

OTOPARK, OTOPARK BEDELİ VE BU BEDELİN TAHSİL ZAMANAŞIMINA İLİŞKİN BİR İNCELEME

An Investigation on the Parking, Parking Remuneration and Prescription of Collect This Remuneration

Selman ÖZDEMİR*

TAAD

Yıl: 12, Sayı: 48
Ekim 2021, (275-312)

Makale Bilgisi

Geliş Tarihi : 18.04.2021

Kabul Tarihi : 14.09.2021

Makale Türü: Araştırma

Article Info

Received Date: 18.04.2021

Accepted Date: 14.09.2021

Article Type : Research

ÖZET

Şehirlerdeki nüfus artışı, şehirlerde sadece kişi yoğunluğunu artırmamıştır. Kişi yoğunluğu ile birlikte yapı yoğunluğunda da bir artış olmuştur. Ayrıca hem kişi yoğunluğundaki artış hem de yapı yoğunluğundaki artış, süregelen toplu taşımının ve ulaşım altyapısının yetersiz hale gelmesine sebep olurken, insanlar yetersiz ulaşım alt yapısı ve imkânları karşısında özel araç kullanımına yönelmişlerdir. Özel araç sayısındaki artış ise hem trafik yoğunluğunu artırmış, hem de duran araçların park yeri sorununu ortaya çıkarmıştır. Mevzuat koyucu sorunu otoparkla ilgili kurallar koymakla çözmeye çalışmıştır. Mevzuat, otopark ihtiyacının önce yapı düzeyinde çözülmesini, sonra parsel düzeyinde çözülmesini, sonra da yerleşme düzeyinde çözülmesini öngörmüştür. Otopark sorunu yapı ve parsel düzeyinde çözülemez ise, yapı sahiplerinden otopark bedeli adı altında bir pay almak sureti ile otopark sorununun yerleşme düzeyinde çözülmesi amaçlanmıştır. Bu çalışmada, otopark bedelinin ne olduğu, bu bedelin nasıl, kimlerden, ne şekilde tahsil edileceği ve tahsil zamanaşımı konusu incelenmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Otopark Yönetmeliği, Otopark bedeli, Kamu alacağı, Kamu zararı, Tahsil zamanaşımı.

ABSTRACT

Population growth in cities, not only did people increase their density in cities; but also building density increased. Increase in person density, caused ongoing public transport and transportation infrastructure to become insufficient, that is why people tend to use private car in the face of inadequate transportation infrastructure. Increase in the number of private cars, both increased traffic density and raised parking problem for vehicles that stopped rather than moving. Legislative tried to solve the problem by setting rules about parking. The parking need is solved at the building level before, then parcel level solved, then foreseen resolved at the settlement level by the legislation. If the parking problem is not solved at the building level and parcel level, it is aimed to solve the parking problem at the settlement level by taking a share from the building owners under the name of the parking fee. In this study, the subject of how, from who and in what way the parking fee will be charged and collection prescription s tried to examined.

Keywords: Parking Regulation, Carpark remuneration, Public receivable, Public financial harm, Collection prescription.

Bu makale Etik Kurul İznine tabi değildir.

* Dr., Hâkim, Konya Bölge İdare Mahkemesi Üyesi, selmanozdemir3@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-2513-6073>.

GİRİŞ

Günlük kullanımda, hattâ benzen bu konularla ilgili olanların uygulamalarında “otopark bedeli” kavramı yerine otopark ücreti kavramının, “otopark ücreti” kavramı yerine ise otopark bedeli kavramının kullanılabilmesine şahit olunmaktadır. Hâlbuki otopark ücreti farklı bir kavram, otopark bedeli farklı bir kavramdır. Kavramların mevzu mânâlarında kullanılmaması, bazı uygulama hatalarına yahut yanlış anlaşılmalara sebep olabilmektedir.

Bu sebeple çalışmaya bu iki kavram arasındaki farka kısaca değinerek başlamanın uygun olacağı değerlendirilmiştir. Bir şahsın araçla seyir halinde iken, bir otoparka giriş yaparak, aracını otoparka park ettikten sonra, aracı ile birlikte otoparktan çıkış esnasında ödediği paraya, otopark ücreti adı verilmektedir. Zîra Otopark Yönetmeliği’ne göre “*bir şehir veya bölgenin mevcut ve gelecekteki şartları ile ihtiyaçları göz önünde bulundurularak imar planları ile düzenlenen ihtiyaca göre açık, kapalı ya da katlı olarak belediyeler veya diğer kamu kuruluşları ve özel kişiler tarafından yapılan ve işletilen otoparklar*”, bölge otoparkları ve genel otoparklar kapsamında kalmaktadır (m.3) ve bu nitelikteki otoparkların kullanıcılarından “ücret” alınacağı; diğer bir ifadeyle bu otoparkların kullanımının ücreti mukabilinde gerçekleşeceği Yönetmelik’te belirtilmiştir (m.6/3).

Bu çalışmanın konusu, yukarıda bahsedilen otopark ücreti değildir. Diğer bir deyişle, bir şahsın araçla seyir halinde iken bir otoparka giriş yaparak, aracını otoparka park ettikten sonra, aracı ile birlikte otoparktan çıkış esnasında ödediği para, bu çalışmada incelenmeyecektir. Bu çalışmada “otopark bedeli” konusu üzerinde durulacaktır. Çalışmada ele alınacak otopark bedeli kavramı, “otopark ücreti” kavramından farklı bir kavram olup; bu kavramın neyi ifade ettiğine, çalışma içeriğinde değinilmiştir.

Otopark konusunun bir mekânsal planlama, bir de mekânsal planların araziye uygulanması olmak üzere iki ana yönü bulunmaktadır. Uygulamada ilgili idarelerin gerek imar planlarında, gerek imar planlarının uygulanmasında ve bu kapsamda yapı ruhsatlarının tanzimi esnasında mevzuat gereği uymakla yükümlü oldukları otoparka ilişkin kurallara riayet edilmediği durumlara sıklıkla rastlanmaktadır. Özellikle otoparkın mali boyutuna ilişkin olarak pek çok hatalı işlemler yapılabilmektedir. Bu kapsamda çalışmada, genel olarak otopark konusu üzerinde durulduktan sonra, otopark bedeli ile uygulamada karşılaşılan bedelin tahakkuk ve tahsisli meselesi ele alınmaya çalışılacaktır.

Çalışmada otopark bedeli kavramı açıklandıktan sonra, otopark bedelinin mükelleften ve sorumludan tahsilinde hangi kanunların uygulanacağı, ayrıca uygulanacak olan kanuna göre tahsil zamanaşımının ne olacağı hususları üzerinde de durulacaktır. Çalışmada yer alan mükellefin ve sorumlunun kimler olduğu, ilgili kısımlarda ayrıca açıklanmıştır.

Öte yandan; otopark bedelinin niteliği, tahsilinde hangi kanunun uygulanacağı ve tahsil usulünün ne olacağı hususlarının anlaşılabilmesi için, otopark bedelinin ne olduğunun izahı gerekmektedir. Otopark bedelinin ne olduğunun izah edilebilmesi için ise, otopark konusunun anlaşılması gerekmektedir. Bu konulara ilişkin izahların yapılabilmesi maksadıyla, çalışmaya altlık oluşturması bakımından çalışmanın başlangıcında; otoparka neden ihtiyaç duyulduğu, otopark ve otopark bedeli konusunun mevzuata girişi hususlarına ayrı birer başlıkta yer verilmesi elzem görülmüştür. Zira otoparka neden ve nasıl ihtiyaç duyulmaya başlandığının anlaşılması, otoparkın ve otopark bedelinin mevzuata girişinin anlaşılmasını sağlayacak; bunun sonucunda otopark bedeli kavramı, bu bedelin tahsilinin hangi kanuna göre yapılacağı konusu ile tahsil zamanasını konusu daha iyi açıklanabilecektir.

Bu noktada vurgulamak gerekir ki, çalışma boyutunun sınırlarının aşılması amacıyla, otopark bedelinin bir “malî yükümlülük” olup olmadığı; yapı içine ya da parsel içine otopark yapmak yerine, parselde daha fazla bina inşa edebilmek amacıyla bedel ödemenin tercih edilmesi halinde, ödenen bedelin bir “malî yükümlülük” olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği; katılım ücreti niteliğinde “otopark bedeli” adı altında yönetmelik ile bir bedel ihdas edilip edilemeyeceği; idarenin yönetmelikle kişilere bedel ödeme yükümlülüğü getirip getiremeyeceği gibi konular, bu çalışmada incelenmeyecektir. Bu konular, çalışmanın kapsamı dışında tutulmuştur.

I. OTOPARK BEDELİNE GİDEN SÜREÇ: ÜLKEMİZ'DE OTOPARK İHTİYACININ ORTAYA ÇIKIŞI

Otopark ihtiyacının ortaya çıkışı, sosyal ve iktisadî sebeplere dayanmaktadır. Sosyal ve iktisadî sebepler mekân kullanımında bazı sorunlara yol açmış; bu sorunların insana ve mekâna dair etkilerinin kamu düzenini bozma seviyesine gelmesi üzerine yasal düzenlemeler ile soruna çözüm bulunması gerekmiştir. Bu başlık altında, çalışmaya altlık oluşturmak üzere, otopark ihtiyacının ortaya çıkmasına sebep olan bu hususlara kısaca değinilecektir.

1950’li yıllardan itibaren ülkemiz şehirlerinde nüfus artışı hızlanmış; bu hızlı nüfus artışı kendisini kırdan şehre göç etme şeklinde göstermiştir¹. Fakat şehirlerdeki mahallî kamu hizmetleri, nüfus artışı ile doğru orantılı şekilde artmamıştır. Aksine, 1960’lı yıllarla birlikte şehirlerdeki nüfus artışında yükseliş görülürken, mahallî kamu hizmetlerinin yeterliliğinde nüfus artışına nazaran düşüş görülmektedir. Mahallî kamu hizmetlerinde hem nitelik hem de nicelik açısından ortaya çıkan gerileme neticesinde, şehirlerdeki altyapının ve

¹ Nazlı Yücel Batmaz / Çiğdem Erdem, “Türkiye’de 1950-1960 Döneminde Kentleşme Sürecini Siyasî İktidarın Yapısı ve Uygulamaları Açısından Yorumlamak”, (2016) *Muhafazakâr Düşünce*, 47, Ocak-Nisan, s.204 vd.

mahallî kamu hizmetlerinin yetersiz hale geldiği bu dönemde somut şekilde hissedilmeye başlanmıştır².

1960'lı yıllarla birlikte arazi kullanım politikalarının üretilmesinde gecikildiği, şehir plânlamanın nüfus yoğunlaşmasının gerisinden geldiği, bu durumla bağlantılı olarak ulaşım plânlamasının yapılamadığı görülmektedir. Arazi kullanım politikalarının, şehir plânlamanın ve plân kararlarının mekâna uygulanmasının nüfus artışının gerisinde kalması, ulaşım hizmetlerinin de yetersizliğini ortaya çıkarmıştır. Netice olarak 1960'lı yıllarla birlikte, sunumunda yetersiz kalınan mahallî kamu hizmetlerinden birisinin de ulaşım hizmetleri olduğu söylenebilir.

Ulaşım hizmetlerinin yetersizliği, imar hukuku araçlarından olan ve şehrin fizikî yapısını biçimlendirmeyi ihtiva eden şehir plânlarının yapılması, bu plânlara göre imar yollarının planlanması ve yolların açılması boyutuyla kendisini gösterdiği gibi; toplu taşıma hizmetleri bakımından da kendisini göstermiştir. Toplu taşıma hizmetlerinin yetersiz kalışı sonucunda halk, ulaşım ihtiyacına kendince çözümler bulmaya yönelmiş³; ulaşım sorununu vatandaşlar “dolmuş” adı verilen vasıtalarla çözmeye çalışmışlardır⁴. Yol sorunu da vatandaşlarca, gidilmek istenen yere erişimi sağlayan en kolay topoğrafyayı kullanmak sureti ile plânsız şekilde çözümlenmeye çalışılmıştır.

Hâl böyle olmakla birlikte ne mahallî imkânlar, ne merkezî imkânlar, ne de halkın kendi kendine çözmeye çalıştığı dolmuş vb taşıma yöntemleri ulaşım sorunlarını çözememiştir. 1960'lı yıllarla birlikte toplu ulaşımın şehirlerde “yetersiz” olması, şehir sakinlerini ister istemez özel araç kullanımına yöneltmiş; imkânı olanlar ilk fırsatta özel araç edinmenin yollarını aramaya başlamıştır.

Bunda şehircilik ve ulaşım plânlaması bağlamında toplu ulaşımın kalitesinin ve niteliğinin artırılması yerine, hem hızlı, hem de kolay bir çözüm gibi görünen, ancak kısa vadeli bir çözüm olan özel araç sahipliği yoluyla ulaşımın sağlanmasının teşvik edilmesi etkili olmuştur⁵. Teşvik politikaları ile birlikte bu dönemde artık özel araç sahibi olmak prestij, statü ve zenginlik göstergesi olarak addedilmeye başlanmıştır⁶. Özel araç sahibi olmanın teşvik edilmesinin

² Şevket Işık, “Türkiye’de Kentleşme Hareketleri ve Kentleşme Modelleri”, (2005) *Ege Coğrafya Dergisi*, 14, s.63.

³ Selman Özdemir, “İmar Kavramı Üzerine Bir Değerlendirme”, (2018) *Mahallî İdareler Dergisi*, 69, Eylül, s.106.

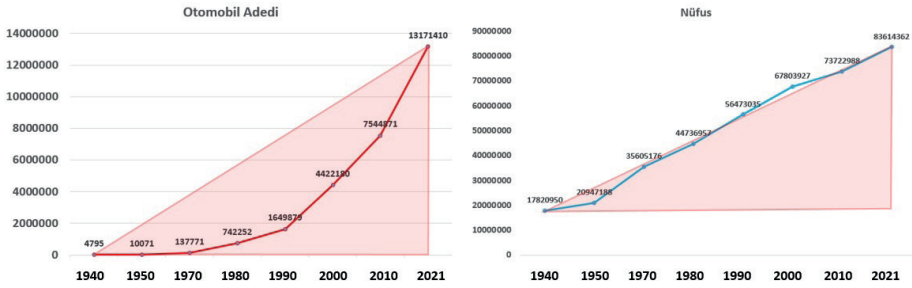
⁴ Nasır Niray, “Tarihsel Süreç İçerisinde Kentleşme Olgusu ve Muğla Örneği”, (2002) *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9, Güz, s.13.

⁵ Yıldız Öncü / Mevlüde Ayca, “20. Yüzyılda Ankara’nın Kentsel Yapısı ve Ulaşım Sistemindeki Gelişmeler”, (2017) *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 5, Haziran, s.120.

⁶ Aysu Uğurlar, “Kentsel Ulaşımında Özel Araç Odaklı Düzenlemelere Eleştirel Bir Bakış”, (2019) *Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, (13), 19, Eylül, s.1983.

“lafta kalmaması”, teşviğin somutlaştırılması maksadıyla kredili ve vadeli otomobil satışı imkânlarında kolaylıklar sağlanmıştır⁷. Böylelikle özel araç sahipliğinin kolaylaştırılması sonucunda, 1960’lı yıllarla birlikte ülkemizde özel araç sayısında hızlı bir artış başlamıştır⁸. Hattâ daha önceden lüks bir mal olarak görülen otomobil, yavaş yavaş lüks mal olma hüviyetini yitirerek (pek çok farklı sebepten dolayı) bir ihtiyaç olarak değerlendirilmeye başlanmıştır⁹. Bu sürecin sonunda özellikle büyükşehirlerdeki şartların zorlamasıyla, bazı ailelerde zamanla bir yerine iki adet otomobile sahip olduğu dikkati çekmektedir¹⁰.

Ülkemizde 1960’lı yıllar ile başlayan özel araca yönelik hızlı ve yüksek talebe binaen, pazar arayışında olan yabancı araç fabrikalarının bu yıllardan itibaren ülkemizde fabrika kurma yatırımlarına başlamaları¹¹, ilk Türk otomobili Devrim’in de 1961 yılında imâl edilmesi,¹² o dönemde ülkemizdeki özel araca olan talebin yoğunluğunu ve yüksekliğini göstermesi bakımından önemlidir.



1940 – 2021 yılları arasındaki otomobil sayısı ile nüfus artışı grafiği

1960’lı yıllardan itibaren ülkemizdeki otomobil sayısındaki artış ile nüfus artışı yukarıdaki grafiklerde mukayeseli şekilde gösterilmiştir¹³. 1940 yılında

⁷ İlerleyen süreçte, gazetelerin promosyon yarışına girerek, kuponla otomobil dağıtımına başlamaları, toplu taşıma sorunun uzun yıllar çözülemediğinin bir göstergesidir.

⁸ Öncü, Ayca (n:5), s.120.

⁹ Selman Özdemir, “Mekânsal Plânlamada Akaryakıt/LPG İstasyonu Yer Seçimi”, (2018) *Mahalli İdareler Dergisi*, 68, Ağustos, s.3.

¹⁰ Özdemir, (n:9), s.3.

¹¹ Türkiye Sınai Kalkınma Bankası A.Ş., *Otomotiv Sektörü Raporu*, Ocak, 2017, s.25, http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/Otomotiv_Sektor_Raporu_TSKB-2208.pdf, e.t. 07.03.2020.

¹² Serkan Güneş, “Türk Toplumunu ve Otomobil”, (2012) *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25, Mayıs, s.220.

¹³ Grafik şu kaynaklardan faydalanılarak hazırlanmıştır; Fatih Aydın / Muhammed Oral, “Türkiye’de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi”, (2018) *Journal of Awareness*, C. 3, Özel Sayı, s.261’den; Tuik, “Motorlu Kara Taşıtları, Ocak 2021”, <https://tuikweb.tuik.gov.tr/Pre>

nüfus 17 milyon 820 bin 950 iken, aynı yılda 4795 adet otomobil bulunmaktadır. 1950 yılında nüfus 20 milyon 947 bin 188 iken, aynı yılda ülkedeki otomobil sayısı 10071'dir. 1940 yılından 2021 yılına kadar geçen süreçte nüfus, bazı değişimler göstermekte birlikte doğrusal bir artış gösterirken, aynı süreçte otomobil sayısındaki artışın 1950 yılından itibaren parabol biçiminde git gide artan şekilde gerçekleştiği ve grafikteki otomobil sayısı artış çizgisinin gitgide dikey duruma geçtiği görülmektedir. Bu grafiklerde yer alan veriler dikkate alındığında, 1960'lı yıllardan itibaren ülkemizdeki otomobil sayısındaki artışın parabol şeklinde hızlı bir yükselme seyri gösterdiği görülmektedir. Veriler incelendiğinde 1970 yılından 2020 yılı sonuna kadar motorlu kara taşıtlarındaki artış oranının % 6230'un üzerinde olduğu anlaşılmaktadır.

Daha evvelden sadece hareketli trafik üzerinde yoğunlaşarak şehir plânları ve ulaşım plânları yapılmakta iken; 1960'lı yıllardan itibaren ortaya çıkan bu durum, şehirlerde sadece hareketli trafiğin değil, aynı zamanda duran trafiğin de önemli olduğunu¹⁴; şehir plânlamada sadece hareketli trafiğin değil duran trafiğin de dikkate alınmasını zorunlu kılmıştır. Dolayısıyla şehir plânları ve tasarım projeleri yapılırken, artan araç sayısı ve nüfus yoğunluğu sebebiyle, çalışma yerleri ve ikâmet yerleri için ayrılan alanın yanında, ilâveten bir de taşıtlar için alan ayrılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bunun sonucunda şehirlerde önemli bir alt yapı donatı alanı olan otoparkların yapılması gerektiği anlaşılmış; böylelikle otopark konusu gündeme gelmeye başlamıştır.

20 m²'lik bir çalışma alanına karşılık 28 m²'lik otopark ihtiyacının olması, mekân kullanımında otopark alanı ihtiyacının çalışma ve ikâmet yerleri kadar önemli bir konu olduğunu ortaya koymak bakımından çarpıcı bir örnektir¹⁵. Ayrıca, herhangi bir kişinin günlük kullanımındaki bir otomobil, zamanın büyük bir kısmını hareket ederek değil, parklanarak (durarak) hareketsiz şekilde geçirmektedir. Nitekim bir yılda (365x24=)8760 saat bulunmaktadır. Şehir içinde kullanılan bir otomobilin işletme hızının¹⁶ 50 km/h olduğu ve bu

HaberBultenleri.do:jsessionid=Sqdhg09GhPBbfpStMJ4pQ11SrvydJxwVsSpKWdK2G-IJbLn7fmCHR!1955124248?id=37411, 17.03.2021'den; Arslan Bekir Sanır, *Türk Otomotiv Sanayii: Kuruluş ve Gelişim Sürecinde Yazılanlar, Belgeler ve Yorumlar Cilt I, 1964 Yılı ve Öncesi*, (Önder Matbaacılık 2011), Ankara, s.50'den; Otomobil Yatırımcıları Derneği, "Tuik 2020 yılı Ocak Ayı Motorlu Kara Taşıtları Verisi", <http://www.oyder-tr.org/Content/document/raporlar/tuik-raporlari/tuik-motorlu-kara-tasitlari-ocak-2020-haber-bulteni.pdf>, e.t. 13.03.2020'den; Aren Kurtgözü, "Otomobiller ve Sahipleri", <https://manifold.press/otomobiller-ve-sahipleri#:~:text=B%C3%B6ylece%201950%20y%C4%B1n%C4%B1nda%20T%C3%BCrkiye'de,adedi%20de%2010.071'e%20y%C3%BCkselir.>, e.t.17.03.2021.

¹⁴ Coşkun Günel, *Kent ve Yol*, (Özgün Matbaacılık 1983), Ankara, s.146.

¹⁵ Soner Handebilen / Yetiş Şazi Murat / Nesrin Baykan / Nagehan Meriç, "Kentlerde Otopark Sorunu: Denizli Örneği", (1999) *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 5, s.1099.

¹⁶ İşletme hızı: Belli bir yol üzerinde, hâkim çevre ve trafik şartlarında, her yol kesimi için

aracın yılda ortalama 15000 km yol kat ettiği kabul edilirse; bu aracın bir yıl boyunca hareketli olduğu (trafikte kaldığı) süre, $(15000/50=)$ $t=300$ saattir¹⁷. Bu durumda bir araç, yılın $(8760-300=)$ 8460 saatini hareketsiz (park etmiş) şekilde geçirmektedir¹⁸.

Bu husus, şehir içinde kullanılan ortalama bir aile aracının, bir yılda 300 saat hareket halinde (trafikte) iken, 8460 saat hareketsiz (park etmiş) durumda olduğunu göstermekte olup; bu veri de otopark konusunun, en az yol ve hareketli trafik kadar önemli bir konu olduğunu gösteren bir başka örnektir. 2021 yılı Ocak ayı itibariyle Türkiye’de trafiğe kayıtlı “otomobil” sayısının 13 milyon 171 bin 410 adet¹⁹ olduğu göz önünde bulundurulursa, sadece otomobiller için dahi otopark alanı ihtiyacının had safhada olduğu izahattan varestedir.

Taşıt sayılarındaki hızlı artış, ticaret ve iş merkezlerinin şehir merkezlerinde yoğunlaşması, taşıtların park etme sürelerinin hareket halindeki sürelerinden fazla olması ve bir de bütün bu hususlara plansız şehirleşme eklendiğinde, kaçınılmaz olarak otopark sorunu başka bir boyut kazanmakta, yeni problemler ortaya çıkarmaktadır²⁰. Bu sorun zamanla öyle bir hale gelmiştir ki; büyük şehirlerden kasabalara varıncaya kadar otopark sıkıntısı ile her yerde her an karşılaşılmaya başlanmış; sorun, “*Aile Hekimi, Eczacı Komşusunu Otopark Kavgasında Bıçakladı*”²¹ şeklinde asayiş haberlerine konu olacak olayların yaşanmasına sebep olacak vahamete erişmiştir.

Okul bahçelerinin park yeri olarak kullanılması, açık otoparklar, kapalı otoparklar, katlı otoparklar, bölge otoparkları, semt otoparkları, site içi otoparklar, yol kenarı parklanma yerleri, tır/kamyon park alanları gibi farklı türde park yerleri vasıtasıyla otopark meselesine çözümler bulunmaya çalışılmaktadır. Hatta trafik yoğunluğunun artması ve parklanma sorunları sebebiyle bazı şehirlerde, şehre araç girişlerinin yasaklanmaya başladığı²²; araç yoğunluğu ve otopark sorununa şehre araç girişini yasaklayarak çözüm bulunulmaya çalışıldığı dikkati çekmektedir.

belirlenmiş olan proje hızını aşmadan, sürücünün sağlayabileceği en yüksek yolculuk hızıdır; Tülay Kılıçaslan (Der.), *Kentsel Ulaşım*, (Ninova Yayıncılık 2012), İstanbul, s.320.

¹⁷ Handebilen vd (n:15), s.1099.

¹⁸ Handebilen vd (n:15), s.1099.

¹⁹ Tuik (n:13).

²⁰ Mahir Gökdağ / Selami Yarbaşı, “Ulaşım Sorunlarından Otoparklar Üzerine Bir Araştırma ve Erzurum Örneği”, *Türkiye İnşaat Mühendisliği 17. Teknik Kongresi Bildiriler Kitabı*, (İMO Yayınları 2004), Ankara, s.538.

²¹ Doğan Haber Ajansı, “Aile Hekimi Eczacı Komşusunu ‘Otopark’ Kavgasında Bıçakladı”, <https://www.memurlar.net/haber/964692/doktor-eczaci-komsusunu-otopark-kavgasinda-bicakladi.html>, 08.04.2021.

²² Bartın Olay Gazetesi, “İnkumu ve Amasra Kilitlendi”, <http://www.bartinolay.com/inkumu-ve-amasra-kilitlendi-17770.html>, e.t. 08.03.2020.



II. OTOPARK BEDELİNİN MEVZUATIMIZA GİRİŞİ: OTOPARK MEVZUATINA KRONOLOJİK BİR BAKIŞ

Yürürlükte olan 3194 sayılı İmar Kanunu, 9 Mayıs 1984 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanmış; bir kısım maddeleri yayımı tarihinde, bir kısım maddeleri ise yayımından altı ay sonra yürürlüğe girmiştir. 3194 sayılı İmar Kanunu’ndan evvel, 16 Temmuz 1956 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan 6785 sayılı İmar Kanunu yürürlükte dir. 6785 sayılı İmar Kanunu’ndan önce ise, 21 Haziran 1933 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu yürürlükte dir.

Şehirlerde otopark meselesinin gündeme gelmesi, toplu ulaşımın yeterli ve nitelikli olarak sunulması yerine herkesin otomobil edinerek ulaşımını kendisinin sağlamasının teşvik edilmesi sonrasında başladığından, otopark konusunun mevzuata girişinde Belediye Yapı ve Yollar Kanunu öncesi dönemin incelenmesine gerek görülmemiştir. Zira bu dönemde otomobil yaygın bir ulaşım aracı haline henüz gelmemiştir.

Belediye Yapı ve Yollar Kanunu incelendiğinde ise, otoparkla ilgili bir hükmün bu Kanun’da bulunmadığı görülmektedir. 6785 sayılı İmar Kanunu’nun yürürlüğe girdiği tarihte de, otopark konusunu düzenleyen genel bir mevzuat bulunmamaktadır. Otoparkla ilgili ilk yasal düzenleme 1972 yılında yapılmıştır. 1972 yılına kadar otoparkla ilgili genel bir düzenlemenin olmaması sebebiyle, 1972 yılı öncesinde kaleme alınan imar hukuku kitaplarında da otopark meselesinin işlenmediği dikkati çekmektedir²³. 1972 yılı öncesi dönemde kimi belediyelerin imar plânı kararları ile, kimi belediyelerin belediye meclisi ve belediye encümeni kararları ile, kimi belediyelerin ise “kervan yolda düzülür sistemi” ile otopark meselesini ele aldıkları anlaşılmaktadır.

1972 yılında, 6785 sayılı İmar Kanununda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkında Kanun’un²⁴ 2’nci maddesi ile otoparkla ilgili olarak 6785 sayılı Kanun’a Ek 1’inci madde eklenmiştir. Kanun gerekçesinin, 7 Ocak 1970 tarihli olduğu görülmektedir. İlgili maddenin kısa gerekçesi incelendiğinde, “*otopark ihtiyacının giderilmesi hususunun daha plânlama safhasından alınarak, tatbikatın sonuna kadar değerlendirileceği; özellikle büyük şehirlerimizin gün geçtikçe artan motörlü taşıtlara paralel olarak duyulan otopark ihtiyacı zamanında karşılanmadığından, çeşitli problemlerin meydana geldiği; maddenin bu konunun ilgisi dolayısıyla İmar Kanunu içinde yer almasının sağlandığı*” belirtilmiştir²⁵.

²³ Örneğin 1969 yılında basılan bir İmar Hukuku kitabında imarla ilgili pek çok konuya yer verilmişken, otopark konusunun hiç ele alınmadığı görülmektedir; bkz, Sadık Artukmaç, *Türk İmar Hukuku*, (Ayyıldız Matbaası A.Ş. 1969), Ankara.

²⁴ 20.07.1972 tarih ve 14251 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

²⁵ TBMM, “6785 Sayılı İmar Kanununda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı”,

6785 sayılı İmar Kanunu'na eklenen Ek 1'inci maddede ise, “İmar planlarının tanziminde, planlanan beldenin ve bölgenin şartları ile müstakbel ihtiyaçlar göz önünde tutularak lüzumlu otopark yerleri ayrılır.

Otopark yapılmasını gerektiren bina ve tesislerin neler olduğu, otopark ihtiyacının miktar, ölçü ve diğer şartları ile bu ihtiyacın nasıl tespit olunup giderileceği ise imar talimatnamelerinde belirtilir.

İmar talimatnamelerinde bulunması gereken bu konu ile ilgili esaslar; İçişleri, Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlıklarının mütalâaları alınmak suretiyle İmar ve İskân Bakanlığınca tespit olunur.

Otopark ihtiyacı bulunan bina ve tesislere lüzumlu otopark yeri tefrik edilmedikçe yapı izni, otopark tesis edilmedikçe de kullanma izni verilmez.

Kullanma izni alındıktan sonra otopark yeri, plana ve talimatname hükümlerine aykırı olarak başka maksatlara tahsis edilemez. Bu fıkra hükmüne aykırı hareket edildiği takdirde, belediyelerce yapılacak tebligat üzerine en geç üç ay içerisinde bu aykırılık giderilir. Mal sahibi, tebligata rağmen müddeti içerisinde gerekli düzeltmeyi yapmazsa, belediye encümeni karariyle bu hizmet belediyece yapılır ve karşılığı 54'üncü maddeye göre tahsil olunur.

Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce kullanma izni alınıp, ruhsatname ve eklerine aykırı olarak başka maksatlara tahsis edilmiş bulunan otopark yerlerinden, bu maddede sözü geçen talimatnameye göre otoparka tahsisi gerekenleri hakkında da yukarıdaki fıkra hükümleri uygulanır” hükmüne yer verilmiştir.

Görüldüğü üzere, yukarıda özetlenen özel otomobil sahipliğinin arttığı 1960'lı yılları izleyen dönemde şehirlerde artık otopark sorunları baş göstermeye başlamış ve kanun koyucu şehirlerde otopark sorununun olduğunu kabul etmek sureti ile bu sorunun çözümüne yönelik çalışmalara başlamış, nihayetinde 1970 yılında kanun çalışmalarına başlanarak, otopark meselesine bir çeki düzen verilmesini amaçlamıştır.

1972 tarihli Kanun sonrasında, (tespit edebildiğimiz kadarıyla) ülke çapında uygulanan ilk otopark yönetmeliğinin 1976 yılında yürürlüğe girdiği görülmektedir. 1976 tarihli Yönetmelik, otopark konusunu düzenlemekle birlikte; bu yönetmeliğin adı “otopark yönetmeliği” olarak konulmamıştır. Yönetmeliğin adı, Belediyelerin İmar Yönetmeliklerine Ek Yönetmelik'tir²⁶. İsminde otopark kelimesi yer almasa da, bu Yönetmelik doğrudan otopark konusunu düzenlemek maksadıyla çıkarılmıştır. Yönetmeliğin amacı, “şehir ve kasabalarda sayısı gün geçtikçe artan motorlu taşıtların doğurduğu trafik sorunu ve özellikle artan araba sahipliği nedeniyle otopark sorununu

https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MM_/d03/c019/mm__03019010ss0137.pdf, 19.03.2021.

²⁶ 07.05.1976 tarih ve 15580 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.



çözümlemek için bina ve tesislerde özel, imar planlarında genel otopark yerleri tesisi ile bunların miktar ve ölçülerini belirlemek” olarak belirlenmiştir.

Bu Yönetmeliğin, artan araç sayısı sonucu trafik ve otopark sorununun ortaya çıkması nedeniyle, bu sorunun özel ve genel otopark yerleri oluşturularak çözülmesi amacıyla yürürlüğe konulduğu görülmektedir. 7 Mayıs 1976 tarihli Yönetmelik’te bilahare 21 Mayıs 1977 tarihinde ve 23 Aralık 1977 tarihinde değişiklikler yapılmıştır.

Öte yandan; 1976 tarihli Yönetmeliğin isminde “otopark yönetmeliği” ifadesi yer almasa da, uygulamada bu yönetmeliğin Otopark Yönetmeliği adıyla anıldığı dikkati çekmektedir. Örneğin, 1981 tarihli Büyükçekmece Belediyesi İmar Yönetmeliği’nde²⁷ 1976 tarihli Yönetmelik’ten “Otopark Yönetmeliği” olarak bahsedilmekte, 1976 tarihli Yönetmeliğe yapılan yollamaların “Otopark Yönetmeliği” adıyla yapıldığı görülmektedir.

25 Mayıs 1981’de Otoparklara İlişkin Belediyelerin İmar Yönetmeliklerine Ek Yönetmelik²⁸ isimli yeni bir yönetmelik yürürlüğe konularak, ülke çapında uygulanan bir mevzuatın isminde ilk kez “otopark” kelimesine yer verilmiştir. Ardından 15 Temmuz 1981 tarihinde²⁹ ve 22 Ocak 1982 tarihinde³⁰ Otoparklara İlişkin Belediyelerin İmar Yönetmeliklerine Ek Yönetmelik’te değişiklikler yapılmıştır.

Bilahare 18 Nisan 1984 tarihinde Otopark Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir³¹. Dikkat edileceği üzere, artık yönetmeliğin ismi resmî olarak “Otopark Yönetmeliği” olmuştur. Ardından 26 Nisan 1984 yılında yeni bir Otopark Yönetmeliği yayınlanmıştır³²; 1990 yılında³³, 1991 yılında³⁴, 1993 yılında³⁵ ve en son 2018 yılında³⁶ Otopark Yönetmeliği ismi ile yeni yönetmelikler yürürlüğe konulmuştur.

III. OTOPARK BEDELİ

Otopark bedeli ilk kez, 6785 sayılı Kanun’un Ek 1’inci maddesi uyarınca yürürlüğe konulan 1976 tarihli Yönetmelik’le mevzuata girmiştir. 1976 yılından bu güne kadar geçen süreçte yürürlüğe konulan yönetmeliklerin tamamında, otopark bedeli yer almıştır.

²⁷ 26.01.1981 tarih ve 17232 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

²⁸ 25.05.1981 tarih ve 17350 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

²⁹ 15.07.1981 tarih ve 17401 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

³⁰ 22.01.1982 tarih ve 17582 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

³¹ 18.04.1982 tarih ve 18376 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

³² 26.04.1984 tarih ve 18383 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

³³ 21.12.1990 tarih ve 20732 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

³⁴ 09.02.1991 tarih ve 20781 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

20.03.1991 tarih ve 20820 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

³⁵ 01.07.1993 tarih ve 21624 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

³⁶ 22.02.2018 tarih ve 30340 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

Bu çalışmanın otopark bedeli, bu bedelin tahsili usulü ve zamanaşımı noktasında toplanmaktadır. Bu çalışmanın kaleme alındığı tarih itibariyle hem 1993 tarihli Yönetmelik dönemindeki hem de 2018 tarihli Yönetmelik dönemindeki işlemlerin devam ettiği dikkate alındığında, otopark bedeline ilişkin incelemeler hem 1993 tarihli Yönetmelik hem de 2018 tarihli Yönetmelik kapsamında incelenecektir. Öte yandan 1993 tarihli ve 2018 tarihli Yönetmeliklerde benzer yönler olduğu gibi farklı yönler de bulunmaktadır. Çalışmada, tekrardan kaçınmak maksadıyla benzer yönler ayrıca vurgulanmayacak, ancak otopark bedeline ilişkin farklı yönler ayrıca vurgulanacaktır.

2018 tarihli Otopark Yönetmeliğinde, “*Otopark bedeli tahsil edilmeden yapı ruhsatı düzenlenmez*” kuralına yer verilerek (m. 12/9), otopark bedelinin tahsil edilmemesi durumunun önüne geçilmeye çalışılmış, ancak 25.03.2021 tarihli Yönetmelik değişikliği bu hüküm değiştirilmiştir. Neticede otopark bedelinin tamamı tahsil edilmeden yapı ruhsatı düzenlenebilir hale gelmiştir.

Kimi hallerde hiç otopark bedeli ödenmeden, kimi hallerde ise bedelin bir kısmı ödenip bir kısmı ödenmeden yapı ruhsatlarının düzenlendiği görülmektedir. Otopark bedeli alınmadan yapı ruhsatı düzenlendiğinin İçişleri Bakanlığı müfettişleri ile Sayıştay denetçileri tarafından teftiş ve denetim esnasında tespit edildiğinde, bu kez otopark bedellerinin tahsili meselesi ikinci defa gündeme gelmektedir. Bu husus da göz önünde bulundurularak bu çalışmadaki inceleme, hem yapı ruhsatı verilmesi aşamasındaki tahsil usulü yönü ile hem de teftiş ve denetim sonucu belediye yetkililerinin otopark bedelini tahsil etmeden yapı ruhsatı düzenlediklerinin tespiti sonrasında bedelin belediye yetkililerinden tahsil usulü yönü ile yapılacaktır.

Bu konuya ilişkin uygulamada var olan tartışmanın, tahsilâtın Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanununa göre mi yoksa Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanuna göre mi yapılacağı noktasında yoğunlaşması nedeniyle, çalışmada tahsilâtın hangi kanuna göre yapılacağı konusu üzerinde durulacaktır. Tahsil şeklinin teknik detaylarına ise çalışmada yer verilmeyecektir.

A. Yürürlükteki Mevzuatta Otopark ve Otopark Bedeli

Otopark bedeli konusunun izah edilebilmesi için, evvelâ yürürlükteki mevzuatta otopark ihtiyacının giderilmesi meselesinin nasıl ele alındığının incelenmesi gerekmektedir. Otopark ihtiyacının nasıl ele alındığının açıklığa kavuşturulması, otopark bedeli konusunun izahını kolaylaştıracaktır.

1. Otopark ihtiyacı konusunun mevzuatta ele alınışı

3194 sayılı İmar Kanunu’nda “*İmar plânlarının tanziminde, plânlanan beldenin ve bölgenin şartları ile müstakbel ihtiyaçlar gözönünde tutularak*



lüzumlu otopark yerleri ayrılır” hükmüne yer verilmiştir (m.37/1). Bu hüküm, imar plânı müelliflerine ve plân yapma ve onaylama yetkisi olan idarelere bir emir içermektedir. Kanun, plânlanan bölgenin mevcut şartları ile projeksiyon hesapları göz önünde bulundurularak, yeteri kadar otopark yeri ayrılmasını imar plânı müelliflerine ve imar plânı yapma ve onaylama yetkisi olan idarelere emretmiştir. İmar plânı müellifleri ile imar plânı yapma ve onaylama yetkisi olan idarelerin kanunun bu emrine uyup uymadıkları, kamuoyunun takdirindedir.

Öte yandan İmar Kanunu’nun “Yönetmelik” başlıklı maddesinde, “*Otopark ayrılması gereken bina ve tesisler ile diğer hususlar Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikte tespit edilir.*”

Otopark yapılmasını gerektiren bina ve tesislerin neler olduğu, otopark ihtiyacının miktar, ölçü ve diğer şartları ile bu ihtiyacın nasıl tespit olunup giderileceği ise, bu yönetmelikte belirtilir” hükmüne yer verilerek (m.44/III), Kanun’da bedel dâhil otopark konusunun detaylarının yönetmelikle belirleneceği açıklanmıştır.

2018 tarihli Yönetmelik’te otoparkın zorunlu tutulduğu kullanım alanları ve bu alanlarda ayrılacak olan otopark miktarları liste halinde gösterilmiştir³⁷. Bu listedeki miktarlar kullanım alanına göre ihtiyaç duyulan otopark alanlarını ifade etmektedir. Örneğin, meskenlerde her daire için bir araçlık otopark alanı; marketlerde her 20 m²’lik market alanı için bir araçlık otopark alanı, tatil köylerinde her dört oda için bir araçlık otopark alanı, kahvehanelerde her 30 m²’lik kahvehane alanı için bir araçlık otopark alanı ayrılması gerekmektedir³⁸.

8 ayrı bağımsız bölümlü ve mesken vasıflı bir binanın olduğunu varsayarsak, Yönetmelik gereği bu bina için en az 8 araçlık otopark alanı ayrılması gerekmektedir. Bu 8 adet bağımsız bölümlü mesken vasıflı binanın zemin katının ise market olarak projelendirildiğini ve market alanının 200 m² olduğunu kabul edersek, market alanı için de en az 10 araçlık otopark alanı ayrılması gerekmektedir. Netice itibarıyla bu binaya toplam 18 araçlık otopark alanı gerekmektedir. Dolayısıyla bu binanın 18 araca karşılık gelen toplam 360 m² otopark alanına ihtiyacı bulunmaktadır.

1993 tarihli Otopark Yönetmeliği, otopark ihtiyacının “yerleşme düzeyinde” ve “yapı düzeyinde” olmak üzere, iki ayrı düzeyde karşılanması esasını benimsemiş; yerleşme düzeyindeki otoparkların “bölge otoparkları” ve “genel otoparklar” olarak iki kısımda, yapı düzeyindeki otoparkların ise “bina içinde”

³⁷ Kullanım alanına göre ihtiyaç duyulan otopark alanları için bkz. Otopark Yönetmeliği.

³⁸ Ayrıca hem 1993 tarihli Yönetmelik’te ve ilgili Tebliğ’de hem de 2018 tarihli Yönetmelik’te belediye ve il özel idaresi meclisi kararı ile Yönetmelik’te belirtilen asgari otopark miktarlarının azaltılamayacağı, ancak artırılabilmesi belirtilerek, meclislerin mahallin inkişaf durumuna göre ihtiyaç duyulan otopark miktarlarını artırmalarına imkân tanınmıştır.

veya “bina parselinde” olarak iki kısımda karşılanacağı öngörülmüştür.³⁹ 2018 tarihli Yönetmeliğin, otopark ihtiyacının karşılanması konusunda 1993 tarihli Yönetmelik’te belirlenen bu esası devam ettirdiği gözlenmektedir.

2018 tarihli Yönetmelik’te, binayı kullananların otopark ihtiyacının bina içinde veya binanın bulunduğu parselde karşılanması zorunlu tutulmuştur (m.4/1-a)⁴⁰. Yukarıda yer verilen zemini market olan 8 adet bağımsız bölümlü mesken vasıflı binaya ilişkin örnekte ihtiyaç duyulan 360 m²’lik otopark alanı ihtiyacının kural olarak bina içine yahut binanın bulunduğu parsel içine otopark yapılması sureti ile karşılanması gerekmektedir. Dolayısıyla parsel ebatlarının, bina içine yahut parsel içine ilâveten otopark oluşturacak boyutlarda oluşturulması gerekmektedir. Parsel ebatlarının bu şekilde oluşturulabilmesi için ise, imar planlarındaki ada boyutlarının, bahse konu biçimde parsel oluşumuna müsait olacak ebatlarda çizilmesi (oluşturulması), aynı zamanda imar planı notlarına, açıklama raporlarına yahut plan hükümlerine, arazi ve arsa düzenlemesinde oluşturulacak asgarî parsel büyüklükleri ile asgarî ifraz şartına ilişkin hükümler konulması gerekmektedir.

2. Otopark bedeli

Otopark ihtiyacının bina içinden yahut parsel içinden karşılanması her zaman mümkün olamayabilmektedir. Bazı hallerde kısmen bazı hallerde de tamamen, bina içine veya binanın yer aldığı parselde otopark projelendirmesi yapılamamaktadır. Bu durumu öngören mevzuat koyucu, yukarıda yer verilen “binayı kullananların otopark ihtiyacının bina içinde veya binanın bulunduğu parselde karşılanması zorunluluğu”na muhtelif istisnalar getirmiştir. Binanın bulunduğu parsel içine otopark projelendirmesinin yapılamayacağını kabul edildiği durumlar, Yönetmelikte sayma yolu açıklanmıştır. Yönetmelik’te sayma yolu ile açıklanan hallerin varlığı durumunda, “bina otopark ihtiyacının bina içinde veya binanın bulunduğu parselde karşılanması zorunluluğu” ortadan kalmaktadır.

1993 tarihli Yönetmelik’te, bina içinde ya da binanın bulunduğu parsel içinde, binanın ihtiyaç duyduğu otopark karşılanamaz ise “*otopark bedeli alınmak sureti ile bu binaların otopark ihtiyacının karşılanması*” (m.4/f-3) esası benimsenmişken; 2018 tarihli Yönetmelik’te, doğrudan bedel alınmak sureti ile bu tür binaların otopark ihtiyaçlarının belediyelerce karşılanması cihetine gidilmemiştir;

³⁹ Kübra Cihangir Çamur (Edit.), *Belediye İmar İşleri El Kitabı*, (TODAİE Yayınları 2002), Ankara, s.114.

⁴⁰ 1993 tarihli (mülga) Yönetmelik’te de “*Binayı kullananların otopark ihtiyacının, bina içinde veya parselinde karşılanması esastır*” (m.4/a) hükmüne yer verilerek, mülga Yönetmeliğin de kuralı belirttiği görülmektedir. Bu hükme göre bina otopark ihtiyacının giderilmesinde kural; bina otopark ihtiyacının, bina içinden ya da binanın bulunduğu parsel içinden karşılanmasıdır.



a. Önce komşu parsellerle ortak otopark uygulaması veya ada içi otopark uygulaması yapılarak binanın otopark ihtiyacının karşılanması,

b. Bu mümkün olmazsa, tapuya şerh edilmek kaydıyla 1000 metrelik yarıçap içinde kamulaştırmaya konu olmayan başka parselden, başka binadan veya başka binaların zorunlu olarak ayrılması gerekenler haricindeki müstakil otopark olarak ayrılmaya müsait olan bölümlerinden yahut ticarî otoparklardan binanın otopark ihtiyacının karşılanması,

c. Bunun da mümkün olmaması halinde, bedel alınmak suretiyle idarece bölge otoparkından yer tahsis edilerek, binanın otopark ihtiyacının karşılanması esası benimsenmiştir.

Görüldüğü üzere 1993 tarihli Yönetmelik'te “bina otopark ihtiyacının bina içinde veya binanın bulunduğu parselde karşılanmasının mümkün olmadığı” hallerde, doğrudan bedel alınarak belediyece bölge otoparklarından binanın otopark ihtiyacının karşılanması uygulaması kabul edilmişken; 2018 tarihli Yönetmelikte, “binayı kullananların otopark ihtiyacının bina içinde veya binanın bulunduğu parselde karşılanması zorunluluğu”nu ortadan kaldıran istisnaî hallerin varlığı durumunda idareye önce yukarıda sayılan (a) ve (b) bentlerindeki yollarla binanın otopark ihtiyacının karşılanmasının mümkün olup olmadığını araştırması, yukarıda sayılan (a) ve (b) bentlerindeki yollarla da binanın otopark ihtiyacının karşılanması mümkün değilse, bu durumda bedel alarak bölge otoparkından binaya yer tahsis edilerek binanın otopark ihtiyacının karşılanması uygulaması kabul edilmiştir.

Bu husus bize, “otopark bedeli” konusunun “binayı kullananların otopark ihtiyacının bina içinde veya binanın bulunduğu parselde karşılanması zorunluluğu”nu ortadan kaldıran istisnaî hallerin varlığı durumunda gündeme geldiğini göstermektedir. Ayrıca yukarıdaki açıklamaların mefhum-u muhalifine göre, bir yapıya ilişkin olarak yapı ruhsatı aşamasında otopark bedeli alınmış ise, bu durumda otopark bedeli alınan yapının otopark ihtiyacının ilgili idare tarafından karşılanması zorunludur⁴¹.

Dolayısıyla yapı ruhsatı aşamasında “otopark bedeli” alınmış ise, otopark bedeli alınan yapıyı kullananların araçlarını, yapının hizmet etki alanına dâhil olduğu semt veya bölge otoparklarına park edebilmeleri, bu şekilde semt

⁴¹ 1993 tarihli Yönetmelik'te, bedel alınan parsellerin otopark ihtiyacının belediye veya valilikçe karşılanacağı belirtilmiştir. 2018 tarihli Yönetmelik'te ise ilgili idarece denilmiş; idarelerin ise sorumluluk alanlarına göre büyükşehir belediyesi, belediye ve valilik olduğu açıklanmıştır. Ancak burada valilikçe ibaresine yer verilmesi kanaatimizce hatalı olmuştur. Zira valilikçe ibaresi, 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu'nun 70'inci maddesine istinaden günümüzde il özel idaresi olarak uygulanmaktadır. Bu nedenle eski Yönetmelik'teki valilikçe ibaresinin, 5302 sayılı Kanun hükmüne rağmen 2018 tarihli Yönetmeliğe yazılmasının doğru olmadığı, bunun mevzuatın kopyala-yapıştır biçiminde kaleme alınmasından ileri geldiği değerlendirilmektedir.

veya bölge otoparklarından faydalananlardan ise bu faydalanma nedeniyle (çalışmanın girişinde otopark bedelinden ayrı bir konu olduğu belirtilen) “otopark ücreti” alınmaması, bu kişilerin otoparklardan ücretsiz faydalanması öngörülmüştür⁴².

3. Otopark bedelinin ödenmesi

2018 tarihli Yönetmeliğin uygulanmasının tercihe bırakılarak, fiilî olarak yürürlüğünün geçici maddelerle sürekli uzatılması ve tam manâsıyla 2018 tarihli Yönetmeliğin 2021 yılında yürürlüğe girdiği dikkate alındığında, 2018 tarihli Yönetmeliğin otopark bedeli konusu ile ilgili ihtilâflar henüz görülmeye başlanmamıştır. Mevcut ihtilâflar ise 1993 tarihli Yönetmeliğin uygulaması ile ilgilidir. Bu nedenle çalışmada hem 1993 tarihli hem de 2018 tarihli Yönetmeliklerdeki otopark bedellerinin nasıl ödenmesi gerektiğine ayrı ayrı yer verilmiştir.

1993 tarihli Yönetmelikte konuya ilişkin olarak, “*Otopark ihtiyacı parselinde karşılanamayan ve idaresince İmar Kanununun 37’nci maddesine göre otopark tesis edilemeyen alanlarda otopark bedelinin arsa payı hariç %25’i yapı ruhsatının verilmesi sırasında nakden, kalan %75’i ve arsa payı ise belediyesince veya il özel idaresince parselin otopark ihtiyacı karşılandıktan en geç doksan gün sonra o yıla ait miktarlara göre değerlendirilerek tahsil edilir. Yapı ruhsatı düzenleme aşamasında ödemelere ilişkin taahhütname alınır ve tapu kütüğüne bu hususta şerh düşülür. Plansız alanlarda otoparkın parselinde veya yapıda karşılanması zorunludur*” hükmüne yer verilmiştir (m.4/f-3).

2018 tarihli Yönetmelik’te ise, “*Otopark bedellerinin tahakkuk ve tahsil esaslarının bu Yönetmelik hükümleri dikkate alınarak ilgili idareler tarafından belirlenmesi*” esası benimsenmiştir (m. 12/3). 2018 tarihli Yönetmelik’teki bu hüküm, 1993 tarihli Yönetmeliğe göre bedel tahakkuk ve tahsili bakımından idarelere daha esnek bir hareket sahası vermiş, ödemelerin nakden yahut taksitle yapılabilmesi konusunda idarelerin tahsil esasları belirlemesine imkân tanınmıştır.

Ayrıca 2018 tarihli Yönetmelik’te “*Otopark bedelinin % 25’i yapı ruhsatı verilmesi sırasında nakden, bakiyesi ise yapı kullanma izni verilmeden önce tamamlanmak kaydı ile en çok onsekiz ay içinde altı eşit taksitte ve kalan taksitlerin her yıl yeniden değerlendirilme oranında artırılması suretiyle tahsil edilir. Yapı ruhsatı düzenleme aşamasında %25’lik peşin ödenen kısım haricindeki ödemelere ilişkin taahhütname alınır. Taksitle ödenecek %75’lik kısım ödenmeden yapı kullanma izni düzenlenmez*” hükmüne yer verilmiştir (m.12/9). 2018 tarihli Yönetmelik ile, %75’lik bakiye kısmın 18 ay içerisinde altı eşit taksitte ödenmesi imkânı getirilerek, ödeme bakımından da 1993 tarihli Yönetmeliğe göre daha uzun bir vadenin belirlendiği görülmektedir.

⁴² Çamur (n:39), s.114.



Kezâ 2018 tarihli Yönetmelik'te, yerleşim yerlerinin otopark bakımından idarelerce gerekli görülmesi halinde beş kademeye ayrılarak, her bir kademe için hesaplanan bedelin belli bir oranının otopark bedeli olarak tahsiline karar verilmesi yönünde, yine idarelere yetki verilmiştir (m.12/11). Bu yaklaşımın hakkaniyetli bir yaklaşım olduğu değerlendirilmektedir. Zîra bir şehrin her bölgesinin fiyatlamasının birbirine eşdeğer olmadığı dikkate alındığında, yoğun bölgelerden otopark bedelinin tamamının, yoğunluğu daha düşük bölgelerden ise Yönetmelik'teki belirtilen oranlarda indirim yaparak otopark bedelinin bir kısmının tahsilinin hakkaniyetli olacağı açıktır. Ancak bu kademeli bedel tahsili için, evvelâ konuya ilişkin olarak belediye veya il genel meclisince karar alınması, diğer bir deyişle meclislerin kademelenmeyi gerekli görmesi icab etmektedir. Aksi halde bedelin tamamının ödenmesi gerekmektedir⁴³.

B. Bir Olay Üzerinden Otopark Bedelinin Tahsil Usûlünün İncelenmesi

1. Olay

2008 yılında Mersin İli, (...) İlçesi'nde yer alan muhtelif parsellere yönelik ilçe belediyesi tarafından muhtelif yapı ruhsatları düzenlenmiştir.

Yapı projelerine, parsellerin genişlik ve derinlik ölçülerine, çekme mesafelerine, vaziyet plânlarına ve imar durumuna göre, yapıların otopark ihtiyacının bina içinden veya binanın bulunduğu parselden karşılanması mümkün değildir. Bu sebeple yapılacak binaların otopark ihtiyacının semt otoparkından karşılanması gerekmektedir. Bu maksatla yapı ruhsatı aşamasında ruhsat (yapı) sahipleri adına otopark bedelleri tahakkuk ettirilmesi ve (işlem tarihinde yürürlükte olan 1993 tarihli Yönetmelik gereği) bedelin %25'inin peşin olarak yapı sahiplerinden alınması gerekmektedir. Lâkin belediye personeli, otopark bedellerini hiç hesaplamadan ve peşin tahsili gereken otopark bedeli kısmını tahsil etmeden yapı ruhsatlarını düzenlemiştir.

İlerleyen yıllarda ilçe belediyesinde İçişleri Bakanlığı'na denetim yapılmıştır. Denetim sonucunda, “*yapı ruhsatları aşamasında otopark bedeli alınması gerekirken, otopark bedelinin alınmadığı; otopark bedelinin alınmaması nedeniyle kamu zararına sebebiyet verildiği; tahsil edilmeyen otopark bedellerinin tamamının bu durumdan sorumluluğu olan Belediye İnşaat Teknikerinden, Belediye Harita-Kadaastro Mühendisinden, Belediye İnşaat Mühendisinden, Belediye Malî Hizmetler Müdüründen ve Belediye Başkanından Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanunu kapsamında takip ve tahsilinin sağlanması*” yönünde denetim raporu tanzim edilmiştir.

⁴³ Otopark bedelinin hesaplanmasına dair matematiksel hesaplamaların çalışma konumuzla bir ilgisinin bulunmaması nedeniyle, otopark bedelinin matematiksel hesaplama yöntemine çalışmada değinilmemiştir.

Otopark bedelini zamanında tahsil etmeyen belediye yetkilileri, kamu zararına dönüşmesine sebep oldukları otopark bedelini ödemek istememekte; bir şekilde otopark bedelini bu bedelin asıl yükümlüsü olan yapı sahibinden tahsil etmenin yolunu aramaktadırlar. Neticede konunun belediye meclisinde görüşülerek, belediye meclisince bedelin yapı sahiplerinden alınmasına karar verildikten sonra meclis kararına göre uygulama yapılması yönünde meclise bir teklif getirilmiştir. Bunun üzere konu belediye meclisinde görüşülmüş; 2011 yılı Ağustos ayında İçişleri Bakanlığı Denetim Raporunda belirtilen ve tahsil edilmemiş olan otopark bedellerinin yapı sahiplerinden tahsil edilmesine karar verilmiştir.

Bu karar sonrasında yapı sahibine yönelik tahsilât işlemlerine başlanacağı esnada yapı sahibi vefat etmiştir. Belediye de, yapı sahibinden tahsil edilmeyen otopark bedelinin ödenmesini, yapı sahibinin mirasçılarında istemiştir. Bu maksatla yapı sahibinin mirasçıları adına, Amme Alacakları Tahsil Usûlü Hakkında Kanun kapsamında 2017 yılı Kasım ayında ödeme emri tanzim edilerek, mirasçılar yönünden takibata başlanmıştır. Mirasçılar, ödeme emrinin iptali talebi ile idare mahkemesinde dava açmıştır.

2. İlk derece mahkemesi safhası

İlk derece idare mahkemesi özetle, “*otopark alacağının 5018 sayılı Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanunu kapsamında hukuk mahkemesinde alacak davası açılması sureti ile tahsil edilmesinin gerektiği, otopark bedelinin kamu icra hukuku kapsamında 6183 sayılı Kanun’a göre takibatının ve tahsilinin yapılamayacağı, bu nedenle 6183 sayılı Kanun kapsamında ödeme emri düzenlenmesinin hukuka aykırı olduğu*” gerekçesiyle ödeme emrinin iptaline karar vermiştir.⁴⁴

3. Hukukî sorun

İçişleri Bakanlığı’nca otopark bedelinin hesaplanarak tahakkuk ettirilmediği, bunun sonucunda bedelin tahsil edilmediği, zamanında tahakkuk ve tahsil yapmayan belediye yetkililerinin kamu zararına sebep oldukları tespit edilmiştir. Bu sebeple raporda; otopark bedellerinin, kamu zararına sebep olduğu belirtilen kamu görevlilerinden tahsil edilmesi gerektiği ifade edilmiştir.

Belediye yetkilileri ise, sebep oldukları kamu zararını ödemek yerine; otopark bedeli borçlarının asıl mükellefi olan yapı sahiplerinden tahsili yönünde meclis kararı aldırılmışlardır. Belediye meclisi kararı sonrasında, Belediye Malî Hizmetler Müdürlüğü yapı sahiplerinin mirasçılarında 6183 sayılı Kanun’a göre ödeme emri tebliğ etmiştir.

⁴⁴ Mersin 1’inci İdare Mahkemesi’nin 25.10.2018 tarih ve E:2017/1819, K:2018/1285 sayılı kararı.



İlk derece idare mahkemesi ise, bu alacağın 6183 sayılı Kanun'a göre değil, 5018 sayılı Kanun'a göre tahsil edilmesi gerektiği gerekçesi ile ödeme emrinin iptaline karar vermiştir. Dolayısıyla ilk derece mahkemesi, otopark bedelinin yapı sahiplerinden tahsil edilmesi gerektiğini, ancak bu tahsilatın 6183 sayılı Kanun kapsamında değil, 5018 sayılı Kanun kapsamında yapı sahibine karşı alacak davası açmak ve arkasından 2004 sayılı İcra İflas Kanunu'na göre ilâmlı icra takibi yapmak sureti ile yapılması gerektiğini söylemektedir.

Bu noktada iki hususun açıklığa kavuşturulması gerekmektedir. Evvelâ otopark bedelinin hukukî niteliğinin incelenmesi; ardından bu bedelin, (otopark bedelini ödemekle yükümlü olan yapı sahibinden) 6183 sayılı Kanun kapsamında mı, yoksa 5108 sayılı Kanun kapsamında mı tahsilinin gerektiğinin değerlendirilmesi gerekmektedir.

C. Otopark Bedelinin “Yapı Sahibinden” Tahsilinde, 5018 Sayılı Kanun’un Uygulanıp Uygulanamayacağını İncelenmesi

5018 sayılı Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanunu'nda, “*kamu zararından doğan alacağın tebliğinin ve takibinin sorumlulardan ve ilgililerden yapılacağı*” belirtilmiş (m.10), “*kamu zararından doğan alacağın tahsilinin, sorumlulardan ve ilgililerden yapılacağı*” açıklanmıştır (m.12). Ayrıca Kanun'da “*kamu zararının, bu zarara neden olan kamu görevlisinden veya diğer gerçek ve tüzel kişilerden tahsiline ilişkin usûl ve esasların, (...) yönetmelikle düzenleneceği*” hükmüne yer verilmiştir (m.71/5).

Kanun koyucunun verdiği yetkiye istinaden yürürlüğe konulan Kamu Zararlarının Tahsiline İlişkin Usûl ve Esaslar Hakkında Yönetmelik'te⁴⁵ “*İlgili: Kendisine yersiz veya fazla ödeme yapılan kişi*” olarak (m.4/b), “*Sorumlu: Kamu zararının oluşmasına sebep olan kamu görevlisi*” olarak tanımlanmıştır (m.4/h).

Yönetmeliğin “Sorumluluk” başlıklı maddesinde ise, “*kontrol, denetim, inceleme, kesin hükme bağlama veya yargılama sonucunda tespit edilen kamu zararının geri ödenmesi sürecine, kamu görevlileri ile birlikte ilgililerin de dâhil edileceği*” kuralına yer verilmiştir (m.5/2)⁴⁶.

Mevzuat hükümlerine göre, bir kamu zararının 5018 sayılı Kanun kapsamında takibinin ve tahsilinin yapılabilmesi için, takibat yapılacak

⁴⁵ 19.10.2006 tarih ve 26324 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

⁴⁶ Ancak, bu madde gereği kamu zararının geri ödenmesi sürecinde kamu görevlilerinin yanında “*ilgililerin*” kamu zararının geri ödenmesi sürecine dâhil edilebilmesi için, kamu zararı ile ilişkili, ilgili statüsündeki kişilerin mevcut olması gerekmektedir. Kamu zararı ile ilişkili, “*ilgili statüsünde kişi*”nin bulunmaması durumunda, kamu zararının geri ödenmesi sürecinde sadece kamu görevlilerinin yer alacağı ve kamu zararının tahsilinin sadece kamu görevlilerinden yapılacağı tabiidir.

kişinin ya “*ilgili*” olması veya “*sorumlu*” olması gerekmektedir⁴⁷. İlgili, kamu bütçesinden kendisine fazla ödeme yapılan şahıs iken; sorumlu, kamu zararına sebep olan kamu görevlisidir.

Otopark bedelinin yükümlüsü (mükellefi) ise yapı ruhsatının “yapı sahibi” bölümünde ismi yazan kişi; diğer bir ifadeyle yapının sahibidir. Adına yapı ruhsatı düzenlenen kişi (yapı sahibi) ise, ne kendisine kamu bütçesinden fazla ödeme yapılan kişi sıfatını; ne de kamu zararına sebep olan kamu görevlisi sıfatını taşımamaktadır. Bu sebeple, otopark bedelinin yükümlüsüne karşı 5018 sayılı Kanun hükümlerine göre takibat yapılması hukuken mümkün değildir. Zira otopark bedelinin yükümlüsü olan yapı (ruhsatı) sahibi, 5018 sayılı Kanun kapsamında kamu zararından sorumlu tutulan kişiler kapsamına girmemektedir.

Bu duruma istinaden yukarıda aktarılan ilk derece mahkemesi kararına yönelik istinaf kanun yolu başvurusunda bölge idare mahkemesi, ilk derece mahkemesinin “yapı ruhsatı sahibine yönelik takibatın 6183 sayılı Kanun’a göre değil de, 5018 sayılı Kanun’a göre yapılması gerektiği” yönündeki gerekçesinde hukukî isabet görmemiştir⁴⁸.

D. Otopark Bedelinin “Yapı Sahibinden” Tahsilinde, 6183 Sayılı Kanun’un Uygulanıp Uygulanamayacağıın İncelenmesi

Otopark bedelinin 6183 sayılı Kanun kapsamında tahsil edilecek bir kamu alacağı olup olmadığını belirlemede, anahtar terim “kamu hizmeti” terimidir. Bu sebeple, otopark bedeline müteallik işlerin bir kamu hizmeti olup olmadığının açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

1. Otoparka ilişkin şehir planlama ve imar işlemlerinin kamu hizmeti niteliği

“Kamusal hizmet, “amme hizmeti”, “umumî hizmet”, “hidemat-ı umumiye” gibi farklı kelimeler ile ifade edilen kamu hizmetinin tutarlı ve genel geçer bir tanımı bulunmamaktadır⁴⁹. Siyaset bilimi, iktisat, kamu maliyesi, idare hukuku gibi farklı disiplinler, kendi ilgi alanları bakımından bu kavramı ele alarak incelemektedirler⁵⁰. İzin, ruhsat, sözleşme, işletme hakkı devri gibi muhtelif yöntemlerle özel kişilere de hizmetlerin gördürülmeye başlamasının işin içine girmesiyle birlikte, idare hukuku bakımından neyin kamu hizmeti

⁴⁷ Ali Kayım, “İç Denetçiler Soruşturma Yapabilir Mi? Kamu Zararından Sorumlu Olanların Tespiti Çerçevesinde Bir Değerlendirme”, (2009) *Denetim Dergisi*, 2, s.122.

⁴⁸ Konya Bölge İdare Mahkemesi 2’nci İdarî Dava Dairesi’nin 28.11.2019 tarih ve E:2019/335, K:2019/2023 sayılı kararı.

⁴⁹ Süheyp Derbil, “Kamu Hizmeti Nedir?”, (1950) *AÜHFD*, (7), 3-4, s.28.

⁵⁰ Onur Karahanoğulları, *Kamu Hizmeti (Kavram ve Hukuksal Rejim)*, (Turhan Kitabevi 2002), Ankara, s.11vd.



olduğu neyin kamu hizmeti olmadığı noktasında fikir çeşitliliğinin daha da arttığı söylenebilir. Bu çalışmada başlı başına “kamu hizmeti nedir? – ne değildir?” sorularına cevap bulmaktan ziyade, otopark bedeli ile ilgili imar planlama ve imar uygulaması işlerinin birer kamu hizmeti olup olmadığına değinilerek, ardından çalışmanın ana konusuna geçilecektir. Bu nedenle kamu hizmetine yönelik teorilere bu çalışmada yer verilmeyecektir. Kaldı ki, teoride kamu hizmeti ile ilgili pek çok unsura yer verilmekle birlikte, ülkemizde bu unsurların tamamının bir bütün olarak kamu hizmeti ölçütü olarak tam anlamıyla kullanıldığını söylemek de güçtür⁵¹. Ancak ana konudan sapmamak maksadıyla bu tartışmalara çalışmada değinilmeyecektir.

Görkem, “toplumun ortak ihtiyaçlarının karşılanması bakımından, kamu idarelerinin yapmak durumunda bulunduğu hizmetlerin kamu hizmeti olarak nitelendirildiğini” ifade etmektedir⁵². Yüksek mahkeme kararlarını göz önünde bulundurarak Yasin’in kamu hizmetini, “kamu tüzel kişileri tarafından ya da kamu tüzel kişilerinin denetiminde ve gözetiminde özel hukuk kişileri tarafından yerine getirilen, giderilmesinde kamu menfaati olduğu siyasî karar vericiler tarafından kabul edilen, toplumun genel ve ortak ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik faaliyetler” olarak açıkladığı görülmektedir⁵³. Bu açıklamalardan ve uygulamadaki durumdan, kamu hizmetlerinin merkezî idare yahut mahallî idareler tarafından bizatihi (emanet usûlü ile) veya kamu idarelerinin denetimi ve gözetimi altında özel kişiler eliyle görülmesinin mümkün olduğu anlaşılmaktadır⁵⁴. Öte yandan; mahallî idareler tarafından yürütülen kamu hizmetlerinin, belli bir coğrafi alanda ve mahallî nitelikte olduğunu hatırdan çıkarmamak gerekmektedir⁵⁵.

Genel olarak mal veya hizmet sunumu olarak görünüm kazandığı anlaşılan kamu hizmetinin konu ve amaç yönünden “genel ve ortak ihtiyaçların karşılanması” ve “kamu yararı” unsurları ile bu hizmetin kim tarafından veya kimin gözetiminde yahut denetiminde yürütüleceğinin tespiti yönünden ise “devlet/idare” unsurunun belirleyici özellikler olarak ön plana çıktığı görülmektedir⁵⁶. Fakat bu unsurların da kendi içinde esnek olduğu, yere, zamana

⁵¹ Sedat Çal, *Türkiye’de Kamu Hizmeti Ve İmtiyazın Dönüşüm Öyküsü*, (TOBB Yayınları 2008), Ankara, s.30.

⁵² Hilâl Görkem, *Kamu Hizmetlerinin Özelleştirilmesi Kapsamında Cezaevi Hizmetlerinin Özelleştirilmesi ve Türkiye’de Uygulanabilirliği*, (Maliye Bakanlığı Yayınları 2009), Ankara, s.3.

⁵³ Melikşah Yasin, “Kamu Hizmeti”, *İdare Hukuku*, Turan Yıldırım, Melikşah Yasin, Nur Kaman, H. Eyüp Özdemir, Gül Üstün Özge Okay Tekinsoy, (XII Levha Yayınları 2013), İstanbul, s.478.

⁵⁴ Kemâl Gözler, *İdare Hukuku, C-II*, (Ekin Kitabevi Yayınları 2009), Bursa, s.254 v.d.

⁵⁵ Bahtiyar Akyılmaz / Murat Sezginer / Cemil Kaya, *Türk İdare Hukuku*, (Seçkin Yayınları 2009), Ankara, s.461.

⁵⁶ İzak Atiyas / Burak Oder, *Türkiye’de Özelleştirmenin Hukuk ve Ekonomisi*, (TEPAV Yayınları 2008), Ankara, s.8.

ve konunun ele alınışına göre bu unsurların farklı tanımlarının ve kapsamlarının olduğu bir vakıadır. Örneğin Koç, bu kavramlardan kamu yararı kavramının “kaypak” bir kavram olduğunu vurgulamaktan geri durmamaktadır⁵⁷.

Öte yandan; toprağın hem doğal/tabîi kaynak olması, hem kıt kaynak olması, kıt kaynak niteliği dolayısıyla rant sağlaması durumları göz önünde bulundurulduğunda; toprak üzerindeki mekân kullanımının gelişigüzel (başıboş) bir şekilde gerçekleşmesinin sağlanmasının hem iktisadî açıdan, hem sosyal barış açısından, hem de çevre ve sağlık açısından mahzurlar içermektedir⁵⁸. Yaşanacak, tarım yapılacak, çalışılacak, barınma ve üretim alanların nüfusun artışına göre çoğaltılması mümkün değildir; bu sebeple mevcut topraklardan daha fazla miktarda verim alınmasını sağlayacak yolların ve yöntemlerin bulunması gerekmektedir⁵⁹.

Bu durum, ister istemez kurallar manzumesi vasıtasıyla toprak üzerinde bir düzen kurmayı gerektirmektedir. Zîra zaman bize, kıt kaynaklardan olan toprak üzerinde yaşam sürdürülen her alanda (sahipsiz yerlerde dahi) bir düzenleme yapılması ihtiyacının olduğunu göstermiştir. Kıt kaynaklardan olan toprağın ve toprağın üstünün (mekânın) kullanımının düzenlenmesi ise, haliyle egemen kudretin (devletin) toprağın ve toprağın üstünün (mekânın) kullanımı hakkında bir takım uyulması zorunlu kurallar koymasını gerektirmiştir⁶⁰.

Bu düzenleme ve kural koyma ihtiyacı, “imar” kelimesi ile karşılanmıştır. İmar kelimesi, Arapça “ümrân” kelimesinden türemiştir. Ümrân ise, bayındırlık mânasına gelmektedir⁶¹. Kelime anlamı olarak imar, bayındır kılma, geliştirme, şenlendirme, medenîlik ve saadet anlamlarına gelmektedir⁶².

Kamu hizmeti tanımlarından yola çıkarak Yayla, “bayındırlık hizmetleri”ni kamu hizmeti kapsamında değerlendirmektedir⁶³. Bu kapsamda bayındırlık hizmetlerinin bir parçası olan ve aynı zamanda mahallî nitelik arz eden şehrin fizikî açıdan düzenlenmesine yönelik imar plânı yapılması, imar plânında otopark planlanması, yapı ruhsatı düzenlenmesi, imar parseli üretilmesi gibi şehir planlaması ve imar uygulaması hizmetlerinin, mahallî nitelikteki kamu hizmetleri arasında yer aldığı söylenebilir.

⁵⁷ Zeynel Koç, *Taşınmaz Kültürel Miras Yönetimi ve Mali Teşvikler*, (İTO Yayınları 2008), İstanbul, s.119.

⁵⁸ Özdemir (n:3), s.104.

⁵⁹ Parlak, Ziya, *Arazi Toplulaştırması*, s.10, http://www.tarimreformu.gov.tr/library/belge/b_Kirsal_alan_arazi_toplulastirma_ziya_parlak%20.pdf, 09.10.2012.

⁶⁰ Özdemir (n:3), s.104.

⁶¹ Mehmet Kanar, *Osmanlı Türkçesi Sözlüğü*, (Say Yayınları 2009), İstanbul, s.500.

⁶² Ferit Devellioglu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, (Aydın Kitabevi Yayınları 2007), Ankara, s.614.

⁶³ Yıldızhan Yayla, *İdare Hukuku*, (Filiz Kitabevi 1985), İstanbul, s.63 ve 69.



Otopark konusu, İmar Kanunu'nda, Otopark Yönetmeliği'nde ve Mekânsal Plânlar Yapım Yönetmeliği'nde düzenlenmiştir. İmar Kanunu, “*yerleşme yerleri ile bu yerlerdeki yapılaşmaların; plan, fen, sağlık ve çevre şartlarına uygun teşekkülünü sağlamak*” amacıyla yürürlüğe konulmuştur. Bu Kanun, imar kelimesinin kapsamında kalan “kamu hizmetlerinin yürütülmesi”ne ilişkin usûl ve esasları düzenleyen; kamu sağlığını, kamu düzenini ve kamu güvenliğini ilgilendiren bir kanundur.⁶⁴ Otopark Yönetmeliği ise, İmar Kanununun uygulanmasına ilişkin bir Yönetmeliktir. Ulaşım ve sistemlerinin, ulaşım problemlerinin çözümünü göstermek, imar planlarına uygun şekilde yerleşimlerde araçların yol açtığı trafik sorunlarının çözümü maksadıyla otopark yapılması gereken yapıların neler olduğunu açıklamak, yapı ruhsatı düzenlenecek binalarda araçların yol açtığı/açacağı parklanma sorunlarına çözüm bulmak, yerleşim alanlarında otopark ihtiyacının miktarının, otopark ölçülerinin ve otoparkla ilgili diğer konuların belirlenmesi, otopark ihtiyacının giderilmesi esaslarını düzenlemek maksadıyla yürürlüğe konulmuştur. Mekânsal Plânlar Yapım Yönetmeliğinde ise, teknik yönden donatı ve altyapı olarak otopark konusu ele alınmıştır.

Bütün bu hususlar bir arada değerlendirildiğinde; yapı ruhsatı işlerinin, yapıya - imara ve şehir plânlamaya ilişkin otopark işlerinin İmar Mevzuatı ve Otopark Yönetmeliği kapsamında yürütülen; kamu düzeni, kamu güvenliği ve kamu sağlığı ile ilgili olan; giderilmesinde kamu menfaati bulunan; belde halkının genel ve ortak ihtiyacının karşılanmasına yönelik düzenlemeler ihtiva eden otopark iş ve işlemlerinin birer kamu hizmeti olduğu açıktır⁶⁵.

2. Kamu hizmetlerinde bedel meselesi

Kamu hizmetlerinin bir kısmı bedava iken, bir kısmı bedava değildir⁶⁶. Mevzuat tarafından hizmetin bedava olması öngörülmüş ise, kamu hizmeti bedava olacaktır⁶⁷; mevzuat tarafından hizmetin bedava olması öngörülmemiş ise, kamu hizmeti bedava olmayacaktır. Kamu hizmetlerinin bedelsizliğinin sadece mevzuatta düzenlenmesi halinde mümkün olabileceğinden bahsedilmektedir⁶⁸.

Otopark bedeli, imar ve şehircilikle ilgili kamu hizmetlerinden kaynaklı bir bedeldir. Anayasa Mahkemesi'nin “otopark bedeli” kavramının mevzuatımıza ilk kez girdiği dönemlerde verdiği bir kararında yer alan, “*bütün kamu*

⁶⁴ Konya Bölge İdare Mahkemesi 2'nci İdarî Dava Dairesi'nin 28.11.2019 tarih ve E:2019/335, K:2019/2023 sayılı kararı.

⁶⁵ Konya Bölge İdare Mahkemesi 2'nci İdarî Dava Dairesi'nin 28.11.2019 tarih ve E:2019/335, K:2019/2023 sayılı kararı.

⁶⁶ İsmet Giritli / Pertev Bilgen, *İdare Hukuku*, (Kervan Yayınları 1973), İstanbul, s.143.

⁶⁷ Gözler (n:54), s.342.

⁶⁸ Ayhan Sarısu, “Tanıma Kavuşturulamayan “Kamu Hizmeti””, (2011) *Yargıtay Dergisi*, Temmuz, (37), 3, s.53

giderlerini kuruşu kuruşuna hesaplayarak vergi biçiminde finanse etmenin mümkün olmadığı, bu açıdan belli bir miktar vergi alınmakla birlikte bir kısım miktarın da hizmetten özel olarak faydalananlardan alınmasının hukuka uygun olduğu”na dair değerlendirmesinden⁶⁹, yürürlüğe konulduğu dönemin koşulları içinde otopark bedelinin kişilerden özel yararlanmaya karşılık alınan bir bedel olarak ihdas edildiği anlaşılmaktadır. Nitekim otopark bedeli, binasında yahut parselinde otopark alanı bulunmayan kişi için, binanın bulunduğu semte otopark yapılarak, o kişinin o otoparktan faydalanmasını ihtiva eden, bir nevi genel otoparktan o kişi için özel faydalanmayı içeren otopark kullanımının karşılığı alınan bir bedeldir.

Hizmetin karşılığı olarak alınan para, “idarî kamu hizmeti” karşılığında alınmakta ise, bu para bir ücret/fiyat değil, malî yüküm⁷⁰ yahut katılma payı⁷¹ olarak adlandırılabilir. Hizmetin karşılığı olarak alınan para, “sinaî kamu hizmet” veya “ticarî kamu hizmeti” karşılığı olarak alınmakta ise, bu durumda alınan para bir fiyat olarak adlandırılabilir⁷².

Nitekim yapılmasına ruhsat verilen yapılar ile bu yapıların civarındaki trafik ve otopark sorunlarının çözümüne yönelik şehrin plânlanması ve imar plânlarının zemine uygulanarak yol, kaldırım, parsel ve otopark alanlarının oluşturulması faaliyetlerinin bir kamu hizmeti olduğundan bahsedilmiştir. Bu hizmetler karşılığında (ilgili mevzuat uyarınca) tahakkuk ettirilen bedeller ise, özel hukuk ilişkisi kapsamında değil, kamu hukuku ilişkisi kapsamında, bir kamu hizmetinin îfasına katılmaya yönelik tahakkuk ettirilen bedellerdir⁷³.

3. Amme (kamu) alacağı kavramı

Kamu alacaklarının farklı mevzuatlar gereği farklı şekillerde doğması mümkündür. Kamu alacağının doğumundaki bu farklılıklar ile kamu alacağının muhteviyatında taşıdığı özel alacak niteliğindeki alacaklardan farklılık gösteren özellikler⁷⁴, kamu alacağı olarak kabul edilen alacakların özel hukuk alacaklarının tahsilini düzenleyen İcra ve İflâs Kanunu’ndan ayrı bir kanunda ve ayrı bir takip usûlünün tercih edilmesine sebebiyet verdiği söylenebilir⁷⁵. Bu yönü ile amme alacağının, ayrıcalıklı alacak olarak addedilmesi mümkündür⁷⁶.

⁶⁹ Anayasa Mahkemesi’nin 26.03.1974 tarih ve E: 1973/32, K: 1974/11 sayılı kararı; akt.: Artantaş, Onur Çağdaş, *Kamu Hizmeti ve Bedel*, (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi 2016), Ankara, s.52

⁷⁰ Gözler (n:54), s.347.

⁷¹ Yayla (n:63) s.63 ve 69.

⁷² Gözler (n:54), s.348.

⁷³ Konya Bölge İdare Mahkemesi 2’nci İdarî Dava Dairesi’nin 28.11.2019 tarih ve E:2019/335, K:2019/2023 sayılı kararı.

⁷⁴ Cengiz Kostakoğlu, “6183 Sayılı Kanuna Göre Amme Alacaklarının Tahsili Yönünden İptal Davaları”, (1991) *Yargıtay Dergisi*, (17), 1-2, Ocak-Nisan, s.5vd.

⁷⁵ Pınar Çiftçi, “Menfaat Dengesi Çerçevesinde Genel İcra Hukuku İle Kamu İcra Hukukunun Karşılaştırılması”, (2010) *DEÜHFD*, (12), Özel Sayı, s.327.

⁷⁶ Volkan Erdoğan, *Türk Vergi İcra Hukukunda Ödeme Emrine İtiraz Müessesesinin*



Terim olarak “kamu alacağı” ifadesi malî literatüre 6183 sayılı Amme Alacakları Tahsil Usulü Hakkında Kanun ile girmiştir⁷⁷. Bu terim genel olarak, devletin idarî işlemlerle tesis ettiği yükümlülük veya borç ilişkisi sonucu sağlanan malî gelirleri ifade etmektedir⁷⁸. Kamu hizmetlerinin yerine getirilmesi amacıyla yapılan harcamaların karşılanması, diğer bir deyişle kamu hizmetlerinin kısmen yahut tamamen karşılığı olmak üzere, gerekirse hukukî cebir vasıtasıyla ülke ekonomisinin özel kesiminden kamu kesimine aktarılan malî değerlere kamu geliri veya kamu alacağı adı verilmektedir⁷⁹. Bu yönüyle kamu alacağının devlet vd kamu idareleri bakımından bir “gelir” niteliği bulunmaktadır. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki; kamu alacağı kavramı, vergi alacağı kavramından farklı ve bu kavramdan daha geniş bir terimdir⁸⁰.

Pek çok özel mevzuatta, ilgili kamu idaresinin alacağının hangi kanun hükümlerine göre tahsil edileceği, o mevzuat kapsamında belirtilmiştir. Ancak özel mevzuatta tahsilatın hangi kanuna göre yapılacağı yer almamış ise, bu durumda sorun kamu icra hukuku kurallarına göre çözümlenmektedir.

Kural olarak, kamu alacaklarının tahsili 6183 sayılı Amme Alacakları Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre yapılmaktadır. Çünkü bu Kanun’da, “*devlete, il özel idaresine ve belediyelere (...) ait alacaklar (...) hakkında bu kanun hükümleri tatbik olunur*” denilerek (m.1/1); belirtilen idarelere ait alacakların birer kamu alacağı olduğu hususu ifade edilmiştir. Ancak bir alacağın devlete, il özel idaresine ve belediyeye ait olması, o alacağın doğrudan kamu alacağı kapsamında kalması ve bu bağlamda 6183 sayılı Kanun hükümlerine göre takip ve tahsil edilmesi için tek başına yeterli bir ölçüt değildir⁸¹. Bir alacağın kamu alacağı kapsamında takip ve tahsil edilebilmesi için başka ölçütler de bulunmaktadır ki, bu ölçütlere Kanun’da yer verilmiştir. Buna göre,

a. Devlete, il özel idaresine ve belediyelere ait vergi, resim, harç, ceza alacakları gibi aslı amme alacakları,

b. Devlete, il özel idaresine ve belediyelere ait vergi alacağı, resim alacağı, harç alacağı, ceza alacağı gibi aslı amme alacaklarının tahkik ve takiplerine ait muhakeme masrafı alacakları gibi alacaklar,

İncelenmesi Ve Değerlendirilmesi, (Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi 2009), Ankara, s.6.

⁷⁷ Adnan Gerçek, *Türk Vergi Hukukunda Tahsilat İşlemi ve Etkinliği*, (Ekin Kitabevi 2003), Bursa, s.4.

⁷⁸ Muallâ Öncel / Ahmet Kumrulu / Nami Çağan, *Vergi Hukuku*, (Turhan Kitabevi 2010), Ankara, s.159.

⁷⁹ Cemal Başar, “Kamu İcra Hukukunun Anayasal Temelleri”, (2014) *DEÜHFD*, (16), Prof. Dr. Hakan Pekcanitez’e Armağan Özel Sayısı, s.4568-4569.

⁸⁰ Gerçek (n:77), s.4.

⁸¹ Tamer Budak / Serkan Benk, “Kamu Alacağı: Hukukî Bir Değerlendirme”, (2011) *Business and Economics Research Journal*, 2, s.62.

c. Devlete, il özel idaresine ve belediyelere ait vergi cezası, para cezası gibi aslî amme alacakları,

d. Devlete, il özel idaresine ve belediyelere ait vergi, resim, harç, ceza tahkik ve takiplerine ait muhakeme masrafı, vergi cezası, para cezası gibi alacaklara ilişkin gecikme zammı, faiz gibi fer'î amme alacakları,

e. Devletin, il özel idaresinin ve belediyelerin akitten, haksız fiilden ve haksız iktisaptan doğanlar dışında kalan ve “amme hizmetleri tatbikatından mütevellit olan diğer alacakları”,

f. Devletin, il özel idaresinin ve belediyelerin akitten, haksız fiilden ve haksız iktisaptan doğanlar dışında kalan ve “amme hizmetleri tatbikatından mütevellit olan diğer alacaklarının takip masrafları, hakkında, 6183 sayılı Kanun hükümleri tatbik olunacaktır (m.1/1). Bunlara ilâveten, özel kanunlarda 6183 sayılı Kanun’a göre tahsilat yapılacağı belirtilen alacakların da bu listeye eklenmesi mümkündür⁸².

6183 sayılı Kanun’a göre alacağın devlet alacağı, belediye alacağı ve il özel idaresi alacağı olmaması halinde de, bu alacak 6183 sayılı Kanun kapsamında kalan bir kamu alacağı değildir.⁸³ Ayrıca devletin, il özel idaresinin ve belediyenin özel hukuk ilişkilerinden doğan yahut haksız fiilden doğan alacakları da 6183 sayılı Kanun kapsamında kalan bir kamu alacağı değildir⁸⁴.

Netice itibariyle 6183 sayılı Kanun, hem malî yükümlülüklerden kaynaklanan kamu alacaklarının, hem de malî yükümlülük sayılmayan ancak amme alacağı kabul edilen diğer alacakların tahsiline ilişkin hususları düzenlemektedir⁸⁵. 6183 sayılı Kanun özelinde amme alacağı olarak kabul edilen alacaklar, kamu hizmetinin malî kaynağını teşkil etmekte, zamanında ödenmezse yahut zamanında tahsil edilmezse idarenin yürütmekle yükümlü olduğu kamu hizmetlerini zamanında ve gereği gibi yürütmesi imkânı kalmamaktadır. İdarenin yürütmekle yükümlü olduğu kamu hizmetlerini zamanında ve gereği gibi yürütememesi ise toplum düzeninin bozulmasına, huzursuzlukların ve kargaşanın ortaya çıkmasına sebep olacağı aşikârdır⁸⁶.

4. Otopark bedelinin amme alacağı niteliği

Yukarıda bentler halinde yer verilen hükümler incelendiğinde, kamu hizmetinin kurulması ve yürütülmesi için gerekli olan ve onun kurucu unsurunu

⁸² Kostakoğlu (n:74), s.9.

⁸³ H. Eyüp Özdemir / Gül Üstün, “İdarî Usûller”, *İdare Hukuku*, Turan Yıldırım, Melikşah Yasin, Nur Kaman, H. Eyüp Özdemir, Gül Üstün Özge Okay Tekinsoy, (XII Levha Yayınları 2013), İstanbul, s.610.

⁸⁴ Habib Yıldız, *Vergi Hukuku*, (Ümit Ofset Matbaacılık 2011), Ankara, s.203. Salim Ateş Oktar, *Vergi Hukuku*, (İstanbul Üniversitesi Yayınları 2011), s.346.

⁸⁵ Yusuf Karakoç, “Vergi Hukukuna İlişkin Genel Bilgiler”, *Genel Vergi Hukuku*, (Edit. Recai Dönmez), (Anadolu Üniversitesi Yayınları 2018), s.6.

⁸⁶ Giritli, Bilgen (n:66), s.90.



ve malî vasıtasını teşkil eden idare alacakları; 6183 sayılı Kanun özelinde amme alacağı olarak kabul edilmiştir⁸⁷. Bu kapsamda; devletin, belediyenin ve il özel idaresinin (kaldırım giderlerine katılma payı gibi) “*kamu hizmetlerinin tatbikatından kaynaklanan alacakları*” da, 6183 sayılı Kanun kapsamında kalan bir amme alacağı olarak sayılmıştır⁸⁸.

Diğer bir ifadeyle 6183 sayılı Kanun kapsamında amme alacağı olarak addedilen alacaklar arasında, “*amme hizmetinin tatbikatından doğan alacaklar*” da yer almaktadır⁸⁹. İmar işlemleri kapsamında imar plânı yapılması, otopark alanı planlaması, imar plânının araziye uygulanması, otopark alanının arazi ve arsa düzenlemesi vasıtası ile zeminde parselinin oluşturulması, yapı ruhsatı verilmesi, otopark alanının inşası, otopark alanından yer tahsisi gibi otoparka yönelik şehir plânlama ve imar faaliyetlerinin birer kamu hizmeti olması hususu ile Amme Alacakları Tahsil Usûlü Hakkında Kanun’un 1/1’inci maddesinde yer alan “*devletin, il özel idarelerinin ve belediyelerin (...) amme hizmetleri tatbikatından mütevellit olan diğer alacakları (...) hakkında bu kanun hükümlerinin tatbik olunacağı*” hükmü birlikte dikkate alındığında; otopark bedelinin 6183 sayılı Kanun’un 1’inci maddesinde sayılan “*amme hizmetleri tatbikatından mütevellit olan diğer alacak*” kapsamında bir kamu alacağı olduğu anlaşılmaktadır. Danıştay da, otopark bedelinin bir kamu alacağı olduğunu değerlendirmektedir⁹⁰. Bu kapsamda otopark bedelinin borçlusundan, diğer bir deyişle “yapı sahibinden” takibinin ve tahsilinin de 6183 sayılı Kanun hükümlerine göre yapılabileceği tabiidir.

Nitekim bu durumları göz önünde bulunduran bölge idare mahkemesi, yukarıdaki örnek olayda aktarılan ilk derece mahkemesinin “yapı sahibine yönelik takibatın 6183 sayılı Kanun’a göre yapılamayacağı” yönündeki gerekçesinde hukukî isabet görmemiş;⁹¹ otopark bedelinin borçlusu olan yapı sahibine yönelik takip ve tahsil işlemlerinin 6183 sayılı Kanun’a göre yapılacağını belirtmiştir.

IV. OTOPARKBEDELİNİN“YAPISAHİBİNDEN”TAHSİLİNDE ZAMANAŞIMI

Zamanaşımının muhtelif türleri bulunmaktadır. Bu sebeple zamanaşımı konusu hukukî ilişkinin niteliğine, hukukî ilişkinin taraflarının durumuna, hukukî ilişkinin dayanaklarına ve hukukî ilişkinin tâbi olduğu mevzuata,

⁸⁷ Giritli, Bilgen (n:66), s.91.

⁸⁸ Kostakoğlu (n:74), s.8.

⁸⁹ Recep Beyazkılıç / Suriye Kaya / Murat Sever / Ali Güler / Ümit Yiğit, *6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usûlü Hakkında Kanun*, (Arıkan Yayıncılık 2006), İstanbul, s.6.

⁹⁰ Danıştay 10’uncu Dairesinin 05.10.2018 tarih ve E:2016/367, K:2018/2942 sayılı kararı.

⁹¹ Konya Bölge İdare Mahkemesi 2’nci İdarî Dava Dairesi’nin 28.11.2019 tarih ve E:2019/335, K:2019/2023 sayılı kararı.

ayrıca sürenin maddî hukuka mı usûl hukukuna mı ilişkin olduğuna göre farklılıklar göstermektedir. Bu hususlar, çalışmanın konusu dışındadır. Ayrıca bu çalışmada, zamanaşımını kesen ya da durduran sebeplerin incelenmesi yahut hak düşürücü süre ile zamanaşımı süresi kavramlarının farklarına dair tahliller de yapılmayacaktır. Çalışmada sadece, otopark bedeli özelinde amme borçlusundan alacağın hangi süre içerisinde tahsil edilebileceği hususu genel hatları ile açıklanacaktır.

Tahsil zamanaşımını, kamu alacağının tahsilinin yapılabilmesini belli bir süre ile sınırlandıran zamanaşımı türüdür⁹². Kamu alacağı bakımından zamanaşımı, alacağın doğumunu takip eden ve kanunla belirlenmiş süre içinde alacaklının alacağını istememesi nedeniyle alacağı isteme hakkının ortadan kalkması şeklinde tanımlanmaktadır⁹³.

Zamanaşımı ile alacak hakkı ortadan kalkmamaktadır⁹⁴, alacak mevcuttur, aynı şekilde borç da ortadan kalkmamaktadır; ancak zamanaşımı nedeniyle idarenin cebrî takip ve tahsil yetkisi ortadan kalkmaktadır. Dolayısıyla zamanaşımı süresinin dolması sonrasında borçlu borcunu kendisi ödemek isterse ödeyebilir; lâkin borçlu borcu ödemek istemez ise, alacaklı idare cebrî takiple alacağı tahsil edemeyecektir. Zamanaşımına uğrayan bir alacağı tahsile yönelik idarece işlem tesis edilirse; maddî hukuk bakımından tesis edilen işlem, idarenin cebrî takip yetkisini kullanabileceği süreden sonra, diğer bir deyişle cebrî takip yetkisinin olmadığı bir dönemde tesis edilmiş olacaktır. Haliyle bu yetkinin kullanımı da hukuka aykırı bir yetki kullanımı olmuş olacaktır.

Peki, ödenmeyen otopark bedelinin tahsili yoluna idare hangi sürede başvurabilecektir? 6183 sayılı Kanun'da "*Amme alacağı, vadesinin rastladığı takvim yılını takip eden takvim yılı başından itibaren 5 yıl içinde tahsil edilmezse zamanaşımına uğrar (...)*" hükmüne yer verilmiştir (102/1). Bu hüküm, tahsil zamanaşımına ilişkin genel kuralı koymakla birlikte, zamanaşımının başlangıç ve bitiş süresinin, alacağın vadesine göre de değiştiğini göstermektedir.

Öte yandan; bir kamu alacağı olan otopark bedelinde alacak, yapı ruhsatının düzenlendiği tarihte doğmaktadır. Otopark bedeli alacağının, bir nevi tahakkuku tahsile bağlı alacak şeklinde düzenlendiği anlaşılmaktadır⁹⁵. Yapı ruhsatının düzenlendiği tarihte doğan alacağın vadesine göre, tahsil zamanaşımı süresi de değişecektir.

⁹² Mehmet Arslan / Mine Biniş, "Tahsil Zamanaşımı Süresini Kesmeye Yönelik Bir Uygulama: Vergi İdaresince Yapılan Ödemeler", (2015) *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, (11), 24, s.24.

⁹³ Nevzat Bozkurt, "Zamanaşımına Uğramış Gümrük Vergilerine Para Cezası Uygulanabilir Mi?", (2011) *Malî Çözüm Dergisi*, Temmuz-Ağustos, s.181.

⁹⁴ Şeref Ertaş, "Sürekli Borç İlişkilerinde (Dauerschuldverhaeltnisse) Zamanaşımı", (2014) *DEÜHFD*, (16), (Prof. Dr. Hakan Pekcanitez'e Armağan) Özel Sayı, s.3094.

⁹⁵ Konya Bölge İdare Mahkemesi 2'nci İdarî Dava Dairesi'nin 28.11.2019 tarih ve E:2019/335, K:2019/2023 sayılı kararı.



1. 1993 tarihli Yönetmelik bakımından zamanaşımı

1993 tarihli Yönetmeliğe göre, otopark bedelinin %25'inin yapı ruhsatının verilmesi esnasında nakden (peşin olarak) ödenmesinin gerektiği, dolayısıyla otopark bedelinin %25'lik kısmının vadesinin yapı ruhsatının verildiği (düzenlendiği) tarih olduğu görülmektedir. Örneğin⁹⁶ yapı ruhsatı 05.05.2010 tarihinde düzenlenmiş ise, %25'lik kısmın 6183 sayılı Kanun'un 102'nci maddesi gereği vadenin rastladığı yıl olan 2010 yılını takip eden 2011 yılından itibaren beş yıl içerisinde, 31.12.2015 gününe kadar tahsil edilmesi gerekmektedir. Aksi halde, %25'lik otopark bedeli kısmı bakımından 01.01.2016 günü itibariyle tahsil zamanaşımı süresinin dolacağı değerlendirilmektedir⁹⁷.

1993 tarihli Yönetmeliğe göre otopark bedelinin geriye kalan %75'lik kısmı ise, parselin otopark ihtiyacının ilgili idare tarafından karşılandığı tarihten itibaren 90 gün içinde ödenmesi gerekmektedir. Diğer bir deyişle bu kısmın vadesi, otopark ihtiyacının giderildiği tarihten itibaren başlayan 90'ıncı gündür. Örneğin yapı ruhsatının 05.05.2010 tarihinde düzenlendiğini; binanın içinde yahut binanın bulunduğu parselde otopark ihtiyacının giderilmediğini, ayrıca otopark bedelinin %25'inin yapı ruhsatının düzenlendiği tarihte peşin olarak alındığını kabul edelim. Bina otopark ihtiyacının ise 2021 yılında semt otoparkı yapılması sureti ile giderildiğini ve otoparkın halka açılışının da 01.11.2021 tarihinde gerçekleştirildiğini varsayalım. Bu halde %75'lik otopark bedeli kısmı, "2021 yılına ait miktarlara göre güncellenerek" 01.11.2021 gününden itibaren 90 gün içerisinde yapı sahibince ödenmesi gerekmektedir. 90 günlük süre içerisinde %75'lik otopark bedeli kısmı yapı sahibince ödenmez ise, bu durumda 6183 sayılı Kanun'un 102'nci maddesi gereği 90'ıncı gün olan vadenin rastladığı yıl olan 2022 yılını takip eden takvim yılından itibaren beş yıl içinde, 31.12.2027 gününe kadar ödeme emri düzenlenmek sureti ile yapı sahibinden yahut yapı sahibinin halefinden tahsil edilecektir. Bu süreden sonra ise, (01.01.2028 günü itibariyle) tahsil zamanaşımı süresi dolmaktadır.

Bu noktada belirtmek isteriz ki; otopark bedelinin %25'lik kısmı bakımından zamanaşımının oluşmuş olması, %75'lik kısmın tahsil edilmeyeceği anlamına gelmemektedir. Otopark bedelinin %25'lik kısmı bakımından zamanaşımı süresi dolmuş olsa dahi, otopark bedelinin %75'lik kısmı yönünden zamanaşımı süresi dolmamış ise, bu durumda %75'lik kısmın tahsil işlemlerinin yürütülmesi mümkündür.

2. 2018 tarihli Yönetmelik bakımından zamanaşımı

2018 tarihli Otopark Yönetmeliği yürürlüğe girdiğinde, "Otopark bedeli tahsil edilmeden yapı ruhsatı düzenlenmez" hükmüne yer verilerek (m.12/9);

⁹⁶ Örneklerde, zamanaşımını kesen ve durduran sebeplerin bulunmadığı varsayılmıştır.

⁹⁷ Danıştay 6'ncı Dairesi'nin 10.10.2019 tarih ve E:2015/11320, K:2019/9056 sayılı kararı.

yapı ruhsatı düzenlenmeden evvel, bedelin tamamının ödenmesi öngörülmüştür. Ancak geçici maddeler ile Otopark Yönetmeliğinin tam olarak uygulanmasının 2021 yılına kadar ertelendiği ve nihayetinde 25.03.2021 tarihli Yönetmelik değişikliği ile 2018 tarihli Otopark Yönetmeliğinin belirtilen maddelerinde “karmaşık” değişiklikler yapılmış; bu esnada “*Otopark bedeli tahsil edilmeden yapı ruhsatı düzenlenmez*” hükmü değiştirilerek ilga edilmiştir. Son duruma göre, yapı ruhsatının düzenlenmesi esnasında hesaplanacak olan “*Otopark bedelinin % 25’i yapı ruhsatı verilmesi sırasında nakden tahsil edilecektir*” (m.12/9) hükmü getirilmiştir. Böylelikle, otopark bedelinin %25’lik kısmı bakımından tekrar 1993 tarihli Yönetmelik’teki durum benimsenmiştir. Bu kısma ilişkin zamanaşımı süresi bakımından 1993 tarihli Yönetmeliğe ilişkin açıklamalar, 2018 tarihli Yönetmelik bakımında da geçerlidir.

Otopark bedelinin bakiye %75’lik kısmı ise, “*yapı kullanma izni verilmeden önce tamamlanmak kaydı ile en çok onsekiz ay içinde altı eşit taksitte ve kalan taksitler her yıl yeniden değerlendirme oranında artırılması suretiyle tahsil edilecektir*” (m.12/9). Bu hükme göre, yapı ruhsatının düzenlendiği tarihten itibaren 18 ay vadeli ve altı eşit taksitte otopark bedelinin %75’lik kısmının ödenmesi gerekmektedir. Ancak her hâl ve kârda, yapı kullanma izin belgesi düzenlenmeden evvel otopark bedelinin ödenmesi gerekmektedir. Otopark bedeli ödenmeden yapı kullanma izin belgesi düzenlenmeyecektir.

Örneğin 25.04.2021 tarihinde yapı ruhsatının düzenlendiğini ve bu tarih itibariyle otopark bedelinin toplam 240.000,00 TL olarak hesaplandığını; bu miktarın %25’i olan 60.000,00 TL’nin 25.04.2021 tarihinde ödendiğini kabul edelim. Bakiye 180.000,00 TL’ye karşılık gelen %75’lik kısım için de, üç ayda bir 30.000,00 TL olmak üzere altı eşit taksitte⁹⁸ ödemek üzere 18 ay vade yapıldığını varsayalım. 18 aylık vade, 25.10.2022 tarihinde dolmaktadır. Kişi 25.07.2021 tarihinde birinci, 25.10.2021 tarihinde ikinci, 25.01.2022 tarihinde üçüncü, 25.04.2022 tarihinde dördüncü, 25.07.2022 tarihinde beşinci, 25.10.2022 tarihinde altıncı taksiti ödemek durumundadır. Dolayısıyla yapı sahibinin 25.10.2022 tarihine kadar borcunu ödemesi gerekmektedir.

Yapı, bakiye kısmın son taksit tarihi olan 25.10.2022 tarihinden önce, örneğin 15.12.2021 tarihinde sona ermiş ve yapı sahibi hemen yapı kullanma iznini almak istemekte ise, bu durumda yapı sahibinin 15.12.2021 tarihi itibariyle bakiye otopark bedeli borcunun tamamını ödemesi gerekmektedir. Yapı, onsekiz aylık vade tarihinden daha erken tamamlanmış olsa dahi, kişi bakiye otopark bedelini ödemediği müddetçe, yapı kullanma izin belgesi alınamayacaktır.

⁹⁸ Ödeme esnasında her bir taksit, ödeme tarihindeki yeniden değerlendirme oranında güncellenecektir.



Öte yandan mevzuat koyucu burada vadeyi ayrı, taksiti ayrı ele almıştır. Diğer bir ifadeyle vade başka bir kavram, taksit başka bir kavramdır. Örnekte ifade edilen birinci taksit, ikinci taksit, üçüncü taksit zamanları, bu taksitler bakımından bir vade değildir⁹⁹. Taksitler ödeme kolaylığı sağlamak için getirilmiş bir avantajlı ödeme yöntemidir. Mevzuat koyucu, %75'lik kısım bakımından taksitleri bir vade kabul etmemiş, bütün bakiye kısmın vadesini onsekiz ay olarak belirlemiştir. Bu nedenle, otopark bedelinin %75'lik kısmın tamamı bakımından tahsil zaman aşımı (örnek üzerinden ifade edilirse) onsekiz ay olan vadenin rastladığı yılı takip eden 2023 yılından itibaren beşinci yılın sonu olan 31.12.2027 günüdür.

V. OTOPARK BEDELİNİN, “KAMU ZARARINA SEBEP OLAN KAMU GÖREVLİLERİNDEN” TAHSİLİNDE ZAMANAŞIMI

5018 sayılı Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanunu'nda “*Kamu zararı; kamu görevlilerinin kasıt, kusur veya ihmallerinden kaynaklanan mevzuata aykırı karar, işlem veya eylemleri sonucunda kamu kaynağında artışa engel veya eksilmeye neden olunması*” olarak tanımlanmıştır (m.71/1). Akyılmaz, Kanun metnindeki bu tanımdan yola çıkarak; bir hukukî kavram olarak kamu zararını, “*idarî faaliyet sırasında ortaya çıkan herhangi bir zarardan farklı olarak, kamu görevlilerinin idarî faaliyet çerçevesindeki kusurları ile neden oldukları zararlar*” şeklinde açıklamaktadır¹⁰⁰.

Otopark bedeli hesaplanmaz yahut hesaplanmakla birlikte hesaplanan otopark bedeli tahsil zamaşımı süresi içerisinde mükelleften tahsil edilmez ise, bu durumda bir kamu alacağı olan otopark bedeli kamu bütçesine girmemiş, kamu kaynağında artışa sebep olunmuş, dolayısıyla bir kamu zararı ortaya çıkmış olmaktadır.

5018 sayılı Kanun'da zamaşımı ile ilgili olarak, “*Kamu zararının meydana geldiği (...) yılı izleyen malî yılın başından başlamak üzere zamaşımını kesen ve durduran genel hükümler saklı kalmak kaydıyla onuncu yılın sonuna kadar tespit ve tahsil edilemeyen kamu zararları (...) zamaşımına uğrar*” hükmüne yer verilmiştir (m.74). Buna göre, kamu zararının belediye yetkililerinden tahsili zamaşımı, kamu zararının meydana geldiği tarihi izleyen yıldan itibaren başlamaktadır.

⁹⁹ Uygulamada her bir taksitin o taksit kısmının vadesi olduğu yönünde görüşler de ileri sürülmektedir. Örnekteki birinci taksitin ödenme günü olan 25.07.2021 gününün 160.000,00 TL'lik bakiye kısmın 30.000,00 TL'lik birinci taksitin vadesi olduğunu ileri süren hâkimler bulunmaktadır. Ancak biz yukarıda da ifade edildiği üzere bu görüşe katılmamaktayız. Vadenin süresini onsekiz ay olarak mevzuat koyucunun belirlemesi karşısında, ilk taksit veya son taksit bakımından vadenin değişmediğini, taksitin ödeme kolaylığı için öngörüldüğünü, ilk taksitin de son taksitin de vadesinin onsekiz ay olduğunu değerlendirilmekteyiz.

¹⁰⁰ Bahtiyar Akyılmaz, “Kamu Zararı ve Kamu Zararında Rücu”, (2011) *İÜHF*M, (69), 1-2, s.62.

5018 sayılı Kanun'da tahsile ilişkin olarak ayrıca “*Kamu zararının, bu zarara neden olan kamu görevlisinden veya diğer gerçek ve tüzel kişilerden tahsiline ilişkin usûl ve esaslar, (...) yönetmelikle düzenlenir*” hükmüne yer verilmiştir (m.71/5). Otopark bedeli bakımından, kamu zararının ne zaman meydana geldiğini tespit edebilmek için Yönetmeliğe bakılması gerekmektedir. Kamu Zararlarının Tahsiline İlişkin Usûl ve Esaslar Hakkında Yönetmelik'te, kamu zararının ne zaman meydana geleceği, diğer bir ifadeyle kamu zararının oluştuğu tarihler açıklanmıştır¹⁰¹. Yönetmelik'te “*Kamu zararı;*

a) *Vezne ve ambar açıkları ile diğer muhasebe yetkilisi mutemetlerinin açıklarında, açığın meydana geldiği tarihte, bu tarihin bilinmediği durumlarda olayın tespit edildiği tarihte,*

b) *İş, mal veya hizmet karşılığı olarak ilgili mevzuatında belirlenen veya mevzuatında öngörülen karar, onay ya da sözleşmesinde belirlenen tutardan fazla yapılan ödemeler ile transfer niteliğindeki giderlerde yapılan yersiz ve fazla ödemelerde, ödemenin yapıldığı tarihte,*

c) *Kayıtlı olsun veya olmasın, kamu idaresinin yönetim ve kullanımında olan ya da kullanıcılarına teslim edilen taşınırın kaybedilmesi, çalınması veya zarar görmesi hallerinde olayın meydana geldiği tarihte; bu tarihin bilinmediği durumlarda olayın tespit edildiği tarihte,*

ç) *İş yaptırılmadan, mal veya hizmet alınmadan ya da mevzuatında öngörülmediği halde yapılan yersiz ödemelerde, ödemenin yapıldığı tarihte,*

d) *İdare gelirlerinin tarh, tahakkuk ve tahsil işlemlerinin mevzuata uygun bir şekilde yapılmaması hallerinde, söz konusu işlemin zaman aşımına uğradığı tarihte,*

e) *Hakedişlerden kesinti suretiyle yapılan gelir tahsilatının eksik yapılması hallerinde, tahsilat tutarının gelir kaydedilmesi gerektiği tarihte,*

oluşmuş kabul edilir” hükmüne yer verilmiştir (m.17).

Otopark bedelinin belediye yetkililerinden tahsiline ilişkin zamanaşımı süresiyle ilgili olan bent, yukarıda aktarılan maddenin (d) bendidir. Bu bende göre, kamu idaresinin bir gelirinin zamanaşımına uğrayarak tahsilinin sağlanamaması halinde, kamu zararı ortaya çıkmaktadır¹⁰². Otopark bedeli, ilgili idarenin bir gelirdir. Otopark bedelinin tahsil işleminin mevzuata uygun şekilde yapılmaması sebebiyle, bedelin yapı sahibinden tahsili zamanaşımı süresinin dolması halinde, yapı sahibine ilişkin tahsil zamanaşımının dolduğu tarihte, kamu zararı ortaya çıkmaktadır.

¹⁰¹ Yasir Gökçe, “Kamu Zararı Kavramı ve Kamu Zararında Zamanaşımı”, (2014) *Denetim Dergisi*, 13, s.60.

¹⁰² Abdullah Recai Akyel, “Kamu Zararlarının Tazimini Konusunda Mevzuattan ve Uygulamadan Kaynaklanan Problemler ve Çözüm ve Önerileri”, (2011) *Türk İdare Dergisi*, 473, Aralık, s.12.



Bir üst başlık altındaki örnekler üzerinden kamu zararının oluştuğu tarih ile örneklerdeki bahse konu zararın kamu görevlilerinden tahsili zamanasını süresinin 5018 sayılı Kanun bağlamında, hem halen zamanasını süresi bakımından işlemleri devam eden 1993 tarihli Yönetmelik özelinde, hem de 2018 tarihli Yönetmelik özelinde ayrı ayrı açıklanması, durumu somutlaştıracaktır.

1. 1993 tarihli Yönetmelik bakımından zamanasını

Yukarıda verilen örnekte, otopark bedelinin %25'lik kısmının yapı sahibinden 31.12.2015 gününe kadar tahsil edilmesi gerektiği; aksi halde, %25'lik otopark bedeli kısmı bakımından 01.01.2016 günü itibariyle tahsil zamanasını süresinin dolacağı açıklanmıştır. Dolayısıyla örneğe göre kamu zararı 01.01.2016 günü itibariyle ortaya çıkmaktadır. 5018 sayılı Kanun'un 74'üncü maddesi gereği bu kamu zararının ilgili kamu görevlilerinden 31.12.2026 gününe kadar tahsil edilmesi mümkündür.

Yukarıda verilen örnekte, otopark bedelinin geriye kalan %75'lik otoparkın inşa edilerek halka açılışının yapıldığı 01.11.2021 tarihinden itibaren başlayan 90 günlük sürede, 90'ıncı gün olan vadenin rastladığı yıl olan 2022 yılını takip eden takvim yılından itibaren beş yıl içinde, 31.12.2027 gününe kadar ödeme emri düzenlenerek yapı sahibinden yahut yapı sahibinin halefinden tahsil edilmesi gerektiği; bu süreden sonra ise, (01.01.2028 günü itibariyle) otopark bedelinin yapı sahibinden tahsili zamanasını süresinin dolduğu açıklanmıştır. Örneğe göre %75'lik bedel kısmı bakımından kamu zararı 01.01.2028 günü itibariyle ortaya çıkmaktadır. 5018 sayılı Kanun'un 74'üncü maddesi gereği bu kamu zararının ilgili kamu görevlilerinden 31.12.2038 gününe kadar tahsil edilmesi mümkündür.

2. 2018 tarihli Yönetmelik bakımından zamanasını

2018 tarihli Yönetmelik'te, otopark bedelinin %25'lik kısmına ilişkin olarak 1993 tarihli Yönetmelik'ten farklı bir düzenleme getirilmemiştir. Bu nedenle, 2018 tarihli Yönetmelik bakımından da, yukarıda 1993 tarihli Yönetmeliğe ilişkin açıklamalar geçerlidir. Tekrardan kaçınmak maksadı ile aynı açıklamalar bu başlık altında yinelenmeyecektir. Ancak bedelin %75'lik kısmına ilişkin zamanasını süresinde farklılık bulunmaktadır.

Otopark bedelinin %75'lik kısmının yapı sahibinden tahsil edilmeyerek kamu zararına sebebiyet verilmesi durumunda, kamu zararına sebep olan kamu görevlilerinden bu bedelin tahsil olunması gerekmektedir. Yine yukarıda yer verilen, 2018 tarihli Yönetmelik hükümlerine göre yapı sahibinden otopark bedelinin %75'lik kısmının tahsiline ilişkin örnek üzerinden, kamu görevlileri bakımından açıklamalara devam edilirse, açıklamanın somutlaşması mümkün olabilecektir.

Örnekte, 25.04.2021 tarihinde yapı ruhsatının düzenlendiği, bu tarih itibariyle otopark bedelinin toplam 240.000,00 TL olarak hesaplandığı; bu miktarın %25'i olan 60.000,00 TL'nin 25.04.2021 tarihinde ödendiği; bakiye 180.000,00 TL olan %75'lik kısım için de, üç ayda bir 30.000,00 TL olmak üzere altı eşit taksitte ödenmek üzere 18 ay vade yapıldığı ve 18 aylık vadenin yapı sahibi bakımından 25.10.2022 tarihinde dolduğu açıklanmıştır. Otopark bedelinin %75'lik kısmını yapı sahibi vadesinde ödemez ise, yapı sahibinden bu bedelin 6183 sayılı Kanun hükümlerine göre tahsil edilmesi gerekmektedir. Yapı sahibine ilişkin tahsil zaman aşımı ise (örnek üzerinden ifade edilirse) onsekiz ay olan vadenin rastladığı yıl olan 2022 yılını takip eden yıl olan 2023 yılından itibaren beşinci yılın sonu olan 31.12.2027 günüdür. Şayet 31.12.2027 gününe kadar yapı sahibinden (yahut mirasçılardan) otopark bedeli tahsil edilmezse, 01.01.2028 günü itibariyle kamu zararı ortaya çıkmaktadır.

Bu örneğe göre kamu zararının meydana geldiği yıl 2028 yılıdır. Bu yılı izleyen malî yıl ise 2029 yılıdır. 5018 sayılı Kanun'un 74'üncü maddesine göre zamanaşımına uğratarak tahsil edilmemek sureti ile kamu zararına sebep olan kamu görevlilerinden, otopark bedelinin %75'lik kısmının 31.12.2038 yılına kadar tahsil edilmesi gerekmektedir.

3. Kamu zararının tahsiline ilişkin sorumlulukta teselsül

Teselsül, zincirleme borçluluk anlamına gelmektedir. Kavram, bir borçtan birden fazla kişinin zincirleme sorumlu olmasını ifade etmektedir¹⁰³. Bu noktada, kamu zararının tahsili süresi bakımından teselsül müessesesi ile ilgili bir hususu vurgulamak gerekmektedir. Yukarıdaki örneklerde yer verilen kamu zararının kamu görevlilerinden tahsiline ilişkin 10 yıllık zamanaşımı süresinin dolmuş olması demek, artık bu kamu zararının hiçbir şekilde tahsil edilmeyeceği anlamına gelmemektedir.

Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile Kamu Zararlarının Tahsiline İlişkin Usûl ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin konuya ilişkin hükümleri bize, kamu zararının kamu görevlilerinden tahsilinde zincirleme sorumluluğun mevcut olduğunu göstermektedir. Varlığı iddia olunan kamu zararından doğan alacağın, zamanaşımı gibi sebeplerle tahsil imkânından yoksun kalınması halinde, alacağın takip ve tahsiline yönelik gerekli hukukî süreçleri başlatmayan veya usûlünce takip etmeyen kamu görevlileri (de), meydana gelen kamu zararından her durumda sorumlu olmaya devam edeceklerdir¹⁰⁴. Dolayısıyla mükellefenden (yapı sahibinden) zamanında tahsil edilmeyerek ortaya çıkan

¹⁰³ Muallâ Öncel / Nami Çağan / Ahmet Kumrulu, *Vergi Hukuku C-1*, (AÜSBF Yayınları 1985), Ankara, 97.

¹⁰⁴ Barış Özçelik, "2018 Sayılı Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanunu'na Göre Kamu Zararından Sorumluluk", *Kamu Zararı Paneli Kitabı*– 24.05.2012, (Sayıştay Yayınları 2012), Ankara, s.17.



otopark bedeline ilişkin kamu zararından, ilgili belediye yahut il özel idaresi yetkilileri sorumludur.

Kamu zararına sebebiyet veren kamu görevlilerinden, yukarıda yer verilen zamanasını süresi içerisinde kamu zararı miktarının tahsil edilmesi gerekmektedir. Kamu görevlilerinden tahsil edilmesi gereken kamu zararı, zamanasına uğrama nedeniyle ilgili kamu görevlilerinden tahsil edilmemiş ise, kamu görevlilerinden zamanasına uğrama nedeniyle tahsil edilemeyen kamu zararından, o kamu görevlilerinden tahsilatı yapmakla görevli olmasına karşın tahsilatı yapmayarak kamu zararını zamanasına uğratan diğer kamu görevlileri sorumlu olmaya devam edeceklerdir.

Örneğin yapı sahibi olan A'dan tahsil edilmeyen otopark bedeli, kamu zararına dönüşmektedir. Bu kamu zararından, yapı sahibine ilişkin zamanasını süresince görevde bulunan belediye başkanı B sorumludur. Belediye Başkanı B'den on yıllık zamanasını süresi içerisinde kamu zararına dönüşen otopark bedeli miktarının tahsil edilmesi gerekmektedir. Selef belediye başkanı B'den zamanasını nedeniyle tahsilatı yapılamamış ise, zamanasını süresince görevli olan ve bu tahsilatı yapmayan halef belediye başkanı C zarardan sorumlu olacaktır. Halef belediye başkanı C'den on yıllık zamanasını süresi içerisinde bu kamu zararının tahsil edilmemesi halinde, bu kez sorumluluk, C'den tahsilatı yapmayan kamu görevlilerine intikâl etmektedir. Dolayısıyla kamu zararına dönüşen bedelin tahsili bakımından teselsül şeklinde sorumluluk devam etmektedir. Bu sebeple, idarenin gelirin (otopark bedelinin) takibinin ve tahsilinin mevzuata uygun şekilde yerine getirilmesine titizlik riayet edilmesi, hattâ göreve yeni gelen kişilerin her yıl yahut iki yılda bir zamanasına uğrayacak kamu zararı yahut idare geliri olup olmadığını düzenli olarak kontrol ettirerek, tahsilatı sağlamaları gerekmektedir. Aksi halde yıllar sonra söz konusu teselsül şeklindeki sorumluluk nedeniyle, malî sorumluluk kapsamında bu kişilerin takibata uğraması mümkündür.

SONUÇ

Bu çalışmada, otopark konusu, otopark bedeli konusu, bu bedelin hangi kanuna göre tahsil edileceği konusu ve tahsil zamanasını konusu incelenmeye çalışılmıştır. İnceleme kapsamında evvelâ otopark ücretinin farklı bir kavram, otopark bedelinin farklı bir kavram olduğu vurgulanmış; ardından toplu ulaşımın ve toplu taşımanın yetersizliğine çözüm olarak özel araç kullanımının teşvik edilmesi ve özel araç kullanımının artması dolayısıyla “otopark” alanlarına ihtiyaç duyulması sürecinden bahsedilmiş, otopark mevzuatının kısa serencamına yer verilmiştir. Bilahare otopark bedelinin mevzuatımıza ne zaman girdiğinden bahsedilmiş; otopark bedelinin tahsiline ilişkin bir somut olay üzerinden yola çıkılarak, otopark bedelinin kimden hangi kanuna göre, hangi süre içerisinde tahsil edilmesi gerektiğine değinilmiştir. Bu sırada simülasyonlarla tartışma ve konu somutlaştırılmaya gayret edilmiştir.

Yukarıda yer verilen değerlendirmeler, mevzuat ile birlikte ele alındığında; otopark alanlarının fizikî planlaması, şehir planlama faaliyeti ile imar ve şehircilik faaliyeti kapsamında kaldığı sonucuna ulaşmaktadır. Bu sonuca göre otopark alanlarının planlanması, arazide ve zeminde parsellerin oluşturulması, yapı ruhsatı düzenlenmesi vd plânların zemine uygulanması işleri, kamu hizmeti kapsamında yürütülen imar ve şehircilik faaliyetleridir. Ayrıca otopark hizmetleri, mahallî nitelikli kamu hizmetlerindedir.

Bu bağlamda; alacakların tahsiline ilişkin olarak özel hükümler mevcut olmadığı sürece devletin, il özel idaresinin ve belediyenin kamu hizmetlerinin yürütülmesinden kaynaklı olan alacaklarının, borçlulardan tahsili Amme Alacakları Tahsil Usûlü Hakkında Kanun hükümlerine göre yapılması gerekmektedir. Otopark bedelinin borçlusu ise, yapı ruhsatı düzenlenenen yapı sahibidir. Bu nedenle otopark bedelinin yapı sahibinden tahsilinin, 6183 sayılı Kanun hükümlerine göre yapılması icab etmektedir.

Şayet kamu görevlileri yapı sahibi adına otopark bedeli tahakkuk ettirmez yahut tahakkuk ettirilse dahi otopark bedeli yapı sahibinden tahsil edilmezse, bu durumda Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanunu kapsamına giren bir kamu zararı ortaya çıkmakta, otopark bedeli kamu zararına dönüşmektedir. Kamu zararına dönüşen bu bedelin ilgili kamu görevlilerinden tahsil edilmesi gerekmektedir. Kamu zararına dönüşen otopark bedelinin kamu görevlilerinden tahsilinin ise, 5018 sayılı Kanun hükümlerine göre yapılması icab etmektedir.

KAYNAKÇA

Akyel A R, “Kamu Zararlarının Tazmini Konusunda Mevzuattan ve Uygulamadan Kaynaklanan Problemler ve Çözüm ve Önerileri”, (2011) *Türk İdare Dergisi*, 473, Aralık.

Akyılmaz B / Sezginer M / Kaya C, *Türk İdare Hukuku*, (Seçkin Yayınları 2009).

Akyılmaz B, “Kamu Zararı ve Kamu Zararında Rücu”, (2011) *İÜHFİM*, (69), 1-2.

Arslan M / Biniş M, “Tahsil Zamanaşımı Süresini Kesmeye Yönelik Bir Uygulama: Vergi İdaresince Yapılan Ödemeler”, (2015) *Uluslararası Yönetim, İktisat ve İşletme Dergisi*, (11), 24.

Artantaş O Ç, *Kamu Hizmeti ve Bedel*, (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi 2016).

Artukmaç S, *Türk İmar Hukuku*, (Ayyıldız Matbaası 1969).

Atıyas İ / Oder B, *Türkiye’de Özelleştirmenin Hukuk ve Ekonomisi*, (TEPAV Yayınları 2008).

Aydın F / Oral M, “Türkiye’de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi”, (2018) *Journal of Awareness*, (3), Özel Sayı.



Bartın Olay Gazetesi, “İnkumu ve Amasra Kilitlendi”, <http://www.bartınolay.com/inkumu-ve-amasra-kilitlendi-17770.html>, 08.03.2020.

Başar C, “Kamu İcra Hukukunun Anayasal Temelleri”, (2014) *DEÜHFD*, (16), Prof. Dr. Hakan Pekcanitez’e Armağan Özel Sayısı.

Beyazkılıç R / Kaya S / Sever M / Güler A / Yiğit Ü, *6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usûlü Hakkında Kanun*, (Arıkan Yayıncılık 2006).

Bozkurt N, “Zamanasına Uğramış Gümrük Vergilerine Para Cezası Uygulanabilir Mi?”, (2011) *Malî Çözüm Dergisi*, Temmuz-Ağustos.

Budak T / Benk S, “Kamu Alacağı: Hukukî Bir Değerlendirme”, (2011) *Business and Economics Research Journal*, 2.

Cihangir Çamur, Kübra (Edit.), *Belediye İmar İşleri El Kitabı*, (TODAİE Yayınları 2002).

Çal S, *Türkiye’de Kamu Hizmeti Ve İmtiyazın Dönüşüm Öyküsü*, (TOBB Yayınları 2008).

Çiftçi, Pınar, “Menfaat Dengesi Çerçevesinde Genel İcra Hukuku İle Kamu İcra Hukukunun Karşılaştırılması”, (2010) *DEÜHFD*, (12), Özel Sayı.

Derbil S, “Kamu Hizmeti Nedir?”, (1950) *AÜHFD*, (7), 3-4.

Devellioğlu, F, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, (Aydın Kitabevi 2007).

Erdoğan, V, *Türk Vergi İcra Hukukunda Ödeme Emrine İtiraz Müessesesinin İncelenmesi Ve Değerlendirilmesi*, (Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi 2009).

Ertaş Ş, “Sürekli Borç İlişkilerinde (Dauerschuldverhaeltnisse) Zamanasını”, (2014) *DEÜHFD*, (16), (Prof.Dr. Hakan Pekcanitez’e Armağan) Özel Sayı.

Doğan Haber Ajansı, “Aile Hekimi Eczacı Komşusunu ‘Otopark’ Kavgasında Bıçakladı”, <https://www.memurlar.net/haber/964692/doktor-eczaci-komsusu-nu-otopark-kavgasinda-bicakladi.html>, 08.04.2021.

Gerçek A, *Türk Vergi Hukukunda Tahsilat İşlemi ve Etkinliği*, (Ekin Kitabevi 2003).

Giritli İ / Bilgen P, *İdare Hukuku*, (Kervan Yayınları 1973).

Gökçe Y, “Kamu Zararı Kavramı ve Kamu Zararında Zamanasını”, (2014) *Denetim Dergisi*, 13.

Gökdağ M / Yarbaşı S, “Ulaşım Sorunlarından Otoparklar Üzerine Bir Araştırma ve Erzurum Örneği”, *Türkiye İnşaat Mühendisliği 17. Teknik Kongresi Bildiriler Kitabı*, (İMO Yayınları 2004).

Görkem H, *Kamu Hizmetlerinin Özelleştirilmesi Kapsamında Cezaevi Hizmetlerinin Özelleştirilmesi ve Türkiye’de Uygulanabilirliği*, (Maliye Bakanlığı Yayınları 2009).

Gözler K, *İdare Hukuku, C-II*, (Ekin Kitabevi Yayınları 2009).

Günal C, *Kent ve Yol*, (Özgün Matbaacılık 1983).

Güneş S, “Türk Toplum ve Otomobil”, (2012) *SDÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25, Mayıs.

Handebilen S / Murat Y Ş / Baykan N / Meriç N, “Kentlerde Otopark Sorunu: Denizli Örneği”, (1999) *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 5.

Işık Ş, “Türkiye’de Kentleşme Hareketleri ve Kentleşme Modelleri”, (2005) *Ege Coğrafya Dergisi*, 14.

Kanar M, *Osmanlı Türkçesi Sözlüğü*, (Say Yayınları 2009).

Kayım A, “İç Denetçiler Soruşturma Yapabilir Mi? Kamu Zararından Sorumlu Olanların Tespiti Çerçevesinde Bir Değerlendirme”, (2009) *Denetim Dergisi*, 2.

Karahanoğulları O, *Kamu Hizmeti (Kavram ve Hukuksal Rejim)*, (Turhan Kitabevi 2002).

Karakoç Y, “Vergi Hukukuna İlişkin Genel Bilgiler”, *Genel Vergi Hukuku*, (Edit. Recai Dönmez), (Anadolu Üniversitesi Yayınları 2018).

Kılıçaslan T (Der.), *Kentsel Ulaşım*, (Ninova Yayıncılık 2012).

Koç Z, *Taşınmaz Kültürel Miras Yönetimi ve Malî Teşvikler*, (İTO Yayınları 2008).

Kostakoğlu C, “6183 Sayılı Kanuna Göre Amme Alacaklarının Tahsili Yönünden İptal Davaları”, (1991) *Yargıtay Dergisi*, C.17, Ocak-Nisan, 1-2.

Kurtgözü A, “Otomobiller ve Sahipleri”, <https://manifold.press/otomobiller-ve-sahipleri#:~:text=B%C3%B6ylece%201950%20y%C4%B1l%C4%B1nda%20T%C3%BCrkiye’de,adedi%20de%2010.071’e%20y%C3%BCksetilir.,17.03.2021>.

Niray N, “Tarihsel Süreç İçerisinde Kentleşme Olgusu ve Muğla Örneği”, (2002) *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9, Güz.

Otomobil Yatırımcıları Derneği, “Tuik 2020 Yılı Ocak Ayı Motorlu Kara Taşıtları Verisi”, <http://www.oyder-tr.org/Content/document/raporlar/tuik-raporlari/tuik-motorlu-kara-tasitlari-ocak-2020-haber-bulteni.pdf>, 13.03.2020.

Oktar S A, *Vergi Hukuku*, (İstanbul Üniversitesi Yayınları 2011).

Öncel M / Kumrulu A / Çağan N, *Vergi Hukuku Cilt-1*, (AÜSBF Yayınları 1985).

Öncel M / Kumrulu A / Çağan N, *Vergi Hukuku*, (Turhan Kitabevi 2010).



Öncü Y / Ayca M, “20. Yüzyılda Ankara’nın Kentsel Yapısı ve Ulaşım Sistemindeki Gelişmeler”, (2017) *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 5, Haziran.

Özçelik B, “2018 Sayılı Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanunu’na Göre Kamu Zararından Sorumluluk”, *Kamu Zararı Paneli Kitabı*–24.05.2012, (Sayıştay Yayınları 2012).

Özdemir H E / Üstün G, “İdarî Usûller”, *İdare Hukuku*, Turan Yıldırım, Melikşah Yasin, Nur Kaman, H. Eyüp Özdemir, Gül Üstün Özge Okay Tekinsoy, (XII Levha Yayınları 2013).

Özdemir S, “Mekânsal Plânlamada Akaryakıt/LPG İstasyonu Yer Seçimi”, (2018) *Mahallî İdareler Dergisi*, 68, Ağustos.

Özdemir S, “İmar Kavramı Üzerine Bir Değerlendirme”, (2018) *Mahallî İdareler Dergisi*, 69, Eylül.

Parlak Z, Arazi Toplulaştırması, http://www.tarimreformu.gov.tr/library/belge/b_Kirsal_alan_arazi_toplulastirma_ziya_parlak%20.pdf, 09.10.2012.

Sanır A B, *Türk Otomotiv Sanayii: Kuruluş ve Gelişim Sürecinde Yazılanlar, Belgeler ve Yorumlar Cilt-I, 1964 Yılı ve Öncesi*, (Önder Matbaacılık 2011).

Sarısu A, “Tanıma Kavuşturulamayan “Kamu Hizmeti””, (2011) *Yargıtay Dergisi*, Temmuz, (37), 3.

Tuik, “Motorlu Kara Taşıtları, Ocak 2021”, <https://tuikweb.tuik.gov.tr/Pre-HaberBultenleri.do;jsessionid=Sqdhg09GhPBbfpStMJ4pQ11SrvydJxwV-sSpKWdK2G1JbLn7fmCHR!1955124248?id=37411>, 17.03.2021.

Türkiye Sınai Kalkınma Bankası A.Ş., *Otomotiv Sektörü Raporu*, Ocak, 2017, http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/Otomotiv_Sektor_Raporu_TSKB-2208.pdf, e.t. 07.03.2020.

Uğurlar A, “Kentsel Ulaşımında Özel Araç Odaklı Düzenlemelere Eleştirel Bir Bakış”, (2019) *Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, (13), 19, Eylül.

Yasin M, “Kamu Hizmeti”, *İdare Hukuku*, Turan Yıldırım, Melikşah Yasin, Nur Kaman, H. Eyüp Özdemir, Gül Üstün Özge Okay Tekinsoy, (XII Levha Yayınları 2013).

Yayla Y, *İdare Hukuku*, (Filiz Kitabevi 1985).

Yıldız H, *Vergi Hukuku*, (Ümit Ofset Matbaacılık 2011).

Yücel Batmaz N / Erdem Ç, “Türkiye’de 1950-1960 Döneminde Kentleşme Sürecini Siyasî İktidarın Yapısı ve Uygulamaları Açısından Yorumlamak”, (2016) *Muhafazakâr Düşünce*, 12, 47, Ocak-Nisan.

İdare Mahkemesi, Bölge İdare Mahkemesi, Danıştay kararları: UYAP Bilişim Sistemi

www.mevzuat.gov.tr

www.resmigazete.gov.tr