1998-2007)

Tablo-13:Antalya Havalimanı II.Dışhatlar Terminali		
Yıllar	Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı	Gerçekleşen Dışhat Giden Yolcu Sayısı
2005	2.211.138	7.201.043
2006	2.277.472	6.205.237
2007	2.345.796	7.627.672
2008	2.416.170	8.249.261
2009	2.488.655	7.748.546

Kaynak:DHMI İstatistik Yıllıkları (2005-2009)

Tablo-14:Atatürk Havalimanı Dışhatlar Terminali		
Yıllar	Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı	Gerçekleşen Dışhat Giden Yolcu Sayısı
2000	4.000.000	4.851.847
2001	4.120.000	4.346.810
2002	4.243.600	4.091.190
2003	4.370.908	4.384.388
2004	4.502.035	5.154.165
2005	4.637.096	6.015.666

Kaynak:DHMI İstatistik Yıllıkları (2000-2005)

Tablo-15:Dalaman Havalimanı Dışhatlar Terminali		
Yıllar	Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı	Gerçekleşen Dışhat Giden Yolcu Sayısı
2006	1.000.000	1.196.111
2007	1.030.000	1.251.889
2008	1.060.900	1.401.075
2009	1.092.727	1.449.325
2010	1.125.509	-
2011	1.159.274	-
2012	1.194.052	-
2013	1.229.874	-

Kaynak:DHMI İstatistik Yıllıkları (2006-2009)

Tablo-16:A.Menderes Havalimanı Dışhatlar Terminali		
Yıllar	Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı	Gerçekleşen Dışhat Giden Yolcu Sayısı
2006	1.000.000	732.142
2007	1.030.000	820.858
2008	1.060.900	859.940
2009	1.092.727	839.219
2010	1.125.509	-
2011	1.159.274	-
2012	1.194.052	-
2013	1.229.874	-

Kaynak:DHMI İstatistik Yıllıkları (2006-2009)

Tablo-17:Esenboğa Havalimanı İç-Dışhatlar Terminali				
Yıllar	Garanti Edilen Dışhat Giden Yolcu Sayısı	Gerçekleşen Dışhat Giden Yolcu Sayısı	Garanti Edilen İçhat Giden Yolcu Sayısı	Gerçekleşen İçhat Giden Yolcu Sayısı
2006	735.000	634.653	556.000	1.629.705
2007	750.000	672.569	600.000	1.798.271
2008	787.500	621.657	630.000	2.209.617
2009	826.875	547.195	661.500	2.480.608
2010	868.219	-	694.575	-
2011	911.630	-	729.304	-
2012	957.211	-	765.769	-
2013	1.005.072	-	804.057	-
2014	1.055.325	-	844.260	-
2015	1.108.092	-	886.473	-
2016	1.163.496	-	930.797	-
2017	1.221.671	-	977.337	-
2018	1.282.755	-	1.026.204	-
2019	1.346.892	-	1.077.514	-
2020	1.414.237	-	1.131.389	-
2021	1.484.949	-	1.187.959	-

Kaynak:DHMI İstatistik Yıllıkları (2006-2009)

Yukarıda yer alan Antalya Havalimanına ilişkin istatistikleri değerlendirirken 2005, 2006 ve 2007 yılları için I.ve II.Dışhat terminallerine istinaden garanti edilen yolcu sayılarını toplamak gerekmektedir. Çünkü anılan yıllarda söz konusu iki terminalin işletim süreleri çakışmıştır.

Söz konusu garanti edilen ve gerçekleşen giden yolcu sayılarına bakıldığında özellikle Antalya Havalimanı'nda gerçekleştirilen YİD uygulamalarında garanti edilen yolcu sayılarının gerçekçi tahmin edilmediği görülmektedir. Garanti edilen giden yolcu sayılarının gerçekten az olarak belirlenmesinin de sakıncaları vardır. Çünkü istekliler ihalede teklif edecekleri işletme sürelerini tespit ederlerken verilen garantiler büyük önem arz etmektedir. Garanti edilen giden yolcu sayısı olması gerekenden düşük tespit edildiğinde isteklilerin teklif ettikleri işletme süreleri de uzamaktadır. Dolayısıyla da bu hususta İdarenin gelir kaybı söz konusu olabilmektedir.

Diğer yandan; yolcu servis ücretine ilişkin olarak KDV açısından önem arz eden bir düzenleme söz konusudur. KDVK'nın 13 üncü maddesinin belirttiği bir takım teslim ve hizmetleri vergiden istisna tutmuştur. KDVK'nın 13 üncü maddesinin (b) bendine göre deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetler bu istisna kapsamındadır. Dolayısıyla DHMİ Genel Müdürlüğünce YİD modeli ile yapılan yatırımlarda işletici YİD anonim şirketinin hava taşıtlarına yönelik hizmetleri de söz konusudur. Dolayısıyla bu hizmetler için ilgili YİD anonim şirketi KDV'den muaf olmaktadır.

Söz konusu istisna hükmüne açıklık getirilmesi amacıyla 15 ve 93 seri nolu KDV genel tebliğleri yayımlanmış ve deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetlerin ne tür hizmetler olduğu hakkında açıklamalarda bulunulmuştur.

Bu açıklamalara göre;

- Yük ve yolcuya verilen tahmil, tahliye ve benzeri hizmetler,
- Araçlar için yapılan seyrüsefere ilişkin her türlü hizmet,
- Uluslararası deniz ve hava taşımacılığına ilişkin olarak araçlara yapılan akaryakıt, su, kumanya, teknik ve diğer malzeme şeklindeki teslimlerin KDVK'nın 13/b maddesi kapsamında istisnaya tabi olduğu ifade edilmiştir.

KDV genel tebliğinde¹⁹ de “*Yolcu Servis Ücreti*” adı altında alınan hizmetler ile alınan bu hizmetlerin işletici kuruluşlar tarafından hava meydanı işleticilerine aktarılan tutarlarının da KDV den istisna kapsamında olduğu yönünde açıklamalar yapılmıştır.

Mezkur tebliğe göre; KDV Kanunu'nun 13/b maddesinde, deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetlerin

¹⁹ 05.12.2009 tarih ve 27423 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 113 seri nolu KDV Genel Tebliği.

KDV'den müstesna olduğu hükme bağlanmış, istisna uygulamasına ilişkin usul ve esaslar ise muhtelif KDV genel tebliğleri ile belirlenmiştir.

İstisna kapsamına, deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan seyrüsefere ilişkin, yük ve yolcuya verilen tahmil, tahliye ve benzeri hizmetler de dâhil olmak üzere, her türlü hizmet girmektedir.

Buna göre, hava meydanı işleticisi kuruluşlar tarafından, yukarıda belirtilen “*Yolcu Servis Ücreti*” kapsamında yolculara verilen hizmetler, hava taşıma araçları için seyrüsefere ilişkin olarak verilen tahmil, tahliye ve benzeri hizmetler kapsamında KDV'den müstesnadır. Bu istisna kapsamında havayolu şirketlerinin bilet bedelleri içinde yer alan yolcu servis ücretlerinin, bilete ilişkin KDV matrahına dahil edilmeyeceği de tabiidir.

Ayrıca, “*Yolcu Servis Ücreti*” kapsamında verilen hizmetlere ilişkin tutarların hava yolu şirketlerince bilet bedellerine eklenmek suretiyle yolculardan tahsil edilip hava meydanı işleticisi kuruluşlara fatura karşılığında aktarılması, hizmet bedelinin tahsilini sağlamaya yönelik bir uygulamadır. Bu aktarma işlemi KDV'nin konusuna girmediğinden söz konusu faturalarda KDV hesaplanmayacaktır.

Diğer yandan; 2004/8127 sayılı Kararnameyle KDVK'nın 13 üncü maddesinde düzenlenen istisnaların uygulanmasına imkân veren asgari tutar, KDV hariç 100-TRY olarak belirlenmiştir. Yolculara verilen söz konusu hizmetler, hava taşıma araçlarının seyrüseferleri ile ilgili hizmetlerdir. Bu nedenle, sözü edilen Kararname ile belirlenen asgari tutarın, her bir araçta yolculuk eden yolcu sayısına göre hesaplanacak yolcu servis ücretleri toplamı esas alınarak uygulanması gerekmektedir. Her bir hava taşıma aracında seyahat eden yolculara ait toplam yolcu servis ücretlerinin 100-TL'nin altında olması halinde istisna uygulanmayacak, bu toplam tutar üzerinden hesaplanan KDV, hava yolu şirketlerince beyan edilecektir. Toplam tutarın 100-TRY ve üstünde olması halinde ise istisna kapsamında işlem yapılacaktır.

Araç başına hesaplanan “*Yolcu Servis Ücreti*” tutarlarının istisna kapsamı dışında olması ve yukarıda belirtildiği şekilde hava yolu şirketlerince KDV hesaplanıp beyan edilmesi ve KDV indirim mekanizmasının işletilebilmesi bakımından, hava meydanı işleticileri tarafından yolcu servis ücretlerinin tahsili amacıyla hava yolu şirketlerine düzenlenen faturalarda KDV hesaplanması ve işleticiler tarafından beyan edilmesi gerekmektedir.

Daha önce de değinildiği üzere imtiyaz sözleşmelerinde garanti edilen yolcu sayısının aşılması durumunda yolcu servis ücreti gelirlerinin bir kısmı veya tamamının İdareye ait olacağı kararlaştırılmıştır. Diğer taraftan garanti edilen yolcu sayısının gerçekleşmemesi durumunda da aradaki fark DHMİ tarafından şirkete ödenmektedir. Giden yolcu sayısının garanti edilen sayıyı aşması durumunda yolcu servis ücreti gelirleri DHMİ’ye ait olacak ve yine bunlar KDV’den istisna tutulacaktır. Ancak garanti edilen giden yolcu sayısına ulaşılmaması durumunda aradaki fark DHMİ tarafından imtiyazlı şirkete ödenmektedir. Bu noktada önem arz eden bir durum vardır. DHMİ tarafından imtiyazlı şirkete ödenmesi söz konusu olan aradaki farkı yolcu servis ücreti geliri olarak nitелеmek mümkün değildir. Çünkü bu gelire neden olan gerçekten giden yolcu yoktur. Bu ödenen bedel aslında tazminattır. Çünkü DHMİ’nin garanti ettiği giden yolcu sayısına ulaşamadığı için imtiyazlı şirketin zararı tazmin edilmektedir. Dolayısıyla bu ödemeyi tazminat kabul ettiğimizde de KDV hesaplaması söz konusu değildir. Çünkü tazminat ödemeleri KDV kapsamına girmemektedir. İstisna uygulaması açısından sonuç değişmemekle birlikte DHMİ tarafından ödenen bedelin tazminat olduğu hususunu vurgulamak önem arz etmektedir.

Bu noktada söz konusu KDV istisnasının hangi taraf için teşvik unsuru olduğu konusuna değinmek gerekmektedir. Burada görevli şirket KDV mükellefi konumundadır. Söz konusu istisna düzenlemesi olmasaydı bu ücret KDV’siyle birlikte yolcular tarafından bilet bedeli içinde ödenecekti. Görevli şirket de tahsil ettiği KDV’yi vergi dairesine yatırmakla mükellef olacaktı. Diğer bir ifadeyle KDV’nin yükü aslında yolcular üzerinde kalacaktı. Bu nedenle söz konusu istisna ile imtiyazlı şirkete doğrudan sağlanan bir teşvik

söz konusu değildir. Burada her ne kadar yolcu bazında istisna tutulan KDV tutarı düşük olsa da teşvik edilen aslında havayolunu kullanmak isteyen yolculardır.

3.4.4-Amortisman Uygulaması

Antalya Havalimanı, İstanbul Havalimanı ve Dalaman Havalimanı YİD modellerine ilişkin imtiyaz sözleşmelerinde amortisman düzenlemesine de yer verilmiştir. Bu düzenlemelere göre; söz konusu biriken amortisman tutarları tesisin devri esnasında İdareye devredilecektir. İdarenin uygun görüşü doğrultusunda ekonomik ömürlerini dolduran duran varlıklar yenilendiği takdirde, bu varlıklara isabet eden amortisman tutarı kadarlık teminat mektubu İdare tarafından görevli şirkete iade edilecektir.

Ancak; Adnan Menderes ve Esenboğa Havalimanı YİD modellerine ilişkin imtiyaz sözleşmelerinde amortisman uygulaması değiştirilmiştir. Buna göre; görevli şirket işletmekte olduğu tesisi VUK ve diğer mali mevzuatta belirtilen şekil ve esaslara göre itfa edecektir. Amortisman tabi kıymetlerin işletme dönemi içerisinde kullanılamaz hale gelmesi veya ekonomik ömürlerini doldurması nedeniyle yenileme ihtiyacı doğması halinde kıymetlerin yenilenmesi görevli şirket tarafından (bedeli kendilerine ait olmak üzere) gerçekleştirilecektir.

Yukarıdaki düzenlemelerden anlaşıldığı üzere eski ve yeni düzenleme arasında çok büyük fark vardır. Önceki düzenlemede imtiyazlı şirketin işletme dönemi boyunca ayırdığı birikmiş amortisman tutarının tesisin devri esnasında DHMİ'ye nakit olarak ödeneceği kararlaştırılmıştır. Bu düzenlemenin getirilme mantığının; işletme döneminde yıpranan amortisman tabi varlıkların yıpranma bedellerinin İdareye tesislerle birlikte devredilmesidir. Böylelikle birikmiş amortisman tutarlarına sahip olan İdare bir nevi tesisleri yeni gibi teslim almış olacaktır. Ancak daha önce de değinildiği üzere; VUK'un 313 üncü maddesinde, ilgili mevzuat gereğince sözleşme

süresinden sonra bedelsiz olarak bir teşekküle intikali öngörülen amortisman tabi iktisadi kıymetlerden, sermayenin veya özel maliyet bedellerinin itfası hükümlerine göre amortisman tabi tutulanlar, genel hükümler uyarınca ayrıca amortisman tabi tutulmazlar. Ancak söz konusu kanun hükmüne rağmen sözleşmede yer alan düzenlemenin tamamen özel amaçlı olduğu açıktır. Aslında buna amortisman denilip VUK'un işaret edilmesi yanlıştır. Dolayısıyla bunun amortisman düzenlemesinden tamamen bağımsız özel bir yenileme fonu olarak düşünmek yanlış olmayacaktır.

Bunlara ilaveten; söz konusu uygulamanın imtiyazlı şirkete önemli bir mali yük getirdiği açıktır. Diğer yandan işletme süresi sonunda ilgili YİD mevzuatına göre sözleşme kapsamındaki tesis, teçhizat, tesisat, cihaz ve sistemlerin bakımlı, çalışır ve kullanılabilir durumda DHMİ'ye devredileceği hükme bağlanmıştır. Bu noktada yıpranma bedelinin de nakit olarak DHMİ'ye ödeneceği çıkarımını yapmak mümkün görünmektedir. Dolayısıyla bu düzenleme belirtilen mantıkla uygulamaya geçirilmiş ve imtiyazlı şirkete önemli bir maddi yük getiren bir uygulama olmuştur. Daha önce de bahsedildiği üzere imtiyazlı şirketten muhtelif isimler altında gelir elde etmenin pratikte İdareye ve kamuya bir yararının olmadığı düşünülmektedir. Çünkü imtiyazlı şirkete yüklenen her türlü mali külfet işletme süresinin yüksek belirlenmesine neden olmaktadır. Bu nedenle sözleşmelerde bu tür hükümlere yer vermemek daha doğrudur. Keza Adnan Menderes ve Esenboğa Havalimanlarındaki YİD uygulamalarında söz konusu uygulamadan vazgeçilmiştir.

Son olarak eski uygulamaya ilişkin olarak söz konusu birikmiş amortisman tutarlarının imtiyazlı şirketçe devir esnasında DHMİ'ye ödenirken, ödenen tutarın KDV'ye tabi olup olmayacağı ve bu kazancın hangi yıl itibarıyla kurumlar vergisi matrahına dahil edeceği konularında da

tereddüte düşülmüş ve bu konuya ilişkin olarak Maliye Bakanlığı'ndan mukteza²⁰ talep edilmiştir. Söz konusu muktezada;

“...Kurumlar Vergisi yönünden yapılan değerlendirmede işletim önemi sonunda Genel Müdürlüğünüzün "Birikmiş Amortisman Fonu" adı altında imtiyaz sahibi şirketten tahsil edeceği tutar, miktar ve mahiyet itibariyle işletim dönemi sonunda kesinleşeceğinden, başka bir ifade ile işletim dönemi sonunda söz konusu alacağa hak kazanılacağından, Genel Müdürlüğünüzün bu tutarı tesisin devredildiği tarihte kurum kazancına dahil etmesi gerektiği belirtildiğinden, anılan tutarın ticari kazanç olarak nitelendirileceği ve bu tutara KDV Kanunu'nun 1/1 maddesi gereği KDV uygulanacağı tabiidir” denilmektedir. Dolayısıyla söz konusu mukteza ile tereddütler son bulmuştur.

3.5-YAKLAŞIK İŞLETME SÜRESİ TAHMİNİNE İLİŞKİN MODEL ÖNERİSİ

YİD uygulamalarında yatırım ve işletme süreleri söz konusudur. Bu sürelerden yatırım süresi ihale öncesinde İdare tarafından tespit edilmektedir. İşletme süresini ise istekli şirketler ihalede kapalı zarf içinde teklif etmektedirler. Teklif aşamasında istekli şirketler yapılacak yatırımın maliyetini, işletme döneminde kendilerine tahsis edilecek gelirleri ve kendilerine garanti edilen giden yolcu sayılarını bilmektedirler. Bu veriler ışığında istekli şirketler kendilerine belli bir kar sağlayacak işletme süresini tahmin ederek bu süreyi teklif etmektedirler. İhale değerlendirmesinde de işletme süresini en düşük teklif eden ve şartnamelerde yer alan şartları taşıyan şirket üzerine ihale bırakılmaktadır. Bu aşamada İdarenin, istekli şirketlerin yaptığı gibi işletme süresi hesap etme ve ihaleyi verip vermeme konusunda bu açıdan bir değerlendirme yapması söz konusu değildir. Esasında; İdare ihaleyi iptal etme hakkına ilgili mevzuat gereğince sahiptir. Örneğin İdarenin bahsedildiği şekilde bir tahmin yaptığını ve optimal işletme süresini 3 yıl olarak tespit ettiğini varsayalım. İhalede ise gelen en düşük

²⁰ Gelir İdaresi Başkanlığının 26.05.2009 tarih ve B.07.1.GİB.4.06.17.01/KDV-4: 2009-14001-13/1958 sayılı mukteza.

teklifin 5 yıl olduğunu kabul edelim. Bu durumda İdare kamu menfaatlerini göz önünde tutup ihaleyi iptal edebilir. Ancak uygulamada böyle bir duruma rastlanılmamaktadır.

Aslında sonuçları itibariyle YİD modeli kapsamında yapılan işler Kamu İhale Kanunu kapsamında yaptırılan işlerden farklı değildir. Şöyle ki; Kamu İhale Kanunu kapsamında yapılan işlerde İdare bir mal satın alımı, tesis inşaatı veya hizmet alımı karşılığında ihalede oluşan bedeli ihaleyi üstlenen tarafa ödemek koşuluyla ihale konusu malı, hizmeti veya inşaat işini temin etmektedir. Kısacası İdare bedelini ödeyerek özel sektöre bir iş yaptırmaktadır. YİD modelinde ise İdare gelecekte doğacak belirli gelir kalemlerini özel sektör kişisine devretmeyi taahhüt ederek işi özel sektöre yaptırmaktadır. Aslında YİD modelleri birer inşaat işi ve hizmet alım işidir. Yatırım döneminde inşaat işi alınmakta, işletme döneminde ise işletme hizmeti alınmaktadır. Dolayısıyla YİD modellerinde İdare, bedelini direkt ödemek yerine gelecekteki gelirlerinden vazgeçmektedir.

Kamu İhale Kanunu'nda yaklaşık maliyet müessesesi söz konusudur. Yaklaşık maliyet müessesesi Kamu İhale Kanunu'nun 9 uncu maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre; mal veya hizmet alımları ile yapım işlerinin ihalesi yapılmadan önce idarece, her türlü fiyat araştırması yapılarak katma değer vergisi hariç olmak üzere yaklaşık maliyet belirlenir ve dayanaklarıyla birlikte bir hesap cetvelinde gösterilir. Yaklaşık maliyete ihale ve ön yeterlik ilânlarında yer verilmez, isteklilere veya ihale süreci ile resmî ilişkisi olmayan diğer kişilere açıklanmaz.

Kanunda ve ilgili mevzuatta İhale bedelinin yaklaşık maliyetin altında ya da üstünde olması gibi bir kısıtlama öngörülmemektedir. Yaklaşık Maliyet bir tavan değer olmadığından, gelen tekliflerin yaklaşık maliyetin altında kalma zorunluluğu da yoktur. Tabii bu durumlarda İdare yaklaşık maliyet belirlenmesi konusunda kendi yaptığı işlemi de sorgulamalıdır.

Yaklaşık maliyet ödenek tespitinde de kullanıldığından ihale bedelinin mevcut ödenekle karşılanabilir olup olmadığına bakılarak ihale sonucu

hakkında karar verilmelidir. Kamu İhale Genel Tebliği'nde de bu konu ile ilgili açıklayıcı madde yer almaktadır. Bu açıklama şu şekildedir;

"Yaklaşık maliyetin üzerindeki tekliflerin kabul edilip edilemeyeceği hususunda tereddütler olduğu anlaşılmaktadır. İhale komisyonu;

a) Yaklaşık maliyet hesaplanırken değerlendirilmeyen her hangi bir husus olup olmadığını,

b) Yaklaşık maliyet güncellenerek tespit edilmişse, güncellenenin doğru yapılıp yapılmadığını,

c) Verilen teklif fiyatlarının piyasa rayiç fiyatlarını yansıtıp yansıtmadığını,

Sorgulayarak verilen teklifleri yaklaşık maliyete göre mukayese eder ve bütçe ödeneklerini de göz önünde bulundurarak, teklif fiyatlarını uygun bulması halinde ekonomik açıdan en avantajlı teklifi ve varsa ikinci teklifi belirlemek veya verilen teklif fiyatlarını uygun bulmaması halinde ihalenin iptaline karar vermek hususunda takdir yetkisine sahiptir.

Yaklaşık maliyetin üzerinde olmakla birlikte teklifin kabul edilebilir nitelikte görülmesi halinde idarenin ek ödeneğinin bulunması veya ilgili mali mevzuatı gereği ödenek aktarımının mümkün olması durumlarında teklifler kamu yararı ve hizmet gerekleri de dikkate alınarak kabul edilebilir. Bu durumda sorumluluk idareye aittir."

Yukarıdaki mevzuattan anlaşıldığı üzere Kamu İhale Kanunu'na göre yapılan ihalelerde İdarece hesaplanan ve gizli tutulan yaklaşık maliyet ihalenin sonucunu doğrudan etkileyen bir kriter değildir. Ancak ihalenin verildiği tutarın yaklaşık maliyetin üzerinde olması durumunda sorumluluğun İdareye ait olacağı belirtilerek mutlak bir serbestinin de olmadığına dikkat çekilmektedir. Burada amaç elbette ki kamu kaynaklarının optimal bir şekilde kullanılmasını sağlamaya yöneliktir.

Dolayısıyla önerdiğimiz model de YİD kapsamında yapılacak ihalelerde “*yaklaşık işletme süresi*” tahmin edilmesi ve bunun değerlendirmelerde bir kriter olarak esas alınmasıdır.

Modeli sözel olarak açıklamak gerekirse; İdare ihale öncesinde yaklaşık işletme süresini hesaplayacaktır. Bu hesaplamada yatırım için imtiyazlı şirketin yapacağı yatırım harcamaları ve işletme döneminde elde edeceği gelirlerin tahmin edilmesi gerekmektedir. Yatırım bedeli ihale dokümanlarında belli olduğu için bu maliyet kaleminde tahmin sorunu bulunmamaktadır. Ancak işletme dönemindeki gelirlerin tahmin edilmesi ciddi bir çalışma gerektirmektedir. Ancak YİD ihalesini yapan İdarenin bu konuda uzmanlığı söz konusu olduğu için fazlasıyla sorun yaratacak bir durum değildir. Fakat hesaplamalarda kolaylık olması amacıyla İdarenin imtiyazlı şirkete garanti ettiği gelirler üzerinden de tahmin yapılabilir. Bu şekilde bulunacak bir yaklaşık işletme süresinin en üst limit olarak kabul edilmesi de mümkündür. Çünkü imtiyazlı şirkete tahsis edilen ve garanti edilen gelir dışında da çok sayıda gelir kalemi bulunmaktadır.

Yatırım maliyetleri ve tahmin edilen gelirlerin kıyaslanabilmesi için bu tutarların zaman çizgisinin belli bir noktasında toplanması gerekmektedir. Paranın zaman değeri söz konusu olduğu için farklı zamanlarda oluşacak gelir ve gider akımlarının belirli bir zaman noktasına indirgenerek karşılaştırma yapılması gerekmektedir. Modelimizde bu zaman noktası tesisin işletmeye geçtiği nokta olarak kabul edilmiştir.



Yukarıda yer alan zaman çizgisine göre yatırım döneminde imtiyazlı şirketçe yapılacak harcamaların ve işletme döneminde elde edeceği gelirlerin işletme dönemi başlama tarihindeki değerleri bulunarak yaklaşık işletme süresi tahmini yapılacaktır.

Bu hesaplama için “*net bugünkü değer*” yöntemi kullanılacaktır. Bu yöntem paranın zaman değerini esas almaktadır. Enflasyon oranı sıfır dahi olsa paranın zaman değeri vardır. Bugünkü 100-TRY yarınki 100-TRY’den daha değerlidir. Çünkü 100-TRY ile bir günlük faiz geliri elde etmek mümkündür. Diğer yandan söz konusu 100-TRY ile faiz geliri elde edilmese ve enflasyon oranı sıfır dahi olsa yine de bugünkü 100-TRY yarınki 100-TRY’den daha değerlidir çünkü gelecek zaman risk içermektedir. YİD projelerinde imtiyazlı şirketin yapacağı harcamalar ve elde edeceği gelirler farklı zamanlarda gerçekleşmektedir. Bu nedenle paranın zaman değerini dikkate almadan para giriş ve çıkışlarını karşılaştırmak anlamsız sonuçlar verecektir. Bu nedenle para giriş ve çıkışlarının birbirleriyle karşılaştırılabilmesi için bunların zaman faktörü göz önüne alınarak belirli bir zaman düzeyine indirgenmeleri gerekmektedir. Net bugünkü değer yöntemi de bu esastan hareket etmektedir.

Net bugünkü değer yöntemini; önceden belirlenmiş bir faiz oranı üzerinden, yatırım harcamalarını ve yatırımın sağlayacağı nakit girişlerini aynı zaman noktasına indirgeyerek aralarındaki farkın hesaplanması olarak tanımlamak mümkündür. Modelimizde söz konusu faiz oranı mevduat faiz oranı olarak alınmıştır.

Bu yöntemle göre örneğin 1 ay sonraki bir nakit girişinin bugünkü değerini bulmak için aşağıdaki formül kullanılmaktadır:

$$NBD = \frac{A}{(1+i)} \quad (A:\text{Nakit Girişi}, i:\text{Aylık Mevduat Faiz Oranı})$$

Bugünkü bir nakit girişinin 1 ay sonraki değerini bulmak için de aşağıdaki formül kullanılmaktadır:

$$\text{Bir Ay Sonraki Değer} = A(1+i)$$

Dolayısıyla birden fazla dönem ve nakit giriş-çıkışı olacağı için sigma yardımıyla net bugünkü değer formülünü aşağıdaki gibi yazmak mümkündür:

$$NBD = \sum_{t=0}^n \frac{A_t}{(1+i)^t} \quad (1)$$

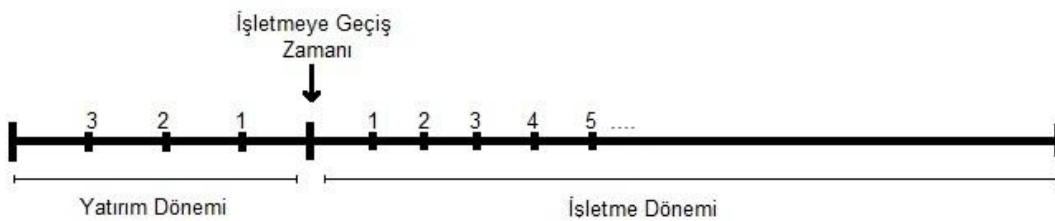
Gelecekteki bir zamandaki değerleri bulmak içinde aşağıdaki formül kullanılabilir:

$$\text{Gelecekteki Değer} = \sum_{t=0}^n A_t (1+i)^t \quad (2)$$

3.5.1-Modelin Oluşturulması

Modelimizde yatırım döneminde yapılacak harcamaların gelecekteki değeri yukarıda yer alan (2) numaralı formül kullanılarak işletme döneminin başlangıç tarihindeki değeri bulunacaktır. İşletme dönemindeki gelirlerin söz konusu tarihteki değerini bulmak için de (1) numaralı formül kullanılacaktır. Daha sonra formüldeki (n) değeri hesaplanarak “*yaklaşık işletme süresi*” tespit edilecektir.

Aşağıda YİD sürecini gösteren zaman çizgisi yer almaktadır:



Yatırım dönemindeki harcamaların ve işletme dönemindeki gelirlerin işletmeye geçiş zamanındaki değerleri bulunacaktır:

$$YHİGTD = \sum_{t=1}^n A_t (1+i)^t \quad (3)$$

YHİGTD: Yatırımın Harcamalarının İşletmeye Geçiş Tarihindeki Değeri

n: Yatırım Dönemi Süresi (ay)

A: Aylık Bazda Yatırım Harcaması

i: Faiz Oranı

Söz konusu (3) numaralı formülde yer alan değişkenlerin tümünün değeri bilinmektedir.

İşletme döneminde elde edilecek gelirlerin işletme tarihindeki değerini bulmak için de aşağıdaki formülü kullanmak gerekmektedir:

$$GİGTD = \sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+i)^t} \quad (4)$$

GİGTD: Gelirlerin İşletmeye Geçiş Tarihindeki Değeri

B: İmtiyazlı Şirkete Garanti Edilen Gelir (Aylık Bazda)

Dolayısıyla (3) ve (4) numaralı formülleri birbirine eşitlediğimizde garanti edilen gelirler ile yatırım harcamalarını birbirine eşitleyen süre (n) ay bazında bulunmuş olacaktır. Dolayısıyla formülü aşağıdaki gibi yazmak gerekmektedir:

$$(YHİGTD) = \sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+i)^t} = B \left(-1 + \frac{1 - (1/(1+i))^{n+1}}{1 - (1/(1+i))} \right)$$

Yukarıdaki formülde tek bilinmeyen n terimi bulunduğu zaman yatırım harcamaları ile garanti edilen gelirleri birbirine eşitleyen yaklaşık işletme süresi bulunmuş olacaktır.

İmtiyazlı şirkete tahsis edilen ve garanti edilmiş gelirler dışında da gelirler söz konusu olduğundan, bu gelirleri de imtiyazlı şirketin faaliyet giderlerini karşılayan ve karını oluşturan unsur olarak kabul etmek mümkündür. Dolayısıyla bu şekilde hesaplanan bir n değeri bize azami işletim süresi hakkında bir bilgi verebilecektir. Bu bağlamda ihalelerde hesaplanan yaklaşık işletim süresinden fazla bir teklif geldiğinde İdare ihaleyi iptal edip etmemek konusunda bir kritere sahip olabilecektir. Ayrıca söz konusu formülü geliştirmek de mümkündür. Örneğin ihaleyi yapan İdare imtiyazlı şirkete devredilen gelirlerin tamamını ve faaliyet giderlerini de tahmin edip hesaplamayı bu şekilde de yapabilir. Çünkü İdare kendi faaliyet konusuna girdiği için tüm gelirleri ve faaliyet giderlerini tutarlı bir şekilde tahmin edebilir. Söz konusu hesaplamalar yapılırken imtiyazlı şirketin kar oranı %25 olarak alınabilir çünkü yapım işlerinde yapılan yaklaşık maliyet hesaplamalarında kar oranı genellikle %25 olarak alınmaktadır. Dolayısıyla ilgili YİD mevzuatında yaklaşık işletim süresi hesaplanması konusunda bir düzenlemeye gidilmesinin kamu yararına olacağı düşünülmektedir.

3.5.2-Modelin Varsayımları

Yaklaşık işletim süresi tahminine yönelik olarak geliştirdiğimiz modelde bir takım varsayımlar mevcuttur. Aşağıda bu varsayımlara değinilmiştir:

- Faiz oranı yatırım ve işletme dönemlerinde sabit kabul edilmiştir.
- Yatırım harcamalarının her ay eşit miktarda yapıldığı varsayılmıştır.
- Garanti edilen gelirlerin işletme döneminde sabit olduğu kabul edilmiştir.

- Yatırım harcamalarının her ayın başında yapıldığı, gelirlerin ise her ayın sonunda elde edildiği varsayıldığından formülde $t=1$ esas alınmıştır.

SONUÇ

Geçmişte olduğu gibi günümüzde de devletler bir takım mal ve hizmet üretimlerini üstlenmektedirler. Bazı durumlarda üretilmesi planlanan mal veya hizmetin nitelikleri söz konusu üretimi devletin yapmasına gerekçe oluştururken bazı durumlarda da söz konusu üretimin büyük miktarlarda kaynak gerektirmesi söz konusu üretimi devletin yapmasına gerekçe oluşturmaktadır. Ancak iktisat biliminde vurgulandığı üzere insan ihtiyaçları sınırsız olmakla birlikte, bu ihtiyaçların giderilmesi noktasında kaynaklar sınırlıdır. Dolayısıyla özel sektörün kaynakları sınırlı olduğu gibi kamu sektörünün de kaynakları sınırlıdır.

Bu bağlamda devlet bazı mal ve hizmet üretimlerini kendisi üstlenmekte bazen de bu mal ve hizmetleri özel sektöre ürettirmektedir. Bu hususta bazı yöntem ve modeller uygulanmakta olup, bunlardan bir tanesi de YİD modelidir.

YİD modeli, kamunun görev alanına giren bir yatırım veya hizmetin, yatırım ve işletme döneminde yapılacak masrafları yüklenen ve karşılığında yatırım sonucu ortaya çıkacak tesisi, önceden belirlenen bir süre ve tarife üzerinden işletme hakkına sahip olan bir şirket eliyle gördürülmesidir.

YİD modelinin temel felsefesi 17.Yüzyıl'da Fransa'da kanal ve köprülerin gerek merkezi yönetimler ve gerekse de yerel yönetimler eliyle özel şirketlere yaptırılması ve bu yatırımların özel şirketler tarafından belirli bir imtiyaz süresince işletildikten sonra kamuya devredilmesi ile ortaya çıkmıştır.

Türkiye'de ise 1984 yılında ilk yasal düzenleme yapılarak enerji üretim tesislerinin yapımı ve işletilmesi hakkının en fazla 99 yıl süre ile özel sektöre verilmesine imkan sağlanmıştır. Söz konusu yasal düzenleme ile yatırım ve işletme maliyetinin tamamının yatırımcı şirket tarafından karşılanması öngörülmekte ve bu şekilde özel sektörün özellikle enerji sektörüne girişi

teşvik edilmekteydi. Bununla birlikte, YİD modelinin ilk uygulaması enerji sektöründe değil, alışveriş merkezi yapımında gerçekleşmiş ve 02.08.1985 tarih ve 1135/1633 sayılı Ankara Büyükşehir Belediyesi Encümeni kararına istinaden Belediye ile Anıtsal Yapılar Sanayi Ticaret ve Turizm Şirketi arasında Atakule'nin yapımı ve işletilmesine yönelik YİD sözleşmesi imzalanmıştır. Çalışmamızda örnek olarak ele alınan ve sivil havacılık alanında gerçekleştirilen YİD uygulamaları ise 13.06.1994 tarih ve 21959 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun'a istinaden gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilmektedir.

YİD modeli, teknolojinin hızla gelişmesi ve ihtiyaçların hızla artması nedeniyle, devletin sınırlı bütçesi ile yapamayacağı yatırımları gerçekleştirmek ve halkın hizmetine sunmak amacıyla geliştirilmiş bir modeldir. Her ne kadar modelin geliştirilme amacıyla kamunun kaynak yetersizliği ön planda olsa da hizmetin bilhassa özel sektöre gördürülmesi ve özelleştirme etkileri de bu modelin kullanımını arttırmıştır. Çalışmamızda ele alınan ve DHMİ Genel Müdürlüğünce YİD modeli ile gerçekleştirilen yatırımlarda YİD modelinin seçilmesinin temel nedeninin kaynak yetersizliği olmadığı düşünülmektedir. Çünkü DHMİ Genel Müdürlüğünün yatırım yapılan yıllardaki ve son yıllardaki mali tablolarına bakıldığında söz konusu yatırımların istenirse Kuruluşun özkaynaklarıyla veya temin edilebilecek uzun vadeli kredilerle yaptırılabilceği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bu çalışmada ele alınan YİD modeli uygulamalarındaki bir amacın da özelleştirme olduğunu söylemek mümkündür. Nitekim Atatürk ve Antalya Havalimanlarında YİD modeli çerçevesinde gerçekleştirilen yatırımların işletim süresi dolduktan sonra bu tesislerin özel sektöre kiraya verilmesi ve bu sayede hizmetin özel sektöre gördürülmesi asıl amacın özelleştirme olduğu hususunu teyit etmektedir. Uygulamada Türkiye'de sivil havacılık alanında gerçekleştirilen YİD kapsamındaki tesislerin işletimine bakıldığında hizmet sunumundaki kalite artışı da fazlasıyla dikkat çekmektedir.

Ancak sivil havacılık alanında gerçekleştirilen YİD modellerinde özelleştirme amacı da bulunmakla birlikte diğer alanlardaki uygulamalarda asıl tercih nedeni kaynak yetersizliği olabilmiştir. Bu nedenle de yabancı sermayeyi Türkiye'ye çekebilmek için yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bu konudaki en önemli düzenleme YİD modeli kapsamındaki olası uyuşmazlıkların çözüm noktasında olmuştur. Yasal düzenlemelere göre YİD modeli kapsamında ortaya çıkabilecek uyuşmazlıklarda Danıştay görevli olmaktadır. Ancak yabancılik unsuru taşıyan YİD modeli uygulamalarında imtiyaz sözleşmesi taraflarının yargı mercii olarak tahkimi seçmeleri mümkündür. Genel olarak tahkim kavramını; bir hak üzerinde ihtilafa düşmüş olan iki tarafın anlaşarak, bu uyuşmazlığın çözümünün özel kişilere bırakılması ve uyuşmazlığın özel kişiler tarafından incelenip karara bağlanması olarak tanımlamak mümkündür. Dolayısıyla tahkim yolunun tarafların seçimi ile mümkün olabilmesi durumu yabancı sermayeyi Türkiye'ye gelmesi konusunda oldukça teşvik edicidir.

YİD sözleşmeleri birer kamu hizmeti imtiyaz sözleşmeleridir ve bu iş için kurulacak şirketin (görevli şirketin) bir anonim şirket olması gerekmektedir. Bu hususlar YİD şirketinin vergi kanunları karşısındaki durumunun belirlenmesi açısından önem arz etmektedir. Bu durumda YİD şirketleri Kurumlar Vergisi tam mükellefi konumunda olmaktadır. YİD şirketleri için Türk vergi mevzuatında bir takım özel düzenlemeler söz konusudur. Vergi Usul Kanunu'nda amortisman yöntemi olarak YİD şirketleri için iki farklı yöntem öngörülmüştür. Bunlardan bir tanesi sermayenin itfası ve diğeri de özel maliyet bedellerinin itfasıdır. VUK'ta yer alan özel maliyet bedellerinin itfası düzenlemesi imtiyazlı şirketler dışında bulunan ve belli bir süre sonunda yaptığı tesis ve yatırımları bedelsiz olarak ilgili kamu idaresine intikal edecek olan yatırım ve tesisler için geçerli olmaktadır. Bunun dışında her iki tarafın da özel hukuk kişilerinin oluşturduğu YİD sözleşmelerinde yine özel maliyet bedelinin itfası metodunun kullanılması mümkün bulunmaktadır. Dolayısıyla YİD imtiyazlı anonim şirketlerinde sermayenin itfası yolunun

kullanılmasının daha uygun ve doğru olacağı düşünülmekte olup bu duruma yasal düzenleme ile netlik kazandırılması faydalı olacaktır.

VUK'ta yer alan enflasyon düzeltmesi müessesesi de YİD şirketleri için önemlidir. YİD şirketleri 2004 yılından önce uygulanmakta olan yeniden değerlendirme uygulaması dışında tutulmaktaydı. Ancak 2004 yılında yeniden değerlendirme yönteminin yerini enflasyon düzeltmesi almış ve bu sefer YİD şirketlerinin aleyhine olan uygulama son bularak bu şirketlere de enflasyon düzeltmesi yapma hakkı tanınmıştır.

Kurumlar Vergisi açısından önem arz eden bir konu da devir işlemidir. Bu anlamda 3996 sayılı Kanun'da yer alan görevin devri müessesesi ile KVK'daki devir müessesesi benzeşmektedir. KVK'ya göre münfesi kurumun devir tarihindeki bilanço değerlerini birleşilen (devralan) kurum, bir bütün halinde devralacak ve aynen bilançosuna geçirecektir. Dolayısıyla yeni kurulan ve görevi üstlenen YİD anonim şirketi görevi devreden YİD anonim şirketinden görevi devralırken tüm bilanço değeri ile devralması gerekmektedir. Diğer yandan imtiyaz sözleşmesi süresi sonunda tesisin idareye devrinde kazanç hesaplaması söz konusu olamayacağından bu devrin KVK açısından vergisel bir boyutu da olmayacaktır.

Katma Değer Vergisi açısından da değinilmesi gereken hususlar bulunmaktadır. YİD modelinin işletme ve imtiyaz haklarının kiralanması sayılıp sayılmayacağı hususu önemli bir konudur. Çünkü bu husus direkt olarak KDV'nin konusunu oluşturabilmektedir. YİD modeli kapsamında yapılan yatırımlarda öncelikle ilk başta ortada kiraya konu bir tesis mevcut değildir. İdarece projesi tespit edilen tesislerin yapılması karşılığında belirli bir süre için bu yatırımı yapan şirkete söz konusu tesisleri işletme hakkı tanınmaktadır. Bu bağlamda idarenin bu işlemde elde ettiği bir irat bulunduğunu söylemek mümkün görünmemektedir. Dolayısıyla tesislerin devrine kadar YİD modeli kapsamında gerçekleştirilen işlemlerin ilgili mevzuata göre işletme ve imtiyaz hakları ve ruhsatlarının kiralanması olarak kabul edilemeyeceği sonucuna ulaşılmaktadır.

Yatırım ve işletme döneminde YİD şirketinin KDV mükellefiyeti söz konusu olmaktadır. Yatırım döneminde şirket gelir elde edemediği ve sadece yatırım harcamalarında bulunduğu için ödediği KDV'leri yatırım döneminde indirim konusu yapamamaktadır. Bu nedenle YİD şirketleri üzerindeki bu yatırım dönemindeki KDV yükü için bir takım kolaylıklar sağlanması gerektiği çeşitli ortamlarda belirtilmekteydi. Sonuçta 6288 sayılı Kanun'un 1 inci maddesi ile KDVK'ya eklenen ve 04.04.2012 tarihinde yürürlüğe giren geçici 29 uncu madde ile bu durum değiştirilmiştir. Söz konusu madde ile yatırım döneminde YİD şirketlerinin mal ve hizmet alımları KDV'den istisna edilmiştir. Diğer yandan yatırım teşvik belgesine sahip YİD anonim şirketleri için durum söz konusu değişiklik öncesinde de farklılık arz etmekteydi. Yatırım teşvik belgesine sahip olan YİD anonim şirketlerinde, indirilecek KDV'nin yatırım ve inşaat dönemi boyunca beklemesi hususunda, belge kapsamında bulunan makine ve teçhizat teslimlerine ilişkin olarak KDVK'nın 13 üncü maddesinin (d) bendi ile getirilen istisna düzenlemesi ile KDV yükü bir miktar azaltılmıştı. Ayrıca konumuzu oluşturan hava meydanlarının inşası ve genişletilmesi hususunda KDVK'nın 13 üncü maddesinin (e) bendi de bir istisna getirmekteydi. Söz konusu istinadan YİD şirketleri de yararlanabilmekteydi. Ancak söz konusu yeni düzenleme ile 3996 sayılı Kanun kapsamındaki tüm YİD projelerine ilişkin olarak yatırım döneminde KDV istisnası getirilmiş ve teşviğin kapsamı genişletilmiştir.

İşletme dönemine ilişkin olarak havacılığı ilgilendiren bir KDV istisnası da söz konusudur. KDVK'nın 13 üncü maddesinin (b) bendine göre deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetler bu istisna kapsamındadır. Dolayısıyla DHMİ Genel Müdürlüğüne YİD modeli ile yapılan yatırımlarda işletici YİD anonim şirketinin hava taşıtlarına yönelik hizmetleri de söz konusudur. Dolayısıyla bu hizmetler için ilgili YİD anonim şirketi KDV'den muaf olmaktadır.

YİD kapsamındaki tesislerin işletme süresi sonunda idareye devri konusunda KDV açısından özellikli bir durum söz konusu olmaktadır. Bu konuda tesislerin idareye devrinin KDV Kanunu'nda yer alan teslim

müessesesine girip girmeyeceği uzunca bir süre tartışılmıştır. Ancak bu tartışma KDV sirküleri ile son bulmuştur. Buna göre; YİD modelinde ilgili kurumca süre sonunda tesisin kendisine devri karşılığında işleticiye doğrudan bir bedel ödenmemektedir. Bir finansman türü olan bu modelde işletici tesisin devrine ilişkin bedeli, tesis sözleşme ile öngörülen süre içinde işletmek suretiyle elde ettiği kazanç ile karşılamaktadır. Bu kazancın kaynağını tesisin devredildiği kurum değil, 3. şahıslar oluşturmaktadır. Bu nedenle, tesislerin ilgili kuruma devri katma değer vergisine tabi olmakla birlikte, bu teslim karşılığında bir bedel alınmaması ve matrahın da buna göre belirlenmesi “*haklı sebeplerle*” izah edilebildiğinden bu tür devir işlemlerinde emsal bedel uygulaması yoluna gidilmemesi gerekmektedir. Bu çerçevede, YİD modelinde süre sonunda tesisin işletici tarafından ilgili kuruma tesliminde emsal bedel üzerinden katma değer vergisi aranılmayacaktır.

Emlak Vergisi açısından YİD şirketlerine ilişkin özel bir düzenleme bulunmamakla birlikte YİD şirketleri açısından netleştirilmesi gereken durumlar söz konusudur. Emlak Vergisi Kanunu’nda sayılan kamu idarelerinin mülkiyetinde ve kullanımında olan bina, arazi ve arsalar için ilgili kamu idareleri emlak vergisinden daimi olarak muafken, söz konusu taşınmazların üst hakkı ve intifa hakkı gibi kullanım haklarının belirli bir süre için görevli şirkete verilmesi durumunda bu şirket açısından emlak vergisi mükellefiyeti söz konusu olmaktadır. Emlak Vergisi Kanunu’nda yine havaalanlarına ilişkin getirilmiş bir daimi muaflık söz konusudur. Emlak Vergisi Kanunu’nda DHMİ Genel Müdürlüğüne ait bazı tesislerin söz konusu vergiden istisna tutulduğu belirtilmektedir. Sayılan tesisler arasında yolcu terminalleri de yer almaktadır. Buna göre; madde hükmünde DHMİ Genel Müdürlüğüne ait hava liman ve meydanlardaki terminal binalarının muafiyetinden söz edilmektedir. YİD kapsamında yapılan terminal binaları DHMİ’ye ait havaalanlarında bulunmaktadır. Dolayısıyla madde hükmünün bu şartı gerçekleşmiş olmaktadır. Muafiyet için bir diğer kriter de bunların kiraya verilmemiş olması şartıdır. Bu aşamada; YİD kapsamında yapılan

terminal binalarının idare tarafından kiraya verilmiş kabul edilip edilmeyeceği önemli bir nokta olmaktadır. Bu işlem bizce bir kiralama işlemi olmamaktadır.

YİD modeli çerçevesinde gerçekleştirilen yatırımlarla ilgili olarak, idare ve görevli şirketçe 3996 sayılı Kanun ve 2011/1807 sayılı BKK kapsamında yapılan işlemler, 3996 sayılı Kanun ile 492 sayılı Harçlar Kanunu'na dayanılarak alınan harçlardan istisna edilmiştir. Ancak tapu ve kadastro harçları ile ilgili olarak uygulamada bazı tereddütler söz konusudur. Söz konusu tereddüt, YİD projelerinde görevli şirket tarafından orta veya uzun vadeli yatırım kredisi kullanımı ile ilgili olarak teminat gösterilen tesis ve tesis ile ilgili teferruatın ipotekine ilişkin işlemler ve teferruatın tapunun beyanlar hanesine tescili işleminin harç istisnası kapsamı içinde bulunup bulunmadığıdır. Bu hususta Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü'nün görüşü teferruatın harçtan muaf olmadığı yönündeyken Maliye Bakanlığının muktezası ise tam tersidir. Maliye Bakanlığının muktezasına göre teşvik belgesine bağlı teferruatın tapu sicilinin beyanlar hanesine tescilinde harcın aranılmaması gerekmektedir.

Buna ilaveten; YİD ihalesine katılan ve geçici teminat mektubu veren isteklilerin durumu önem arz etmektedir. Doğal olarak YİD ihalesine giren şirketlerden hangisinin ihaleyi kazanacağını önceden bilmek imkansızdır. Dolayısıyla geçici teminat mektupları ihaleye başvuru esnasında idareye verildiği için söz konusu teminat mektupları için damga vergisi ödenmesi gerekmektedir. Daha sonra ihaleyi kazanan şirket ödediği damga vergisinin iadesini talep edebilmektedir.

YİD görevli şirketinin kuruluş aşamasında da Damga Vergisi mükellefiyeti söz konusu olmaktadır. Muafiyetleri ayrıntılı olarak düzenleyen 2011/1807 sayılı BKK'nın 47 nci maddesinde yeni kurulacak anonim şirketin kuruluş sermayesi üzerinden damga vergisi alınmayacağı yönünde bir istisna düzenlemesi bulunmamaktadır. Dolayısıyla bu hususta görevli şirketin kuruluş sermayesi üzerinden Damga Vergisi alınması gerekmektedir.

3996 sayılı Kanun'da ve 2011/1807 sayılı BKK'da YİD modeli çerçevesinde gerçekleştirilecek olan yatırımlar için Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi bakımından bir istisna yer almamaktadır. Ancak YİD modelini doğrudan ilgilendiren yasal metinlerde BSMV ile ilgili bir istisna bulunmasa da 95/7 sayılı İhracatı Teşvik Tebliği'nde böyle bir istisnaya rastlanılmaktadır. Dolayısıyla YİD modelinde BSMV'nin istisna olabilmesinin şartı alınacak ihracatı teşvik belgesine bağlıdır.

Vergi mevzuatı açısından durum yukarıda anlatıldığı gibi olup DHMİ Genel Müdürlüğünce gerçekleştirilen YİD uygulamalarına ilişkin imtiyaz sözleşmelerinde de önemli mali hükümler bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi yatırım finansmanı ve işletme sermayesi kriteridir. Söz konusu imtiyaz sözleşmelerinde yatırım sermayesine ve işletme sermayesine ilişkin kriterler yer almaktadır. Bunun amacı yatırım ve işletme süresince görevli şirketin maddi sıkıntı yaşamamasını engellemek ve kamu hizmetinin gerektiği gibi verilebilmesini temin etmektir. Bu nedenle imtiyaz sözleşmelerine bu tür kriterlerin konulması yerinde bir uygulamadır. Ancak DHMİ Genel Müdürlüğünce gerçekleştirilen YİD uygulamalarında bu kriterler açısından bir standart oluşturulamamış ve farklı kriterler uygulanmıştır. Bu nedenle bu kriterler açısından bir standart oluşturulması gerektiği düşünülmektedir.

Çalışmamıza örnek oluşturan YİD uygulamalarında DHMİ Genel Müdürlüğünce görevli şirketlerin kullanımına verilen araziler için her yıl kullanım bedeli alınmıştır. Ancak bu bedeller çok küçük boyutlarda temsili bedeller olmuştur. Nitekim bu pratikte hiçbir fayda sağlamayan uygulama 2011 yılında 3996 sayılı Kanun'da yapılan bir değişiklik ile kaldırılmıştır.

DHMİ Genel Müdürlüğünce gerçekleştiren YİD uygulamalarında görevli şirkete garanti edilen tek unsur giden yolcu sayısı olmuştur. Terminallerden giden her yolcudan tarifede belirtilen tutarda bir gelir elde edildiği için bu garanti önemli bir teşvik edici unsurdur. Bu gelirin tarifiedeki adı "*yolcu servis ücreti*"dir. Bu noktada DHMİ Genel Müdürlüğünce garanti edilen yolcu sayılarının gerçekçi tahmin edilmesi gerekmektedir. Çünkü

gerçekleşme ihtimali düşük giden yolcu sayılarının garanti edilmesi durumunda işletme döneminde DHMİ Genel Müdürlüğünce görevli şirkete ödeme yapılması gerekmektedir. Oysa YİD modelinde bir amaç da idareden direkt kaynak çıkmaması ve idarenin gelecekteki bir takım gelirlerinden vazgeçerek yatırımları özel sektöre yaptırmaktır. Bu durumda elbette ki işletme döneminin süresi uzayabilecektir ancak idareden doğrudan kaynak çıkmayacaktır. Özellikle Antalya Havalimanı'nda gerçekleştirilen YİD uygulamalarında garanti edilen yolcu sayılarının gerçekçi tahmin edilmediği görülmektedir. Garanti edilen giden yolcu sayılarının gerçekten az olarak belirlenmesinin de sakıncaları vardır. Çünkü istekliler ihalede teklif edecekleri işletme sürelerini tespit ederlerken verilen garantiler büyük önem arz etmektedir. Garanti edilen giden yolcu sayısı olması gerekenden düşük tespit edildiğinde isteklilerin teklif ettikleri işletme süreleri de uzamaktadır. Dolayısıyla da bu hususta idarenin gelir kaybı söz konusu olabilmektedir.

Yolcu servis ücreti açısından bir KDV istisnası söz konusu olmaktadır. KDVK'nın 13 üncü maddesinin (b) bendine göre deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetler bu istisna kapsamındadır. Dolayısıyla DHMİ Genel Müdürlüğünce YİD modeli ile yapılan yatırımlarda işletici YİD anonim şirketinin hava taşıtlarına yönelik hizmetleri de söz konusudur. Dolayısıyla bu hizmetler için ilgili YİD anonim şirketi KDV'den muaf olmaktadır. Ancak bu ücret yolculardan bilet parası içinde alındığı için aslında bu istisnadan fayda elde edenler havayolunu kullanan yolcular olmaktadır.

DHMİ Genel Müdürlüğünce gerçekleştirilen bazı YİD uygulamalarında sözleşmelerde amortisman uygulamasına yer verilmiştir. Antalya Havalimanı, İstanbul Havalimanı ve Dalaman Havalimanı YİD modellerine ilişkin imtiyaz sözleşmelerinde amortisman düzenlemesine de yer verilmiştir. Bu düzenlemelere göre; söz konusu biriken amortisman tutarları tesisin devri esnasında İdareye devredilecektir. İdarenin uygun görüşü doğrultusunda ekonomik ömürlerini dolduran duran varlıklar yenilendiği takdirde, bu varlıklara isabet eden amortisman tutarı kadarlık teminat mektubu İdare

tarafından görevli şirkete iade edilecektir. Ancak; Adnan Menderes ve Esenboğa Havalimanı YİD modellerine ilişkin imtiyaz sözleşmelerinde amortisman uygulaması değiştirilmiştir. Buna göre; görevli şirket işletmekte olduğu tesisi VUK ve diğer mali mevzuatta belirtilen şekil ve esaslara göre itfa edecektir. Amortisman tabi kıymetlerin işletme dönemi içerisinde kullanılamaz hale gelmesi veya ekonomik ömürlerini doldurması nedeniyle yenileme ihtiyacı doğması halinde kıymetlerin yenilenmesi görevli şirket tarafından (bedeli kendilerine ait olmak üzere) gerçekleştirilecektir.

Anlaşıldığı üzere eski ve yeni düzenleme arasında çok büyük fark vardır. Önceki düzenlemede imtiyazlı şirketin işletme dönemi boyunca ayırdığı birikmiş amortisman tutarının tesisin devri esnasında DHMİ'ye nakit olarak ödeneceği kararlaştırılmıştır. Bu düzenlemenin mantığının; işletme döneminde yıpranan amortisman tabi varlıkların yıpranma bedellerinin İdareye tesislerle birlikte devredilmesidir. Böylelikle birikmiş amortisman tutarlarına sahip olan İdare bir nevi tesisleri yeni gibi teslim almış olacaktır. Ancak daha önce de değinildiği üzere; VUK'un 313 üncü maddesinde, ilgili mevzuat gereğince sözleşme süresinden sonra bedelsiz olarak bir teşekküle intikali öngörülen amortisman tabi iktisadi kıymetlerden, sermayenin veya özel maliyet bedellerinin itfası hükümlerine göre amortisman tabi tutulanlar, genel hükümler uyarınca ayrıca amortisman tabi tutulmazlar. Ancak söz konusu kanun hükmüne rağmen sözleşmede yer alan düzenlemenin tamamen özel amaçlı bir yenileme fonu gibi olduğu açıktır. Aslında buna amortisman denilip VUK'un işaret edilmesi yanlıştır. Bunun amortisman düzenlemesinden tamamen bağımsız ayrı özel bir fon olarak düşünülmesi gerekmektedir.

Bunlara ilaveten; söz konusu uygulamanın imtiyazlı şirkete önemli bir mali yük getirdiği açıktır. Diğer yandan işletme süresi sonunda ilgili YİD mevzuatına göre sözleşme kapsamındaki tesis, teçhizat, tesisat, cihaz ve sistemlerin bakımlı, çalışır ve kullanılabilir durumda DHMİ'ye devredileceği hükme bağlanmıştır. Bu noktada yıpranma bedelinin de nakit olarak DHMİ'ye ödeneceği çıkarımını yapmak mümkün görünmemektedir. Dolayısıyla bu

düzenleme belirtilen mantıkla uygulamaya geçirilmiş ve imtiyazlı şirkete önemli bir maddi yük getiren bir uygulama olmuştur. Daha önce de bahsedildiği üzere imtiyazlı şirketten muhtelif isimler altında gelir elde etmenin pratikte İdareye ve kamuya bir yararının olmadığı düşünülmektedir. Çünkü imtiyazlı şirkete yüklenen her türlü mali külfet işletme süresinin yüksek belirlenmesine neden olmaktadır. Bu nedenle sözleşmelerde bu tür hükümlere yer vermemek daha doğrudur. Keza Adnan Menderes ve Esenboğa Havalimanlarındaki YİD uygulamalarında söz konusu uygulamadan vazgeçilmiştir.

Sözü edilen birikmiş amortismanın DHMİ'ye ödenirken KDV'ye tabi olup olmayacağı da hususu da bir süre tartışılmış ve bu tartışma Maliye Bakanlığından alınan mukteza ile son bulmuştur. Maliye Bakanlığı bu ödemeyi bir ticari kazanç olarak görmüş ve bu nedenle de KDV'ye tabi olacağı sonucuna varmıştır.

Çalışmamızda son olarak “*yaklaşık işletme süresi*” kavramı geliştirilmiş ve bunun hesabına yönelik bir model önerisinde bulunulmuştur. Kamu İhale mevzuatı dahilinde gerçekleştirilen yapım işlerinde ve mal-hizmet alımlarında yaklaşık maliyet müessesesi yer almaktadır. Ancak YİD ihalelerinde buna benzer bir uygulama bulunmamaktadır. Aslında mantık olarak bakıldığında YİD modeli ile yeni bir tesis inşa ettirilmekte ve sonra da bu yeni tesislerin işletilmesi hizmeti satın alınmaktadır. Tüm bu işlemler için İdare doğrudan bedel ödemek yerine gelecekteki bir takım gelirlerini görevli şirkete devretmektedir. Dolayısıyla YİD modeli ile Kamu İhale mevzuatı arasındaki tek fark İdarenin yaptığı ödeme yönteminde olmaktadır. Ancak durum böyle olmakla birlikte ödemenin miktarını değiştiren ve görevli şirkete işletme süresi olarak verilen sürenin hesabına ilişkin bir unsur YİD mevzuatında bulunmamakta olup bu bizce bir eksiklik. Bu görüşe karşı şu şekilde bir fikrin ileri atılması da mümkündür: YİD yatırımları zaten kamunun kaynak yetersizliği nedeniyle yapıldığından İdarenin bu şekilde bir süre hesabı yapmasının faydası olmayacaktır. Bu fikir haklı gibi görünse de her YİD modelinin arkasındaki temel gerekçe kamunun kaynak yetersizliği

olmamaktadır. Artık günümüzde bu model özelleştirme amacıyla da sıkça tercih edilmektedir. DHMİ Genel Müdürlüğünce gerçekleştirilen YİD modeli uygulamalarına bakıldığında bunlarda özelleştirme amacı da olduğunu söylemek mümkündür. Bu nedenle kamu kaynaklarının etkin kullanılabilmesi amacıyla “*yaklaşık işletme süresi*” hesabının yapılması görevli şirketin aşırı zenginleşmesinin önüne geçilmesi ve kamu kaynaklarının korunması gerekmektedir. Bu hesabın yapılabilmesi için çalışmamızda paranın net bugünkü değeri yöntemi ile bir model geliştirilmiştir. Bu hesaba ilişkin bir düzenlemenin YİD mevzuatında yapılmasının fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

Bu bağlamda; Türkiye’de sivil havacılık alanında hayata geçirilen YİD modeli uygulamalarında başarılı ve olumlu sonuçlar elde edildiğini, bu uygulamalar sayesinde modern ve çağdaş tesislere sahip olunduğunu, işletme dönemlerinde sunulan hizmetlerin kalitesinde ve etkinliğinde önemli artışlar olduğunu söylemek mümkün görünmektedir.

KAYNAKÇA

ARICA, M.Nadir; “Özel Maliyet Bedeli ve İtfası”, **Maliye ve Sigorta Yorumları Dergisi**, S.290, 15 Şubat 1999.

BODUR, H.İbrahim; “İntifa Hakkı Karşılığı Elde Edilen Gelirlerin Gelir Vergisi Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Gayrimenkul Sermaye İradı Sayılıp Sayılmayacağı Hususuna Genel Bakış”, (Erişim) <http://kamuavukatlari.blogspot.com/2011/02/intifa-hakk-karslg-elde-edilen.html> , 17.03.2011.

ÇAĞLAYAN, Ramazan, BOZKURT, Enver; **İdare Hukuku ve İdari Yargılama Hukuku**, BRC Matbaacılık, 2005.

ÇELİKEL, Aysel; **Yabancılar Hukuku**, İstanbul, 6.Baskı, Beta Yayıncılık, 1993.

CRUZ, Carlos, MARQUES, Rui; **Contribution to the study of PPP arrangements in airport development, management and operation**, Munich Personal RePEc Archive, Center of Urban and Regional Systems, 25.08.2010.

DELİVELİ, Ömür; **İdare Hukuku**, Adalet Basım Yayım, 2002.

DHİMİ Genel Müdürlüğü; **İstatistik Yıllığı**, Ankara,1998.

DHİMİ Genel Müdürlüğü; **İstatistik Yıllığı**, Ankara,1999.

DHİMİ Genel Müdürlüğü; **İstatistik Yıllığı**, Ankara, 2000.

DHİMİ Genel Müdürlüğü; **İstatistik Yıllığı**, Ankara, 2001.

DHİMİ Genel Müdürlüğü; **İstatistik Yıllığı**, Ankara, 2002.

DHİMİ Genel Müdürlüğü; **İstatistik Yıllığı**, Ankara, 2003.

DHİMİ Genel Müdürlüğü; **İstatistik Yıllığı**, Ankara, 2004.

DHİMİ Genel Müdürlüğü; **İstatistik Yıllığı**, Ankara, 2005.

DHMi Genel Müdürlüğü; **İstatistik Yıllığı**, Ankara, 2006.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İstatistik Yıllığı**, Ankara, 2007.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İstatistik Yıllığı**, Ankara, 2008.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İstatistik Yıllığı**, Ankara, 2009.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İstatistik Yıllığı**, Ankara, 2010.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 1994.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 1995.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 1996.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 1997.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 1998.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 1999.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 2000.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 2001.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 2002.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 2003.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 2004.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 2005.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 2006.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 2007.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 2008.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 2009.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 2010.
 DHMi Genel Müdürlüğü; **İşletme Bütçesi**, Ankara, 2011.

DHMi Genel Müdürlüğü; **Resmi Web Sitesi**, (Erişim) www.dhmi.gov.tr, 2010.

DHMi Genel Müdürlüğü; **Adnan Menderes Havalimanı Yeni Dışhatlar Terminal Binasına Ait Uygulama Sözleşmesi**, Ankara, 2005.

DHMi Genel Müdürlüğü; **Antalya Havalimanı Yeni Dışhatlar Terminal Tesisinin Yapım, İşletme, Devir ve Teslim İşlerine Ait İmtiyaz Sözleşmesi**, Ankara, 1996.

DHMI Genel Müdürlüğü; **Antalya Havalimanı II.Dışhatlar Terminal Binası Yapım, İşletim ve Devir İşlerine Ait Uygulama Sözleşmesi**, Ankara,2004.

DHMI Genel Müdürlüğü; **Atatürk Havalimanı Yeni Dışhatlar Terminal Binası Katlı Otopark ve Tesislerinin Yapım,İşletim ve Devir İşlerine Ait İmtiyaz Sözleşmesi**, Ankara, 1997.

DHMI Genel Müdürlüğü, **Atatürk Havalimanı Yeni Dışhatlar Terminal Binası Katlı Otopark ve Tesislerinin Yapım,İşletim ve Devir İşlerine Ait İmtiyaz Sözleşmesine İlişkin Ek Sözleşme**, Ankara, 2003.

DHMI Genel Müdürlüğü; **Dalaman Havalimanı Yeni Dışhatlar Terminal Binası Yapım,İşletim ve Devir İşlerine Ait Uygulama Sözleşmesi**, Ankara, 2004.

DHMI Genel Müdürlüğü; **Esenboğa Havalimanı Yeni İç-Dış Hatlar Terminal Binası İşine Ait Uygulama Sözleşmesi**, Ankara, 2004.

DOGANIS, Rigas; **The Airport Business**, Routledge, 1998.

DOĞRUSÖZ, Bumin; “GSM İhaleleri ve KDV”, **Türkiye Gazetesi**,19.06.2000.

DURAN,Lütfi; “Yap-İşlet-Devret”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, C.XLVI, No:1-2, Ocak-Haziran 1991.

EMEKSİZ, Turan; **Yap-İşlet-Devret Modeli ve Türkiye Uygulaması**, Ankara, Hesap Uzmanları Kurulu Bilim Araştırma Raporları, 22 Kasım 1996.

EROĞLU, Nurettin; **Vergi Usul Kanunu**, Ankara, 2.Baskı, 1995.

GÖZLER,Kemal; **İdare Hukukuna Giriş**, Bursa, Ekin Basım Yayım Dağıtım, 9.Baskı, 2008.

GÖZÜBÜYÜK, A.Şeref; **Yönetim Hukuku**, Ankara, Turhan Kitabevi, 12.Bası, 1998.

GÖZÜBÜYÜK, A.Şeref, TAN, Turgut; **İdare Hukuku**, Ankara, Güncelleştirilmiş 4. Bası, Turhan Kitabevi, 2006.

GÜNEŞ, Cengiz; “Yap-İşlet-Devret Modelinde Damga Vergisi İstisnasının Kapsamı”, **Yaklaşım**, Y.6, S.62, Şubat-1998.

GÜNEŞ,Cengiz; **Yap-İşlet-Devret Modelinde İmtiyazlı Şirketler**, Ankara, TURMOB Yayınları-100, 1999.

GÜNEŞ,Cengiz; **Yap-İşlet,Yap-İşlet-Devret,İşletme Hakkı Devirleri ve Vergi Uygulamaları**, Ankara, Yaklaşım Yayınları, Eylül-1999.

GÜNEŞ, Cengiz; **Tüm Yönleriyle Enerji ve Altyapı Yatırım Modelleri Uygulamaları ve Mevzuatı**, Ankara, Genişletilmiş 2.Baskı, 2002.

HARPER, Donald V.; **Transportation In America-Users, Carriers, Government**, New Jersey Prentice Hall Inc., Englewood Cliffs,1982.

HORGAN,Drew; **Yerel Yönetimde Alternatif Hizmet Üretimi**, Hazırlayan:Sadun Emrealp, İstanbul, IULA Uluslararası Yerel Yönetimler Bir, 1992.

ICAO (International Civil Aviation Organization); **Annex-14**, Volume-I Aerodromes, Montreal ICAO Publication,1999.

İMRE,Erol; “Türkiye’de Yap-İşlet-Devret Modeli, Yasal Çatısı, Uygulaması”, (Erişim) http://www.ydk.gov.tr/seminerler/turkiyede_yid_modeli.htm#t3, 22.09.2010.

ISG A.Ş.; **Resmi Web Sitesi**, (Erişim) www.sabihagokcen.aero, 2010.

KAYA, Ergün; **Havaalanlarında Fiyatlandırma Açısından Muhasebe Bilgi İstemi**, Eskişehir, Doktora Tezi, Eskişehir Anadolu Üniversitesi,1997.

KAYA, Ergün; **Havaalanlarında Fiyatlandırma Açısından Muhasebe Bilgi Sistemi**, Eskişehir, A.Ü.Yayın No:1204, SHYO Yayın No:10, 2000.

KURU,Baki; **Hukuk Muhakemeleri Usulü El Kitabı**, İstanbul, Alfa Basım Yayım Dağıtım,1995.

KIZILOT, Şükrü; **Katma Değer Vergisi Kanunu ve Uygulaması**, Ankara, Yaklaşım Yayınları, C.I-II,1998.

ODYAKMAZ, Zehra; “Genel Olarak İdarenin Sözleşmeleri”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt II, ,Sayı 1-2, Haziran-Aralık 1998, s.141-196.

ONAR, Sıddık Sami; **İdare Hukukunun Umumî Esasları**, İstanbul, 3. Baskı, 1966.

OYMAN, Korhan; **Havaalanı Yönetim Modeli ve İşleyiş Sistemleri**, Eskişehir, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi, 1998.

ÖNCEL,Mualla, KUMRULU,Ahmet, ÇAĞAN,Nami; **Vergi Hukuku**, Ankara, 6.Baskı, Turhan Kitabevi, 1998.

ÖNCEL,Mualla, KUMRULU,Ahmet, ÇAĞAN,Nami: **Vergi Hukuku**, Ankara, 11.Bası, Turhan Kitabevi, 2004.

ÖZENEN, Cem Galip; **Havaalanı Yatırımlarda Özelleştirme Dünyadaki Uygulamalar ve Türkiye İçin Öneriler**, DPT Uzmanlık Tezleri, Yayın No: 2666, Ocak-2003.

ÖZYER, Mehmet Ali; **Yap-İşlet-Devret Modeli Uygulamasının Vergi Sistemimiz Yönünden Değerlendirilmesi**, İzmir, Yayınlanmamış Hesap Uzmanlığı Yeterlik Etüdü Bilim Raporu, T.C.Maliye ve Gümrük Bakanlığı Hesap Uzmanları Kurulu, Rapor Sayısı:LXXIV-1/31-2,1990.

PADOVA, Allison; **Airport Governance Reform in Canada and Abroad**, (Erişim) <http://www.parl.gc.ca/content/LOP/ResearchPublications/prb0712-e.pdf>, 05.09.2007.

PEKGÜÇLÜ KARABULUT,Güzin; **Türk Özel Hukukunda Yap-İşlet-Devret (YİD) Sözleşmesi**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuk Araştırma Enstitüsü, 2007.

POLATKAN, Vahit; “Yap-İşlet-Devret Modeliyle Yapılan Yatırımlarda Vergileme Konusu”, **Yaklaşım**, Y.6, S.61, Ocak-1998.

POLATKAN, Vahit; **Yap-İşlet-Devret Modeli ile Ulusal ve Uluslararası Tahkim**, Ankara 2000.

POOLE, Robert W.; **Annual Privatization Report 2011: Air Transportation**, Reason Foundation, Nisan-2012.

PUR, Hüseyin Perviz; “Özelleştirmede Yap-İşlet-Devret ve Yap-İşlet-Devret Modelleri”, **Vergici ve Muhasebeci İle Diyalog Dergisi**, Y.13,S.119,Ocak-1998.

ROLLO, V.Foster; **Aviation Law-An Introduction**, Marytand Historlesi Press, 1985.

SALDIRANER, Yıldırım; **Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi**, Eskişehir, SHYO Yayınları, 1992.

SEYİDOĞLU, Halil; **Ekonomik Terimler-Ansiklopedik Sözlük**, Ankara, Güzem Yayınları, 1992.

SÜRMELİ, Fevzi; **Sivil Havacılık Yönetimi**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları No:538,SHMYO Yayın No:1,1991.

ŞENYÜZ, Doğan; **Borçlar Hukukuna Göre Yap-İşlet-Devret Sözleşmesi ve Tarafların Vergiler Karşısındaki Durumu**, Ankara, Yaklaşım Yayınları, 1996.

TAN, Mehmet; “Yap-İşlet-Devret Modelinde Vergi, Resim ve Harç İstisnası ve 4 Seri Numaralı Tebliğ”, **Vergi Sorunları Dergisi**, S.127, Nisan-1999.

T.C.Gelir İdaresi Başkanlığı; B.07.1.GİB.4.06.17.01/KDV-4: 2009-14001-13/1958 sayılı mukteza, Ankara, 26.05.2009.

T.C.Maliye Bakanlığı Gelirler Genel Müdürlüğünün Görüşü, Sayı:6309, 25.01.1991.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı; **Türk Sivil Havacılık Mevzuatı**, Ankara, 1989.

TEKİL, Fahiman; **Anonim Şirketler Hukuku**, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1993.

TİRYAKİOĞLU, Bilgin; “Yatırımlar ve Uluslararası Tahkim Arasındaki İlişki: ICSID Tahkimi, Uluslararası Ekonomi ve Dış Ticaret Politikaları, Sayı:2, s.169-184, İlkbahar-2007.

TUNCER, Selahattin; “Türkiye’de Yabancı Sermaye Uygulaması”, **Mükellefin Dergisi**, Sayı:40, Nisan-1996.

ÜNEL, Sermet; **Sivil Havacılık 2000 Toplantı Tutanakları**,İstanbul, 4-5 Kasım 1997.

VILLAMEJOR, Maria Fe; **Equity and Fairness in Public-Private Partnerships: The Case of Airport Infrastructure Development in the Philippines**, (Erişim) <http://www.up-ncpag.org/main/pdf/kapsfairness.pdf>, 30.12.2001.

WELLS, Alexander T.; **Air Transportation- A Management Perspective**, Belmont, California, 1989.

YERLİKAYA,G.Kürşat; **Yap-İşlet-Devret Modeli Hukuki Mahiyeti ve Vergilendirme**, Ankara, Seçkin Yayıncılık,1.Baskı, 2002.

ÖZET

AVŞAR,Tolga. Sivil Havacılık Sektöründe Yap-İşlet-Devret Modeli Uygulamalarının Mali Açıdan İncelenmesi ve Değerlendirilmesi, Doktora Tezi, Ankara-2012.

İnsanların ihtiyaçları, bilindiği üzere sınırsızdır ve sürekli olarak da artmaktadır. Özellikle teknoloji alanında yaşanan gelişmeler mal ve hizmet çeşitliliğini arttırmaktadır. Bu durum da insanların ihtiyaçlarını arttırmaktadır. Yeni mal ve hizmetlerin bir kısmı kamu sektörü tarafından, bir kısmı da özel sektör tarafından üretilebilmektedir. Ancak bazı özelliklere sahip ve büyük miktarlarda kaynak gerektiren mal ve hizmet üretimleri de devlet tarafından üstlenilmek zorundadır. Devletin bu şekilde kamu hizmeti sunma konusunda farklı yöntemleri bulunmakta olup, bunlardan bir tanesi de Yap-İşlet-Devret Modelidir. Buna ilaveten YİD modeli özelleştirme amacıyla da sıkça kullanılmaktadır.

Türkiye’de DHMİ Genel Müdürlüğü’nce YİD modeli yolcu terminallerinin yapımında sıkça kullanılmış ve halen de kullanılmaktadır. Bu durum sivil havacılık alanındaki hızlı gelişmelerin bir sonucu olmuştur. Bu çalışmada YİD modeline ilişkin Türkiye’deki vergi mevzuatına değinildikten sonra DHMİ Genel Müdürlüğü’nce gerçekleştirilen YİD uygulamalarına ilişkin sözleşmelerdeki temel ve mali hükümler incelenmiştir. Ayrıca çalışmada “yaklaşık işletim süresi” kavramı geliştirilmiş ve bunun hesabına ilişkin bir model önerisinde bulunulmuştur.

Anahtar Sözcükler:

1. Sivil Havacılık
2. Havaalanı
3. Özelleştirme
4. Finansman
5. Yap-İşlet-Devret

SUMMARY

AVŞAR,Tolga. Financially Examining and Interpreting of Build-Operate-Transfer (BOT) Implementations in Civil Aviation Sector, Ph.D.Thesis, Ankara-2012.

Human needs, as known, are unlimited and they are increasing continuously. Particularly developments in technology are increasing variety of goods and services. Increasing variety of goods and services is also increasing human needs. Some newly existing goods and services are produced by public sector (governments) and some are produced by private sector. But the goods and services that have some special characteristics and require lots of capital must be produced by governments. Governments have some methods to produce these kind of goods and services and Build, Operate and Transfer (BOT) method is one of these methods. In addition BOT method is used as a privatization method as well.

In Turkey, General Directorate of State Airports Authority (DHMI) used and is still using BOT method frequently to build new passenger terminals. This is a result of speedy developments in civil aviation. In this study after inspecting the tax legislations about BOT in Turkey, the fundamental and financial points written in the contracts of BOT applications implemented by DHMI, were inspected. In addition, “estimated operating period” concept was developed and a model was suggested to calculate the estimated operating period.

Key Words:

1. Civil Aviation
2. Airport
3. Privatization
4. Financing
5. Build-Operate-Transfer (BOT)