

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**VAN İLİNDE AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞININ
İNCELENMESİ**

Suat ÇETİN

**DİSİPLİNLERARASI ADLİTİP ANABİLİM DALI
FİZİK İNCELEMELER VE KRİMİNALİSTİK BÖLÜMÜ
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**DANIŞMAN
Prof. Dr Kayhan MUTLU**

2007-ANKARA

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	i
ÖNSÖZ	iv
SİMGELER ve KISALTMALAR	v
TABLolar	vi
ŞEKİLLER.....	vii
ŞEKİLLER.....	vii
1.GİRİŞ	1
1.1. Giriş ve Amaç:.....	1
1.2. Tarihçe ve Tanımlar	2
1.2.1.Tarihçe	2
1.2.1. Tanımlar	10
1.3. Mevzuat Açısından Akaryakıt Kaçakçılığın İncelenmesi	13
1.3.2. Petrol Piyasası Kanunu (5015)	16
1.3.3. Petrol Piyasası Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (5576)	19
1.3.4. Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu	21
1.4. Kaçakçılıkla Mücadelede Yetkili ve Görevli Kurumlar	22
1.4.1. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı	22
1.4.2. İçişleri Bakanlığı	24
1.4.2.1. Emniyet Genel Müdürlüğü.....	25
1.4.2.2. Jandarma Genel Komutanlığı	27
1.4.2.3. Sahil Güvenlik Komutanlığı	28
1.4.3. Kara Kuvvetleri Komutanlığı Sınır Birlikleri.....	29
1.4.4. Mücadeleci Birimler Açısından Genel Değerlendirme	31
1.5. Akaryakıt Kaçakçılığının Nedenleri	32
1.5.1. Vergi Farklılığı	32
1.5.2. Sınır Güvenliğinin Sağlanamaması	34
1.5.3. Sınır Ticaretinin Denetlenememesi	35
1.5.4. Coğrafi Nedenler	39
1.5.5. Kültürel Nedenler	40

1.5.6. Toplumsal Nedenler	40
1.6. Akaryakıt Kaçakçılığının Yöntemleri	41
1.6.1. Karayoluyla Yapılan Kaçakçılık Yöntemi.....	41
1.6.1.1. Transit İşleminde Yapılan Kaçakçılık	41
1.6.1.2. Deniz Yoluyla Yapılan Kaçakçılık.....	42
1.6.2. Redüktör ve Dişli Yağının Akaryakıt Katılması	44
1.6.3. Solventlerin Akaryakıt Katılması	44
1.6.4. Ham Petrol Boru Hattı Hırsızlığı.....	45
1.6.6. Sınır İhlali Yöntemi İle Yapılan Kaçakçılık.....	47
1.7. Kaçak Akaryakıtın Zararlı Etkileri	48
1.7.1. Ekonomiye Etkileri	48
1.7.2. Terör Olaylarına Etkisi	49
1.7.3. Tüketiciye Etkileri	50
1.7.4. Çevreye Etkileri.....	51
1.8. Türkiye’de Kayıt Dışı (Kaçak) Akaryakıt Tüketiminin Tespiti.....	52
1.8.1. PETDER Projeksiyonu	55
1.9. Tezin Amacı	59
2. GEREÇ VE YÖNTEM	61
2.1 Gereç	61
2.1.1 2000-2007 Yılları Arasında Kolluk Kuvvetlerince Ele Geçirilen Akaryakıt Kaçakçılığı Olayları	61
2.2. Yöntem.....	61
3. BULGULAR.....	63
3.1. Olay ve Sanık Miktarına Göre Değerlendirme.....	63
3.2. Kamyon Sayısının Artışına Göre Değerlendirme	64
3.3. Ele Geçen Akaryakıt Ürünlerinin Değerlendirilmesi	65
3.3.1. Ele Geçen Benzin	67
3.3.2. Ele Geçen Motorin	67
3.4. Aylara Göre Değerlendirme	69
3.5. Fiyat Artışına Göre Değerlendirme	70
4. TARTIŞMA.....	73
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	79

ÖZET	83
SUMMARY	84
KAYNAKLAR	85
EKLER	89
ÖZGEÇMİŞ	98

ÖNSÖZ

Kaçakçılık, insanlık tarihi boyunca süregelen ve ülkeleri etkileyen, yasalara saygılı vatandaşa, ülke ekonomisine, zaman zaman sağlığa ve çevreye büyük zararlar veren çok önemli bir toplum sorunudur. Eski tarihlerde ilkel metotlarla icra edilen kaçakçılık, özellikle son yıllarda daha organize ve daha teknik yollarla yapılmakta olup, ortaya çıkan kayıtdışılık ve yasadışılığın verdiği zararlar da bir o kadar büyümüştür.

Türkiye'nin dört bir yanında benzin istasyonlarındaki ucuz mazot tabelaları, ülkemizdeki akaryakıt kaçakçılığının varlığını ve hacminin ne kadar büyük olduğunu gözler önüne sermektedir.

Akaryakıt kaçakçılığı konusunda ülkemizde önde giden illerin başında Van gelmektedir. Coğrafi konumu itibari ile sınır köylerinde yaşayan vatandaşlar, kaçakçılığı meslek olarak görüp, akaryakıt kaçakçılığı rantının yüksek olmasından dolayı son sekiz yıldır akaryakıt kaçakçılığına yönelmişlerdir. Akaryakıt kaçakçılığın Van bölgesinde yapılış yöntemine benzer bir uygulama ve önlenmesi konusunda alınacak tedbirlere yönelik bir kaynak mevcut değildir. Çalışmada Van ilinde kaçakçılığın yapılış yöntemi, ürünün piyasaya nasıl sürüldüğü ele alınıp önlenmesi konusunda alınabilecek tedbirlerin neler olabileceği açıklanmıştır.

Tez çalışmam süresince her aşamada bana yol gösteren ve yardımlarını esirgemeyen değerli hocam Prof. Dr Tülin SÖYLEMEZOĞLU ve Prof. Dr. Kayhan MUTLU'ya şükranlarımı sunarım. Kaynaklara ulaşmamda yardımcı olan Van İl Jandarma Komutanlığı Kaçakçılık şubede çalışan değerli meslektaşlarım J. Bnb Yakup SEVİNÇ ve J.Bçvş Orhan TEMEL ile Van Emniyet Müdürlüğü'nden Başkomiser Ahmet DUYAN Bey'e teşekkür ederim.

SİMGELER ve KISALTMALAR

BKK	Bakanlar Kurulu Kararı
DİE	Devlet İstatistik Enstitüsü
EPDK	Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu
HPBH	Ham Petrol Boru Hattı
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
KİHBİ	Kaçakçılık, İstihbarat, Harekat ve Bilgi Toplama Dairesi Başkanlığı
KKK	Kara Kuvvetleri Komutanlığı
KOM	Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele
MTA	Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü
OPEC	Organization of the Petroleum Exporting Countries(Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü)
PETDER	Petrol Sanayi Derneği
PİGM	Petrol İşleri Genel Müdürlüğü
PPK	Petrol Piyasası Kanunu
S.G.K	Sahil Güvenlik Komutanlığı
TASİŞ	Tasfiye İşleri Döner Sermaye İşletmeleri Genel Müdürlüğü.
TPAO	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TPIC	Turkish Petroleum International Company

TABLOLAR

Tablo 1.1. Ele geçirilen kaçak akaryakıt miktarı(01.01.1995-01.03.2005 Yılları Arası) (TBMM Raporu, 2005)	32
Tablo 1.2. Kurşunsuz benzinin fiyat oluşumu (21 Ocak 2006 fiyatları)	33
Tablo.1.3. Türkiye Motorlu Kara Taşıtları Arzı (1000 Adet), 1995-2002	36
Tablo 1.4. Türkiye Ham Petrol Arzı (1000 Ton), 1995-2002	37
Tablo1.5. Yıllara göre araç parkında meydana gelen değişiklik oranı	53
Tablo1.6. Yıllara göre olması gereken benzin tüketim miktarı (TBMM Raporu,2005)	57
Tablo 1.7. Olması gereken benzin tüketim miktarı ile gerçek tüketim arasındaki fark(kayıp).....	57
Tablo 1.8. Olması gereken motorin tüketim miktarı ile gerçek tüketim arasındaki fark (Kayıp).....	58
Tablo 3.1. Türkiye Geneli Kamyon Sayısı(1999-2006).....	65
Tablo 3.2. Akaryakıt kaçakçılığında Van'ın Türkiye genelinde ele geçirilen miktarı ile kıyası (Em.Gn. Md ve J. Gn. K'lığı Kaçakçılık Değerlendirme Raporu 2001-2007).....	68
Tablo 4.1. K Benzinin Enflasyona göre olması gereken ve gerçek pompa fiyatı karşılaştırması	76
Tablo 4.2. Motorinin Enflasyona göre olması gereken ve gerçek pompa fiyatı karşılaştırması	77

ŞEKİLLER

Şekil 1.1 95 oktan kurşunsuz benzin üzerindeki ÖTV ve KDV (Satış fiyatının oranı olarak, Ağustos 2005).....	34
Şekil 1.2 Motorlu kara taşıtı ve ham petrol arzı karşılaştırması(1995-2002)	38
Şekil 1.3 Kaçak akaryakıt taşıyan hayvan görüntüsü	47
Şekil 1.4 Yıllara göre akaryakıt ürünlerinin ülkemizde kullanım miktarları ...	53
Şekil 1.5 Yıllara göre akaryakıt tüketimi ile araç sayısı miktarı	54
Şekil 1.6 Türkiye geneli benzin tüketimi	55
Şekil 1.7 Türkiye geneli motorin tüketim DK : Düşük kükürtlü ..	56
Şekil 1.8 1996-2002 Araç ve yakıt tüketimi değişimi	56
Şekil 3.1 Van ili akaryakıt olayları ve yakalanan sanık miktarı	63
Şekil 3.2 Van ilinde kamyon miktarı.....	64
Şekil 3.3 Akaryakıt taşırken yakalanan at ve katır filosu.....	66
Şekil 3.4 Van ilinde ele geçirilen kaçak benzin ve motorin (ton)	66
Şekil 3.5 Van ilinde ele geçirilen benzin miktarı (Ton)	67
Şekil 3.6 Van ilinde yakalanan motorin miktarı (Ton)	68
Şekil 3.7 Van ilinde aylara göre akaryakıt kaçakçılığının miktarı	69
Şekil 3.8 Türkiye geneli ele geçirilen akaryakıt ürünleri miktarı(Ton).....	70
Şekil 3.9 Kurşunsuz benzinin yıllara göre fiyatı L/Ytl	71
Şekil 3.10 Motorinin Yıllara Göre Fiyatı L/Ytl (POAŞ Ankara ili fiyat listesi)	71

Şekil 4.1 Ufuk hattı Türkiye-İran sınırı (Van ili Başkale ilçesi güney doğusu)	
.....	75

1.GİRİŞ

1.1. Giriş ve Amaç:

Teknolojik gelişmeler, sınır ötesi geçişlerin çabukluğu, ülkelerin ekonomi politikalarının değişimi gibi faktörler, kişilerin müşterek suç işlemelerini kolaylaştırmakta ve aynı zamanda suça uluslararası bir nitelik kazandırmaktadır.

Kaçakçılığın çok çeşitli türlerinin tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de yapıldığı bilinen bir gerçektir. İç dış piyasa arasındaki fiyat farkı, vergi oranlarının artırılması, çabuk ve kolay para kazanma hırısı, bazı ülkelere uygulanan siyasi ve ekonomik ambargolar, sınırlarımızdaki arazi yapısının geçişe müsait olması, alınan fiziksel önlemlerin, personelin, teknik ve elektronik donatımın yetersizliği, personelin uzmanlaşamaması gibi nedenler kaçakçılığın oluşumunu artırıcı ve kolaylaştırıcı faktörler olarak gözümüze çarpmaktadır (Sözen ve ark., 2003).

Kaçakçılık ülkemizde, uzun yıllardır süregelen ve Devleti büyük zararlara uğratan bir sorun durumundadır. Yaklaşık son 50 yıldır, sınır boylarından ülkemize sokulan ve yasa dışı olduğu gibi, kayıt dışı olduğu için de zararları tartışılmayacak olan kaçakçılık, son 20 sene içinde daha organize bir şekilde yapılmaktadır. Çete adı altındaki gayri kanuni örgütlenmelerle, dozajı her geçen gün artan bir yayılmacılıkla toplumu sarmakta, bireyi önemsizleştirerek sosyal güveni sarsmakta, birey-toplum, birey-Devlet ilişkilerini şüpheli kılmaktadır. Özellikle Doğu ve Güneydoğu sınırlarımızdan yurda sokulan elektronik eşyalar, gelişen teknolojiyle eşzamanlı olarak, bugünün şartlarında cep telefonu ya da diğer tipte elektronik eşya şekline girmiştir. İnsan kaçakçılığı ya da uyuşturucu madde olarak da rastlanılan kaçakçılık, yukarıda da arz olunduğu gibi organize suç örgütlerinin kontrolüne girmiş bulunmaktadır. Son zamanlarda ülkemize en büyük zararı veren

kaçakçılık tipi, akaryakıt kaçakçılığı olarak göze çarpmaktadır. Görülen odur ki, bazı kişilerin kolay para kazanma arzusu, bu haksız kazancın temel nedenini teşkil etmektedir.

Kaçak akaryakıt devletin akaryakıttan aldığı verginin (ÖTV+KDV) kaybı nedeni ile ülke ekonomisine olumsuz etki yapmaktadır. Yapılan tahliller sonucu standart dışı olması dolayısı ile kullanan araçların motor aksamına ve kükürt oranının yüksek olmasından da insan sağlığına ve çevreye büyük zararlar vermektedir.

Akaryakıt kaçakçılığı son yıllarda artış gösteren ve kaçakçılık suçları arasında önemli bir yer işgal eden bir suç türü halini almıştır. Bu nedenle yapılaş biçimleri oldukça çeşitlik göstermektedir.

1.2. Tarihçe ve Tanımlar

1.2.1.Tarihçe

Petrol, Latince ‘petra’ taş ve ‘oleum’ yağ kelimelerinin birleşiminden Fransızca petrole kelimesinin oluşturulmuş ve taş yağı anlamına gelmektedir. Çok koyu renkli kendine has hafif kokusu olan hidrokarbon bileşiğinin adıdır. Hidrokarbon bileşikler doğada katı, sıvı ya da gaz halinde bulunabilmekte ve sıvı hidrokarbon bileşikleri ham petrolü oluşturmaktadır(Meydan Larousse, 1973).

Petrolün milyonlarca yıl önce deniz diplerine çöken hayvan ve bitkilerin üzerine, doğal olaylarla yer tabakalarının yığılması ve meydana gelen bu havasız ortamda, uygun ısı ve basınç altında bakterilerinde yardımı ile oluştuğu kabul edilmektedir (Bayraç,b , 2007).

Petrolün tarihi M.Ö. 3000 yıllarına dayanmaktadır. Mezopotamya'nın eski Babil şehri yakınlarındaki bölgelerinde M.Ö. 3000 yıllarından beri yerin çatlakları arasından bitumen denilen bir maddenin sızdığı bilinmektedir. M.Ö. 1 inci yy. 'da Yunanlı tarihçi Diodor, bitumenden *"Babil ülkesinde oluşmuş inanılmaz mucizelerden en ilginç olanı"* şeklinde söz etmektedir. Yine, Heredot M.Ö. 450'de Tunus ve Yunan adalarında bitumen şeklindeki petrol sızıntılarından bahsetmektedir (Yergin, 2003).

Yerin çatlaklarından, sulardan ve kayaların yüzünden sızan ve kaya yağı olarak adlandırılan petrol ilk dönemlerde, ilaç, su yalıtım malzemesi, inşaat harcı ve savaşlarda yakıcı madde olarak kullanılmış, 19 uncu yy. ortalarına kadar bez veya battaniyelere emdirilip daha sonra ısıtma ve süzme gibi ilkel yöntemlerle elde edilmiştir.

1745'de Fransa da Pechelbronn'daki petrollü kumlarda ilk petrol kuyusu açılmış, M. De la Sorbonniere isimli şahsa Kral XV. Louis tarafından lisans verilmiş ve ilk petrol rafinerisi de bu şahıs tarafından kurulmuştur.

19 uncu yy. başlarında Baku ve Romanya'da da elle kazılmış kuyularda petrol üretimi yapıldığı bilinmektedir. Ancak petrolün seri üretimi ve bir endüstri haline gelmesi 1850'li yıllarda ABD'de meydana gelen gelişmelerle mümkün olmuştur.

19 uncu yy.'ın ilk yarısında artan sanayileşme ve şehirleşmeye bağlı olarak, yağlama ve aydınlatmada kullanılacak daha fazla yağ ihtiyacı doğmuştur. Bu amaçla kullanılan geleneksel bitkisel ve hayvani yağlara ek olarak, kömürden ve diğer hidrokarbonlardan yağ ve hava gazı elde edilmeye başlanmıştır. Ancak, bunlar hem pahalı ve hem de ihtiyacı yeteri ölçüde karşılayamamakta idi.

1850'li yılların başlarında bu ihtiyacı hisseden ve Pennsylvania bölgesinde ilkel yöntemler ile kaya yağı çıkarıldığını gören George Bissel ve arkadaşlarından oluşan müteşebbis grubu, kaya yağından aydınlatma ve yağlama işinde kullanılabilecek bir yağ elde etme ve bunun ticaretini yapma kararını vermişlerdir. Bu amaçla kurulan Pennsylvania Kaya Yağı Şirketinin görevlendirdiği Albay Drake'in başlattığı kuyu açma çalışmaları 1859 yılında 69 feet derinlikte petrolün bulunması ile sonuçlanmıştır.

Böylece kaya yağının ve kömür yerine kaya yağından elde edilmiş gaz yağının seri üretimine başlanmıştır. Kısa sürede kablolu sondaj makineleri icat edilmiş, sondaj cihazları geliştirilmiş ve petrol endüstrisi kurulmuştur.

Pennsylvania petrolünün gaz yağı halinde pazara sürülmesi ve gaz yağının erdemlerinin anlaşılması uzun sürmemiş ve "çağın ışığı" olarak adlandırılan gazyağı üretimi büyük artış göstermiştir.(Yergin, 2003)

Petrol üretiminin gelişmesi henüz çok yenidir; fakat çok hızlı olmuştur. 1870'ten 1890'a kadar, o zamanlar sadece aydınlatmada kullanılan petrol üretimi, 0,7 milyon tondan 10 milyon tona, 1900 yılında dünya üretimi 20 milyon tona ulaşmıştır (Meydan Larousse, 1973, C 10,S 80).

Petrol endüstrisinin kurulması ve Amerikan iç savaşının bitmesini takip eden ve "Altın Çağ" olarak adlandırılan dönemin simgesi olarak gösterilen ünlü Rockefeller ve şirketi Standart Oil, 1880'li yıllarda petrol üretim ve gaz yağı sektörünün yaklaşık %85'ini kontrol eder duruma gelmiştir (Yergin, 2003).

Yine 1880'li yıllarda, Amerikan petrol üretiminin yarısı gaz yağı olarak Avrupa pazarlarına ihraç edilmiştir. Bu yıllarda gaz yağı ihracatı, Amerikanın toplam ihracatı içinde 4 üncü sırayı işgal etmiştir. (Yergin, 2003)

Dünyanın ilkel yöntemlerle petrol üretimi yapılan diğer bölgesi Baku yakınlarında Aspheron Yarımadasında, 19 uncu Y.Y. başlarında elle açılmış 80 civarında kuyudan oluşan endüstri, 1873 yılında modern üretim yapan 20'den fazla rafineriden oluşan bir yapıya dönüşmüştür.(Yergin, 2003)

Aynı yıllarda, Baku de bir rafineri satın alan ve 1878'de Hazar Denizinde Dünyanın ilk petrol tankerini işletmeye başlayan İsveç asıllı Nobel ailesinden Ludwig Nobel, Baku'nun petrol kralı haline gelmiştir. Nobel kardeşlerin hakim olduğu Rus petrol endüstrisinin üretimi büyük bir artış kaydetmiş ve 1884 yılında 10,8 milyon varil/yıl seviyesine ulaşmıştı ki bu değer Amerikan petrol üretiminin 1/3'üne tekabül etmektedir.

1886'da Baku-Batum demiryolunun hizmete girmesi ve bu demiryolunun finansmanını sağlayan yahudi asıllı Fransız iş adamı Rothschild'lerin de Baku'de petrol işletmeciliğine başlaması ile Rus petrolü batı pazarına açılmıştır. Rothschild'ler, sonraki yıllarda yeni teknoloji ürünü tankerlerinin Süveyş Kanalından geçmesine izin alarak, uzak doğu pazarına da açılmıştır.

1890'lı yıllarda, Standart Oil, Rothschild'ler, Nobel kardeşler ve uzak doğu da petrol üreten Hollanda Kraliyet Petrol Şirketi Dünya petrol endüstrisine hakim durumda idiler. Ancak bu yıllarda., 1877'de Edison'un başlatmış olduğu elektrik ampulünün aydınlatmada ticari bir meta olarak kullanılmaya başlaması ile gaz yağı pazarı giderek daralmaya başlamıştır.

1895 yılında, gaz yağının içten patlamalı motorlarda kullanılmaya başlaması ile yeni bir döneme geçilmiş ve takip eden 10 yıl boyunca at arabalarına takılan bu motorların daha iyi çalışmasına yönelik arayışlar gözlenmiştir.

At arabalarına takılan içten patlamalı gaz yağı motorlarının daha iyi çalışmasına yönelik çalışmalar, 1905 yılında bu motorlarda benzin kullanılmaya başlanması ile sonuçlanmıştır. Böylece, o güne kadar arıtma işleminin önemsiz bir parçası olarak görülen ve önemli bir kullanım alanı bulunmayan benzinin kullanımı hızla artmış ve gaz yağının kaybettiği pazar payını geri kazanmaya başlamıştır. Benzinin kullanımı o kadar hızlı artmıştır ki, 1911 yılında benzin satışları gaz yağı satışlarını geçmiştir. Takip eden yıllarda, fabrika kazanlarında, trenlerde, gemilerde vb. mazot kullanılmaya başlanması ile petrol için ikinci bir pazar daha açılmıştır.

1911 yılında Amerikan Yargıtay'ı, Amerikan kamuoyunda çok tartışılan ve hakkında 40 yıldan beri bir çok davalar açılmış olan, Standart Oil'in tasfiyesine karar vermiştir. Böylece, Amerika ve Dünyanın en büyük petrol devi tarihe karıştı ve tasfiyesinden bu günkü Exxon, Mobil, Chevron, Amaco ve BP'nin Amerika kolu doğmuştur.

1908 yılında, İran'da İngilizler ile ortak petrol bulunması sonucunda, birinci Dünya Savaşı öncesinde modern usuller ile petrol üretimi yapılan A.B.D., Rusya(Bakü), Doğu Hint Adaları(Sumatra), Meksika ve Romanya'ya İran da eklenmiştir.

I'inci Dünya Savaşı sonrasında ABD'nin de Amerika dışında petrol aramaya başlaması ve petrol aramalarında yüzeysel jeoloji yerine kırılma ve yansıma sismolojisi gibi daha gelişmiş jeolojik ve jeofizik yöntemlerin kullanılması sonucu, yeni petrol sahaları keşfedilmiş ve petrol üretiminde büyük artışlar görülmüştür. 1928'de Mezopotamya (Irak)'da, 1929'da Venezüella'da, 1930'da ABD Teksas'ta, 1932'de Bahreyn'de, 1938'de Kuveyt ve Suudi Arabistan'da, 1947'de Kanada'da petrol sahaları keşfedilmiş ve üretime başlanmıştır.

I'inci Dünya Savaşı sonrası dönemde, Dünyada petrol şirketlerinin etkinliği artmış ve dev petrol şirketleri oluşmuştur. Bunların en önemlileri

"seven sisters"(7 kız kardeşler) adı ile bilinen ve halen dünya petrol piyasasını yöneten; BP, Shell, Mobil, Exxon, Gulf, Texaco ve Chevron' dur.

1960 yılında OPEC (Petrol İhraç Eden Ülkeler Teşkilatı) kuruldu. OPEC'in kurulması ile bu dev petrol şirketlerinin hakimiyetinin kısmen kırıldığı söylenebilir.

Körfez krizi ile birlikte dünya yeni petrol kaynakları arayışına yönelmiştir. Öte yandan, eski Sovyetler Birliğinin dağılması ile Hazar çevresi petrolleri dünya piyasasına açılmış ve dev petrol şirketlerinin ilgi odağı haline gelmiştir.

Türkiye'de petrol aramacılığının kökleri Osmanlı dönemine kadar uzanır. İlk sondajlı arama faaliyeti, İskenderun civarında Çengen'de 1890 yılında delinen ve gaz emarelerine rastlanan sığ kuyulardır (Gümüş ve Altan.,1995).

Trakya'da Ganos civarında 1898 yılında delinen sığ kuyularda petrol ve gaz emarelerine rastlanmıştır. Yabancı şirketler ortaklığıyla 1914 yılında kurulan Turkish Petroleum Company Musul'da petrol aramaya başlayacakken Birinci Dünya Savaşı çıkınca faaliyetini durdurmuştur. Cumhuriyetin kuruluşunu takiben, Hükümet, Türkiye sınırları içindeki petrol kaynaklarını bizzat kendisinin araştırmasını ilke olarak kabul etmiştir. Bu amaçla 24 Mart 1926 tarihinde kabul edilen 792 sayılı Petrol Yasası ile Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde bütün petrol ve petrol bileşiklerinin tabi olduğu madenlerin aranması ve işletilmesi hakkı Hükümete verilmiştir. Bu dönemde ilk jeolojik etütler başlamış olmasına rağmen, önemli sayılacak arama faaliyetleri 20 Mayıs 1933 tarihinde 2189 sayılı yasa ile Petrol Arama ve işletme idaresi'nin kuruluşundan sonradır. Midyat civarında 13.10.1934 ile 15.6.1936 tarihleri arasında 1351 metreye kadar delinen Baspirin-1 arama kuyusu Türkiye'de delinen ilk derin kuyu olarak kabul edilir (Atalay, 2003).

Maden Tetkik ve Arama (MTA) Enstitüsü'nün 22 Haziran 1935 tarih ve 2804 sayılı kanunla kurulmasıyla Petrol Arama ve İşletme İdaresi de MTA'ya bağlanmış ve petrol arama faaliyetleri artık MTA tarafından yürütülmüştür. Kuruluş kanununda temel görevi "Ülkede işletmeye elverişli maden ve taş ocağı sahalarının bulunup bulunmadığını, işletilen maden ve tas ocaklarının daha faydalı şekilde işletilme koşullarını araştırmak ve buna yönelik arama işlemleri, bilimsel, jeolojik ve teknolojik tetkikleri yapmak, harita plan ve kesitler hazırlamak, proje, fen raporları ve karlılık hesapları yapmak ve madencilik sektörüne kalifiye eleman yetiştirmek" olarak belirlenen MTA Enstitüsü (MTA, 2001), bu görevini yerine getirmek için günün şartlarına göre yoğun çalışma içinde olmuştur. Petrol arama faaliyetleri, Güneydoğu Anadolu, İskenderun, Adana, Van ve Trakya'da jeolojik ve jeofizik etütler ve sondaj faaliyetleri ile sürdürülmüştür.

Güneydoğu Anadolu'da 1940 yılında Batman'ın güneyinde delinen Raman-1 kuyusunda petrole rastlanmış, ticari anlamda petrol keşfi ise 1945 yılında delinen Raman-8 kuyusunda yapılmıştır. Raman sahasında petrol keşfinden sonra Garzan sahası da 1951 yılında keşfedilmiştir. Raman sahasında Maymune Boğazında 1942 yılında günlük 3 ton kapasite ile kurulan rafineriden sonra 1948 yılında Batman'da 200 ton günlük kapasiteli rafineri kurulmuş, yıllık kapasite 1955 yılında 330.000 tona çıkarılmıştır.

Petrol faaliyetleri 7/3/1954 tarihinde kabul edilen 6326 sayılı Petrol Kanunu ile kendi yasal çerçevesine kavuşurken yerli ve yabancı özel sermayeye de açılmıştır. Aynı tarih ve 6327 sayılı Kanunla Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı(TPAO) kurularak MTA'nın ilgili birimleri TPAO'ya bağlanmıştır. Petrol Kanunu'nun uygulanmasının denetimi de Petrol Kanunu ile kurulan ve adı daha sonra "Petrol İşleri Genel Müdürlüğü"(PİGM) olarak değiştirilen "Petrol Dairesi Reisliği"ne verilmiştir.

Cumhuriyet döneminde, ilk kuyunun delindiği 1934 yılından halen uygulanmakta olan Petrol Kanunu'nun yürürlüğe girdiği 1954 yılına kadar

geçen yirmi yıllık sürede 37 adet arama, 7 adet tespit, 13 adet üretim ve 19 adet test kuyusu olmak üzere toplam 76 adet kuyu delinmiş ve toplam 95 881 ton petrol üretilmiştir. (Gümüş ve Altan,1995)

Petrol Kanunu, günün ekonomik ve siyasal koşullarına göre birkaç defa değişikliğe uğramış, bunlardan 18/4/1973 tarih ve 1702 sayılı Kanunla yapılan değişiklik devletçi, 30/3/1983 tarih ve 2808 sayılı Kanunla yapılan değişiklik ise liberal yönde olmuştur. Esas olarak liberal bir kanun olan Petrol Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle yabancı petrol şirketleri Türkiye'ye akın etmişlerdir.

Petrol Kanunu'nun kabulünden sonraki on yıllık dönem Türkiye'de birinci sıçrama dönemi olarak değerlendirilir.Yapılan jeolojik ve jeofizik çalışmalardaki artış sonunda sondaj faaliyetlerinde de artış olmuş ve birçok yeni petrol sahası keşfedilmiştir. Jeolojik ve jeofizik etütler 1958 yılında 164 ekip-ay jeoloji ve 157 ekip-ay jeofizik çalışma ile ilk sıçramasını yaparken (PIGM, 1982) sondaj faaliyeti de 1965 yılına kadar devamlı olarak artmıştır. TPAO yeni sahalar keşfederken yabancı şirketlerin ilk keşfi olan Kahta sahası California Asiatic şirketi tarafından 1958 yılında keşfedilmiştir. Mobil, ilk keşfi olan Bulgurdağ sahasını 1960 yılında, büyük sahası olan Selmo'yu 1964 yılında, Shell ise ilk keşfi olan Kayaköy sahasını 1961 yılında bulmuştur. Hızla artan toplam üretim 1955 yılında 178 bin ton iken, 1960 yılında 375 bin ton, 1965 yılında 1.53 milyon ton olmuş, 1969 yılında 3.6 milyon tona ulaşarak ilk sıçramasını yapmıştır. Bu yıl tüketilen 6.63 milyon ton petrolün % 55'lik oranı yerli petrolle karşılanmıştır. Bu oran daha sonraki yıllarda, 1980'lerin sonuna kadar, devamlı olarak azalmış ve bir daha da ulaşamamıştır. Bu ilk patlama döneminde keşfedilen yeni petrol sahaları sayesinde Shell şirketi 1967 ile 1983 yılları arasındaki 15 yıllık sürede en fazla petrol üreten şirket olmuştur.

Gerek TPAO gerekse Shell tarafından 1970 yılından sonra keşfedilen yeni sahalar daha öncekilerden küçük olduklarından, azalma trendine giren

sahalardaki üretim azalması karşılanamadığı için, toplam üretim azalarak 1984 yılında 2,08 milyon tona düşmüştür. Yerli petrol, 1984 yılındaki 16,45 milyon tonluk sivil tüketimin % 12'sini karşılayabilmiştir. Türkiye'de arama faaliyetlerindeki ikinci sıçrama 1980'li yılların ilk yarısında yaşanmıştır. Petrol şoku sonrası artan fiyatlardan ve yerli üretimin devamlı azalmasından dolayı, 1960–1975 yılları arasında düşük seviyede gerçekleşen jeolojik ve jeofizik faaliyetler, 1975 yılından sonra devamlı bir artış göstermiştir. Jeofizik faaliyetler 1982 yılında 217 ekip–ay ile rekor kırmıştır (PIGM, 1992). Jeolojik ve jeofizik faaliyetlerdeki artışa paralel olarak sondaj faaliyetlerinde artış olmuş, 1986 yılında delinen 125 kuyuda 263 246 metrelik rekora ulaşmıştır. Bu dönemdeki yoğun arama faaliyetleri yeni kesiflere yol açmış, özellikle 1988 yılında Karakuş sahasının keşfiyle üretim artışı yaşanmıştır.

Üretim, 1991 yılında 4,45 milyon ton ile rekor kırmasına rağmen, aynı yıl içindeki 21,16 milyon tonluk sivil tüketimin ancak % 21'ini karşılayabilmiştir. TPAO, 1990–1999 yılları arasında yıllık üretimini 2 milyon tonun üzerinde, 1991 yılında da rekor kırarak 3,3 milyon ton olarak gerçekleştirmiştir. TPAO ve yabancı şirketlerin arama faaliyetlerinin azaldığı 1990'lı yıllarda keşfedilen yeni sahalar küçük olduklarından, üretim azalmasını karşılayamamıştır. Toplam üretim 2001 sonu itibariyle 2,55 milyon tona düşmüş ve 28,63 milyon tonluk sivil tüketimin ancak % 9'unu karşılayabilmiştir. Günümüzdeki eğilim değişmediği taktirde, petrolde dışa bağımlılık daha da artacaktır (PIGM, 2002).

1.2.1. Tanımlar

1.2.2.1. Kaçakçılık: Bir ülkeye gizli olarak, yasaklanmış veya gümrüğü ödenmemiş mal sokma ile ülkenin kanunlarına karşı gelerek yapılan ticarete denir (Meydan Larousse, 1973, C 6, S 740).

1.2.2.2. Kaçakçılık Suçu: 5607 sayılı Kaçakçılıkla mücadele kanununun (2007) suçlar ve kabahatler başlıklı 3ncü maddesinde yazılı fiillerin işlenmesi durumunda oluşacağını belirtmiştir. Kanuna göre;

1. Eşyayı, gümrük işlemlerine tâbi tutmaksızın veya sahte belge kullanmak suretiyle gümrük vergileri kısmen veya tamamen ödenmeksizin Türkiye'ye ithal etmek.

2. Transit rejimi çerçevesinde taşınan serbest dolaşımda bulunmayan eşyayı, rejim hükümlerine aykırı olarak gümrük bölgesinde bırakmak.

3. Belli bir amaç için kullanılmak veya işlenmek üzere ülkeye geçici ithalat ve dahilde işleme rejimi çerçevesinde getirilen eşyayı, sahte belge ile yurt dışına çıkarmış gibi işlem yapmak.

4. Özel kanunları gereğince gümrük vergilerinden kısmen veya tamamen muaf olarak ithal edilen eşyayı, ithal amacı dışında başka bir kullanıma tahsis etmek, satmak veya devretmek yada bu özelliğini bilerek satın almak veya kabul etmek.

5. İthal kanun gereği yasak olan eşyayı ithal etmek, İthal yasak eşyayı, bu özelliğini bilerek satın almak, satmak, saklamak.

6. Antrepo veya geçici depolama yerlerindeki serbest dolaşımda bulunmayan eşyayı, gümrük idaresinin izni olmadan kısmen veya tamamen çıkarmak veya değiştirmek.

7. Genel düzenleyici idarî işlemlerle ithali yasaklanan eşyayı ithal etmek. İthal, lisansa, şarta, izne, kısıntıya veya belli kuruluşların vereceği uygunluk veya yeterlilik belgesine tâbi olan eşyayı, aldatıcı işlem ve davranışlarla ithal etmek.

8.İhracı kanun gereği yasak olan eşyayı Türkiye’den ihraç etmek. İhracat gerçekleşmediği halde gerçekleşmiş gibi göstermek yada gerçekleştirilen ihracata konu malın cins, miktar, evsaf veya fiyatını değişik göstererek ilgili kanun hükümlerine göre teşvik, sübvansiyon veya parasal iadelerden yararlanmak suretiyle haksız çıkar sağlamak.

9. Gümrük vergileri ödenmek suretiyle ihraç edilebilen eşyayı, gümrük işlemlerine tâbi tutmaksızın veya aldatıcı işlem ve davranışlarla gümrük vergileri kısmen veya tamamen ödenmeksizin Türkiye’den ihraç etmek fiilleri kaçakçılık suçlarını oluşturmaktadır.

1.2.2.3. Ham Petrol: Yerden çıkarılan sıvı haldeki doğal hidrokarbon olarak tanımlanmaktadır (Tanrıverdi, 2002).

1.2.2.4. Akaryakıt: Benzin türleri, nafta (hammade, solvent nafta hariç) gazyağı, motorin türleri, fuel oil türleri ve biodizel

1.2.2.5. Biodizel: Kanola, soya, ayçiçeği gibi tohumunda yüksek miktarda yağ barındıran bitkilerden elde edilen yağların veya hayvansal yağların metil alkol ile reaksiyona sokulması sonucu elde edilen ve yakıt olarak kullanılan bir üründür (Akyarlı, 2005).

1.2.2.6. Ulusal Marker: Akaryakıtta, rafineri çıkışında, gümrük girişinde, sanayide yan ürün olarak veya diğer şekillerde üretilen akaryakıtta ise ticari faaliyete konu edilmeden önce eklenecek ve akaryakıtın özelliklerini bozmayacak niteliğe haiz kimyasal üründür.

1.2.2.7. Kaçak Akaryakıt: 5015 sayılı petrol piyasası kanunun (2003) 5576 sayılı yapılan değişiklikle(2007) 2nci maddesine eklenen 21nci bentte Enerji

Piyasası Düzenleme Kurumunca (EPDK) belirlenen seviyede ulusal marker içermeyen, yasal yollarla Türkiye serbest dolaşımına girdiği belgelendirilmeyen veya menşei belli olmayan, akaryakıt haricinde kalan solvent, solvent nafta, madeni ve baz yağ ve benzeri petrol ürünlerinden elde edilen akaryakıt yada akaryakıtı dönüştürmek maksadıyla kullanılan veya bulundurulan akaryakıt haricinde kalan yukarıda sayılan ürünler ile, sıvı veya gaz halindeki hidrokarbon ve türevlerini nakleden boru hatlarından veya bunların depolarından yasalara aykırı olarak alınan petrol ürünlerine denir.

1.2.2.8. Akreditasyon: Laboratuvarların, muayene ve belgelendirme kuruluşlarının ulusal veya uluslararası kabul görmüş teknik kriterlere göre çalıştığının değerlendirilmesi ve yeterliliğinin onaylanması ve düzenli aralıklarla denetlenmesi işlemine denir.

1.3. Mevzuat Açısından Akaryakıt Kaçakçılığın İncelenmesi

Petrol ülkemizde ilk defa 1954 yılında yürürlüğe giren 6326 sayılı Petrol Kanunu ile düzenlenmiştir. 6326 sayılı Petrol Kanunu kapsamındaki iş ve işlemlerin yapılmasıyla PİGM görevlendirilmiştir. 6326 sayılı Petrol Kanunu petrol'e ilişkin üst akıntı (upstream) ve alt akıntı (downstream) faaliyetlerini ayırtmamış ve döneminin ihtiyaçlarına uygun bir düzenleme yapmıştır (Şenalp ve Çığrı, 2006).

Daha sonraki yıllarda en çok gündemde kalan konuyu sınır ticareti yoluyla ülkeye giren petrol ürünlerinin oluşturduğu söylenebilir. Türkiye'nin sınır ticaretiyle tanışması 1978-1979 yıllarında dünya petrol fiyatlarının yaklaşık dört kat artmış olması sonucu artan döviz talebine ve petrol ihtiyacına çözüm bulmak için İran ile mal mukabili petrol alımında bulunma kararından sonra ortaya çıkmıştır (Orhan, 2000).

Gümrük Kanununun 172 nci maddesi, Türkiye ile Komşu ülkeler arasında coğrafi durum ve bölge ihtiyaçları göz önünde bulundurularak sınır ticaretinin kapsamının Bakanlar Kurulunca, sınır ticaretine ilişkin gümrük işlemlerinin ise yönetmelikle belirleneceğini hüküm altına almıştır.

1.3.1.Sınır ticaretine ilişkin Bakanlar Kurulu Kararları (BKK)

Sınır Ticaretinin düzenlenmesi ile ilgili 1996 yılında çıkarılan ve daha sonra 1998 yılında kapsamı belirlenen kararla, toplam 13 ilin (Ağrı, Ardahan, Artvin, Gaziantep, Hakkâri, Hatay, Edirne, Iğdır, Kilis, Mardin, Şanlıurfa, Şırnak, Van) sınır ticareti yapması kararlaştırılmıştır (BKK, 1996, 1998).

Adı geçen illerin açık olan sınır kapılarından, römorklu araçlarda 8, römorksuz araçlarda 4 ton akaryakıt getirilmesine ve sınır illerimizde satılmasına başlanmıştır (Büyükcengiz, 1997).

Mutad depo kapsamında kamyonlarla getirilen motorinin ithalat olarak değerlendirileceği, mutad depo kapsamında motorin ithalatına ilişkin uygulama usul ve esaslarının belirlenmesi ve takibinde Dış Ticaret Müsteşarlığının yetkili olduğu, Şırnak ili Habur Gümrük Kapısından aylık 75.000 ton, Iğdır ili Dilucu Gümrük Kapısından 25.000 ton motorin ithalatına vergilerden muaf olarak izin verileceği hüküm altına alınmıştır (BKK, 1998 b).

Yukarıda belirtilen Kararda değişiklik yapan BKK 'da ise, mutad depo kapsamında, Şırnak ili Habur Gümrük Kapısından aylık yapılacak ithalat 150.000 tona çıkarılmıştır (BKK, 1999).

Önceki kararda tanımlanan mutad depo kapsamındaki ithalatın taşıt üzerindeki depolarda motorin ithalatı olarak yeniden tanımlanarak, Habur Gümrük kapısından taşıt üzerindeki depolarda ithal edilen motorinin

Silopi'de TPİC(Turkish Petroleum International Company) tarafından kurulan Habur Akaryakıt Depolama Tesisleri dışında hiçbir kurum, kuruluş ve özel firmaya teslim edilemeyeceğinin öngörüldüğü, taşıt üzerindeki depolarda ithal edilen motorinin katma değer vergisi hariç diğer vergilerden muaf olduğunun belirtildiği, ham petrol ithalatına ilişkin olarak ise, önceki kararda yer alan hükümlere aynen yer verildiği, sınır ticareti kapsamında motorin ithalatının Ağrı, Ardahan, Artvin, Hakkari, Iğdır, Şırnak ve Van illerinden yapılacağı, sınır ticareti yoluyla ithal edilecek ürünlerden alınması gereken vergi ve fonların artırılarak %80'i, KDV'nin ise tamamının tahsil edileceği, sınır ticareti kapsamında ham petrol ve motorin ithal edilen araçlarda, araçların orijinal yakıt depolarına ilave olarak monte edilen depolarda akaryakıt getirilemeyeceği belirlenmiştir (BKK, 2000).

Sınır ticareti kapsamında tüzel kişiler tarafından karayoluyla Irak'tan ithal edilecek ham petrolü taşıyan araçların standart yakıt depoları (ilave yakıt depoları dahil) ile motorin ithalinde suistimallerin tespiti üzerine 1999 yılında ithalatı uygun görülen ham petrolü taşıyacak araçların 31.12.2000 kadar, 2000 yılında ithalatı uygun görülen ham petrolü taşıyan araçların da 31.05.2001 kadar yararlanabileceği (BKK, 2000 b), 2001 yılında ithalatı uygun görülen ham petrolü taşıyacak araçların ise 31.08.2002 tarihine kadar yararlanabileceği belirtilmiştir (BKK, 2001).

Sınır ticareti kapsamında yapılan motorin ticareti 1 Eylül 2002 tarihi itibarıyla yeni bir düzenleme yapılana kadar tamamen yasaklanmıştır. Yasaklanma gerekçesi olarak motorin ticaretinin amacından saptığı belirtilmiştir (Milliyet, 2002).

Yurt içi ve yurt dışı kaynaklardan temin olunan petrolün doğrudan veya işlenerek güvenli ve ekonomik olarak rekabet ortamı içerisinde kullanıcılara sunumuna ilişkin piyasa faaliyetlerinin şeffaf, eşitlikçi ve istikrarlı biçimde sürdürülmesi için yönlendirme, gözetim ve denetim faaliyetlerinin düzenlenmesi maksadıyla 4.12.2003 tarih ve 5015 sayılı petrol piyasası

kanunu (PPK) yürürlüğe girmiştir. 5015 sayılı PPK sadece alt akıntı (downstream) faaliyetlerini düzenlemektedir. Alt akıntı piyasası “*petrol ürünlerinin tüketiciye ulaştırılması faaliyetlerini*” kapsamaktadır.

1.3.2. Petrol Piyasası Kanunu (5015)

Kanunda, lisansların verilmesinde pazara giriş açısından teknoloji, kalite, güvenlik, hizmet ve teşebbüsün sürdürülebilirliğinin dikkate alınacağı, bayi sayısı, depolama kapasitesi konularında sayısal büyüklüklerle sınırlama getirilemeyeceği (Madde 3), yurtdışından ham petrol ve akaryakıt temin edeceklerin rafinerici veya dağıtıcı şirketi lisansına sahip olmaları gerektiği, akaryakıt harici kalan petrol ürünleri (solvent, madeni yağ, bazyag, asfalt, solvent nafta gibi) ile ilgili ithalat/ihracat dahil faaliyetlerin EPDK’nın hazırlayacağı düzenlemelere göre yapılacağı (Madde 9) düzenlenmiştir.

Kanunun 18’nci maddesinde, rafinericiler ve dağıtıcıların yurtiçinde pazarlayacakları akaryakıtta, rafiari tazmin etmekle yükümlü olduğu, akaryakıt istasyonu kapsamında sürdürülen bayilik faaliyetlerinin, bu Kanuna veya bu Kanuna istinaden çıkarılan düzenlemelere aykırılığının EPDK’nın tespiti halinde, anılan istasyonda yapılan akaryakıt ikmali geçici veya süresiz olarak mühürleme suretiyle durdurulacağı belirtilmiştir.

Teknik düzenlemelere uygun olmayan petrol ikmali nedeniyle kullanıcıya verilen zarar ve hasarların tazmini hususu, kullanıcıların muhatap olduğu lisans sahibi gerçek ve tüzel kişilerin lisanslarında ve sözleşmelerinde yer alacağı belirtilmiştir (Madde 18).

Kanunun 25’nci maddesine göre 4628 sayılı yasa ile 19.11.2001 tarihinde kurulan Elektrik Piyasası Düzenleme Kurumu ; EPDK olarak yeniden yapılandırılmıştır. Kanuna göre EPDK’ya şu görevler verilmiştir.

Petrol piyasası ile ilgili Petrol Piyasası Kanunu hükümlerini uygulamak, Piyasa faaliyetlerine ilişkin her türlü düzenlemeleri yapmak ve yürütülmesini sağlamak. Petrol faaliyetlerine ilişkin plân, politika ve uygulamalarla ilgili Kurum görüş ve önerilerini belirlemek. Petrol piyasa faaliyetleriyle ilgili denetleme, ön araştırma ve soruşturma işlemlerini yürütmek, yetkisi dahilindeki ceza ve yaptırımları uygulamak ve dava açmak da dahil olmak üzere her türlü adlî ve idarî makama başvuru kararlarını almak. Uluslararası organizasyon ve teşkilatların petrol piyasasına ilişkin uygulamalarını izlemek. Petrol piyasasında lisans ve lisanslarla ilgili işlem bedellerini belirlemek. Petrol piyasasında faaliyet gösteren kişilerin denetlenmiş malî tablolarını incelemek veya incelettirmek. Petrol piyasasında faaliyet gösteren kişilerden istenecek olan, hizmet güvenilirliği, hizmet dışı kalmalar ve diğer performans ölçütleriyle ilgili raporların kapsamını belirlemek ve düzenli olarak EPDK'ya vermelerini sağlamak. Petrol Piyasası Kanunu hükümlerine, çıkarılan yönetmelik hükümlerine, Kurul tarafından onaylanan tarife ve yönetmeliklere, lisans hüküm ve şartlarına ve Kurum kararlarına aykırı davranıldığı durumlarda, idarî para cezası vermek ve lisansları iptal etmektir.

5015 sayılı PPK ile verilen görevleri bağlamında EPDK;

İkincil mevzuat olarak,

Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği, (17.6.2004 tarih ve 25495 sayılı RG)

Petrol Piyasası Tarifeler Yönetmeliği, (17.07.2004 tarihli ve 25515 sayılı RG'de)

Petrol Piyasasında Uygulanacak Teknik Kriterler Hakkında Yönetmelik, (10.09.2004 tarihli ve 25579 sayılı RG'de)

Petrol Piyasasında Ulusal Marker Uygulamasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, (17.11.2004 tarihli ve 25643 sayılı RG’de)

Petrol Piyasasında Yapılacak Denetimler ile Ön Araştırma ve Soruşturmalarda Takip Edilecek Usul ve Esaslar hakkında Yönetmelik, (06.01.2005 tarihli ve 25692 sayılı RG’de)

Akaryakıt Haricinde Kalan Ürünlerinin İthalinde Uygulanacak Usul ve Esaslara İlişkin Tebliğ, (26.03.3005 tarihli ve 25767 sayılı RG’de)

Petrol Piyasasında Yapılacak Denetimler İçin Kamu Kurum ve Kuruluşları ile Özel Denetim Kuruluşlarından Hizmet Alımına İlişkin Usul ve Esaslar, (21.04.2005 tarihli 25793 sayılı RG’de)

Yurt İçinde Üretilen Bazı Akaryakıt Haricinde Kalan Petrol Ürünlerinin Yurt İçinde Satışında Uygulanacak Usul ve Esaslara İlişkin Tebliğ, (21.04.2005 tarihli 25793 sayılı RG’de) düzenlemelerini yayımlayarak yürürlüğe koymuştur.

Yönetmelikler çıkarıldıktan sonra; Akaryakıt kaçakçılığı ile etkin mücadele edebilmek, yurtiçinde pazarlanan petrol ve madeni yağların denetimlerinin yapılması, ulusal marker kontrolünün yapılması, akaryakıt bayii depolama tesisi rafineri ile taşıma araçlarından usulüne uygun olarak numune alınması, alınan numunelerin EPDK tarafından belirlenen akredite laboratuarlara teslimi ile piyasada faaliyet gösteren firmaların lisans kontrolü işlemlerinin yapılması amacıyla 14.06.2005 tarihinde EPDK ile İçişleri Bakanlığı (Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı) arasında **“Petrol Piyasasında Yapılacak İşbirliği protokolü”** 14.06.2006 tarihinde üretiminde akaryakıt harici petrol ürünleri (solvent, baz yağ) kullanan firmaların denetimi ve LPG sektöründe faaliyet

gösteren bayilerin denetimini de kapsayacak şekilde genişletilerek yenilenmiştir (Pek, 2007).

EPDK ile İçişleri Bakanlığı arasında imzalanan işbirliği protokolü kapsamında; Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele (KOM) Şube Md.lükleri emrinde görevli Denetçi personele doğrudan denetim ve numune alma yetkisinin verilmesi ile bu suçla mücadelede kolluk kuvvetlerinin etkinliği artırılmaya çalışılmıştır.

Petrol Piyasası Kanunu, sadece akaryakıt piyasa aktörlerini denetleyen ve bunlara idari yaptırım uygulayan bir kanun olarak çıkarılması nedeniyle akaryakıt kaçakçılığı ile mücadelede hızlı ve etkin sonuç alınmadığı görülmüştür.

Petrol piyasası kanununda yapılan 25 Ocak 2007 tarih ve 5576 sayılı kanun değişikliği ile kaçak petrolün tarifi genişletilmiş, muhbir ve müsadirlere ikramiye ile bu suçu işleyenlere hapis cezası getirilmiş, kaçak akaryakıtın tasfiye süreci hızlandırılmıştır. Yapılan kanun değişiklikleri şu şekilde olmuştur:

1.3.3. Petrol Piyasası Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (5576)

Kaçak petrolün tespiti ve tavsiyesi başlıklı ek üçüncü maddesine göre; kaçak petrolün; bu Kanun hükümleri dışında satışa arz edilmesi, satılması, bulundurulması, bu özelliğini bilerek ticarî amaçla satın alınması, taşınması veya saklanması yasaklanmıştır.

Kaçak petrol yakalandığında, kaçak petrole derhal el konulup ve yakalandığı ildeki il özel idaresine miktarını, cinsini ve özelliklerini gösterir bir tutanakla teslim edileceği hüküm altına alınmıştır.

Kaçak petrol hakkında tasfiye kararı, soruşturma evresinde hâkim tarafından verilip, el konulduğu tarihten itibaren onbeş gün içinde, numune alınmasının mümkün olduğu durumlarda numune alınarak, mümkün olmaması halinde ise gerekli tespitler yaptırılarak verileceği hüküm altına alınmıştır.

Kaçak petrolün teknik düzenlemelere uygunluğunun tespiti, EPDK tarafından belirlenen akredite laboratuvarlar tarafından yapılıp; laboratuvarlar, bunlara ilişkin tetkik ve tahlil işlemlerini öncelikle ve ivedilikle sonuçlandıracağı belirtilmiştir.

Kaçak petrolün tasfiyesi ilgili il özel idaresi tarafından bu Kanun hükümlerine göre yapılmaktadır.

Kaçak petrolden teknik düzenlemelere uygun olanlar, il özel idaresi tarafından açık artırma suretiyle satışı yapılarak veya yaptırılarak tasfiye edilir. Bir ay içinde satılamayan kaçak petrol, pazarlık usûlü ile satışı yapılarak tasfiye edilir.

Kaçak petrolden teknik düzenlemelere uygun olmayanlar, satılmak üzere Tasfiye İşleri Döner Sermaye İşletmeleri Genel Müdürlüğüne(TASİŞ) devredilir. ve TASİŞ tarafından satışa ilişkin masraflar düşüldükten sonra bakiye bedel ilgili il özel idaresine aktarılır.

İlgili il özel idaresi tarafından, kaçak petrolün satışından elde edilen gelirden, kaçak petrole ilişkin vergiler ilgili vergi dairesine yatırıldıktan sonra, kalan para bankada açılacak bir emanet hesaba yatırılır.

Yargılamanın, tasfiye edilen kaçak petrolün sahiplerinin lehine sonuçlanması halinde; toplam satış bedelinden vergiler düşüldükten sonra kalan tutar, satış tarihinden kararın kesinleştiği tarihe kadar geçen süre için

kanunî temerrüt faizi oranında hesaplanan faiz de ilave edilerek hak sahibine ödenir. Emanet hesabında bulunan tutarın hak sahibine yapılacak ödemeyi karşılamaması halinde, aradaki fark Maliye Bakanlığınca genel bütçeden karşılanır. Kaçak petrole ilişkin mahkûmiyet hükmünün veya müsadere kararının kesinleşmesinden sonra emanet hesaptaki tutar genel bütçeye gelir olarak yatırılır.

Kaçak petrole ilişkin mahkûmiyet hükmü veya müsadere kararı kesinleşenler, Kurum tarafından, varsa lisansları iptal edilerek kamuoyuna ilan edilir, ayrıca bu Kanun kapsamında bu kişilere hiçbir şekilde yeniden lisans verilmez.

1.3.4. Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu

Kanunun 3ncü maddesi tanımlar kısmında verdiğimiz kaçakçılık suçunu teşkil eden fiilleri belirtmiştir.

Kaçakçılığın men ve takibine dair kanunun (1932) 23'ncü maddesine ve daha sonra 2003 yılında önceki kanunun yerine yürürlüğe giren 4926 sayılı kaçakçılıkla mücadele kanununun genel ceza hükümleri başlıklı 4'ncü maddesine göre, kaçakçılıktan ele geçirilen mala el konulacağı ve gümrüklenmiş değerinin üç ila altı katına kadar para cezası uygulanacağı hükmü yer almaktadır.

Kaçak veya kaçak şüphesi ile eşya yakalanması halinde muhbir ve el koyanlara ikramiye ödeneceği 35nci madde de düzenlenmiştir.

Türk Ceza Kanunun 01.06.2005 tarihinde yürürlüğe girmesi ve bu kanunun genel hükümlerinin diğer kanunlarda da uygulanacağı hükmüne bağlandığı için 21.03.2007 tarihinde 5607 sayılı kaçakçılıkla mücadele kanunu yeniden yapılmıştır. Akaryakıt kaçakçılığı ile ilgili olarak suçlar ve

kabahatler başlıklı 3ncü maddesinde para cezasına ilave olarak hapis cezası getirilmiştir.

Son olarak akaryakıt kaçakçılığı ile mücadelede 01 Ocak 2007 tarihinden itibaren ulusal marker uygulama süreci başlatılmıştır.

1.4. Kaçakçılıkla Mücadelede Yetkili ve Görevli Kurumlar

Kaçakçılıkla Mücadele Kanununa göre, Mülkî amirler, Gümrük Müsteşarlığı ile Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığına bağlı personel, bu Kanunla yaptırım altına alınan fiilleri önleme, izleme ve araştırmakla görevlendirilmiştir (Madde 19).

Kaçakçılıkla Mücadele Kanununda belirtilmemekle birlikte, 3497 sayılı Kara Sınırlarının Korunması Hakkında Kanunla Kara Kuvvetleri Komutanlığına bağlı sınır birlikleri de kaçakçılığı önleme, izleme ve soruşturmakla görevlendirilmiştir (Madde 2).

Söz konusu kurumların almış oldukları yetkinin yasal dayanakları, örgütlenme biçimleri, insan kaynağı unsurları ile kaçakçılıkla mücadele eden unsurları kurumsal olarak inceleyebiliriz.

1.4.1. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı

Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı, kaçakçılığı önleme, izleme ve araştırma görev ve yetkisini esas itibariyle, 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun 19 ncu maddesinden almaktadır.

Gümrük Müsteşarlığı kara hudutlarındaki gümrük kapıları ile pasavan kapılarında, gümrük teşkilatı bulunan hava-deniz limanlarında, serbest

bölgelerde, çeşitli antrepo ve iç gümrük sahalarında ve gümrük bölgelerinde, ayrıca diğer yer ve sahalarda gerektiğinde ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak kaçakçılığı men, takip ve tahkik görevlerini yerine getirmekle yükümlüdür. (KHK, 1993)

Gümrük rejimlerinin, rejimlere bağlı işlemlerin kasıt içeren eylemlerle suistimali veya yasal düzenlemelere aykırı işlem yapılması durumlarında kaçakçılık söz konusu olacağı için Müsteşarlığın bütün personeli kaçakçılıkla mücadelede görevli olmakla birlikte, Teşkilatın kuruluşuna ilişkin Kanun Hükmünde Kararname (KHK)'ye ve uygulamaya bakıldığında, Gümrükler Genel Müdürlüğü, Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü Gümrükler Kontrol Genel Müdürlüğü ve Teftiş Kurulu Başkanlığı'nın kaçakçılığı men, takip ve tahkik görevini yaptığı görülmektedir.

Müsteşarlığın ana hizmet birimlerinden Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü'nün görevleri ise, Müsteşarlığın sorumluluğunda bulunan yer ve sahalarda münhasıran, diğer yer ve sahalarda da gerektiğinde ilgili kuruluşlarla işbirliği yapmak suretiyle kaçakçılığı men, takip ve tahkik etmek; kişi, eşya ve taşıtların gümrük işlemleri bitirilmeden gümrüklü yer ve sahalardan çıkmalarını önlemek; gümrüklü yer ve sahaların takip ve muhafazasını sağlamak; deniz ve hava limanlarıyla, kara hudutlarındaki gümrük kapılarında giriş ve çıkış yapan kişi, eşya ve taşıtların muhafazası ile gümrüğe sevk edilmesini sağlamak; gümrük işlemleri yapılan yer ve sahalar ile gümrük muhafaza hizmetlerini yürütmek; kuruluşun soruşturma görevine yardımcı olacak araştırma laboratuvarları kurmak ve çalışmalarını düzenlemek; adı geçen genel müdürlüğün görevli olduğu konulardır.

Ceza Muhakemesi Kanununun (2005) 164 ncü maddesine göre emniyet, jandarma, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve KHK ile Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğüne verilen görevleri yapan görevlilerin adli kolluk olarak tanımlandığı, bu görevliler tarafından yapılan soruşturma işlemlerinin C.savcısının emir ve talimatları doğrultusunda yerine getirileceği, bu anlamda

adı geçen genel müdürlük personelinin adliyeye müteallik işlerde C.savcısının yardımcısı sıfatıyla adli görevlerinin de olduğu hüküm altına alınmıştır (KHK, 1993).

1.4.2. İçişleri Bakanlığı

İçişleri Bakanlığının kaçakçılığın men, takip ve tahkik görevi, Sınır, Kıyı ve Karasularımızın Muhafaza ve Emniyeti ve Kaçakçılığın Men ve Takibi İşlerinin Dahiliye Vekaletine Devri Hakkındaki Kanun (1956) ile başlamıştır. Daha sonra çıkarılan İçişleri Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun (1985) ile kaçakçılıkla mücadele, istihbarat ve koordinasyon görevlerini de üstlenmiştir (Madde, 2).

İçişleri Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanunda, suç işlenmesini önlemek, suçluları takip etmek ve yakalamak, her türlü kaçakçılığı men ve takip etmek Bakanlığın görevleri arasında sayılmıştır (Madde 2/d, 2/e, 1985).

Teşkilat Kanununun 13 üncü maddesinde de, Kaçakçılık İstihbarat, Harekat ve Bilgi Toplama Dairesi Başkanlığının (KİHBİ) kuruluşu ve görevleri belirtilmiştir. Adı geçen Başkanlık Kaçakçılık İstihbarat ve Harekat Merkezi olarak kurulmuş ve çalışma esasları belirlenmiştir. İçişleri Bakanlığı müsteşar yardımcısına bağlı olarak faaliyetlerini sürdürerek Merkez'in Kaçakçılık İstihbarat, Harekat ve Bilgi Toplama Genel Müdürlüğü, İstihbarat ve Harekat Daire Başkanlığı ile taşra ve yurtdışı teşkilatı olması öngörülmüştür (BKK, 1981).

Kuruluş Kanununda, KİHBİ'nin görevleri sıralanmıştır. Buna göre, her türlü kaçakçılık faaliyetlerine ait istihbaratı Devlet çapında toplayıp değerlendirmek; kaçakçılığı men, takip ve tahkikle görevli kuruluşlara bilgi vermek; bağlı kuruluşların önleme ve yakalama faaliyetlerini yönlendirmek ve ilgili kuruluşlar arasında koordinasyon ve işbirliği yapılması için gerekli

tedbirleri almak; kaçakçılıkla mücadele, hedef, taktik ve usullerini tespit etmek ve eğitici nitelikte yayımlar yapmak; suç işleyip ele geçmeyen kişilerin, çalınan veya kaybedilen motorlu taşıtların, ateşli silahların, kimliği ispata yarayan her türlü belgelerin kayıtlarını tutarak güvenlik kuvvetlerine bildirmek, görevli kuruluşlarla ilgili kuvvetler arasında koordinasyonu sağlamak belirtilen Daire Başkanlığının görevleri arasındadır (Madde, 13).

Aynı Kanunda, İçişleri Bakanlığı merkez kuruluşundaki sürekli kurullar arasında yer alan 'Kaçakçılık İstihbarat Koordinasyon Kurulu'nun yapısı ve görevleri belirtilmiştir. Koordinasyon Kurulunun da ilk teşkili yukarıda belirtilen BKK ile oluşturulmuştur. Kuruluş Kanununun belirtilen maddesinde Kurulun görevleri sayılmıştır. Buna göre, Kaçakçılık İstihbarat Koordinasyon Kurulu, İçişleri Bakanlığı Müsteşarının veya yardımcısının başkanlığında ilgili bakanlık, kurum ve kuruluşların temsilcilerinden meydana geleceği; Kurulun her türlü kaçakçılık konu ve faaliyetlerinde koordinasyonu sağlamakla görevli olduğu belirtilmiştir (Madde, 26).

Kurulun yurtdışından Türkiye'ye Türkiye'den yurtdışına yönelik her türlü kaçakçılık faaliyetlerinin değerlendirilmesini yaparak Devlet çapında alınması gerekli tedbirleri kararlaştıracığı, istihbarat koordinasyonu konusundaki aksaklıkları tespit ederek alınması gereken tedbirleri kararlaştıracığı, ileriye yönelik kaçakçılık istihbaratının elde edilmesi yönünden önemli görülen konu ve bölgeleri tespit edeceği, kaçakçılıkla mücadele faaliyetlerinde etkinliği artırmak için alınması gereken idari ve hukuki tedbirleri tespit edeceği, bakanlık kurum ve kuruluşlara bu konuda tekliflerde bulunulacağı, belirtilen Kurulun görevleri arasında sayılmıştır.

1.4.2.1. Emniyet Genel Müdürlüğü

Emniyet Genel Müdürlüğü, kaçakçılığı önleme, izleme ve soruşturma görev ve yetkisini Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun 19 ncu maddesinden

almaktadır. Görev alanı ise, Gümrük Müsteşarlığı, SGK ve JGK'nın görev alanı saklı kalmak kaydıyla, il ve ilçe belediye sınırları dahilinde kalan yerlerdir.

Emniyet Genel Müdürlüğü, akaryakıt kaçakçılığı dahil her türlü kaçakçılık ve organize suç faaliyetleriyle mücadeleyi önceleri Asayiş Daire Başkanlığı çatısı altında yürütmekte iken, 1980 yılında Kaçakçılık Daire Başkanlığı, 1983 yılında Kaçakçılık İstihbarat Harekat Daire Başkanlığı adı altında yeni bir organizasyona gidip, 1995 yılında ise, Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele(KOM) Daire Başkanlığı olarak örgütlenmiştir. KOM Daire Başkanlığının taşrada il müdürlükleri bünyesinde oluşturulan şube müdürlükleri vasıtasıyla kaçakçılıkla mücadele yapmaktadır. Şube Müdürlüklerinin kaçakçılıkla ilgili konularda sevk ve idaresi adı geçen Daire Başkanlığınca yapılmaktadır.

Belirtilen Daire Başkanlığının görevleri şu şekilde sıralanmıştır. Yurtdışından Türkiye'ye veya Türkiye'den yurtdışına yönelik veyahut yurt içinde çeşitli yollarla yapılan kaçakçılık faaliyetleri ile ulusal veya uluslararası düzeyde organizasyon oluşturarak, yasalara aykırı biçimde haksız menfaat veya yüksek kazanç sağlamak amacıyla; ekonomik veya idari yapıyı doğrudan veya dolaylı olarak kontrol eden veya ele geçiren suçlarla mücadele edilmesi, suç konusu mallara ve bu tür suçlardan elde edilen kazançlara el konulması ve aynı tür suçları işleme olanaklarının ortadan kaldırılması amacıyla; kanun ile yetki ve görev veren diğer ilgili mevzuatlar çerçevesinde; istihbarat elde etmek, değerlendirmek, men ve takibi amacıyla gerekli tedbirleri almak, operasyonlar düzenlemek ve düzenletmek, taşra birimlerinin çalışmalarına ve yürütülecek operasyonlara yön vermek, talep edildiğinde veya başkanlıkça gerekli görüldüğünde taşra birimlerini merkez personeli ile takviye etmek, birden fazla ili kapsayacak kaçakçılık ve organize suç faaliyetlerine karşı yürütülen operasyonel çalışmaları koordine etmek, kaçakçılık ve organize suçlarla mücadele amacıyla ulusal ve uluslararası kuruluşlar nezdinde yürütülen işbirliği

faaliyetlerine katılmak, buralarda alınan karar ve stratejilerin uygulanmasını sağlamak, kaçakçılık ve organize suçlarla mücadelede gerekli idari ve hukuki alt yapı eksikliklerini gidermek ve geliştirmek amacıyla mevzuat çalışmaları yürütmek, kaçakçılık ve organize suçlarla etkin mücadele için plan, proje hazırlamak ve uygulamaya koymak ile görevli olduğu belirtilmiştir.

1.4.2.2. Jandarma Genel Komutanlığı

Sınır, Kıyı ve Kara Sularımızın Muhafaza ve Emniyeti ve Kaçakçılığın Men ve Takibi İşlerinin Dahiliye Vekâletine Devri Hakkında Kanun (1956) ile, sınır, kıyı ve kara sularımızın muhafaza ve emniyetiyle gümrük bölgesinde kaçakçılığın men'i ve takibi ve tahkiki görevlerinin İçişleri Bakanlığına devredildiği, bu görevlerin Vekaletçe Jandarma Genel Kumandanlığı vasıtasıyla yapılacağı belirtilmiştir.

Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri hakkında çıkarılan Kanunda, Jandarma Genel Komutanlığının mülki, idari ve adli görevleri arasında kaçakçılığı men, takip ve tahkik etmek, suç işlenmesini önlemek için gereken önlemleri almak, işlenmiş suçlarla ilgili olarak kanunlarda belirtilen işlemleri yapmak ve bunlara ilişkin adli hizmetleri yerine getirmek görevleri arasında sayılmıştır (Madde 7, 1983).

Belirtilen Yasada, Jandarmanın görev ve sorumluluk alanının, Polis görev sahası dışı olup, bu alanların il ve ilçe belediye hudutları haricinde kalan veya polis teşkilatı bulunmayan yerler olduğu belirtilmiştir (Madde 10).

Jandarma Teşkilatı, Görev ve Yetkileri Yönetmeliğinde Jandarma teşkilatının, sorumluluğuna verilmiş Devlet sınırlarının korunması, güvenliğinin sağlanması ve her türlü kaçakçılığın önlenmesi, takibi ve

soruşturulması ile görevli olduğu (Madde 159), Jandarma İç Güvenlik Birliklerinin kaçakçılık yönünden sorumluluk alanının, kara sınırlarındaki gümrük kapıları ve gümrük teşkilatı bulunan hava ve deniz limanları, serbest bölge, çeşitli antrepo ve iç güvenlik alanları, Marmara Denizi, Çanakkale ve Karadeniz Boğazları dışında kalan bölgelerden oluştuğu (Madde 160), Jandarma Sınır Birliklerinin sorumluluk alanı ise, kendi sorumlulukları altına verilmiş bulunan ve ilgili mevzuat çerçevesinde Gümrük ve Tekel Bakanlığı ile SGK yetki alanı saklı kalmak koşulu ile, belirtilen yönetmeliğin tanımlar bölümünde özellikleri açıklanan gümrük bölgeleri olduğu (Madde 161), hüküm altına alınmıştır.

Dolayısıyla polisin, SGK'nın ve Gümrük İdaresinin görev alanı dışında kalan bölge Jandarmanın görev alanını teşkil etmektedir.

Jandarma Genel Komutanlığı, yasalarla kendisine verilen kaçakçılığı menî takip ve tahkik görevlerini Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Daire Başkanlığı ve bu başkanlığa bağlı İl Jandarma Komutanlıkları bünyesindeki Şube Müdürlükleri eliyle yürütmektedir. Bu organizasyona 1997 yılında geçilmiştir.

1.4.2.3. Sahil Güvenlik Komutanlığı

Sahil Güvenlik Komutanlığının, denizyolu ile yapılacak her türlü kaçakçılık eylemlerini önlemek, izlemek, gerekli işlemleri yapmak, yakalanan kişi ve suç vasıtalarını yetkili makamlara teslim etmesi görevleri arasındadır.

2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanununun 4/A maddesine göre, Türkiye Cumhuriyetinin bütün sahillerinde, iç suları olan Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale boğazlarında, liman ve körfezlerinde, karasularında, münhasır ekonomik bölgesi ile ulusal ve uluslararası hukuk kuralları uyarınca egemenlik ve denetimi altında bulunan deniz alanlarında, kanunlarla kendisine

verilen görevleri uygulama ve yetkileri kullanmanın görevleri arasında olduğu, aynı Yasanın 4/B maddesinde ise, deniz yolu ile yapılan her türlü kaçakçılık eylemlerini önlemek, izlemek, suçluları yakalamak, gerekli işlemleri yapmak ve yakalanan kişi ve suç vasıtalarını yetkili makamlara teslim etmek Komutanlığın görevleri arasındadır.

SGK'nın İdari ve Adli Görevlerine İlişkin Tüzük'te (1985) Komutanlığın liman sahası içinde ve dışındaki idari görevleri sayılmıştır. Buna göre, Kaçakçılığı önlemek amacıyla deniz araçlarını izlemek; kaçak eşya, silah, mühimmat, patlayıcı ve uyuşturucu madde bulunduğu kuşkuyla deniz araçlarında ve araçlardaki deniz ve sandıklarda arama yapmak; deniz araçlarına yanaşmış yük ve belgelerini incelemek; gümrük idaresi bulunmayan kıyılara izinsiz yanaşan veya karayla yahut diğer deniz araçlarıyla ilişki kuran deniz araçlarında arama yapmak, yük ve belgelerini incelemektir.

Komutanlığın adli görevleri arasında ise, idari görevlerin yürütülmesi sırasında suç sayılan eylemlere rastlanması halinde, bunlarla ilgili olarak tutanak tutmak; delilleri saptamak, toplamak ve saklamak; sanıkları gözaltına almak; sanıkları ve suç araçlarını yetkili makamlara teslim etmek; suçun denizde başlayıp karada devam etmesi yada suçluların karaya geçmesi hallerinde, yetkili güvenlik kuvveti karaya çıkıncaya kadar suç delillerinin kaybolmasını ve suçluların kaçmasını önlemek amacıyla karada da bu yetkileri kullanmak ve durumu en kısa sürede yerel mülkiye amirliğine bildirmek; görevleri arasındadır.

1.4.3. Kara Kuvvetleri Komutanlığı Sınır Birlikleri

Kaçakçılıkla Mücadele Kanununda belirtilmemesine karşın, Kara Kuvvetleri Komutanlığına bağlı sınır birliklerinin kaçakçılığı men, takip ve tahkik görevleri 3497 sayılı Kara Sınırlarının Korunması ve Güvenliği Hakkında Kanun ile kendilerine verilmiştir. Buna göre, kara sınırlarını korumak ve

güvenliğini sağlamak görevinin KKK'na bağlı sınır birliklerince yapılacağı; gümrük hattındaki giriş-çıkış kaçakçılığı ile birinci derece askeri yasak bölge içerisinde suç teşkil eden eylemleri Önlemek; suçluları yakalamak; bu bölgede işlenen meşhut suç faillerini ikinci derece askeri yasak bölgede de takip etmek ve yakalamak; failler hakkında zorunlu yasal işlemleri yapmak ve yakalanan kişi ve suç delillerini ilgisine göre mahalli güvenlik kuvvetlerine teslim etmek sınır birliklerinin görevleri arasındadır (Madde 2, 1988).

Kara Sınırlarının Korunması ve Güvenliği Hakkında Yönetmelikte ise, 3497 sayılı Kanunun uygulanmasına ilişkin hükümlere yer verilmiştir. Buna göre, Sınır birliklerinin sorumluluk sahalarının, Gümrük Müsteşarlığı ile Sahil Güvenlik Komutanlığının yetki alanı saklı kalmak şartıyla kendi sorumlulukları altına verilmiş bulunan ve kara sınır hattı boyunca ve sınırlarda kurulan birinci ve ikinci derece askeri yasak bölgeler olduğu; sınır birliklerince kendi sorumlulukları altına verilmiş bulunan ve ilgili mevzuat çerçevesinde Gümrük Müsteşarlığı, Jandarma Genel Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Emniyet Genel Müdürlüğünün yetki alanları saklı kalmak koşuluyla, gümrük hattındaki giriş-çıkış kaçakçılığı ile, kara sınırları boyunca tesis edilen birinci derece askeri yasak bölgeler içinde suç teşkil eden eylemleri önlemek, suçluları yakalamak; bu bölgede yakalanamayan suçluları ikinci derece askeri yasak bölgede takip etmek ve yakalamak; suç delillerini tespit etmek; ikinci derece askeri yasak bölgede yapılan işlemler hakkında bu bölgedeki mahalli güvenlik kuvvetlerine bilgi vermek; yapılan faaliyetler hakkında müşterek hareketi sağlamak; failleri haklarında yasal işlem yapılmak üzere bir tutanakla mahalli güvenlik kuvvetlerine teslim etmek hakkında zorunlu yasal işlemleri yapmak; yakalanan kişi ve suç delillerini ilgisine göre mahalli güvenlik kuvvetlerine teslim etmek; sınır birliklerinin görevleri arasında sayılmıştır.

Sınır birlikleri ayrıca, kendi görev ve sorumluluk bölgesinde, doğrudan kamu adına kovuşturulan diğer suçlarla karşılaştıklarında veya

haber alındığında bu suçlara el koymak, acil önlemleri almak ve yetkili jandarma iç güvenlik makamlarına bildirmekle yükümlü olduğu; Jandarma iç güvenlik makamlarının ise sınır birliklerinin sorumluluk bölgesi içinde ve bu birliklerin yokluğunda meydana gelen sınır olaylarına ilişkin ihlal ve suçlara el koyarak yetkili sınır birlik makamlarını gecikmeksizin haberdar edecekleri; Jandarma Sınır Birlik Komutanlıklarının da, sınır birlik komutanlıklarınca kendilerine bildirilen kaçakçılık olaylarının failleri ve suç delilleri hakkında, gümrük bölgesi ve yurtiçi derinliği ayırımı yapmaksızın, zorunlu yasal işlemleri icra etmek ve sonuçları hakkında yetkili sınır birlik komutanlıklarına bilgi vermek zorunda olduğu belirtilmiştir.

Uygulamada, KKK Sınır Birliklerinin kaçakçılığı men, takip ve tahkik görevlerinin tali görev niteliğinde olduğu, 3497 sayılı Yasanın, KKK Sınır Birliklerine kara sınırlarını korumak ve güvenliğini sağlamak görevi sırasında muttali olunacak kaçakçılık olaylarına müdahale yetkisi verdiği, müdahaleden sonra yakalanan kişi ve suç delillerini ilgisine göre mahalli güvenlik kuvvetlerine teslim edildiğinde görevi sona ermektedir..

1.4.4. Mücadeleci Birimler Açısından Genel Değerlendirme

Asıl konumuz olan akaryakıt kaçakçılığı ile mücadele eden yukarıda saydığımız ve yasa ile görevlendirilmiş kurumların akaryakıt kaçakçılığından ele geçirdikleri ve adli takibata konu edilen toplam kaçak akaryakıt miktarı Tablo1.1’de verilmiştir.

Tablo.1.1. Ele geçirilen kaçak akaryakıt miktarı(01.01.1995-01.03.2005 Yılları Arası) (TBMM Raporu, 2005)

Mücadeleci Kurum	Kaçak Akaryakıt Miktarı (Ton)
Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı	130 573
Jandarma Genel Komutanlığı	43 039
Emniyet Genel Müdürlüğü	16 286
Sahil Güvenlik Komutanlığı	4 469
Toplam	194 367

1.5. Akaryakıt Kaçakçılığının Nedenleri

1.5.1. Vergi Farklılığı

Ekonomik entegrasyonun dünya ekonomisinde oldukça önemli rol oynadığı bilinmektedir. Birbiri ardına imzalanan serbest ticaret antlaşmaları ekonomik açıdan ülkeler arası sınırları kaldırmıştır. Böylesi bir ortamda vergi sistemlerinde farklılıkların bulunması, entegre bir ekonomide serbest ticaretin işlemlerini olumsuz etkilemektedir. Ülkelerin vergi sistemleri ile ilgili aldıkları kararlar diğer ülkeleri de etkilemektedir. Böylece ülkeler arası vergisel rekabet önem kazanmaktadır (Lukas, 2004).

Kaçakçılığı teşvik eden en önemli unsurların başında fiyat farklılığı gelmektedir. İki ülke arasında fiyat farklılığı söz konusu ise ucuz yerden temin edilip daha pahalı olan yerde satılması ciddi bir kar sağlamaktadır. Fiyat farklılıklarını ortaya çıkaran temel unsurlardan birisi vergi farklılıklarıdır. Yani fiyat farklılığını, uygulanan farklı vergi oranları oluşturmaktadır (Uzunoğlu, 2006).

Benzindeki dolaylı vergilerin büyüklüğünü ve kompozisyonunu Tablo 1.2 çarpıcı bir şekilde sergilemektedir. 21 Ocak 2006 itibarıyla Türkiye’de benzinin vergi öncesi rafineri çıkış fiyatı litre başına 0,6014 YTL olup, her litre için ilave edilecek ÖTV 1,3625 YTL tutarındadır. ÖTV ve EPDK için litre başına kesilen 0.0015 YTL de dahil olmak üzere, KDV uygulanacak toplam böylece 1.9654 YTL/L olmaktadır. Bunun üzerine eklenen %18 KDV (0,3538 YTL) ile birlikte benzinin litre başına KDV ve ÖTV dahil satış fiyatı 2,3192 YTL olmaktadır. ÖTV ve KDV’nin vergi öncesi çıkış fiyatına oranı %285 gibi çok yüksek bir seviyededir. Bir başka ifadeyle, ÖTV ve KDV toplamının benzin istasyonlarındaki vergili satış fiyatı içindeki payı %74’ü bulmaktadır.

Tablo.1.2. Kurşunsuz benzinin fiyat oluşumu (21 Ocak 2006 fiyatları)

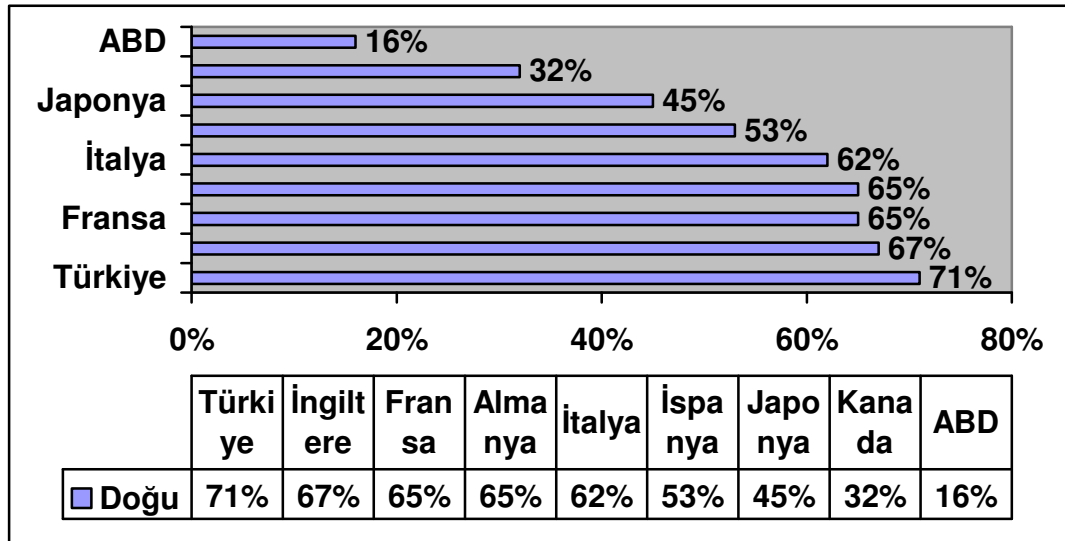
	YTL/L
(1) Vergi öncesi rafineri satış fiyatı	0.6014
(2) ÖTV	1.3625
(3) Gelir payı (EPDK)	0,0015
(4) KDV hariç fiyat (1) + (2)+ (3)	1.9654
(5) KDV %18×(3)	0.3538
(6) Toplam vergi (2) + (5)	1.7163
(7) Vergiler dahil rafineri çıkış fiyatı (4) + (5)	2.3192
Toplam vergilerin vergi öncesi rafineri satış fiyatına oranı (6)/(1)	%285
Toplam vergilerin rafineri çıkış fiyatına oranı (6)/(7)	%74

http://www.tupras.com.tr/ytl_productprice.asp

Yukarıda görüldüğü gibi benzinin maliyeti yüzde 25, aynı hesaplama motorin için yapıldığında yüzde 55 civarındadır. Geriye kalan ise vergilerden oluşmaktadır. Benzinde Avrupa birliği (AB) 0,9-1,3 Euro arasında fiyat belirlerken Türkiye’de benzinin 1,7 Euro ya satılmaktadır. Aynı şey motorin içinde geçerlidir. Motorin AB de 0,6-0,90 Euro arasında iken Türkiye’de 1,35 Eurodur. Ortadoğu ülkelerinde ise petrol ürünleri AB den de daha düşük fiyata alınıp satılmaktadır. Komşumuz İran’da benzinin fiyatı 0,12 YTL(120 000 TL) Irak’ta 200-240 bin TL Suriye’ 615 000 TL seviyesindedir (Karadağ,

2005). Vergilendirmeden kaynaklanan söz konusu fiyat farklılığı ülkemizde akaryakıt kaçakçılığının en önemli nedenlerinden biridir (Uzunoğlu, 2006).

Kurşunsuz benzin üzerindeki ÖTV artı KDV miktarlarının satış fiyatına oranını Türkiye ve bazı gelişmiş ülkeler (ABD, Almanya, Fransa, İngiltere, İspanya, İtalya, Japonya, Kanada) için mukayese ettiğimizde ortaya çıkan şekil daha da dramatiktir. Şekil 1.1'de çarpıcı bir şekilde görüleceği üzere, bu oran Ağustos 2005 itibarıyla ABD için %16, Kanada için %32, Japonya ve İspanya için %45 ve %53, Türkiye dışındaki diğer ülkeler için %60'lar seviyesinde iken, Türkiye için %71 gibi rekor bir büyüklüğe erişmektedir. (Zenginobuz ve Ark, 2006)



Şekil 1.1. 95 oktan kurşunsuz benzin üzerindeki ÖTV ve KDV (Satış fiyatı olarak, Ağustos 2005)

1.5.2. Sınır Güvenliğinin Sağlanamaması

Kara sınırlarında fiziki güvenlik sistemi olmadığı, sınıra paralel güvenlik koridorunun henüz gerçekleştirilemediği bilinmektedir. Denizlerde ve karasularda kontrol ve denetiminde eksiklikler vardır. Denizlerimize ve

karasularımıza hakim olunamaması, gerekli ve hızlı denetim ve kontrol mekanizmasının kurulamaması yapılan kaçakçılık eylemlerinin engellenmesi konusunda önemli bir eksiklik olduğu anlaşılmaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde denizler ve karasuları hala Cumhuriyetin ilk yıllarındaki biçimiyle korunmakta ve gözetlenmektedir. Belki yeterli kaynak ayıramamaktan, belki de gerek duyulmadığı için bu alanda bilişim teknolojisinin imkanlarından yararlanılamamaktadır. Denizlerimizde SGK'na bağlı ekiplerce yapılan seyir niteliğindeki kontrollerle yetinilmektedir. Bu seyirlerde bir gözlem olması durumunda ilgili diğer kurumlara bilgi verilmekte, böylece kurumlar arası iletişim sağlanmaktadır. Oysa karasularımıza giren bir geminin durmasa yada yol kesmese dahi bizatihi seyir halinde olması bile kamu otoritesinin bilgisi dahilinde olması gerekir. Bu önce ulusal güvenlik açısından gereklidir. Sonra akaryakıt kaçakçılığı dahil her türlü kaçakçılığın men ve takibi için gereklidir. Tabi bir de işin çevre boyutu vardır. Yasak, çevreye zararlı, biyolojik, kimyevi ve nükleer atıkların da karasularımıza bırakılması söz konusudur. Denizlerimizde zaman zaman bu nitelikte eylemler olabilmektedir (TBMM raporu, 2005).

1.5.3. Sınır Ticaretinin Denetlenememesi

Sınır ticareti kapsamında komşu ülkelere gidip gelen araçların mutad depolarında motorin getirmelerine müsaade edilmiştir. Böylece Ülkemizde ilk kez 1990'lı yılların başında, kamyon ve TIR'ların depolarında yurda sokularak kaçak motorin uygulaması başlatılmıştır. Herhangi bir vergi alınmaksızın akaryakıt istasyonlarında tüketicilere satılan bu motorin miktarının o tarihlerde yılda 1,2 milyon ton düzeyine ulaşması üzerine tehlikeyi gören o günün hükümeti, 1993 yılında bu uygulamadan vazgeçmiştir. Ne var ki, 26.11.1996 tarih ve 2254 sayılı Başbakanlık genelgesiyle, Doğu ve Güneydoğu illerimizde açık olan sınır kapılarımızdan, römorklu araçlarda 8, römorksuz araçlarda 4 ton akaryakıt getirilmesine ve sınır illerimizde satılmasına yeniden izin verilmiştir (Büyükcengiz, 1997).

Sınır ticareti aynı yıl Türkiye petrol arzı üzerinde etkisini olumsuz olarak göstermiştir. Tablo 1.3'de görüldüğü gibi 1996 yılında Türkiye'de motorlu taşıt sayısında bir önceki yıla göre %6 oranında bir artış olmasına rağmen bu artış petrol arzına aynı oranda yansımamış, tersine 1996 yılında resmi ham petrol arzı %2 oranında gerilemiştir. 1997 yılında, taşıt artışı %9 olurken ham petrol arzı %1; 1998 yılında sırasıyla bu oranlar %6'ya %0,1; 1999'da %7'ye -%3,8; 2000 yılında %8'e -%5,7 oranında rekor bir azalma olmuştur. 2000 yılında sınır ticareti kapsamında yurda sokulan petrole sınırlama getirilmesiyle motorlu taşıt artış oranı ile petrol arzı artışı arasındaki açıklık da kapanarak %2,5'a düşmüştür. Bu da, sınır kapılarından giren motorin miktarının küçümsenmeyecek boyutlarda olduğunu göstermektedir.

Tablo.1.3. Türkiye Motorlu Kara Taşıtları Arzı (1000 Adet), 1995-2002

Araç Türü	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Otomobil	3 058	3 274	3 570	3 838	4 072	4 442	4 534	4 600
Minibüs	173	182	197	211	221	235	239	241
Otobüs	90	94	101	108	112	118	119	120
Kamyone t	397	442	529	626	692	794	833	875
Kamyon	432	453	489	519	531	557	562	567
Motosikle t	819	854	905	940	975	1 011	1 031	1 046
ÖzelAma cılı Arac	37	40	45	49	52	55	57	58
İş Makinesi	87	95	107	117	120	129	131	133
Toplam	5 096	5 434	5 946	6 323	6 779	7 324	7 508	7 640
Artış	% 6	% 6	% 9	% 6	% 7	% 8	% 2,5	% 2

<http://www.die.gov.tr/TURKISH/SONIST/TASIT/260704/tablo3.html>

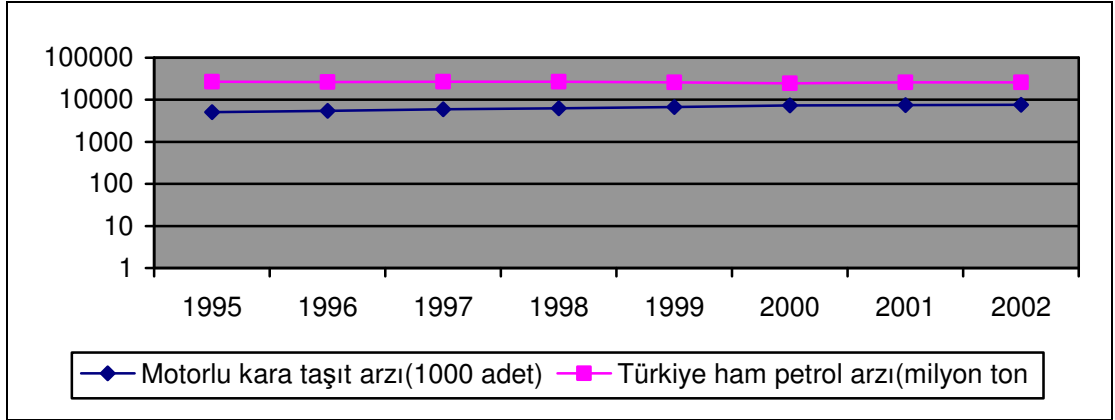
Tablo 1.4'de Devlet İstatistik Enstitüsü, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ve Dış Ticaret Müsteşarlığı rakamlarına göre 1995-2002 yılları arasında yerli üretim ve ithal edilen ham petrol miktarları göstermektedir. Buna göre sınır ticaretinin yaygın olarak yapıldığı 1996-2000 yılları arasında petrol arzının artmadığı hatta azaldığı görülebilir.

Tablo1.4. Türkiye Ham Petrol Arzı (1000 Ton), 1995-2002

Üretici	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Yerli Üretim	3 515 782	3 499 635	3 223 626	3 223 626	2 939 896	2 749 105	2 551 467	2 441 534
İthal Edilen Ham Petrol	23 439 400	22 923 500	23 296 134	23 735 500	22 983 699	21 671 150	23 242 875	23 661 811
Ham Petrol Arzı	26 955 182	26 423 135	26 753 100	26 959 126	25 923 595	24 420 255	25 794 342	26 103 345
Artış	%8	%-2	%1	%0,7	%-3,8	%-5,7	%5,6	%1,2

DİE,1923-2004 İstatistik Gösterge s.290; <http://www.enerji.gov.tr/petrolarz talep.htm>, 21.12.2005; <http://www.dtm.gov.tr/ead/ekolar1/eko15.xls>, 21.12.2005

Şekil 1.2 ise, Tablo 1.3 ve Tablo 1.4'deki rakamların logaritmik değerleri alınarak belirtilen yıllar arasındaki toplam araç sayısı ile toplam petrol tüketimini karşılaştırmaktadır. Buna göre 1995-2002 yılları arasında toplam araç sayısı %49 oranında artarken aynı dönemde petrol tüketimi hemen hemen hiç artmamıştır. Aradaki fark Türkiye'ye sınır ticareti ile giren petrolün boyutlarını göstermektedir.



Şekil 1. 2. Motorlu kara taşıtı ve ham petrol arzı karşılaştırması(1995-2002)

Sınır ticareti yoluyla ülkeye sokulan akaryakıt, bu sektörde faaliyet gösteren firmaları da olumsuz etkilemiştir. Sınır ticaretiyle yılda Türkiye'ye 2 milyon tonun üzerinde akaryakıt girmiş ve bu akaryakıt ülkenin her bölgesine yayılarak ikili fiyatların oluşmasına neden olmuştur (Öztürk, 2006).

Sınır ticaretinin akaryakıt dağıtım sektörü üzerindeki etkilerine bakılırsa; Türkiye'de 2000 yılı itibariyle 13 akaryakıt dağıtım şirketi 8.000'e yakın akaryakıt dağıtım istasyonu bulunmaktaydı. (Erk, 2000) Bu istasyonlardan "beyaz bayraklı" olarak tanımlanan 1.000'e yakını ise hiçbir dağıtım şirketine bağlı değildi. Dolayısıyla bu dönemde alınıp satılan ürünler sağlıklı bir biçimde denetlenememiştir.

Petrol Sanayi Derneği'ne (PETDER) göre 1998 yılı içinde sınır ticareti kapsamında ülkeye yılda 2.1 milyon ton motorin girmiştir. Devletin vazgeçtiği vergi, fon ve "ticaretten kaynaklanan" vergi kayıpları, getirilen mazot miktarındaki artışa bağlı olarak yılda 1,5-2,5 milyar USD arasında değişmiştir. Yine PETDER'e göre, sınır ticareti yoluyla giren motorinin sağladığı yıllık toplam kar, yaklaşık 1,7 milyar USD'yi bulmuştur (PETDER, 2005). Bu miktarda paranın önemli bir kısmının Güneydoğu'daki vatandaşlardan ziyade aracılara gittiği iddia edilmiştir (Erten, 1998). Bayiler, resmi akaryakıt dağıtım zincirinde %5 karla çalışırken getirilen mazottaki satış karı %20'yi bulmuş,

bununla da kalmayıp Türkiye standart dışı petrol satan bir ülke durumuna düşmüştür (Bayer, 1999).

1.7 milyar USD'lik karı kimlerin paylaştığı sorusu kritik bir sorudur, çünkü akaryakıt sektörünün sınır ticaretine tepkilerinin de özünü oluşturmıştır. Türkiye'ye sınır ticareti yoluyla giren yıllık 2-3 milyon ton akaryakıtın hangi sistemle ve kimler tarafından tüketiciye ulaştırıldığı araştırıldığında, bunların Irak'tan araçlara monte edilmiş 4 veya 8 tonluk depolarda motorin getiren kamyon veya TIR şoförlerince akaryakıt istasyonlarına satıldığı görülür. Yani kazancın önemli bir kısmının aracılardan çok sade vatandaşa gittiği söylenebilir (Öztürk, 2006).

Türkiye 2 Eylül 1999'da sınır ticareti kapsamında getirilen akaryakıtı kontrol altına almak ve dağıtımını düzenlemek için TPAO'nun yan kuruluşu olarak TPIC'i (Turkish Petroleum International Company) kurmuştur (Bayer, 1999).

Yapılan düzenleme ile Habur'dan petrol getiren 52.000 kamyoncu esnafı getirdiği ürünü bir devlet kuruluşu olan TPIC'e satmaya başlamış ve bedelini gecikmeden alabilmiştir. Bu durumdan hem kamyoncular hem de 500.000 civarında bölge esnafı memnun olmuş, devlet aylık KDV kazancını 10 milyon USD'in üzerine çıkarmıştır. Dağıtım şirketlerinin ödediği kurumlar vergisi ise ayrıca bir gelir kaynağını oluşturmuş; uygulamanın başladığı Temmuz 1999'dan itibaren üç aylık gibi bir süre içerisinde aynı yılın rakamlarıyla 2.2 trilyon TL gelir elde edilmiştir. Bu miktar, yörede son 10 yılda tahsil edilen vergi toplamını aşmıştır (Bayer, 2001).

1.5.4. Coğrafi Nedenler

Doğu, güney ve güneydoğu bölgelerimizin gerek coğrafi yapıları, gerekse komşu ülkelerle müşterek sınırlarımıza çok yakın köy ve kasaba gibi yerleşim birimlerinin bulunması, kaçakçılığa bir başka neden teşkil etmektedir.

Bazı köyler sınır hattı üzerindedir; bazıları ise ortadan bölünerek bir kısmı Türkiye , bir kısmı komşu ülke topraklarında kalmıştır. Bu durum, kaçakçılıkla uğraşan kişilerin karşı tarafla yakın temas kurmasına yol açmakta ve yasadışı giriş ve çıkışları kolaylaştırıcı ortam sağlamaktadır (Kaçakçılık ve Sınır Koruma Ders Kitabı, 1998).

1.5.5. Kültürel Nedenler

Kaçakçılık yapılan ülkenin doğu ve güneydoğu Anadolu bölgesinde, uzun yıllardır kaçakçılık yapılmasından dolayı halk tarafından meslek olarak görülmektedir. Komşu ülkelerde yaşayan halkın Müslüman olması ve “müslümanın müslümanla alışverişi kaçakçılık değildir” düşüncesinin hakim olması, kaçakçılığı artıran bir faktör olarak değerlendirilebilir. Yine bölge halkından sırtçılık yoluyla geçinen kişilerin, özellikle sermayeci kaçakçıların sözünden çıkmayacak kadar örf ve adetlerine bağlı olmalarından kaynaklandığı söylenebilir (Kaçakçılık ve Sınır Koruma Ders Kitabı, 1998).

1.5.6. Toplumsal Nedenler

Ülkenin Doğu ve Güneydoğu bölgelerinde vatandaşlar aşiret yapısı içinde yaşamakta ve toprak aşiret liderine aittir. Toplumun kültürü gereği aileler çok çocuklu olduklarından aşirete mensup kişilerde işsizlik oranı meydana gelmektedir. Bu bölgelerde kaçakçılık yapan kişilerin çoğunluğunu bu işsizler oluşturmaktadır. Yakalandıkları taktirde veya mayına basma gibi sebeplerle başlarına bir iş geldiğinde aşiret tarafından ailesine bakılacağı

söylenmektedir. Bu kişiler, kaçak mal ve eşyaları kendi hesabına değil, aşiret lideri adına sınır hattından geçirmekte ve karşılığında ücret almaktadırlar.

Bu bölgedeki iş talebini karşılayacak miktarda iş arzı verebilecek fabrika, atölye ve işletmelerin mevcut olmaması ve toprağın özellikle sınıra yakın yerlerde verimsiz ve yetersiz olması nedeniyle kaçakçılık tek iş kaynağı olarak görülmektedir (Kaçakçılık ve Sınır Koruma Ders Kitabı, 1998).

1.6. Akaryakıt Kaçakçılığının Yöntemleri

Akaryakıt kaçakçılığı son yıllarda yükselen bir trend gösteren ve kaçakçılık suçları arasında önemli bir yer işgal eden bir suç türü halini almıştır. Bu nedenle yapılış biçimleri oldukça çeşitlik göstermektedir. Türkiye’de en çok kullanılan yöntemleri şöyle sıralayabiliriz.

1.6.1. Karayoluyla Yapılan Kaçakçılık Yöntemi

1.6.1.1. Transit İşleminde Yapılan Kaçakçılık

Karayoluyla yapılan transit işlemlerinde taşıdıkları eşyaya ilişkin vergileri teminata bağlanarak hareket gümrüğünden sevk edilen araçların varış gümrüğüne varmadan yükünün boşaltılması ve yerine başka bir tür eşyanın (ör:su) doldurularak çıkışının temin edilmesi yöntemlerden biridir. Bu yöntemde sevkiyat yapan aracın mührü fekkedilmeden araçtan akaryakıt boşaltılmasına imkan verecek düzenek oluşturulmaktadır.

Karayoluyla yapılan transit işlemlerinde vergileri teminata bağlanarak hareket gümrüğünden sevk edilen araçların varış gümrüğüne varmadan yükünün boşaltılması ve aracında da kaza süsü verilerek yakılması

kaçakçılık yöntemlerinden bir diğeridir. Özellikle çok eski ve standart dışı araçlarla yapılan sevkiyatlarda taşınan akaryakıtın miktarı ve değeri karşısında araç, mali açıdan önemsiz ve ihmal edilebilecek değerde olması nedeniyle araç gözden çıkartabilmektedir.

Ham petrol dünyada boru hattı ile veya gemilerle taşınmaktadır. Ama ülkemizde sınır ticaretinin gelişmesi amacı ile ham petrol sevkiyatı karayoluyla, standart dışı ve yasalara uygun olmayan araçlarla sınır ticareti kapsamında Irak'tan İskenderun ve Batman rafinerilerine transit edilmesi şeklinde olmaktadır. TPIC tarafından yapılan ihale sonucunda yüklenici taşıyıcı firmalar tarafından yöre halkının sınır ticaretinde kullandığı tankerler ile ham petrol taşımaları sağlanmıştır. Vergiye tabi olmayan ham petrolün belli bir kısmı yurtiçinde başka yerlere bırakılarak yörenin birçok yerinde kurulan kaçak ve seyyar rafineriler ile ham petrolün ısıtılması veya damıtılması yoluyla akaryakıt üretip iç piyasaya sürülmektedir.

2002 Yılında yapılan müdahale sonucu Irak rafinerilerinin hasar görmesi nedeniyle mayıs 2003 ten itibaren Irak'a ülkemiz üzerinden başlayan akaryakıt transit ve ihracat kapsamında karayolu ile Habur sınır kapısından akaryakıt transferi yapılmıştır. Bu transfer kapsamında kullanılan çeşitli yöntemler ile Irak'a gidecek akaryakıt yurtiçinde bırakılmıştır.

Diğer bir yöntem ise hareket gümrüğünde boş tartımda araç üstü ağırlıklar (dolap, dingil, su bidonu, stepne, zincir, yedek yakıt deposu vb.) indirilip yük alındıktan sonra avadanlıklar tekrar konulup ağırlıklar kadar miktarın yurt içinde bırakılarak yapılan kaçakçılıktır (TBMM Raporu, 2005).

1.6.1.2. Deniz Yoluyla Yapılan Kaçakçılık

Denize kıyısı bulunan ve coğrafi yapısı müsait illerimizde, gerek karasularımız gerekse uluslararası sulardan, ülkemiz veya ülkemiz bandıralı

olmayan gemilerden, özel depolama bölmeleri yaptırılmış gemilere veya teknelere hızlı doluma imkan sağlayan vakumlu mekanizmalar marifetiyle akaryakıt nakli yapılmakta, daha sonra bu akaryakıtı alan gemi veya tekneler kıyıda müsait yerlere (liman, balıkçı barınakları vs.) yanaşarak denizden karaya ulaştırdıkları hortumlar sayesinde akaryakıtı kara tankerlerine nakletmektedirler (KOM Raporu, 2004).

Yurtdışı sefere çıkacak milli gemiler ile yurtdışından gelen ve tekrar yurtdışına çıkmak isteyen gemilere gümrüksüz akaryakıt verilmesi 4458 sayılı Gümrük Kanunundan kaynaklanan bir muafiyet uygulamasıdır. Bu kapsamda, boğazlardan transit olarak geçen, yada karasularımıza giren ve akaryakıt ihtiyacı olan gemiler, ilgili acentalar kanalıyla gümrük idaresinden gümrüksüz akaryakıt talebinde bulunabilmektedirler. Taleplerin gümrük idaresince uygun görülmesi üzerine, bu konuda yetkilendirilmiş liman veya bunker bayilerince gümrüksüz akaryakıt verilmektedir. Belirtilen akaryakıt değişik şekillerde tekrar yurtiçine bırakılmaktadır. Boğazlardan geçen, karasularımıza giren yada limanlarımıza yanaşan gemilere verilen akaryakıtlar, açık denizde ve çoğunlukla da uluslararası sularda balıkçı teknesi görünümlü teknelere limbo yapılarak(açıkta akaryakıt transferi yapılarak) tekrar karaya çıkarılmakta ve iç piyasaya verilmektedir.

Gerek Boğazlarda gerekse karasuları içinde yada bir limana yanaşan gemilere hiç akaryakıt verilmediği halde verilmiş gibi gösterilmesi biçiminde de kaçakçılık olabilmektedir. Bu tür kaçakçılık eylemleri acenta-bunker/liman bayisi-gümrük idaresi arasında anlaşarak olabilmektedir. Bazen de bu tür kaçakçılığa ilişkin işlemlerde mühür ve kaşeler çoğaltılarak ve resmi evrakta kullanılarak yapılmaktadır.

Diğer bir yöntem talep edilen miktarın altında gemiye yakıt verip kalanının yurtiçine sürülmesi şeklinde yapılandır (TBMM Raporu, 2005).

1.6.2. Redüktör ve Dişli Yağının Akaryakıtta Katılması

Sanayide kullanılmak üzere ithal edilen redüktör ve dişli yağları değişik marka ve adlarla ithal edilip amacı dışında akaryakıtta katılarak piyasaya verilmesi yaygın olarak kullanılan yöntemlerden birisi olmaktadır. Burada izlenen kaçakçılık PİGM/EPDK'nın iznine bağlı bazyağların gerçeğe aykırı düzenlenen kapasite raporlarıyla ülke ihtiyacının çok üstünde ithal izni almasıyla yurda sokulmaktadır.

Ancak ithalatçı firmalar redüktör ve dişli yağı altında uygunluk belgesi talep edip baz yağı ithal etmektedirler. Bu yağ hammadde yağ olup özel işlemler sonucu diğer yağlara dönüştürülmesi mümkündür. Diğer taraftan, söz konusu firmalarca getirilen raporların Gümrük idaresine ibraz edilen raporların redüktör yağı olarak gözükmeye karşın, numunelerin ODTÜ-PAL'e gönderilmesi sonucu yağların dişli ve redüktör yağı olmayıp, baz yağı olduğu ortaya çıkmaktadır. Gayri resmi bilgilere göre ülkemizin yıllık ihtiyacı 5.000 ton civarında olduğu belirtilmektedir. Bu döneme ait yağ arz fazlası 281 989 tondur. Söz konusu arz fazlası yağın motorine karıştırıldığı varsayılırsa elde edilen yasadışı kazanç ve Devletin vergi kaybı milyonlarca dolar olduğu tahmin edilmektedir (KOM 2003 raporu s.5).

1.6.3. Solventlerin Akaryakıtta Katılması

Solventler ham petrolden elde edilen petrolyan ürünüdür. Solventler özellikle boya, petrol, tiner, gıda, tekstil, yapıştırıcı, lastik, zirai ilaç, aerosol, kağıt, vernik, deri, alkid, reçine, matbaa, ambalaj gibi sektörlerin hammadde girdisi olarak kullanılmaktadır..Solventlerin ithal ve kullanım aşamalarında Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, PİGM ile Sağlık Bakanlığı (İlaç ve Eczacılık Genel Müdürlüğü) sorumludur. Tüketicinin korunması amacıyla bayilerin denetlenmesi ve numune alınarak tahlil ettirilmesi görevi Sanayi ve Ticaret Bakanlığı taşra kuruluşu olan Sanayi ve Ticaret müdürlüklerine aittir. Gerek

yasal ve gerekse yasal olmayan yollarla ülkemize sokulan, menşei ve kalitesi belli olmayan ürünler ile solvent ve türevleri akaryakıtta karıştırılarak pazarlanmakta ve ürünlerin kullanıldığı araç ve makinelerde büyük ölçüde tahribata neden olmaktadır (KOM 2003 raporu s 6).

1.6.4. Ham Petrol Boru Hattı Hırsızlığı

Bilindiği üzere, Irak Türkiye Ham Petrol Boru Hattı (ITP) Batman-Dörtüol Ham Petrol Boru Hattı, Ceyhan-Kırıkkale Ham Petrol Boru Hattı, BOTAŞ'ın sahip olduğu ve işletmeciliğini yaptığı ham petrol boru hatlarıdır (HPBH). Ayrıca BOTAŞ, TPAO'nun sahip olduğu Şelmo-Batman Ham Petrol Boru Hattı'nın işletmeciliğini yapmaktadır. Boru hatlarının toplam uzunluğu 2 298 km dir. Ayrıca ülkemizin değişik yörelerinde Nato boru hatları da mevcuttur.

HPBH'nda uzun süredir hırsızlık olayları yaşanmaktadır. Boru tamir masrafları BOTAŞ'a ciddi masraflara neden olmaktadır. Hırsızlık olaylarının sayısı ve verdiği zarar açıklanabilirken kaçığa giden ham petrol miktarı bilinmemektedir. Hırsızlık olaylarının yoğun olarak, Mardin, Şırnak, Şanlıurfa, Diyarbakır, Adana, Aksaray, Osmaniye, Batman, Niğde il hudutları içerisinde yaşanmaktadır. Hırsızlık olayları akşam geç saatlerde, kırsal alanda tankerlerin girebileceği sert zeminli arazi ile köy yollarının boru hattı ile kesişme noktalarında, kuru dere yataklarında ve ağaçlık mevkilerde meydana gelmektedir.

Hırsızlık olayları BOTAŞ'a mal ve işgücü kayıplarının yol açtığı maddi zararlara neden olmakla beraber aynı zamanda petrol sızıntıları nedeniyle çevre kirliliğine sebebiyet vermektedir. Hırsızlık, boruya kelepçe, conta ve vana takmak sureti ile icra edildiğinden, belirli bir zaman içerisinde contanın eriyerek petrol sızdırması neticesinde ve boru hattındaki yüksek basınç nedeniyle çevreye yayılan petrol civardaki ekili ve dikili arazileri kirlletmekte, ayrıca yeraltı sularına karıştığından uzun yıllar içme suyu ve sulama suyu

olarak kullanılamamaktadır. Bu şekilde çevreye yayılan petrol çok yüksek patlama ve yangın riski taşıdığından can ve mal güvenliği açısından tehdit oluşturmaktadır. Ancak diğer taraftan çalınan ham petrolün direkt olarak veya bir takım işlemlerden geçirildikten sonra şartnamelere uygun olmayan petrol ürünü olarak satılması ise, halkın can ve mal güvenliğini tehdit etmekte, ve hava kirliliğine sebebiyet vermekte, bu işi yapanlar açısından haksız kazanç elde edilmesine yol açmakta ve önemli ölçüde vergi kaybına neden olmaktadır.

Çalınan ham petrolün piyasaya verilmesi; kara tankerine yüklenen ham petrolün direkt olarak tüketiciye satılması veya işlenmek üzere geri kazanım tesisi olarak adlandırılan ve genellikle akaryakıt istasyonlarının arka taraflarında beton perdeler arkasında oluşturulan bölümlere nakli ve burada işlenerek petrol ürünlerine dönüştürülmesi, petrol ürünlerinin akaryakıt istasyonlarında veya kara tankerinden toptan tüketiciye satılması biçimlerinde olabilmektedir. Bu bölgede kaçak rafineriler 'geri dönüşüm tesisi' adı altında valiliklerden geçici ruhsat alabilmekte, bazı belediyeler de iş yeri açma ruhsatı adı altında izin belgesi verebilmektedir. Çalınan ham petrolün piyasaya verilmesi de, ağırlıklı olarak 'beyaz bayraklı' diye tabir edilen herhangi bir dağıtım şirketine tabi olmayan istasyonlar eliyle yapılmaktadır.

Irak-Türkiye HPBH ve bu hat üzerinde bulunan tesislerin güvenliği Jandarma Genel Komutanlığı ve BOTAŞ Genel Müdürlüğü arasında mevcut protokol vasıtasıyla sağlanmakta ve söz konusu boru hattında güvenliğin sağlanabilmesi için gereken araç ve malzemeler BOTAŞ tarafından temin edilmektedir. Ham petrolün çalınma aşamasında alınacak önlemlerin başında HPBH'nın günde 24 saat boyunca sürekli gözetim ve denetim altında tutulması gelmektedir. Ancak gün batımından sonra bu gözetim ve denetimler güvenlik nedeniyle yapılamamaktadır. Hırsızlık olayları gözetim ve denetimin yapılamadığı bu sürelerde gerçekleştirilmektedir (TBBM Raporu, 2005, s.175-177).

1.6.6. Sınır İhlali Yöntemi İle Yapılan Kaçakçılık

Ülkemizin özellikle doğu ve güneydoğu sınırı yüksek dağlardan ve derin vadilerden geçmektedir. Fiziki engellerden yoksun sınır hattında yerleştirilmiş sınır karakolları tarafından çıkarılmış nöbetçilerin gündüz gözetleme ,gece ise termal kamera ve 100-200 m uzaklığı görebildikleri gece görüş gözlükleri ile hem kendi emniyetlerini hem de sınır güvenliğini almaya çalışmaktadırlar. Karakollar ya vadi içlerine yada dağların tepe noktalarına yakın yerlere yerleştirilmişlerdir. Birbirlerinden belli mesafelere yerleştirildiklerinden vadidekiler tepelerin arkasını tepe noktalara yerleştirilenlerde vadi tabanlarını kontrol edememektedirler (Sarızeybek, 2006).

Sınır köyleri bu boşluklardan faydalanarak gizli olarak sınırın karşı tarafına geçip aynı yolları kullanarak akaryakıt kaçakçılığı yapmaktadırlar. Köylerde at filosu oluşturulmuştur. At miktarı köyün nüfusuna ,sınıra yakınlığa göre değişmektedir. At filoları her gece sınırı geçip karşı tarafa gidip aynı gece geri at başına 280 litre akaryakıt yükleyip Şekil 1.3'de görüldüğü gibi yurt içine sokmaktadır (Sarızeybek, 2006, S.90).



Şekil 1.3. Kaçak akaryakıt taşıyan hayvan görüntüsü

Getirilen akaryakıt köylerin avlularında ve yeraltındaki yakıt tanklarına boşaltılmaktadır. Kolluk kuvvetlerince yapılan aramalarda genellikle ortaya çıkarılamamaktadır. Bu yöntem çalışmamızın konusunu oluşturan Van ilinde kullanılan yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır. Köylerde Van'dan gelen kamyonların yakıt depolarına ikmali yapıp kolluk kuvvetlerince işletilen kontrol noktasına kadar harcanacak miktarda kaplara konulmaktadır. Kontrol noktasından hemen önce kapdaki miktar da depoya nakledilmektedir. Böylece kontrol noktasından depoları tam dolu olarak geçmektedirler. Mevzuata uygun olduğundan müdahale edilememektedir (Sarızeybek, 2006)

Van iline getirilen mazot piyasaya şu şekilde sürülmektedir. Satıcılar sokak aralarındaki evlerinin, dükkanlarının önüne genellikle kırmızıya boyalı kaplar koymaktadır. Bu kaçak akaryakıt olduğunun işaretidir. Müşteri evin önüne yanaşarak litrelik kaplarla deposunu doldurmaktadır (Baysal, 2006).

1.7. Kaçak Akaryakıtın Zararlı Etkileri

1.7.1. Ekonomiye Etkileri

Akaryakıt kaçakçılığı yoluyla devletin önemli miktarda gelir kaybına uğradığı bilinmektedir. Yıllık akaryakıt tüketiminin yaklaşık 15 milyon ton olduğu son on yıl içerisinde tüketimin %10'nun kaçak yollardan elde edildiği tespit edilmiştir. (Petder Projeksiyonu, 2003) 2004 yılı için akaryakıt kaçakçılığından Devletin uğradığı toplam vergi kaybının 4,5 milyar USD civarında olduğu tahmin edilmektedir. (TBMM Raporu, 2005)

Sınır ticareti kapsamında 1997-2002 yıllarına ilişkin Devletin uğradığı toplam vergi kaybının yaklaşık 8 katrilyon TL olduğu hesaplanmaktadır. Yine, sınır ticareti kapsamında motorin ithalatında vergilerin %80'i tahsil edilmekte idi. Mutad depo kapsamında ise sadece

KDV alınmaktadır. Maliye Bakanlığının verilerine göre, 1997-1999 yıllarında sınır ticareti kapsamında Devletin uğradığı vergi kaybı 3,4 milyar USD'dir (TBMM Raporu, 2005).

Akaryakıt kaçakçılığı haksız rekabete ve haksız kazanca yol açmakta ve ticari hayati olumsuz yönde etkilemektedir. Kaçakçılık yapanlar, üzerinde ortalama %400 vergi yükü olan bir malı vergisiz yurda sokabilmektedirler. Bunun sonucunda, piyasada vergili akaryakıt ile kaçak akaryakıt arasındaki fark, yani akaryakıt üzerindeki hazinenin hakkı olan vergiler toplamı kadar değer, yasadışı ticareti yapan kaçakçılara transfer olmaktadır. Bu bir taraftan haksız zenginleşmeyi beraberinde getirirken diğer taraftan da yasal zeminde bu işi yapanlara karşı haksız rekabet ortamı yaratmakta yüksek karlarla haksız ve sebepsiz zenginleşmeyi sağlamaktadır.

Kaçakçılık sonucunda kaynağı belli olmayan paralar, akaryakıt ticareti sonucunda elde edilmiş gibi gösterilerek kendine yasal zemin bulmakta ve böylece yasadışı ve konusu suç teşkil eden eylemler sonucu elde edilen paralar aklanmaktadır.

1.7.2. Terör Olaylarına Etkisi

Bölücü terör örgütünün gerek finansmanında gerekse sınır geçişlerinde yasadışı akaryakıt ticareti ile, sınır ticareti önemli yer tutmaktadır. Özellikle Habur üzerinden Irak ile yapılan ticaretten yararlanan kesimlerin başında terör örgütü gelmektedir. Ayrıca Örgüt mensupları İran, Irak hattından sınır ihlali yöntemi ile yapılan akaryakıt kaçakçılığından vergi adı altında haraç toplamaktadır. Sınıra yakın bölgelere kaçakçıların geçtiği güzergahlara terör örgütü üyeleri yerleştirilmiştir (Sarızeybek, 2006).

Terör örgütü tarafından oluşturulan gümrük noktalarında, akaryakıt taşıyan at/katır başına 4 Ytl, traktör tekerinden 30 dolar, kamyon tekerinden 20 dolar, taksi tekerinden 15 dolar, canlı büyükbaş hayvandan 37 dolar, cep telefonundan 30 dolar ile küçük baş hayvandan, miktarın yüzde 4'ü oranında ve 100 karton sigaradan 4 adetinin vergilendirme bedeli olarak kaçakçılık yapanlardan alındığı ele geçirilen terörist ifadelerinden anlaşılmaktadır (Serinkan, 2007).

Teröristlerin ve terör örgütlerinin nihai amacı gelir elde etmek olmasa da faaliyetlerini finanse edebilmeleri için mali kaynak bulmak zorunda oldukları malumdur. Akaryakıt kaçakçılığından elde ettikleri gelir ile örgütün devamını ve eylemlerde kullanacakları silah ve mühimmatın ikmalini yapmaları sağlanmaktadır.

1.7.3. Tüketicilere Etkileri

Esasen kaçak yada standart dışı veya katkılı akaryakıttan, Devletin gördüğü zarar yanında tüketici de zarar görmektedir. Kalitesini bilmediği yakıttan dolayı araçları tahrip olmakta, can ve mal emniyeti tehlikeye düşmektedir. Kalitenin düşük olması ve başka ürünlerin de katılması sonucu, yakıtın bozulan özellikleri nedeniyle çevre kirliliğine neden olan emisyonların fazlalaştığı bilinmektedir..

Kacak veya standart dışı akaryakıt satan akaryakıt bayilerinden alan ve aracında kullanan tüketici değişik yönlerden etkilemektedir. Her şeyden önce, tüketici standartlara uygun akaryakıt aldığını düşünmekle birlikte gerçekte ödediği bedelin karşılığını alamamakta ve bir anlamda kandırılmaktadır. Aracına konulan standart dışı, katkılı akaryakıtın kullanılması sonucu, aracının performansı etkilenmekte, buna bağlı olarak başta motor aksamı olmak üzere araca kalıcı zararlar verebilmektedir. Özellikle solvent ve türevlerinin katılmasıyla üretilen akaryakıtın yanması

daha kolay olduğu ve uçucu niteliğe sahip olması nedeniyle de alınan katkılı akaryakıt çabuk bitmektedir.

Ancak, çoğunlukla kaçak yada standart dışı veya katkılı akaryakıtın bilerek kullanılması söz konusu olmaktadır. Bu tür akaryakıtın düşük maliyeti nedeniyle, araca ve sürücünün bütçesine kalıcı zararlar vermesi gözardı edilebilmekte, kısa vadede akaryakıtın birim maliyetinin olabildiğince düşük seviyede temin edilmesi öne geçmekte ve tüketici açısından talep edilir bir ürün olabilmektedir. Bu tür akaryakıtın ülke içinde kolaylıkla alıcı bulmasının tüketicilerin ve ürün arz edenlerin piyasada kolaylıkla buluşabilmesi -diğer nedenleri yanında- tüketici eğilimlerinin yönüyle de ilgili olduğu değerlendirilebilir (TBMM Raporu, 2005).

1.7.4. Çevreye Etkileri

Günümüzde endüstriyellemenin artması sonucunda endüstriyel kaynaklı kirleticiler çevre kirliliğini de beraberinde getirmiştir. Bu sorunlardan biride insanları en çok etkileyen hava kirliliğidir. Hava kirliliği insan sağlığını direkt etkileyen maruz kalınması en yaygın olan çevre kirlenmesidir. Endüstriyel kaynaklı bir çok toksik kirletici içermektedir. Özellikle yanma işlemleri sırasında açığa çıkan emisyonlar oldukça önemli toksik etki göstermektedir. Yanmanın tam gerçekleşmemesi sonucu çevreye zararlı gazlar açığa çıkmakta ve çevreyi kirletmekte dolayısıyla insan sağlığını etkilemektedir. Hava kirliliğinin oluşmasına neden olan başlıca kaynaklardan biri günümüzde yaygın olarak kullanılan motorlu taşıtlardır. Motorlu taşıtlarda egzoz emisyonları içerisinde bulunan kirleticiler, motorlu taşıt kullanımının artması ile her geçen gün çevreyi daha da kirletmekte insan sağlığını bozmaktadır.

Motorlu taşıtlardan kaynaklanan hava kirliliği motorun çalışma durumuna, **yakıtın cinsine**, motorun çalışma prensibine, aracın yaşına, tipine ve çeşitli nedenlere bağlı olarak kirleticilerin özellikleri ve buna bağlı olarak etkileri değişiklik göstermektedir (Türçek, 2007).

Ucuz olması nedeniyle gerek alıcısına ve gerekse satıcısına başlangıçta fayda sağladığı düşünülen hileli, standart dışı ve kaçak akaryakıtın nihayetinde insan sağlığına ciddi manada birer tehdit oluşturmaktadır. Kaçak yada katkılı akaryakıtın kullanılması sonucu, ileri derecedeki kirlilikler sera etkisi yaratarak küresel ısınmaya, asit yağmurlarına, ozon tabakasının delinmesine sebep olmaktadır(TBMM Raporu, 2005).

1.8. Türkiye’de Kayıt Dışı (Kaçak) Akaryakıt Tüketiminin Tespiti

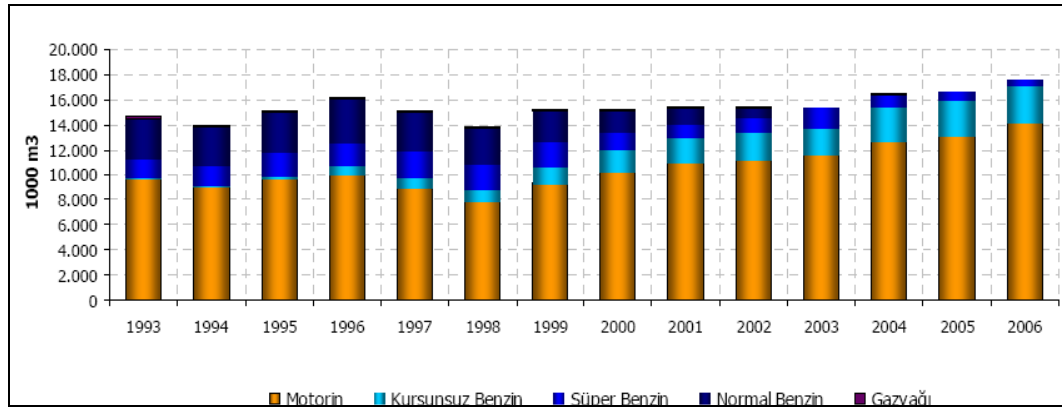
Ülkemizde kayıt dışı tüketimin tespiti; araç parkındaki gelişimler ile, ortalama araç başına akaryakıt tüketiminin tespit edilmesi sonucu resmi akaryakıt arzı ile talebi arasındaki farkın değerlendirilmesiyle piyasaya sürülen kaçak miktarı ortaya çıkarılabilir. Otomotiv sektörü ekonomik ve sınai alandaki gelişmeler ile birlikte akaryakıt toplam pazarına etken olan en önemli göstergelerden birini teşkil etmektedir. Bu nedenle kaçak/ kayıt dışı akaryakıt satışlarına yönelik inceleme ve araştırmaların çok önemli bir bölümünü otomotiv sektöründeki satışlar, araç parkındaki değişimler ve bu değişimlerin benzin ve motorin satışlarına olan doğrudan ve dolaylı etkilerin incelenmesi oluşturmaktadır. Tablo 1.5’de yıllara göre Türkiye’deki araç sayısı ile bir önceki yıla göre değişim oranı verilmiştir. (Petder, 2006)

Tablo.1.5. Yıllara göre araç parkında meydana gelen değişiklik oranı

Yıllar	Araç Sayısı	Artış Oranı
1996	6 305 707	%0
1997	6 863 462	%8,8
1998	7 371 241	%7,3
1999	7 758 511	%5,2
2000	8 320 449	%7,2
2001	8 521 956	%2,4
2002	8 655 170	%1,5
2003	8 903 843	%2,8
2004	10 236 358	%14,9
2005	11 145 523	%8,8
2006	12 095 337	%8,5

<http://www.die.gov.tr/TURKISH/SONIST/TASIT/tasit.html>

PETDER tarafından hazırlanan ve akaryakıt ürünlerinin yıllara göre tüketilen miktarı Şekil 1.4'te verilmiştir.

**Şekil 1.4.** Yıllara göre akaryakıt ürünlerinin ülkemizde kullanım miktarları (Petder, 2007)

Genel olarak incelendiğinde otomotiv satışlarındaki değişim ile resmi / kayıtlı akaryakıt tüketimi arasında bir ilişki olduğu açıktır. Nitekim Türkiye akaryakıt tüketimindeki oransal değişim ile araç parkındaki oransal değişimleri karşılaştırmalı olarak Şekil 1.5'de verilmektedir. 1996 ile 2006 yılları arasındaki oransal değişimleri gösteren bu şekilde, belirli dönemlerde

iki önemli değişken arasındaki ilişkinin (paralelliğin) bozularak, açıklanması gereken yeni olguların bulunduğu işaret etmektedir (Petder, 2006).



Şekil 1.5. Yıllara göre akaryakıt tüketimi ile araç sayısı miktarı (Petder, 2006)

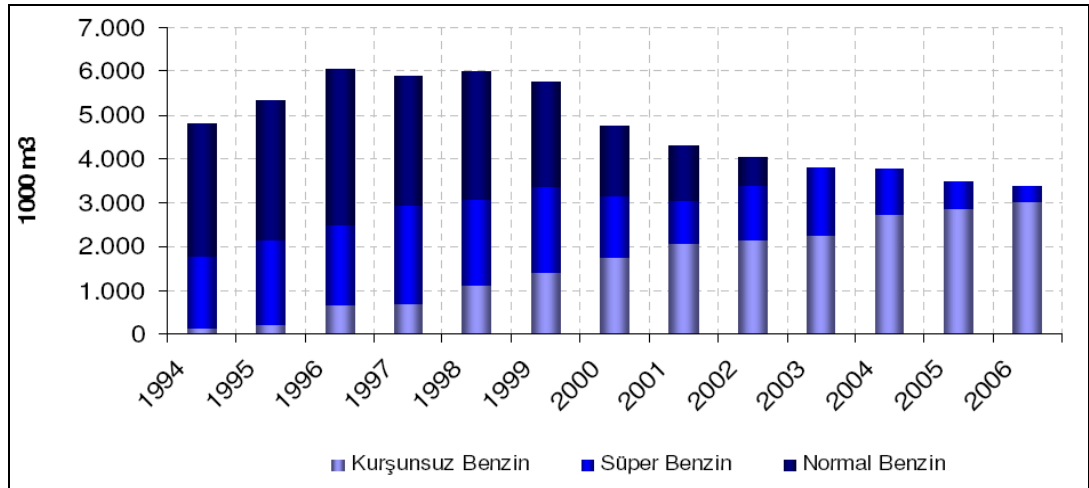
Şekil 1.5'e göre, 1998 yılında iki eğri arasındaki önemli açılma sınır ticaretinin etkisini, 2000 – 2002 döneminde ekonomik krizin etkilerini ve 2005 yılında ise biodizel adı altında piyasaya sunulan sahte biodizel veya kaçak akaryakıtın etkilerini göstermektedir. 2005 yılında yaşanan ve büyük ölçüde sahte / kayıt dışı faaliyetler için bir şemsiye olarak kullanılan bu eylemin 2006 yılında etkisini kaybetmeye başladığı görülmektedir. Nitekim 2006 yılında araç parkındaki artışın karşılığı olarak motorin satışlarında % 7 lik bir artış ile piyasada etkisini gösterdiği düşünülmektedir. Ancak, kaçak/ kayıt dışı tüketimin yine önemli ölçüde devam ettiği yapılan tüm analiz ve incelemelerin ortak sonucudur (Petder, 2006).

Bu konuda yapılan analizlerden kaçak miktarının ve yıllık vergi kaybının tespiti için Petder tarafından yapılan ve TBMM akaryakıt kaçakçılığının araştırılmasına yönelik açılan komisyon raporunda yer alan projeksiyona bir göz atalım.

1.8.1. PETDER Projeksiyonu

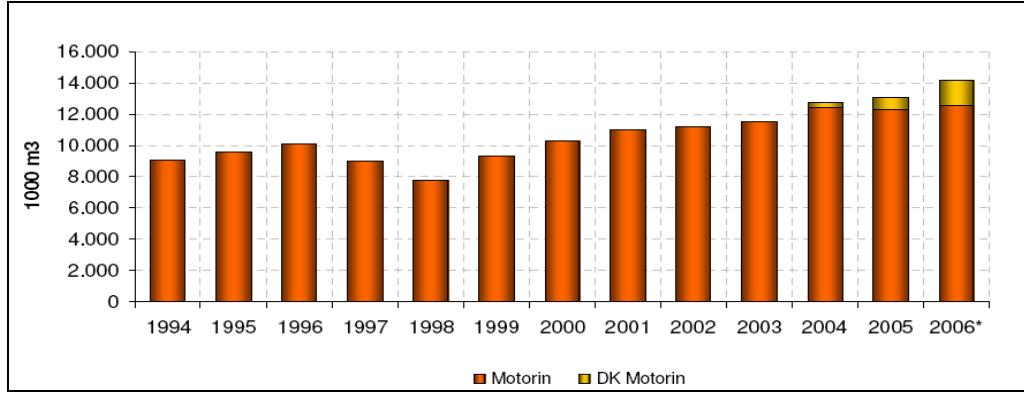
PETDER tarafından 1996 yılı baz alınarak akaryakıt satışlarının gelişimi incelenmiş, akaryakıt tüketimi ile ilişkili diğer göstergelerin mukayesesi yapılmıştır.

PİGM verileri esas alınarak 1996-2002 dönemi incelendiğinde, toplam benzin (Normal Benzin, Süper Benzin ve Kurşunsuz Benzin) talebinin 1996'dan sonra 2002 yılı sonuna kadar olan dönemde Şekil 1.6'da görüldüğü gibi %27.1 oranında azalmıştır. Bu azalmanın büyük ölçüde 1998 yılından itibaren LPG kullanımına başlanmasından kaynaklandığı tespit edilmiştir.



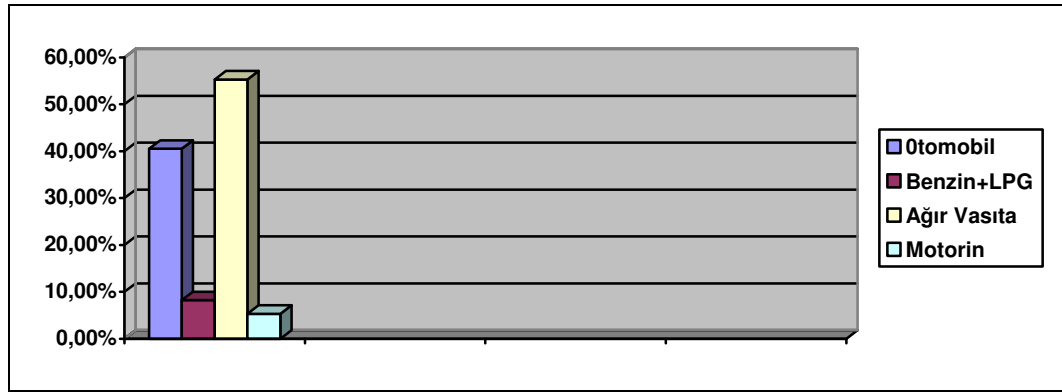
Şekil 1. 6. Türkiye geneli benzin tüketimi
<http://www.petder.org.tr/Yayinlar/publication.asp>

Yıllar itibarı ile motorin tüketimi Şekil1.7'de görülmektedir. Projeksiyonun yapıldığı 1996-2002 tarihleri arasında tüketim sadece %6,4 artmıştır.



Şekil 1.7. Türkiye geneli motorin tüketim DK : Düşük kükürtlü
<http://www.petder.org.tr/Yayinlar/publication.asp>

Bununla birlikte, 1996 yılı baz alınarak, 1996-2002 yılları arasındaki araç sayısı ve yakıt tüketimi arasındaki farkın kümülatif olarak değerlendirilmesi halinde araç sayılarında ciddi bir şekilde artış olmasına karşın tüketilen yakıtta ciddi manada herhangi bir artışın olmadığı açık bir şekilde görülmektedir. Bu husus ayrıca aşağıdaki Şekil1.8'de gösterilmiştir.



Şekil 1.8. 1996-2002 Araç ve yakıt tüketimi değişimi(Die, 2003)

Benzin tüketimi ile araç sayısının birbiriyle doğrudan ilişkili olup, benzin tüketiminin tamamı taşımacılık sektöründen kaynaklanmaktadır. Buna göre 1996-2002 sürecinde olması gereken toplam benzin tüketiminin hesaplanması mümkün olmaktadır. Tablo 1.6'da adı geçen yıllara ait olması gereken tüketim miktarı görülmektedir.

Tablo.1.6.Yıllara göre olması gereken benzin tüketim miktarı (TBMM Raporu,2005)

	Otomobil	Görünen Tüketim	Görünen Tüketim	Tüketim projeksiyonu
Birim	Adet	Ton/Yıl	Litre/Araç-Yıl	Ton/Yıl
1996	3 274 156	4 255 225	1 756	4 255 225
1997	3 570 105	4 388 620	1 661	4 619 025
1998	3 838 288	4 474 525	1 575	4 931 663
1999	4 072 326	4 306 266	1 429	5 179 146
2000	4 422 180	3 655 878	1 117	5 468 375
2001	4 534 803	3 171 298	945	5 547 153
2002	4 600 141	3 103 851	912	5 591 221
2003	4 760 000	2 960 000	840	5 690 629

Otomobil adetleri ile görünen tüketim miktarı ve buna göre ortaya çıkan kayıp Tablo 1.7’de gösterilmiştir.

Tablo 1.7. Olması gereken benzin tüketim miktarı ile gerçek tüketim arasındaki fark(kayıp)

	Diğer Tüketim	Toplam Projeksiyon	Oto/LPG Eşdeğer	Kayıp
Birim	Ton/Yıl	Ton/Yıl	1,35	Ton
1996	44 404	4 299 629	—	44 404
1997	44 505	4 663 531	—	274 911
1998	43 876	4 975 539	195 750	305 263
1999	41 272	5 220 418	488 700	425 452
2000	33 442	5 501 418	1 729 350	116 589
2001	28 846	5 575 981	1 661 850	722 833
2002	28 210	5 619 431	1 551 150	964 430
2003	26 118	5 716 746	1 660 500	1 096 246

Yukarıdaki Tablo 1.6'da olması gereken tüketim miktarları ile Tablo 1.7'deki kayıp miktarın incelenmesi sonucu, 1996 yılı tüketiminin gerçek tüketime eşit kabul edilmesi suretiyle yapılan tüketim projeksiyonu 2002 yılı için 5,6 milyon tondur. Görünen tüketim ise 3,1 milyon tonda kalmıştır. Arasında 2,5 Milyon Ton seviyesinde bir fark oluşmuş olup, bu farkın önemli bir bölümünün oto LPG tüketiminden kaynaklandığı, bununla birlikte oto LPG tüketiminin benzin eşdeğer miktarı (hacimsel eşdeğerlik oranı) esas alınmak suretiyle otomobil artışına bağlı olarak 1,5 milyon ton olacağı değerlendirildiğinde benzin talebi projeksiyonu ile görünen tüketim arasındaki **1 (Bir) Milyon Ton/Yıl** seviyesinde bir fark oluşmaktadır.

Benzer bir ilişkinin motorin tüketimi ile otobüs, kamyon, kamyonet, minibüs ve zirai araç sayısı arasında olduğu, böylece yıllar itibariyle kaybın 1 (Bir) Milyon Tonun üzerinde seyrettiği, bu kayıp miktarının 1998 yılında 3 (Üç) milyon ton'a ulaştığının tahmin edilmektedir. Söz konusu kayıp miktarları aşağıdaki tablo 1.8'de gösterilmiştir.

Tablo 1.8. Olması gereken motorin tüketim miktarı ile gerçek tüketim arasındaki fark (Kayıp)

	Ağır Vasıtalar Dizel	Görünen Tüketim	Görünen Tüketim	Tüketim Projeksiyonu	Kayıp
Birim	Adet	Ton/Yıl	Litre/Araç-Yıl	Ton/yıl	Ton
1996	1 186 259	8 518 174	8 427	8 518 174	
1997	1 334 855	7 632 643	6 727	9 039 596	1 406 953
1998	1 484 861	6 596 661	5 277	9 547 514	2 950 853
1999	1 578 813	7 834 198	5 838	9 849 565	2 015 367
2000	1 727 915	8 774 281	5 974	10 314 658	1 540 377
2001	1 776 864	8 763 828	5 803	10 460 757	1 696 929
2002	1 827 996	9 063 456	5 833	10 611 269	1 547 813
2003	1 940 000	9 570 000	5 804	10 936 353	1 366 353

2002 yılı itibariyle motorin talebinde 1,5 milyon ton seviyesinde bir talep noksanlığı olduğu, tahmini motorin talebi ile görünen tüketim arasındaki farkın özellikle 1998 ve 1999 yıllarında üst seviyeye çıktığı, 1998-99 yıllarındaki sınır ticaretinden kaynaklanan bu büyük kaçak tüketimin takip eden yıllarda azaldığı, bununla birlikte, 2001-2002 yıllarında yaklaşık 1,5 Milyon Ton/Yıl seviyesinde devam etmekte olduğu, rafineri ve benzeri kaynaklardan temin ettikleri bilgiler ışığında belirli miktarlardaki baz yağının motorine karıştırılmak suretiyle piyasaya sürüldüğü, bu kapsamda baz yağı miktarında da 50 000 Ton civarında bir farkın olduğu tahmin edilmektedir.

Diğer taraftan, Türkiye'nin solvent tüketiminin yıllık 180.000-250.000 ton seviyesinde olduğu, buna mukabil, gerçek solvent ihtiyacının 50.000-100 000 ton civarında olması gerektiği, bu tür sonuçların benzin ve motorinde karşılaşılan kaçakçılığın bir başka şekli olduğu, talep projeksiyonları üzerinden yapılmış olan tahminlere göre kaçak akaryakıtın neden olduğu doğrudan vergi kaybının 2 Milyar USD/Yıl düzeyinde olduğu belirlenmiştir. (TBMM Raporu, 2005)

1.9.Tezin Amacı

Çalışmanın amacı, Van ilinde akaryakıt kaçakçılığının hangi yöntemlerle yapıldığı ortaya konulup kolluk kuvvetlerince müdahale edilen olaylar ile yakalan sanık ve ele geçirilen kaçak yakıt miktarının ülke ölçeğinde önemli bir yer işgal edip etmediği açığa çıkarılacaktır.

Kaçakçılığın suç olmasına rağmen Van ilinde 2000 yılından itibaren her yıl daha fazla artmasının mevcut yasaların yaptırımının olmadığından mı yoksa Van bölgesinde kaçakçılığın yapılış yöntemi açısından etkisiz mi kaldığı konusunda fikir edinilecektir.

Kaçakçılık konusunu teşkil eden eşya ya kısıtlanmış yada aşırı kazanç elde eden ürünlerden seçilmektedir. Akaryakıt ürünlerinin ülke içerisinde kısıtlanmış(yasak) olmadığı halde kaçağa konu olmasının kaçakçıya yüksek kazanç sağlayıp sağlamadığı ve yöre halkının başka uğraş alanının olmamasından mı kaynaklandığı ayrıca kaçakçılığını önlemede ülke geneline göre farklılık arz eden bölgesel bir yasal düzenlemenin faydalı olup olmayacağı konusunda fikir ortaya konulacaktır.

2. GEREÇ VE YÖNTEM

2.1 Gereç

Tez çalışmamızda kullanacağımız materyaller, Van ilinde diğer kaçakçılık olaylarından ayrı olarak 2000 yılından itibaren kayıtları tutulmaya başlandığı ifade edilen 2000-2007 yılları arasında İl Emniyet Müdürlüğü ve İl Jandarma Komutanlığı Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Şube Müdürlüğü Mali Kısım Amirliklerince ele geçirilen akaryakıt kaçakçılık olaylarının oluşum sayılarına ilişkin verilerdir.

2.1.1 2000-2007 Yılları Arasında Kolluk Kuvvetlerince Ele Geçirilen Akaryakıt Kaçakçılığı Olayları

2000-2007 yılları arasında meydana gelen akaryakıt kaçakçılık olayları; 4982 sayılı Bilgi Edinme Kanunu gereği polis bölgesinde meydana gelenler Van Emniyet Müdürlüğü'nden alınmıştır (Ek 2). Jandarma bölgesinde meydana gelen akaryakıt kaçakçılık suçuna ait verilerin alınması için 11.04.2007 tarihinde verilen yazılı dilekçeye karşılık olarak 19.06.2007 tarihinde Jandarma Genel Komutanlığı'ndan 37129 sayılı yazı ile müsaade alınarak Van İl Jandarma Komutanlığından alınmıştır(Ek 1). Kara Kuvvetleri Sınır Birliklerine ait veriler Jandarma Komutanlığı verileri içine dahil edilmiştir. Petrol ürünlerin geriye dönük fiyatları ise 4982 Bilgi Edinme Kanunu gereği POAŞ Genel Müdürlüğü'nden alınmıştır.

2.2. Yöntem

Akaryakıt kaçakçılığı olayları aşağıdaki sıralamaya göre tasnif edilecektir.

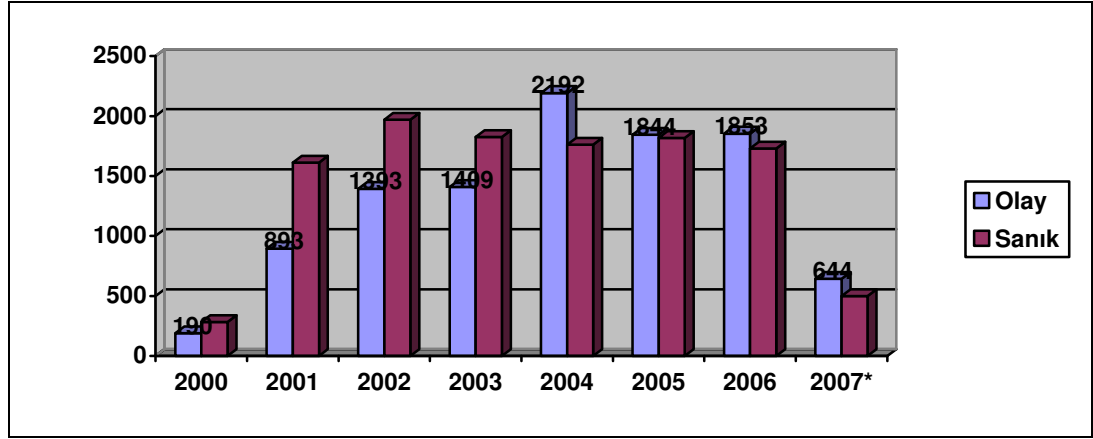
1. Meydana gelen kaçakçılık olayları ve olaylara karışan sanık sayısı
2. Kamyon sayısının artışına göre değerlendirme
3. Ele geçen akaryakıt ürünlerinin değerlendirilmesi
4. Aylara göre değerlendirme
5. Fiyat artışına göre değerlendirme

Verilerin tasnifi yapılırken ofis Excel programından faydalanılarak sütun grafiği ve ofis word programından tablolar oluşturularak mevcut bilgilerden yorumlama yapılacaktır.

3. BULGULAR

3.1. Olay ve Sanık Miktarına Göre Değerlendirme

Van ilinin petrol üreten bir ülkeyle sınır komşusu olması ve sınırlarının kontrolünün güç olmasından dolayı kaçakçılık, sınır ihlali yöntemi ile yapılmaktadır. Şekil 3.1'de kolluk kuvvetlerince müdahale edilen olaylar ve suça karışan sanık miktarları verilmiştir.



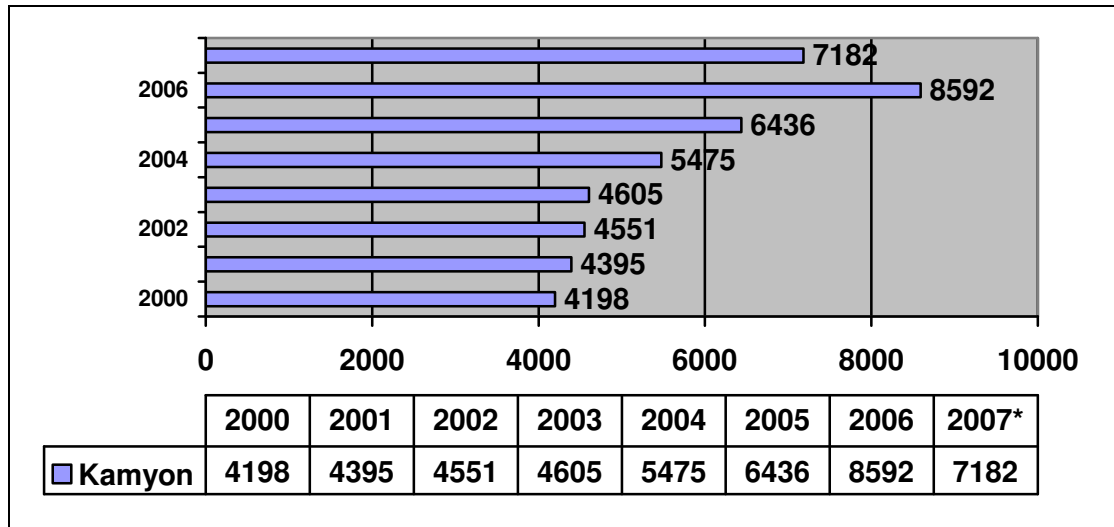
Şekil 3.1. Van ili akaryakıt olayları ve yakalanan sanık miktarı (Van ili kom şb verileri)(*2007 yılı haziran dahil)

Şekil 3.1 incelendiğinde 2000 yılından itibaren olay ve eyleme karışan sanık miktarının artış gösterdiği görülmektedir. Olay ile sanık miktarı paralellik göstermektedir. Yıllar tek tek ele alınıp incelendiğinde olay sayısı ile yakalanan sanık miktarı oldukça birbirine yakın gözükmemektedir. Kaçakçılık suçu tek bir kişi ile işlendiğinde münferit olay gibi işleme tabi tutulurken Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun nitelikli haller başlıklı 4ncü maddesine göre birden fazla kişi işlediği taktirde örgüt gibi işlem yapılabileceği ve verilecek cezanın da iki katı olacağı,örgüt işi olmasa bile 3 veya daha fazla kişi tarafından eylem gerçekleştirildiği taktirde cezanın yarı oranında artırılacağı hükmü olmasının etkilediği düşünülebilir.

3.2. Kamyon Sayısının Artışına Göre Değerlendirme

Kaçakçılar sınır hattının emniyet kuvvetlerince kapatılamayan bölgelerinden gizli olarak sınırın karşı tarafına geçip ürünleri ikmal etmeye müteakip aynı yolları kullanarak kaçak yakıtı hayvan sırtında ülke içine getirmektedirler. Sınır köylerinde at filosu oluşturulmuştur. At miktarı köyün nüfusuna ,sınıra yakınlığa göre değişmektedir. Getirilen akaryakıt köylerin avlularında ve yeraltındaki yakıt tanklarına boşaltılmaktadır. Kolluk kuvvetlerince yapılan aramalarda genellikle ortaya çıkarılamamaktadır. Van'dan gelen kamyonların yakıt depolarına doldurularak Van'a nakledilmektedir. Kamyonlar sınır hattını Van'a bağlayan karayolu üzerinde kolluk kuvvetlerince işletilen kontrol noktalarından mutad depoları ile geçmektedir. Mevzuata uygun olduğundan müdahale edilememektedir. (Sarızeybek, 2006, S.90)

Sınır hattından geçirilen kaçak miktarı arttıkça Şekil 3.2'de görüldüğü gibi Van ilinde kamyon miktarı da artmaya başlamıştır.



Şekil 3.2. Van ilinde kamyon miktarı (Van Emn.Md. Trf. Tescil. İstatistik Şb verisi, 2007) *Haziran sonu

Van emniyet müdürlüğü Trafik tescil ve istatistik şube verilerine göre 2000 yılı baz alınmak suretiyle 2006 yılı sonunda kamyon sayısı artış oranı %106 olmuştur. Türkiye geneli aynı dönemde artış miktarı Tablo 3.1'de

görüldüğü gibi %29 de kalmıştır. Van ili artışı genel ülke artış oranından yaklaşık dört kat fazla olmuştur. 2007 yılı başından itibaren kamyon sayısında gerileme olmaya başlamıştır.

Tablo 3.1. Türkiye Geneli Kamyon Sayısı(1999-2006)

Yıllar	Türkiye Kamyon Sayısı	Artış Oranı
1999	531 690	-
2000	557 295	% 4,8
2001	562 063	% 0,8
2002	567 152	% 0,9
2003	579 010	% 0,5
2004	647 295	% 11,7
2005	676 929	% 4,5
2006*	685 538	% 1,2
Toplam	685 538	% 29

http://www.die.gov.tr/TURKISH/SONIST/TASIT/t3_190406.xls

*Veriler Şubat ayı sonu itibariyledir.

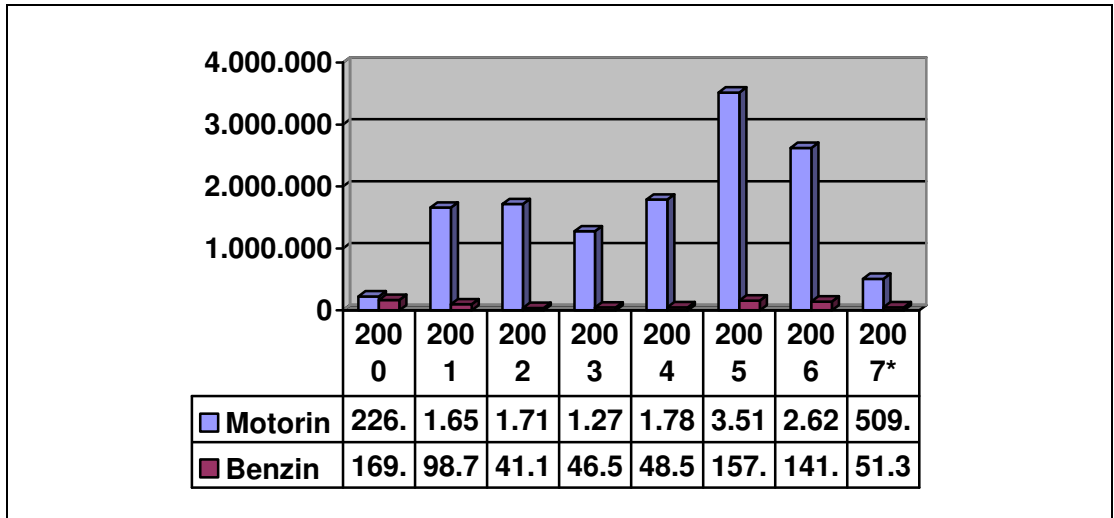
3.3. Ele Geçen Akaryakıt Ürünlerinin Değerlendirilmesi

Kolluk kuvvetleri sınır hattının kapatılamayan bölgelerine değişik zamanlarda oynak pusu kurma ve istihbarata dayalı ihbar yöntemleri kullanarak kontrol etmektedirler. Sınır ihlali yaparak akaryakıt kaçakçılığı yapan kişiler kolluk kuvvetlerince pusuya düşürülüp kaçak yakıtla birlikte ele geçirilmektedir. Van iline sevki yapıp müşteriye satışı yapılırken veya Van ilinden diğer illere sevki sırasında yakalamalar sonucu hakkında yasal işlem ve ele geçirilen kaçak akaryakıt ürünleri, 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununa göre

Gümrük Müdürlüğüne teslim edilmektedir. Van ilinde 2001-2006 yıllarında akaryakıt kaçakçılığı olaylarında yakalanan at ve katır sayısı 18 949 olarak gerçekleşmiştir (Şekil 3.3) (Van Kom Şb, 2007). Ele geçirilen akaryakıt miktarı Şekil 3.4 'de verilmiştir.



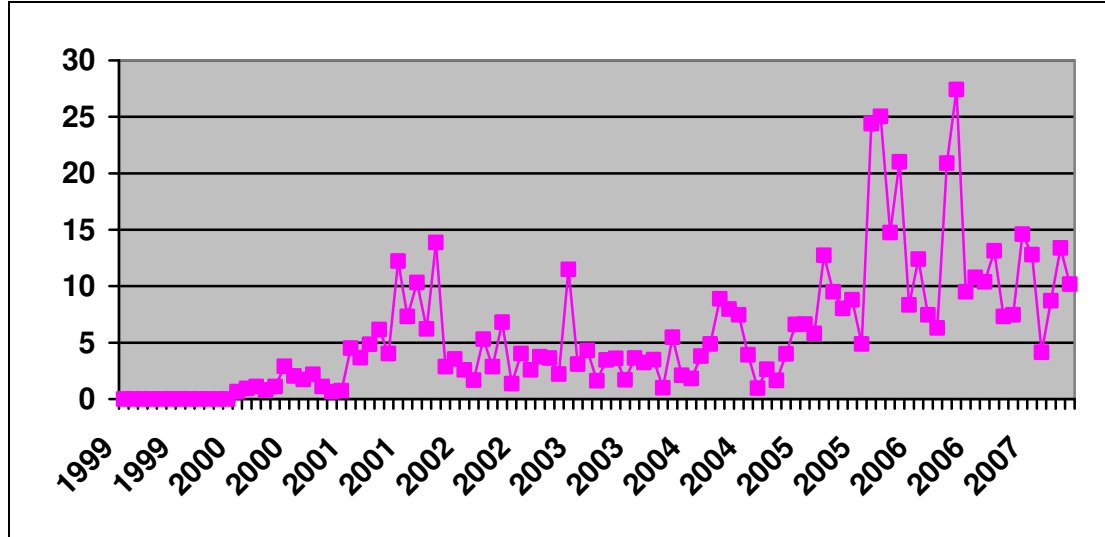
Şekil 3.3. Akaryakıt taşıırken yakalanan at ve katır filosu



Şekil 3.4. Van ilinde ele geçirilen kaçak benzin ve motorin (ton)

3.3.1. Ele Geçen Benzin

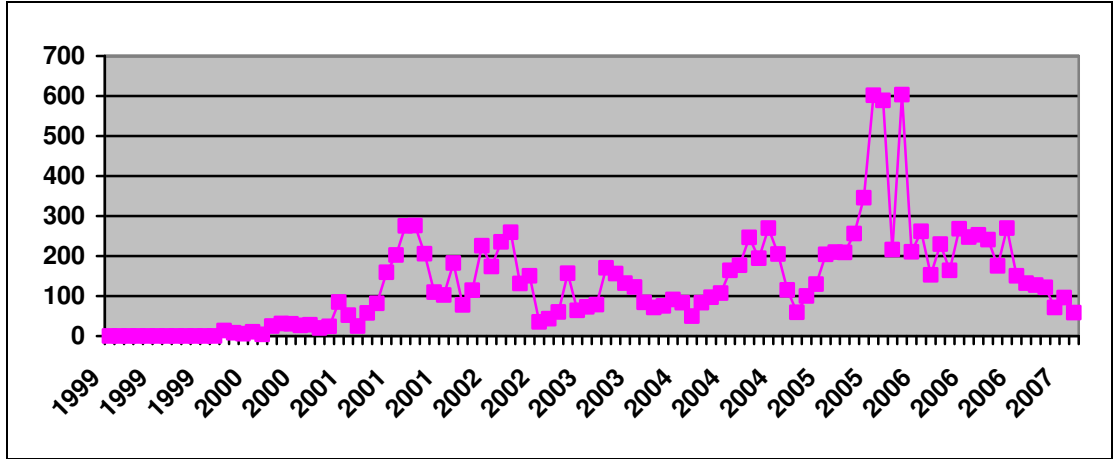
2000 yılından itibaren düzgün bir seyir izlemese de Şekil 3.5’de görüldüğü gibi kaçak benzin ele geçirilmeye başlanmıştır. 2007 yılı en son Haziran ayı verilerine göre devam etmektedir.



Şekil 3.5. Van ilinde ele geçirilen benzin miktarı (Ton)

3.3.2. Ele Geçen Motorin

Van ilinde özellikle motorin kaçakçılığından ele geçirilen Şekil 3.6’te verilen miktara göre 2001 yılı başından itibaren hızlı bir tırmanış ile 2005 yılında doruk noktasını ulaşmıştır. 2006 yılı sonu itibari ile azalmaya başlayıp, elimizdeki en son 2007 Haziran verilerine göre ele geçirilen miktarın azalma eğilimi devam etmektedir.



Şekil 3.6. Van ilinde yakalanan motorin miktarı (Ton)

Motorin miktarının fazla olmasının sebebi genel olarak kaçakçılığının daha yaygın olmasından kaynaklandığı söylenebilir. Ayrıca motorinin yurt içine nakli için kamyonların kullanılması ve kamyonculuğun bir sektör haline geldiğini söyleyebiliriz. Yukarıda verilen bilgilerin kıyaslanması açısından ülke genelinde ele geçirilen miktar ile Van ilinde ele geçirilen kaçak akaryakıt miktarları Tablo 3.2’ de verilmiştir

Tablo 3.2. Akaryakıt kaçakçılığında Van’ın Türkiye genelinde ele geçirilen miktarı ile kıyası (Em.Gn. Md ve J. Gn. K’lığı Kaçakçılık Değerlendirme Raporu 2001-2007)

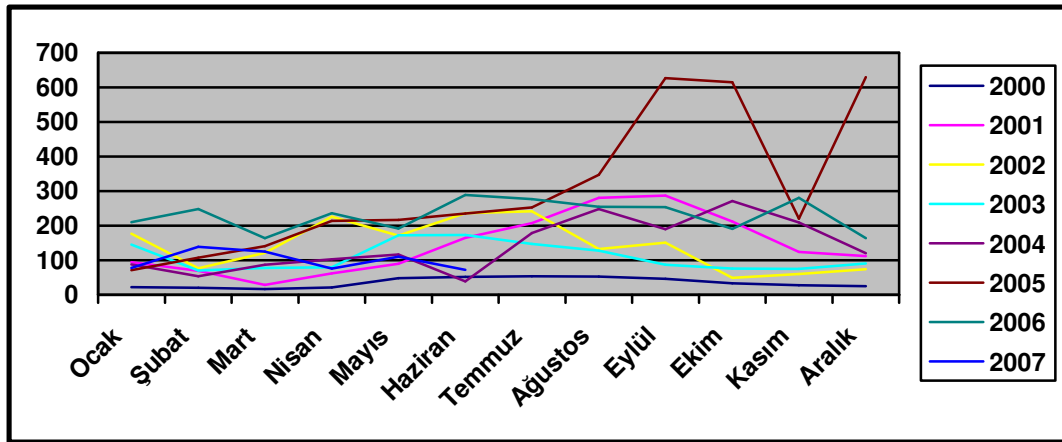
	Türkiye(ton)	Van(Ton)	Van/Türkiye Oranı
2000	7 561	396	%5,20
2001	8 984	1 758	%19,50
2002	14 170	1 757	%12,30
2003	4 964	1 323	%26,60
2004	7 054	1 836	%26
2005	10 863	3 673	%33,80
2006	13 582	2 763	%20,30

Veriler incelendiğinde, Türkiye genelinde Tablo 3.2’de görüldüğü gibi ele geçirilen kaçak miktarı 2001 yılından itibaren dikkat çekici bir şekilde artmaya başlamıştır. Aynı dönem içerisinde Van ili verilerinin daha da arttığı, ülke geneli ele geçirilen miktarın %20-25’inin olduğu değerlendirilebilir. Akaryakıt kaçakçılığında Van’ın ülke geneline göre ön sıralarda olmasının petrol üreten bir ülke ile sınır ili olmasından kaynaklandığı ve sınır ihlalinin coğrafi şartlardan dolayı aynı patikalardan (çok kullanmaktan patikalar oluşmuştur) yapılıyor olması güvenlik kuvvetlerince sık aralıklarla pusu kurulduğunda çok miktarda kaçak ürün ele geçirilmektedir.

Sınır güvenliğinin tam olarak sağlanmasına yönelik henüz Van sınır hattında önlem alınmış değildir. Kaçakçıların yakalanması sınır birliklerince özverili çalışma ve fazla mesai harcamasıyla olmaktadır.

3.4. Aylara Göre Değerlendirme

Olayların meydana geldiği zaman dilimlerine bakıldığında Şekil 3.7’de görüleceği üzere Haziran ayından itibaren Temmuz, Ağustos, Eylül ve Ekim döneminde artış olduğu görülmektedir.

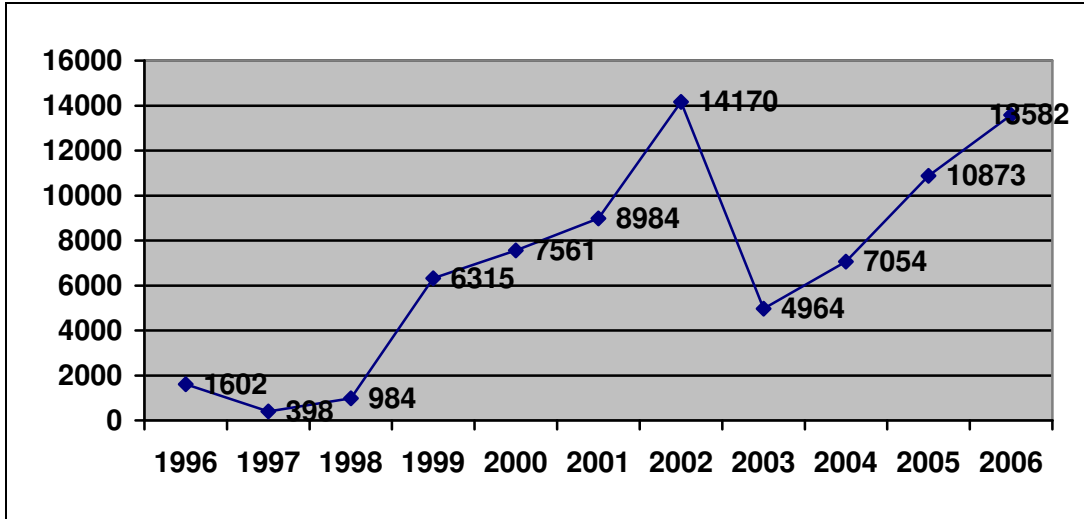


Şekil 3.7. Van ilinde aylara göre akaryakıt kaçakçılığının miktarı

Bu değişimin ise mevsimsel ve coğrafik şartlardan kaynaklandığı söylenebilir. 2005 yılında ele geçirilen miktar ve meydana gelen olay diğer yıllardan oldukça fazla olmuştur.

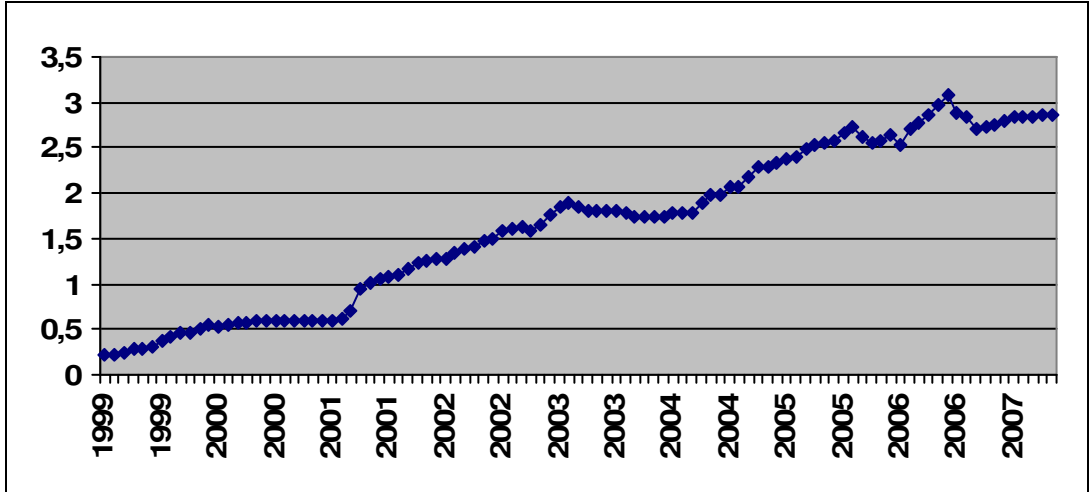
3.5. Fiyat Artışına Göre Değerlendirme

Şekil 3.8’de yıllara göre Emniyet Genel Müdürlüğü ile Jandarma Genel Komutanlığı’na bağlı kolluk kuvvetlerinin ele geçirdikleri toplam kaçak akaryakıt ürünleri miktarı verilmiştir.



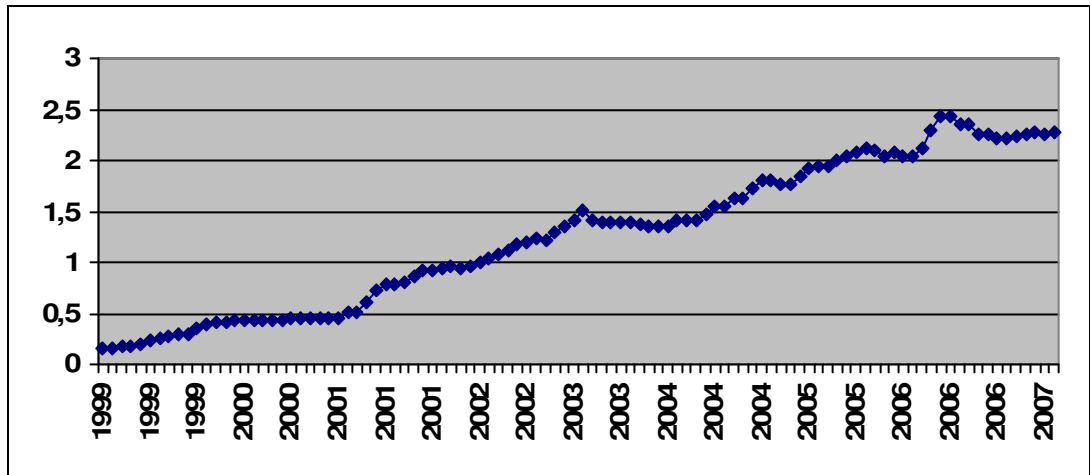
Şekil 3.8. Türkiye geneli ele geçirilen akaryakıt ürünleri miktarı(Ton) (Em. Gn.Md ve J. Gn. K. Kaçakçılık 2000-2007 Raporu)

Yukarıdaki tablo incelendiğinde 1999 yılından itibaren ülke genelinde akaryakıt kaçakçılığında ele geçirilen ürün miktarı artış göstermiştir. Kaçakçılık nedenleri arasında saydığımız ülkeler arası vergiden kaynaklı akaryakıt ürünleri perakende satış fiyatı artış oranlarının incelenmesi gerekli görülmektedir. Şekil 3.9’de Ankara iline göre kurşunsuz benzin fiyatı, Şekil 3.10’da da motorin fiyatları verilmiştir.



Şekil 3.9. Kurşunsuz benzinin yıllara göre fiyatı L/Ytl (POAŞ Ankara ili fiyat listesi)

Kurşunsuz benzinin perakende satış fiyatı 01.01.1999 tarihinde 206 300 TL(0,20 YTL) iken 30.12.2006 tarihinde 2,74 YTL olmuştur. Verilen tarihler arasında satış fiyat artışı %1270 gibi yüksek bir oranda gerçekleşmiştir.



Şekil 3.10. Motorinin Yıllara Göre Fiyatı L/Ytl (POAŞ Ankara ili fiyat listesi)

Motorin fiyatları incelendiğinde, 01.01.1999 tarihinde 138 000 TL (0,13YTL) iken 30.12.2006'da 2,22 YTL 'ye çıkmış,fiyat artış oranı % 1607 ile benzin fiyatından da fazla olmuştur.

Şekil 3.9 ve Şekil 3.10 incelendiğinde motorin ve benzin fiyat artışının yaklaşık aynı oranlarda olduğu görülmektedir. Akaryakıt ürünlerine yapılan zam ve uygulanan vergi oranları da yıllara göre artış göstererek devam etmiştir.

4. TARTIŞMA

Van ilinde kolluk kuvvetlerince müdahale edilip önlenen akaryakıt kaçakçılığı olaylarına ait verilerin tasnif edilmesi sonucu şu değerlendirme yapılmıştır.

İl Emniyet Müdürlüğü ve İl Jandarma Komutanlığınca Van'da dökümantasyonu yapılmaya başlanan (Ek 1) akaryakıt kaçakçılık olaylarına karışan sanık sayısı, olay miktarı ile doğru orantılı 2000 yılından itibaren artmaya başlamıştır (Şekil 3.1). 1918 sayılı Kaçakçılığın men ve takibine dair kanunun (1932) 23'ncü maddesine ve daha sonra 2003 yılında önceki kanunun yerine yürürlüğe giren 4926 sayılı kaçakçılıkla mücadele kanununun genel ceza hükümleri başlıklı 4'ncü maddesine göre, kaçakçılıktan ele geçirilen mala el konulacağı ve gümrüklenmiş değerinin üç ila altı katına kadar para cezası uygulanacağı hükmü yer almaktadır. İnceleme dönemimiz olan 2000-2006 yıllarındaki kanun maddesinde hapis cezası olmadığı için ilin sınır bölgelerinde kaçakçılık meslek haline gelmiştir. Yakalanan kişiler sadece ellerindeki kaçak eşyayı teslim edip serbest kalmaktadırlar. Böyle olunca kaçakçılık mevcut kanuna göre caydırıcı olmaktan uzak kalmıştır.

Ele geçirilen kaçak yakıt ise yerel Mal Müdürlüğüne teslim edilmekte idi. Mal Müdürlüğünce muhafazası ve tasfiye kararı verilinceye kadar geçen sürede TASİŞ'e teslim edilmesi gerekirken TASİŞ tarafından depolanması sorunu olması sebebiyle teslim alınmamaktadır. Bu sorunu çözmek için kaçak yakıt Mal Müdürlüklerince yediemine teslim edilmektedir. Buda başka bir yolsuzluğu gündeme getirmekte, yedieminlerde kendilerine teslim edilen akaryakıtı piyasaya sürerek yeni davaların açılmasına sebep olmaktadır. Bu durumunda aynı eşyanın başka davalara sebep olmasına ve dava sayısının artmasına sebep olmuştur.

Görülen lüzum üzerine 21.03.2007 tarihinde kaçakçılıkla mücadele kanunu tekrar yapılmıştır. Konumuzu ilgilendiren kısmı ise gümrük işlemine

tabi tutmaksızın bir eşyayı Türkiye'ye ithal eden kişiye hapis cezasının verileceğinin hükme bağlanmasıdır. Ayrıca ele geçirilen kaçak yakıt Mal Müdürlüklerine değil de İl özel idarelerine teslim edileceği hüküm altına alınmıştır. Yeni kanunun yürürlüğe girmesinden sonra sınır ihlali yöntemi ile yapılan akaryakıt kaçakçılığına ait veriler henüz tam yeterli olmadığından caydırıcılığı ispata muhtaçtır.

Kaçakçılığın arttığı dönemlerde hızlı bir şekilde kamyon sayısı da artmaya başlamıştır (Şekil 3.2). Sınır ihlali ile geçirilen kaçak motorin kamyonların mutad depolarında Van iline sevk edilmektedir. Sınır hattından kısa sürede kaçak ürünlerin tüketiciye ulaştırılması kamyonlar ile sağlandığından kamyonculuk iyi bir gelir getirici sektör halini almıştır. Kamyon sayısı artışının en önemli sebebi olarak kaçak motorini sınır hattından Van iline sevkiyatını yapmak için olduğunu söyleyebiliriz.

Kaçakçılık olaylarının aylara göre incelendiğinde özellikle yaz aylarında yakalama olaylarının arttığı (Şekil 3.7) görülmektedir. Van ili sınır hattı genel olarak Şekil 4.1'de görüldüğü gibi yüksek coğrafi özelliklere sahiptir. Kış aylarında kar yağışının fazla ve coğrafi yapının sarp olmasından sınır ihlali güçleşmektedir. Kışın yaz aylarına göre daha az miktarda giriş olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca piyasa şartlarına göre arz talep ilişkisi içerisinde kış aylarında yaz aylarına göre yakıt tüketiminin az olmasının da etkisinin olduğunu söyleyebiliriz.



Şekil 4.1. Ufuk hattı Türkiye-İran sınırı (Van ili Başkale ilçesi güney doğusu)

Kaçakçılığın temel sebeplerinin başında kolay para kazanma arzusu olduğu bilinen bir gerçektir. Özellikle Türkiye’de akaryakıt kaçakçılığının artmasının ve Türkiye gündemini oluşturmasının en önemli sebebi akaryakıt kaçakçılığı gelirinin fazla olmasından kaynaklanmaktadır. Konuyu şu şekilde izah edebiliriz: 1999 yılı başında kurşunsuz benzinin perakende satış fiyatı 206 300 TL’den 2006 yılı sonuna 2, 74 YTL’ye çıkmıştı. YTL olarak ele alındığında % 1270 gibi rekor bir artış söz konusudur. Aynı dönemde kurşunsuz benzinin pompa fiyatını Amerikan doları kurundan incelediğimizde 0,65 \$ dan 1,94 \$ seviyesine çıkmıştır. Amerika Birleşik Devletleri’nde yüksek enflasyon olmadığı halde dolar kuru açısından Türkiye’de artış olmaması veya çok az yükselme olması gerekirdi.

Türkiye’nin enfasyonist bir ülke olduğu gerçeğini göz ardı etmemek için enflasyona göre artışa da bakmak gerekir. Tablo 4.1 ‘de başka bir etki olmamış olsaydı enflasyona göre kurşunsuz benzinin pompa fiyat artışı ne olduğu görülmektedir.

Tablo 4.1. K Benzinin Enflasyona göre olması gereken ve gerçek pompa fiyatı karşılaştırması

Tarih	*K Benzin Pompa Fiyatı	Yıllık Enflasyon	Enflasyona Göre Olması Gereken Artış
Ocak 1999	206 300 TL	-	-
Ocak 2000	552 100 TL	%68,88	348 400 TL
Ocak 2001	601 500 TL	%35,92	473 540 TL
Ocak 2002	1 282 000 TL	%73,16	819 970 TL
Ocak 2003	1 713 000 TL	%26,38	1 036 000 TL
Ocak 2004	1 744 000 TL	%10,59	1 146 000 TL
Ocak 2005	2,34 YTL	%9,23	1,25 YTL
Ocak 2006	2,64 YTL	%7,93	1,35 YTL
Aralık 2006	2,74 YTL	%9,68	1,47 YTL

<http://www.tcmb.gov.tr/enflasyon/enflasyonyeni.php>

*Ankara için POAŞ fiyatıdır.

Kurşunsuz benzinin 2006 yılı sonunda enflasyon etkisiyle 1.47 YTL olması gerekirken pompa satış fiyatı 2,74 YTL seviyesine ulaşmıştır. Enflasyon etkisini de hesaba katmamıza rağmen %73'lük fazla bir artış söz konusu olmuştur. Motorin fiyatı da Tablo 4.2 incelendiğinde enflasyon etkisine göre 0,983 YTL olması gerekirken 2,22 YTL'ye çıkmıştır.

Tablo 4.2. Motorinin Enflasyona göre olması gereken ve gerçek pompa fiyatı karşılaştırması

Tarih	*Motorinin Pompa Fiyatı	Yıllık Enflasyon	Enflasyona Göre Olması Gereken Artış
Ocak 1999	138 000 TL	-	-
Ocak 2000	395 500 TL	%68,88	233 052 TL
Ocak 2001	453 100 TL	%35,92	316 759 TL
Ocak 2002	955 000 TL	%73,16	548 490 TL
Ocak 2003	1 345 000 TL	%26,38	693 203 TL
Ocak 2004	1 356 000 TL	%10,59	766 633 TL
Ocak 2005	1,76 YTL	%9,23	0,837 YTL
Ocak 2006	2,07 YTL	%7,93	0,903 YTL
Aralık 2006	2,22 YTL	%9,68	0,983 YTL

<http://www.tcmb.gov.tr/enflasyon/enflasyonyeni.php>

*Ankara için POAŞ fiyatıdır.

Akaryakıt kaçakçılığına sebep olarak en önemli faktörün akaryakıt ürünlerinin perakende satış fiyatının sürekli artmasından kaynaklandığını söyleyebiliriz. Ancak fiyat artışının sebebi Tablo 4.1 ve Tablo 4.2 de görüldüğü gibi enflasyondan kaynaklanmamaktadır. Enflasyonun etkisi vardır ancak asıl sebep olarak Tablo 1.2'de örneği verilen kurşunsuz benzinin fiyat oluşumunda görüldüğü gibi akaryakıt ürünleri üzerindeki vergi yükünden kaynaklanmaktadır.

Konumuz olan Van ilinde kaçakçılığın devam etmesinin ve inceleme dönemimizde sürekli fiyat artışına göre artmasının sebebi ise ; yıllar içerisinde sınır güvenliği konusunda kalıcı ve güvenlik kuvvetlerinin işini kolaylaştırıcı önlemler alınmamıştır. Kolluk kuvvetlerince kaçakçılara yönelik kurulan pusular artmaya başladıkça kolluk kuvvetlerinin kullandığı yollara ve kullanacağı tahmin edilen arazi kesimlerine mayın ve patlayıcı madde

döşenmektedir. Kaçakçılık ile patlayıcı madde bağlantısı düşünüldüğünde kaçakçılıktan bölücü örgütün de gelir elde ettiği doğrulanmaktadır.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Kaçakçılık uzun yıllardır gerek ülkemizde gerekse diğer ülkelerde bilinen bir gerçektir. Kaçakçılık suçu sadece asayiş ve güvenlik sorunu olarak görülmemelidir. Konunun teknik, ekonomik ve sosyal yönünün olduğu dikkate alınmalıdır. Kaçakçılığın önlenmesi konusunda yıllardır üst üste çıkarılan kanunlar ve yapılan değişikliklere rağmen hız kesmeden devam etmektedir. Kaçağa konu olan bütün mallar ucuz yerden alınıp daha pahalı yerde satılması ve böylece kısa zamanda ve az emekle çok para kazanma arzusundan kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla ülkeler arasında fiyat farklılıklarının bulunması ve fiyat farkı bulunan ürünlerin pazarlamasının kolay olduğu durumlarda yalnızca polisiye önlemlerle kaçakçılığın önlenmesinin çok yetersiz olacağı, tam tersi bu yapının kaçakçılığı ve rüşveti teşvik edeceği açıktır.

Kaçakçılığın sebebi ister vergi isterse kısıtlamalardan kaynaklansın fiyat farklılıklarıdır. Bu farklılıkların ortadan kaldırılması ile birlikte kaçakçılık da büyük ölçüde ortadan kalkacaktır. Fiyatı birbirine çok yakın olan orijinal ve taklit üründe (kaçak malda) tercih genellikle orijinal ürün lehine olmaktadır. Akaryakıt ürünleri fiyatının 1999 yılından itibaren artmaya başlaması ile Türkiye genelinde kaçak akaryakıt, çalışmamızda da belirttiğimiz yöntemlerden birisi kullanılarak yurt içine sokulmaya başlanmıştır. Ekonomik entegrasyonun önemli ölçüde arttığı ve korumacılık uygulamalarının minimum düzeye indiği, iletişim ve ulaşım teknolojilerinin önemli ölçüde geliştiği günümüzde ülkeler ve/veya sınırlar arası vergi farklılıkları ve genelde bunun sonucunda oluşan fiyat farklılıkları kaçakçılığın temel nedenidir. Vergi ve fiyat farkları yalnızca kaçakçılık ve rüşveti teşvik etmekle kalmayıp, aynı sektörde kanunlara uygun çalışan şirketlerin rekabet gücünü de önemli ölçüde düşürmektedir. Kaçakçılık polisiye önlemlerle bir yere kadar önlenilecek ama sonuçta kaçakçılık devam edecektir. Akaryakıt fiyatlarının

kaçakçılık yapılan diğer ülkelerdeki akaryakıt fiyatları düzeyine çekilmesi kaçakçılığı ciddi boyutta ortadan kaldıracaktır.

Hükümet tarafından, akaryakıt kaçakçılığı yurt çapında arttıkça akaryakıt sektöründe bulunan şirketlerin korunması ve rekabet ortamının sağlanması için 4.12.2003 tarihinde petrol piyasası kanunu çıkartılmıştır. Kanun ile yurt içi ve yurt dışı kaynaklardan temin olunan petrolün doğrudan veya işlenerek güvenli ve ekonomik olarak rekabet ortamı içerisinde kullanıcılara sunumuna ilişkin piyasa faaliyetlerinin şeffaf, eşitlikçi ve istikrarlı biçimde sürdürülmesi için petrole ilişkin piyasaların sağlıklı ve düzenli işlemelerinin sağlanmasına ve geliştirilmesine yönelik; düzenleme, yönlendirme, gözetim ve denetim işlemlerini yapılması amaçlanmıştır. Ancak kayıt dışı/kaçak akaryakıt ürünlerinin piyasaya sürülmesinin önüne geçilememiştir. Bunun üzerine 25.1.2007 tarihinde petrol piyasasında değişiklik yapılmasına dair kanun ile kaçakçılığın önüne geçilmesi için kaçak petrolün tanımı yapılmış, Dağıtıcı lisansı sahiplerine, EPDK tarafından belirlenen esaslara uygun olarak bayilerinde kaçak petrol satışının yapılmasını önleyen teknolojik yöntemleri de içeren bir denetim sistemi kurma ve uygulama zorunluluğu getirilmiştir. Kanun hilafında hareket edenlere hapis cezası dahil olmak üzere caydırıcı para cezaları gelmiştir. Böylece kaçak akaryakıt ürünlerinin piyasaya bayiler kanalıyla sokulmasının önüne geçilmeye çalışılmıştır. Kaçak akaryakıt ancak merdiven altı diye tabir edilen yerlerde satışı yapılabilecektir. Konumuz olan Van ilinde kaçak yakıtın zaten akaryakıt bayilerinden piyasaya sürülmesi gibi bir yöntem uygulanmamaktadır. Piyasa aktörlerini kontrol altına almayı amaç edinmiş olan petrol piyasası kanununun Van ilinde kaçakçılığı önleme konusunda faydalı olma ihtimali düşüktür.

Van ilinde yapılan kaçakçılık ülke genelinde yapıldığına göre özellik göstermektedir. Şöyle ki kaçak yakıtın ülke içine sokulması araziden hayvan sırtında yapılmaktadır. Son altı yıl içinde ele geçirilen at, katır, eşek sayısı 20 000 civarındadır. Yakalanan hayvanlar kolluk kuvvetlerince tutanakla mahallin mal müdürlüğüne teslim edilmekte ve mal müdürlüğünce Gümrük

Kanununun 178nci maddesine göre genelde açık artırma suretiyle satışı yapılmaktadır. El konulan hayvanlar sahiplerince değerinin çok altına tekrar geri alınmaktadır. Yöresel bir hukuk oluştuğundan kimse başkasının malını satın almamaktadır. Aynı hayvanlarla kaçakçılık devam etmektedir. Belli bir süre için ve bölgesel uygulama maksadıyla Van ilinde ele geçirilen taşıyıcı hayvanların tasfiyesi belli bir süre durdurulsa akaryakıt kaçakçılığı da durma noktasına gelebilir. Hayvanlara oluşturulacak bakım çiftliğinin masrafları da tasfiye edilen kaçak yakıtın gelirinden sağlanabilir. Elde edilecek gelir bakım masraflarını karşılamasa bile devlet tarafından yapılacak takviye ödeneğinin, kaçak yakıtın piyasaya sürülmesinden dolayı devletin kaybedeceği vergi gelirinden daha az olacağı değerlendirilmelidir.

Ben 1995-1997 yılları arasında Van ili sınır birliğinde görev yaptım. O dönemde sınır köylerinde küçükbaş hayvancılık yapılıyordu. Şimdi ise aynı köylüler hayvanlarını satıp akaryakıt kaçakçılığından geçimlerini sürdürür hale gelmişler. Çünkü hayvancılık meşakkatli ve kaçakçılık kadar kazanç sağlamamaktadır. Eğer yukarıda söylediğimiz gibi taşıma hayvanlarına el konur ve tekrar geri verilmezse sınır köylüleri hayvancılığa tekrar dönebilirler. Kaçak yakıtın zararları bir tarafa hayvancılığın tekrar canlanması ile ekonomiye katkı sağlayacağı düşünülmelidir.

Sınır birliklerinin konuş yerleri gözden geçirilerek kapatılamayan bölgelerine birlik planlaması yapılması ve fiziki engellerin yerleştirilmesi ile sınır ihlali önlenabilir. Böylece sadece akaryakıt kaçakçılığı değil, kaçağa konu olan her türlü eşyanın sınır hattından geçirilip haksız kazanç elde edilmesinin önüne geçilebilir.

Ülkemizde son 23 yıldır terör örgütü ile mücadele edilmektedir. Terör örgütünün kaçakçılıktan nemalandığı bilinen bir gerçektir. Kaçakçılık önlediği taktirde terör örgütünün gelir kaynağından bir tanesinin kesileceğinden yola çıkarak, kaçakçılığı sadece ekonomik bir sorun

görmekten ziyade milli güvenlik sorunu gibi algılamakta ve ona göre yetkili kurumlarca hassasiyet gösterilmelidir.

ÖZET

Van İlinde Akaryakıt Kaçakçılığının İncelenmesi

Akaryakıt kaçakçılığı ülkemizde son yıllarda yapılan ve devlete büyük zararlar veren bir suç türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Kolay para kazanma arzusu, akaryakıt ürünlerinden alınan verginin yüksekliği, sınır ülkelerinde akaryakıt fiyatlarının ülkemize göre çok düşük olması, doğu ve güneydoğu sınırlarımızın coğrafi nedenlerle kontrolünün güçlüğü, sahillerimizin çok uzun ve büyük bölümünün kontrolsüz olması akaryakıt kaçakçılığının nedenlerindendir. Ülkemize kaçak akaryakıt girişi 2000 yılından itibaren hızlı bir şekilde artmaya başlamıştır. Kaçakçıların kullandığı yöntemler çok çeşitli olmakla beraber deniz yoluyla, karayoluyla, akaryakıt kimyasal maddeler karıştırma, petrol boru hattı hırsızlığı ve sınır ihlali şeklinde olmaktadır.

Kaçak, devletin akaryakıttan aldığı verginin (ÖTV+KDV) kaybı nedeni ile ülke ekonomisine, standart dışı olması dolayısı ile kullanan araçların motor aksamına ve kükürt oranının yüksek olmasından da insan sağlığına ve çevreye büyük zararlar vermektedir. Devlet yetkilileri yasal boşlukları doldurmak ve kaçakçılık yöntemlerine göre mevcut kanunlarda düzenlemeler ve yeni kanunlar yaparak akaryakıt kaçakçılığını önlemeye çalışmaktadır.

Kaçak yakıtın yurt içine sokulduğu miktarın tespiti için yapılan projeksiyona göre son sekiz yılda ortalama yılda bir milyon ton olduğu tahmin edilmektedir. Kolluk kuvvetlerince ele geçen miktarı ise oldukça düşük seviyede kalmaktadır. Van ilinde ele geçen miktar ise ülke ortalamasının % 20-25 ine tekabül etmektedir. Van'ın sınır güvenliğinin coğrafyasından dolayı tam olarak sağlanamadığından, kaçakçılık sınır ihlal yöntemi kullanılarak yapılmaktadır. Hayvan sırtında taşınarak yurda sokulduğu için kaçakçılık bölgesel özellik taşımaktadır. Kaçakçılığı önlemek için alınacak tedbirlerin de bölgesel özellikleri kapsayacak şekilde yapılması, yasal düzenlemelerin kaçakçılığı caydırıcı olması ve sınır güvenliğinin tekrar gözden geçirilmesi ve kaçakçılığı teşvik eden akaryakıt üzerindeki vergi yükünün biraz daha makul seviyeye çekilmesi hem akaryakıt sektörü içinde çalışanlar hem kolluk kuvvetleri hem de kullanıcı olan vatandaşlar için oldukça önemlidir.

Anahtar Sözcükler: Akaryakıt kaçakçılığı, kaçakçılık, sınır ticareti, sınır güvenliği, sırtçılık

SUMMARY

Investigation Of Oil Smuggling in Van City

Oil smuggling has emerged as a crime which has a great loss for the government recently. Easy Money will, high taxes on the fuel-oil products, low oil prices in the neighbour countries, difficulties in controlling our eastern and souteastern fronts, and the fact that our coasts are very long and most part of them are uncontrolled; are some of the causes of oil smuggling. Inflow of fuel-oil in to our country has started tor ise immediately after 2000. Despite the methods that smugglers use are very diverse, mostly they are by motorways, seaways, by adding some chemicals to the fuel-oil, pipeline theft and infiltrating the fronts.

Smuggled fuel-oil has bad effects on the economy because of the tax loss, on car engines because of being nonstandart and on human health because of high sulphur rate. Government authorities are trying to stop the smuggling by filling the juristical gaps, by modifying the current law against the smuggling technics and by legislating new laws.

Based on the projections made to detect the smuggled fuel-oil amount, it is estimated that the average is 8 million tones for the last 8 years. However captured amount of this volume is very small. The amount which was captured in the city of Van is nearly %20-25 of the country average. Because of the fact that the border security near Van is vey difficult geographically, smugglers use the infiltrating technic here. Smuggling in this area has regional features because they use mount. Consequently the precautions to stop the smuggling must take the regional features into account. It is very important for those who works in the oil market and for security forces and also for the public that laws must be deterrent, front security technics must be revised, high taxes on the fuel-oil should be decreased.

Key Words: Oil smuggling, smuggling, Border commerce, Border Security, carrying

KAYNAKLAR

- AKYARLI, A., (2005). Tarladan Yakıt Deposuna Giden Yol. Platform. Sayı 7,Nisan, S 75
- ATALAY, M., (2003). Türkiye’de Petrol Aramacılığı. Stradigma Aylık Strateji ve Analiz Dergisi. Sayı 7,Ağustos S.1
- BAYER, Y.,(1999). Bulgaristan’ın İthal Mazotuna Dahi Müşteri Olduk, Hürriyet, 07 Ekim
- BAYER, Y.,(2001). Kuzey Irak Petrolünden 60 Trilyon Vergi Geldi, Akşam, 07 Mart
- BAYRAÇ, N., (2006). Türkiye’de Petrol Sektörü. Erişim: http://www.econturk.org/Turkiyeekonomisi/Naci_1.doc Erişim Tarihi: 24.05.2007
- BAYRAÇ, N., (2007) Uluslar arası Petrol Piyasasının Ekonomik Analizi Erişim:http://www.tek.org.tr/dosyalar/BAYRAC_ENERGY.pdf Erişim Tarihi:15.06.2007
- BAYSAL, E., (2006). Risk Arttı, Kaçakçılar Mazota Zam Yaptı Erişim: www.zaman.com.tr/?hn=326144&bl=ekonomi&trh=20060809 Erişim Tarihi:20.05.2007
- BÜYÜKCENGİZ,N.,(1997). Sınır Ticareti Kapsamında Ülkemize Sokulan Motorin, Erişim:http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_b_sd.birlesim_baslangic?PAGE1=1&PAGE2=1&p4=323&p5=B, 20.4.2007
- ERK, N., (2000). Akaryakıt Dağıtımına Disiplin Getirilmeli, Erişim: <http://webarsiv.hurriyet.com.tr/2000/07/31/227731.asp>, 15.06.2007
- ERTEN, T.,(1998). Sınır Ticaretinde Sinir bir Sorun, Dünya Gazetesi, 25 Aralık
- GÜMÜŞ, O., ALTAN, Y., (1995). Petrolün Tarihçesi ve Türkiye’de Açılan Petrol Kuyuları. Petrol İşleri Genel Müdürlüğü Yayınları. 1.Baskı S.179,
- Kaçakçılık ve Sınır Koruma Ders Kitabı, (1998)
- KOM RAPORU, (2002). 2001 Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Raporu, EGM-KOMDB Yayınları S.91-95, Ankara
- KOM RAPORU, (2003). 2002 Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Raporu, EGM-KOMDB Yayınları S.79, Ankara
- KOM RAPORU, (2004). 2003 Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Raporu, EGM-KOMDB Yayınları S.1-6, Ankara
- KOM RAPORU, (2005). 2004 Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Raporu, EGM-KOMDB Yayınları S.1-8, Ankara
- KOM RAPORU, (2006). 2005 Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Raporu, EGM-KOMDB Yayınları S.95-97, Ankara
- KOM RAPORU, (2007). 2006 Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Raporu, EGM-KOMDB Yayınları S.91-95, Ankara

- KARADAĞ, A., (2005). Dört Bin Kamyon Katırlarla Getirilen Mazotu Bekliyor, Erişim: <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2005/08/02/ekonomi/ekonomi10.html>, 25.04.2007
- LUCAS, V., (2004). Cross-Border Shopping in a Federal Economy. Regional Science and Urban Economics, p.:365-385
- MEYDAN LAROUSSE, (1973). Meydan Yayıncılık C.6, S.740-741, C.10, S.77-80
- ORHAN, O., Z., (2000). Sınır Ticaretinin Türkiye Ekonomisine Etkileri, İTO Yayınları No: 2000-27 s 15-17
- ÖZTÜRK, N.,(2006). Türkiye’de Sınır Ticaretinin Gelişimi, Ekonomik Etkileri, Karşılaşılan Sorunlar Ve Çözüm Önerileri, *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 2, Sayı 3, 2006, ss. 107-127*
- PEK, A., (2007). Akaryakıt Kaçakçılığı ile Mücadelede Gerçekleştirilen Faaliyetlerin Ülke Açısından Önemi. Erişim:<http://www.cagipolisi.com.tr/17-18.htm> Erişim Tarihi:26.06.2007
- PETDER (2005). Petrol Ürünlerinde Kaçakçılık, Vergi Kaybı Çözüm Önerileri Erişim:http://www.petder.org.tr/Yayinlar/files/doc/PetrolUrunlerindeKcilik_VergiKaybi_CozumOnerileri.doc, 22.12.200
- SARIZEYBEK, E.,(2006). Hesaplaşma, Hudut, Kaçakçılık ve Terör, Pozitif yayınları, 1. Baskı s. 57-90
- SERİNKAN, C., (2007). Terörle Mücadelede Sınır Güvenliği /ANALİZ. Erişim:[http://www.stratejikboyut.com_Terörle Mücadelede Sınır Güvenliği/ANALİZ](http://www.stratejikboyut.com_Terörle_Mücadelede_Sınır_Güvenliği/ANALİZ) Erişim Tarihi: 20.08.2007
- SÖZEN, S., TEPELER, Ş., AKTAŞ, N., (2003). Jandarmanın Görev Yetkileri. TC Anadolu Üniversitesi Yayını.1.Baskı s.387
- ŞENALP, Ş., ÇIĞRI, M. (2006). Türkiye’de Petrol Piyasasının Gelişimi ve EPDK. Erişim: http://www.alomaliye.com/nisan_06/sukru_senalp_epdk.htm Erişim Tarihi: 15.04.2007
- TANRIVERDİ, A., (2002). Halk Dilinde Petrol Nedir? Erişim: www.gapdogukalkinma.com/enerji/226.Petrol.htm Erişim Tarihi: 10.02.2007
- TBMM, (2005). Akaryakıt Kaçakçılığının Ekonomiye, İnsan ve Çevre Sağlığına Verdiği Zararlarının Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan (10/238) Esas Numaralı Meclis Araştırma Komisyonu Raporu S. 77-88, 131-137,147-158,175-177, 203-206. 11.11.2005
- TURÇEK, (2007). Motorlu Taşıtlar ve Yarattığı Sorunlar. Türkiye Çevre Koruma ve Yeşillendirme Kurumu. Erişim:http://www.turcek.org.tr/pages.php?=bilgi_bankasi&id=171&item=0,171 Erişim Tarihi: 06.09.2007

UZUNOĞLU, S.,(2006). Maliye Politikasının Esnekliğini Yitirmesi ve Kaçakçılık, Finans-Politik & Ekonomik Yorumlar

YERGIN, D., (2003). Petrol, Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü. T. İş Bankası Yayınları. 1.Baskı. S. 8,14,49,51,57,58

ZENGİNOBUZ, Ü., ÖZERTAN, G., SAĞLAM, İ., GÖKŞEN, F., (2006). Yurtdaşların Cebinden Devletin Kasasına:Türkiye’de Kim Ne Kadar Vergi Ödüyor?
Erişim:http://www.econ.boun.edu.tr/papers/pdf/iss_ec_18.pdf Erişim Tarihi: 25.06.2007

FAYDANILAN İNTERNET ADRESLERİ

<http://www.die.gov.tr/konularr/ulastirma02.htm>

[http://evds.tcmb.gov.tr/cgi-bin/famecgi?cgi=\\$ozetweb&DIL=TR&ARAVRIGRUP=bie_dkdovizgn.db](http://evds.tcmb.gov.tr/cgi-bin/famecgi?cgi=$ozetweb&DIL=TR&ARAVRIGRUP=bie_dkdovizgn.db)

<http://www.petder.org.tr/Yayinlar/publication.asp>

BAKANLAR KURULU KARARLARI (BKK)

Kaçakçılık, İstihbarat, Harekat ve Bilgi Toplama Dairesi Başkanlığının Kurulmasına İlişkin 20.11.1981 Tarihli 81/3871 Sayılı

Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 26.12.1996 Tarihli 96/9025 Sayılı

Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 04.06.1998 Tarihli 98/11160 Sayılı

Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 23.12.1998 b Tarihli 98/12254 Sayılı

Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 07.04.1999 Tarihli 99/12646 Sayılı

Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 10.03.2000 Tarihli 2000/364 Sayılı

Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 21.07.2000 b Tarihli 2000/1012 Sayılı

Sınır Ticaretinin Düzenlenmesine İlişkin 28.05.2001 Tarihli 01/2653 Sayılı

KANUNLAR

4926 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu (2003)

5607 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu (2007)

6815 Sayılı, Kıyı ve Kara Sularımızın Muhafaza ve Emniyeti, Kaçakçılığın Men ve Takibi işlerinin İçişleri Bakanlığı’na Devri Hakkında Kanun(1956)

2803 Sayılı J. Teşkilat Görev ve Yetkileri Kanunu (1983)

5015 Petrol Piyasası Kanunu (2003)

5576 Petrol Piyasasında Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (2007)

6326 Petrol Kanunu (1954)

5271 Ceza Muhakemesi Kanunu (2005)

4458 Gümrük Kanunu (1999)

KANUN HÜKMÜNDE KARARNAME (KHK)

Gümrük Müsteşarlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında 22.7.1998 No:485
Md.8

EKLER

Ek 1 Van İl Jandarma Komutanlığı Sorumluluk Bölgesinde 2001-2007 Yılları İçerisinde Meydana Gelen Akaryakıt Kaçakçılığı Olayları Çizelgesi

Ek 2 Van Emniyet Müdürlüğü Sorumluluk Bölgesinde 2000-2007 Yılları İçerisinde Meydana Gelen Akaryakıt Kaçakçılığı Olayları Çizelgesi

**VAN İL JANDARMA KOMUTANLIĞI SORUMLULUK BÖLGESİNDE 2001 YILI İÇERİSİNDE MEYDANA GELEN
AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞI OLAYLARI ÇİZELGESİ**

S.NO	OLAY TARİHİ	OLAY SAYISI		OLAY DURUMU		AKARYAKITIN YAKALANDIĞI YER				HAYVAN CİNSİ			ARACIN CİNSİ							AKARYAKITIN CİNS VE MİKTARI		SANIK DURUMU
		FAİLİ BELLİ	FAİLİ MEÇHUL	İHBARLI	İHBARSIZ	EV VE EKLENTİLERİ	ARAZİDE	MOTORLU ARAÇTA	HAYVAN SIRTINDA	AT	EŞEK	KATIR	OTOMOBİL	KAMYON	KAMYONET	MINÜBÜS	OTOBÜS	TANKER	DİĞER	MAZOT (L)	BENZİN (L)	SANIK MİKTARI
01	Ocak 2001	44	1	10	35	20	1	22	2	14	0	0		3	8	0		0	1	78115	2794	99
02	Şubat 2001	30	0	10	20	7	0	22			0	0		22	14	1	2	2	0	52197	1269	78
03	Mart 2001	21	0	2	19	2	0	17	2	4	0	0	4	7	6	0	0	1	0	13410	0	29
04	Nisan 2001	56	0	9	47	22	4	29	1	2	0	0	9	18	16	0	0	0	0	45700	640	93
05	Mayıs 2001	64	0	1	53	31	3	26		3	5	6	4	24	8	1	1	0	0	70875	2920	101
06	Haziran 2001	4	1	8	7	9	2	3	1	1	0	0	5	2	0	0	0	0	0	146795	2370	107
07	Temmu 2001	83	8	21	71	36	1	42	3	7	4	0	1	33	18	2	0	0	0	190325	1100	134
08	Ağus 2001	85	4	12	77	31	9	45	4	34	4	0	7	13	20	2	0	1	1	260321	4490	185
09	Eylül 2001	83	12	23	72	21	2	54	0	1	0	0	7	25	11	1	0	0	0	262685	4025	159
10	Ekim 2001	96	3	10	89	19	7	60	1	2	0	0	7	28	14	1	0	1	1	193949	2495	187
11	Kasım 2001	46	3	8	41	8	8	29	0	19	0	0	11	4	7	1	1	3	1	99494	7670	85
12	Aralık 2001	60	0	9	51	21	1	35	2	10	0	0	8	22	6	0	0	3	1	93182	2100	135
13	TOPLAM	745	30	153	622	267	66	404	21	99	13	6	83	243	138	9	4	11	5	1529708	31873	1394

**VAN İL JANDARMA KOMUTANLIĞI SORUMLULUK BÖLGESİNDE 2002 YILI İÇERİSİNDE MEYDANA GELEN
AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞI OLAYLARI ÇİZELGESİ**

S.NO	OLAY TARİHİ	OLAY SAYISI		OLAY DURUMU		AKARYAKITIN YAKALANDIĞI YER				HAYVAN CİNSİ			ARACIN CİNSİ							AKARYAKITIN CİNS VE MİKTARI		SANIK DURUMU
		FAİLİ BELLİ	FAİLİ MEÇHUL	İHBARLI	İHBARSIZ	EV VE EKLENTİLERİ	ARAZİDE	MOTORLU ARAÇTA	SIRTINDA	AT	EŞEK	KATIR	OTOMOBİL	KAMYON	KAMYONET	MINÜBÜS	OTOBÜS	TANKER	DİĞER	MAZOT (L)	BENZİN (L)	SANIK MİKTARI
01	Ocak 2002	85	0	29	56	18	1	56	8	8	19	0	16	36	6	2	0	4	0	157807	2815	190
02	Şubat 2002	83	0	9	75	18	1	62	4	3	32	6	14	35	11	1	1	0	0	47560	2570	102
03	Mart 2002	98	1	11	88	26	2	66	5	20	3	0	4	49	11	0	1	0	1	92005	1115	124
04	Nisan 2002	158	0	9	149	19	3	134	2	3	0	0	21	127	15	4	0	2	0	194152	4045	227
05	Mayıs 2002	116	2	12	106	20	3	91	4	48	0	0	10	98	1	1	2	0	0	140990	1916	215
06	Haziran 2002	117	5	7	113	29	1	72	1	42	7	0	4	18	2	0	0	1	1	202625	5678	167
07	Temmu 2002	83	5	3	85	13	6	65	4	11	10	0	7	52	4	3	0	0	0	213.075	1.365	113
08	Ağus 2002	96	1	6	90	16	6	69	5	29	6	0	16	47	9	0	1	1	0	95.951	2.980	141
09	Eylül 2002	84	7	15	76	24	1	47	7	22	1	17	14	24	6	6	0	0	0	121.971	1.630	112
10	Ekim 2002	49	1	6	44	7	2	38	3	12	0	0	17	17	3		0	3	0	19.102	2.475	59
11	Kasım 2002	49	1	6	44	7	4	37	1	13	0	0	12	23	2	1	0	0	0	29.220	2.890	56
12	Aralık 2002	40	0	13	27	4	0	24	1	1	0	0	7	27	0	0	0	1	0	45.600	62	
13	TOPLAM	1070	16	126	959	203	52	766	67	214	78	23	142	577	138	9	4	11	5	1529708	31873	1394

**VAN İL JANDARMA KOMUTANLIĞI SORUMLULUK BÖLGESİNDE 2003 YILI İÇERİSİNDE MEYDANA GELEN
AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞI OLAYLARI ÇİZELGESİ**

S.NO	OLAY TARİHİ	OLAY SAYISI		OLAY DURUMU		AKARYAKITIN YAKALANDIĞI YER				HAYVAN CİNSİ			ARACIN CİNSİ							AKARYAKITIN CİNS VE MİKTARI		SANIK DURUMU
		FAİLİ BELLİ	FAİLİ MEÇHUL	İHBARLI	İHBARSIZ	EV VE EKLENTİLERİ	ARAZİDE	MOTORLU ARAÇTA	HAYVAN SIRTINDA	AT	EŞEK	KATIR	OTOMOBİL	KAMYON	KAMYONET	MINÜBÜS	OTOBÜS	TANKER	DİĞER	MAZOT (L)	BENZİN (L)	SANIK MİKTARI
01	Ocak 2003	105	5	17	93	12	11	66	20	247	5	0	19	56	6	3	1	0	0	147020	11480	215
02	Şubat 2003	47	10	2	55	1	7	34	15	103		7	8	22	1	2	1			57605	3079	63
03	Mart 2003	64	2	2	64	1	9	48	7	71	13	2	15	28	6	3				64540	3565	113
04	Nisan 2003	101	6	2	105	5	12	62	28	217			17	38	1	3	1	1	1	68350	1620	151
05	Mayıs 2003	95	23	12	106	12	19	44	42	218	1	13	19	20	6	2	1			159660	2933	167
06	Haziran 2003	98	15	11	102	7	22	49	33	363		7	17	29	1	1		5	1	143355	3615	172
07	Temmu 2003	95	8	11	92	13	13	59	13	153			14	43	1	3		1		121410	1528	143
08	Ağus 2003	100	11	11	100	3	14	19	17	131			24		3	1				114178	3630	132
09	Eylül 2003	94	12	9	97	3	19		10	119	15			48		3	1			76355	1240	130
10	Ekim 2003	112	7	22	97	17	6		15	156		70	29	32	1	3				62460	1482	143
11	Kasım 2003	78	8	5	81	3	12		28	111			6	31						64355	1002	105
12	Aralık 2003	70	14	6	78	9	7		28	155	8			29		2				80887	5482	106
13	TOPLAM	1059	124	109	1072	90	152	383	151	2044	42	99	192	425	26	26	5	7	2	1163890	43132	1632

**VAN İL JANDARMA KOMUTANLIĞI SORUMLULUK BÖLGESİNDE 2004 YILI İÇERİSİNDE MEYDANA GELEN
AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞI OLAYLARI ÇİZELGESİ**

S.NO	OLAY TARİHİ	OLAY SAYISI		OLAY DURUMU		AKARYAKITIN YAKALANDIĞI YER				HAYVAN CİNSİ			ARACIN CİNSİ							AKARYAKITIN CİNS VE MİKTARI		SANIK DURUMU
		FAİLİ BELLİ	FAİLİ MEÇHUL	İHBARLI	İHBARSIZ	EV VE EKLENTİLERİ	ARAZİDE	MOTORLU ARAÇTA	HAYVAN SIRTINDA	AT	EŞEK	KATIR	OTOMOBİL	KAMYON	KAMYONET	MINÜBÜS	OTOBÜS	TANKER	DİĞER	MAZOT (L)	BENZİN (L)	SANIK MİKTARI
01	Ocak 2004	90	4	27	67	23	4		1	48		12	1	33	3	3				71108	2111	110
02	Şubat 2004	41	1		42	7	3		1	47	59		7	13						39333	1076	83
03	Mart 2004	55	12	7	60	4	7			282		4	5	15		2		2	1	70135	2850	88
04	Nisan 2004	86	22	7	101	6	1	1	1	444		13	7	27	1	1				83449	4875	169
05	Mayıs 2004	81	15	8	88	9	6			333			1	28	1	2				95521	7536	141
06	Haziran 2004	61	34	10	85	3	3			349		3		23						150190	6777	145
07	Temmu 2004	83	44	8	119	2	2			562			3	18				1		158617	5450	181
08	Ağus 2004	106	33	11	128	2	2	1		572	1	10	9	26		3		1		230180	3918	191
09	Eylül 2004	75	29	13	91	3	1			381	16		3	28			3	1		175511	120	121
10	Ekim 2004	101	22	12	111	9	1			252	2		1	42		5			2	255045	1835	147
11	Kasım 2004	97	11	11	97	10	6			192	5		1	45						192627	1634	149
12	Aralık 2004	67	13	8	72	5	2			106			9	15	5		1			105071	16746	82
13	TOPLAM	944	240	128	1150	83	16 3	2	3	3568	86	42	10 6	316	10	16	4	6	3	1623174	39417	1508

**VAN İL JANDARMA KOMUTANLIĞI SORUMLULUK BÖLGESİNDE 2005 YILI İÇERİSİNDE MEYDANA GELEN
AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞI OLAYLARI ÇİZELGESİ**

S.NO	OLAY TARİHİ	OLAY SAYISI		OLAY DURUMU		AKARYAKITIN YAKALANDIĞI YER				HAYVAN CİNSİ			ARACIN CİNSİ							AKARYAKITIN CİNS VE MİKTARI		SANIK DURUMU
		FAİLİ BELLİ	FAİLİ MEÇHUL	İHBARLI	İHBARSIZ	EV VE EKLENTİLERİ	ARAZİDE	MOTORLU ARAÇTA	HAYVAN SIRTINDA	AT	EŞEK	KATIR	OTOMOBİL	KAMYON	KAMYONET	MINÜBÜS	OTOBÜS	TANKER	DİĞER	MAZOT (L)	BENZİN (L)	SANIK MİKTARI
01	Ocak 2005	38	5	9	34		2			75			6	10		1				36160	3420	61
02	Şubat 2005	38	13	6	45	4	6			98			6	6	5	1	1	1		77690	3945	57
03	Mart 2005	45	23	3	65	3	14			149		11	3	8	2	1	1			105050	4305	67
04	Nisan 2005	64	36	4	96	2	17			293		7	6	18	4	1	1	4	2	173920	9035	93
05	Mayıs 2005	44	73		117		29			386		6	2	9	4		2		2	177250	8155	66
06	Haziran 2005	40	70		110		49			300		6	2	8	3	2		1		178020	3535	63
07	Temmu 2005	68	54		122	3	17			612	9	31		17	11				4	217805	3380	101
08	Ağus 2005	96	69		165	9	88			750	17	7	9	29	4	1			1	310372	4365	165
09	Eylül 2005	161	64		125	5	56			992	1	73	1	65	2					573734	21184	224
10	Ekim 2005	122	94	2	214	2	25			110	131	27		61	6					562401	20920	230
11	Kasım 2005	52	64	2	114		17			836		84		18	2					187012	17875	77
12	Aralık 2005	78	55	1	132		11			116	31	45		38	2					579058	19000	124
13	TOPLAM	1012	620	27	1605	28	321			6755	189	541	45	287	45	7	5	6	9	3173193	118419	1702

**VAN İL JANDARMA KOMUTANLIĞI SORUMLULUK BÖLGESİNDE 2006 YILI İÇERİSİNDE MEYDANA GELEN
AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞI OLAYLARI ÇİZELGESİ**

S.NO	OLAY TARİHİ	OLAY SAYISI		OLAY DURUMU		AKARYAKITIN YAKALANDIĞI YER				HAYVAN CİNSİ			ARACIN CİNSİ							AKARYAKITIN CİNS VE MİKTARI		SANIK DURUMU
		FAİLİ BELLİ	FAİLİ MEÇHUL	İHBARLI	İHBARSIZ	EV VE EKLENTİLERİ	ARAZİDE	ARAÇTA	HAYVAN SIRTINDA	AT	EŞEK	KATIR	OTOMOBİL	KAMYON	KAMYONET	MINÜBÜS	OTOBÜS	TANKER	DİĞER	MAZOT (L)	BENZİN (L)	SANIK MİKTARI
01	Ocak 2006	77	28	5	100	7	1			219		61	9	28	2		3			191066	13128	142
02	Şubat 2006	35	31	3	63	7	4			212					1	1				243379	11140	60
03	Mart 2006	51	51	2	100	5	2			299			3	20	1	1	2	2	1	137233	5770	70
04	Nisan 2006	74	92	2	164	6	2			1291			5	23			1			210727	5459	115
05	Mayıs 2006	69	83	2	150	3	3			993	2		3	20	1		1			143869	19875	128
06	Haziran 2006	81	112	2	191	2	2			1536	160		6	13	4		3	1		242727	26473	93
07	Temmu 2006	70	90	4	156	6	2			1124	239		7	27	2	1	1	1		224295	8255	118
08	Ağus 2006	93	53	5	141	4	2			1460			8	24	3					225015	9830	173
09	Eylül 2006	115	44	11	148	10	1			766				55	7	1	1			225443	8955	173
10	Ekim 2006	92	37	13	116	9	1			678			8	25	9	1	1			158620	12067	122
11	Kasım 2006	154	39	6	187	20	6			770	18		1		1	4	12		1	254448	6825	
12	Aralık 2006	96	25	5	116	8	5			888			5	33			11			137521	6580	130
13	TOPLAM	1007	685	60	1631	84	31 2			10239	419	61	75	372	40	9	36	4	2	2394343	128798	1518

**VAN İL JANDARMA KOMUTANLIĞI SORUMLULUK BÖLGESİNDE 2007 YILI İÇERİSİNDE MEYDANA GELEN
AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞI OLAYLARI ÇİZELGESİ**

S.NO	OLAY TARİHİ	OLAY SAYISI		OLAY DURUMU		AKARYAKITIN YAKALANDIĞI YER				HAYVAN CİNSİ			ARACIN CİNSİ							AKARYAKITIN CİNS VE MİKTARI		SANIK DURUMU
		FAİLİ BELLİ	FAİLİ MEÇHUL	İHBARLI	İHBARSIZ	EV VE EKLENTİLERİ	ARAZİDE	ARAÇTA	HAYVAN SIRTINDA	AT	EŞEK	KATIR	OTOMOBİL	KAMYON	KAMYONET	MINÜBÜS	OTOBÜS	TANKER	DİĞER	MAZOT (L)	BENZİN (L)	SANIK MİKTARI
01	Ocak 2007	27	43	14	56	19	20			619			16	23	5	2	4			125690	13181	98
02	Şubat 2007	109	1	11	99	15	8			366				42	11			1		118656	11540	135
03	Mart 2007	75		23	52	26	8			453			7		9	2	4			112234	4153	114
04	Nisan 2007	34	15	8	41	9	3			369			4	22						67149	6835	63
05	Mayıs 2007	48	15	6	57	2	1			587		1		22				1		88405	12360	74
06	Haziran 2007	16	26	3	39	9	3			289			6	14	2					53915	9121	57
07	TOPLAM	309	100	67	342	80	43			1977		1	57	140	29	7	12	2		463580	44699	455

**VAN EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ SORUMLULUK BÖLGESİNDE 2000- 2007 YILLARI İÇERİSİNDE MEYDANA
GELEN AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞI OLAYLARI ÇİZELGESİ**

YILLAR	OLAY SAYISI	SANIK SAYISI	YAKALANAN	FİRAR	ELE GEÇEN MOTORİN(Litre)	ELE GEÇEN BENZİN(Litre)
2000	190	282	276	6	226 358	169 817
2001	150	218	217	1	129 543	66 917
2002	323	393	386	7	322 336	10 863
2003	225	192	185	7	112 906	3 435
2004	109	154	153	1	164 289	9 148
2005	209	252	251	1	342 960	38 612
2006	162	209	206	3	227 457	12 837
2007*	33	44	44	-	46 260	6 626

ÖZGEÇMİŞ

I. Bireysel Bilgiler

Adı : Suat

Soyadı : ÇETİN

Doğum yeri ve tarihi: Boyabat/SİNOP 01.06.1973

Uyruğu :T.C.

Medeni durumu : Evli

Askerlik durumu : Subay

İletişim adresi ve tlf : Jandarma Helikopter Filo Komutanlığı VAN
0505 356 39 84

II. Eğitimi: İlk ve orta öğrenimini İstanbul'da tamamladı. 1990 yılında Kuleli Askeri Lisesini tamamlayarak Kara Harp Okuluna devam etti. 1994 yılında Jandarma teğmeni olarak mezun oldu. 1995-1997 yılları arasında Van ili Özalp ilçesine bağlı Jandarma sınır takımında Takım Komutanı olarak görev yaptı.1998 yılında Kara Havacılık Okuluna giderek 1999 yılında helikopter pilotu olarak mezun oldu. Halen Van Jandarma Helikopter Filo Komutanlığı'nda helikopter pilotu olarak görev yapmaktadır. Evli ve bir çocuğu vardır. İngilizce bilmektedir.

III. Ünvanları: Pilot.

IV. Mesleki Deneyimi:

V. Üye Olduğu Bilimsel Kuruluşlar:

VI. Bilimsel İlgil Alanları:

VII. Bilimsel Etkinlikleri:

VIII. Diğer Bilgiler: