

T.B.M.M.**TUTANAK DERGİSİ****94 üncü Birleşim****26 Nisan 2006 Çarşamba**

7.- *Özel Tüketim Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/1145) (S. Sayısı: 1112) (x)*

BAŞKAN - Komisyon ve Hükümet yerinde.

Komisyon raporu 1112 sıra sayısıyla bastırılıp dağıtılmıştır.

Tasarının tümü üzerinde söz istekleri var.

Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, Trabzon Milletvekili Sayın Akif Hamzaçebi; buyurun. (CHP sıralarından alkışlar)

CHP GRUBU ADINA MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Özel Tüketim Vergisi Kanunu ile Katma Değer Vergisi Kanununda değişiklik yapılmasını öngören kanun tasarısı hakkında görüşlerimi açıklamak üzere, Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına söz aldım; sözlerime başlarken hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüştüğümüz tasarının ana amacı, halen var olmakla birlikte yasal dayanağı tartışmalı olan bir uygulamayı yasal dayanağa kavuşturmaktır. Yaklaşık on yıldır süregelen uygulamaya göre, yurt dışına yapılan ticarî eşya taşımacılığında taşıma maliyetlerinin azaltılması amacıyla, sınır kapılarında, çıkış kapılarında, bu ticarî eşyayı taşıyan araçlara vergisiz olarak -yani, Özel Tüketim Vergisiz ve Katma Değer Vergisiz olarak- mazot verilmesi vardır. Bu uygulama, on yıldan bu yana vardır; ancak, Gümrük İdaresinin yeni açılan gümrük kapılarında bu uygulamanın olup olamayacağı konusundaki tereddütü üzerine, hükümet tarafından bu tasarı hazırlanmış ve bu tereddütlerin giderilmesi amacıyla, uygulama, bu tasarıyla ciddî bir yasal dayanağa kavuşturulmak istenmiştir.

Tasarının bu bölümü, var olan uygulamadaki tereddütü gidermeye yöneliktir; ama, tasarıda olmadığı halde, Plan ve Bütçe Komisyonunda tasarıya eklenen bir hüküm daha vardır. Bununla amaçlanan ise, transit taşımacılıkta, aracın iki sınır kapısı arasında katedeceği mesafe dikkate alınarak, yine taşıma maliyetlerinin ucuzlatılması, düşürülmesi amacıyla, bu araçlara da, bu ticarî eşyayı taşıyan TIR veya kamyon gibi araçlara da, yine vergisiz olarak - yani, KDV'siz ve ÖTV'siz olarak- mazot verilmesi uygulaması olanağı getirilmiştir. Bu, tasarının yeni bir hükmüdür, hükümet tasarısında yoktur. Plan ve Bütçe Komisyonu çalışmaları sırasında, Türkiye'nin transit ticaretteki konumu dikkate alınarak, Trabzon, Mersin gibi limanların transit ticarete taşıdığı önem dikkate alınarak, taşıma maliyetlerinin ucuzlatılarak, ilgili ülkelerin, bu limanları vasıta kılmak suretiyle ithalat yapan ülkelerin, İran gibi, Gürcistan gibi, güneydoğudaki diğer komşularımız gibi ülkelerin ithal maliyetlerinin de düşürülerek, onlara gidecek olan maldaki taşımadan kaynaklanan maliyetin düşürülerek, Türkiye'nin bu alanda bir avantaj sağlaması amaçlanmıştır.

Bu düzenlemeyi, Plan ve Bütçe Komisyonunda, Cumhuriyet Halk Partisi olarak önerdik, yine, İktidar Partisi Grubuna mensup milletvekillerimiz de bu öneride bulundu ve iki önerinin buluşması sonucu, bu güzel düzenleme tasarıya girmiştir.

Değerli arkadaşlar, tasarı, esas olarak bunları düzenlemektedir. Tasarının getirmiş olduğu olanak sınırsız bir olanak değil, transit ticarete iki sınır kapısı arasında katedeceği mesafe dikkate alınarak, o aracın standart deposuyla sınırlı olmak üzere vergisiz mazot verilmesi imkânı vardır. Türkiye'den yurt dışına yapılacak olan nakliyelerde de, yine, aracın standart deposuyla sınırlı olmak üzere mazot verilmesi olanağı söz konusudur. Standart depo da, henüz tanımı yapılmamış olmakla birlikte, yaklaşık 550 litre düzeyinde bir mazotu alan depodur.

Değerli arkadaşlar, Türkiye'nin, karayolu taşımacılığında çok önemli bir üstünlüğü vardır. Bugüne kadar, Türkiye, ulaşım politikasında karayoluna ağırlık vermiştir. Karayoluna ağırlık vermesinin doğal sonucu olarak da, Türkiye'de karayolu taşımacılığı son derece gelişmiştir; ancak, Türkiye, karayolu taşımacılığındaki bu avantajını, maalesef, uluslararası ilişkilerde kullanamamaktadır.

Türkiye, bilindiği gibi, 1996 yılında gümrük birliği uygulamasına geçmiştir. Nihai hedefi Avrupa Birliği olan Türkiye'nin, bu nihai hedefe ulaşmada atmış olduğu çok önemli adımlardan birisi, gümrük birliği uygulamasına dahil olmasıdır. Bu uygulama, 1996 yılında başlamıştır; ancak, Türkiye, 1996 yılında gümrük birliğine girerken, o sırada, gümrük birliğine girmiş olması nedeniyle, normal olarak kazanmış olması gereken bir hakkını, maalesef, bugüne kadar kullanmamıştır veya kullanamamıştır veya Türkiye'nin bu hakkı kullanması engellenmiştir.

Avrupa Birliğinin hedefi nedir; malların, kişilerin ve sermayenin serbest dolaşacağı bir ortamın, bir coğrafyanın yaratılmasıdır. Yine, bunun öncesinde, bizim de dahil olduğumuz gümrük birliğinin hedefi nedir; malların serbest dolaşımının sağlanmasıdır. Türkiye, Gümrük Birliği Anlaşmasıyla malların serbest dolaşımını sağlarken, gerek kendi mallarının gerek Avrupa Birliğine mensup üye ülkelerin mallarının serbest dolaşım olanağını sağlarken, bu malları taşıyacak olan araçların serbest dolaşım olanağı Türkiye'ye sağlanmamıştır.

Değerli arkadaşlar, bu, son derece önemli bir konudur. Bu kadar önemli bir konuda, karayolu taşımacılığındaki maliyetlerin ucuzlatılması gibi bir önemli konuda, Türkiye, avantaj sağlamaya çalışırken, öte tarafta, uluslararası taşımacılıkta, Avrupa Birliğiyle olan taşımacılıkta Türkiye'nin bu engellerle karşılaşması, gerçekte, Türkiye'nin sadece karayolu taşımacılığına bir engel değil, Türkiye'nin ihracatına karşı konulmuş bir engel olarak karşımıza çıkmaktadır. Türkiye, bu engeli, bugün nasıl aşmaya çalışmaktadır; bu ülkelerle ikili görüşmeler yapmak suretiyle sağlamış olduğu kotaları kendi karayolu taşımacılarına, nakliyecilerine kullandırmaktadır.

Görüşmelerle Türkiye iki tip kota sağlıyor, transit kotalar sağlıyor transit ticarete kullanmak üzere ve yine, eğer transit ticaret söz konusu değilse, transit taşımacılık söz konusu değil de doğrudan iki ülke arasında bir taşımacılık söz konusuysa, bunu da, ikili anlaşmalarla, ikili kotalarla çözmeye çalışmaktadır. Bu kotaların bitmesi halinde, Türkiye, karayoluyla taşımayı yapamamakta; bu kotalara ilave olarak kota alabilmek için ilgili ülkelerin kapısını, tabiri caizse, aşındırmaktadır. Değerli arkadaşlar, bu, hiç hoş bir uygulama değildir, doğru bir uygulama değildir. Esasen, bu uygulama, Avrupa Birliğine üye ülkelerin Türkiye'ye layık gördüğü, müstahak gördüğü bu uygulama uluslararası anlaşmalara da aykırıdır.

Uluslararası anlaşmalardan GATT anlaşması, Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Birliği Anlaşmasının 5 inci maddesi, esasen, transit taşımacılığı güvence altına almıştır. Bu anlaşmaya taraf olan bütün ülkeler açısından transit ticaret serbesttir. 5 inci madde aynen şöyle demektedir değerli arkadaşlar: "Transit taşımalar için en elverişli olan güzergâhlar kullanılmak suretiyle her bir âkit tarafın toprakları üzerinden transit serbestisi vardır." Ancak, GATT Anlaşmasının 5 inci maddesinin Türkiye'ye sağladığı olanak, maalesef, Türkiye tarafından kullanılamamakta veya Avrupa Birliğine üye ülkeler, Türkiye'nin bu hakkı kullanmasına engel olmaktadır. Türkiye'nin ihracatının yüzde 60'ı Avrupa Birliği ülkeleriyledir ve bu ihracatın yüzde 60'ı da karayoluyla taşınmaktadır değerli arkadaşlar. Karayolu taşımacılığının ne kadar önemli olduğunu, sanırım, bu rakamlar ortaya koyuyordur.

Şimdi, Türkiye, Avrupa Birliğine üyelik sürecinde müzakerelerini yaparken Türkiye'ye Güney Kıbrıs'la ilgili olarak öne sürülen bir gerekçe vardır; "siz, mademki Avrupa Birliğine üye ülkesiniz, üye olmak istiyorsunuz, gümrük birliğine üye olmuşsunuz, şimdi üyelik tarihi aldınız, müzakereler başladı, tarama süreci başladı; siz, bu çerçevede mademki malların serbest dolaşımını da kabul ettiniz, bu malları taşıyan gemilere limanlarınızı açmak zorundasınız" denilmektedir. Türkiye'ye bu denilirken, aynı ülkeler, Türkiye'ye yıllardır Gümrük Birliği Anlaşmasıyla Türkiye'nin kazanmış olduğu malları taşıyacak araçların serbestçe seyahat edebilmesi, serbestçe gidebilmesi olanağını Türkiye, maalesef, kullanamamaktadır.

Değerli arkadaşlar, bu tasarımı görüşürken bu sorunları da, hem sizlerin hem Sayın Bakanın, hükümetin bilgisine sunmak istedim. Bu, esasen, 96 yılında Türkiye'nin kazanmış olduğu bir haktır. 96 - 2006; on yıl geçmiştir. On yıl gecikmeli olarak Türkiye'nin gündemine tekrar bu sorunu taşımak, bu sorunu çözmek zorundayız diye düşünüyorum.

Bizim ihracatta en büyük avantajımız Çin'e karşı, Uzakdoğu ülkelerine karşı en büyük avantajımız maliyet değil değerli arkadaşlar; maliyetler konusunda bizim o ülkelerle herhangi bir şekilde yarışma şansımız, maalesef, yok. Bizim en büyük avantajımız, Avrupa Birliğine olan coğrafi yakınlığımızdır. Bu yakınlığımızı eğer karayolu taşımacılığında kotalarla engellenmek suretiyle kullanamazsak, biz, maalesef, ihracatta arzu ettiğimiz seviyeye gelemez. Konu, sadece karayolu taşımacılarının sorunu değildir, Türkiye'nin ihracatının sorunudur. Tabii ki, tasarı, doğal olarak bu konularda herhangi bir düzenleme yapmıyor. Tasarının düzenlemesi, biraz önce belirttiğim gibi, karayolu taşımacılığında maliyetleri düşürerek Türkiye'nin biraz daha avantajlı bir konuma gelmesi, transit ticareti patlatacak olan birtakım limanların da -Trabzon, Mersin gibi, bu limanlarda- bu avantajı kullanmak suretiyle, hem bölge ekonomisinin hem Türkiye ekonomisinin canlanmasıdır.

Değerli arkadaşlar, konumuz Özel Tüketim Vergisi olunca, ister istemez, Özel Tüketim Vergisi alanındaki bazı gelişmeleri de sizlerin dikkatine sunma ihtiyacı duyuyorum. Özel Tüketim Vergisi, hükümetin çok ilgi duyduğu bir vergi olmuştur. Rakamlara bakılırsa, hükümetin vergi önlemleri çok büyük ölçüde Özel Tüketim Vergisi üzerine yoğunlaşmıştır. Özel Tüketim Vergisiyle ilgili olarak bu hükümet döneminde yapılmış olan artışları, geçen konuşma vesileleriyle sizlerin dikkatine sunmuştum. Nominal artışları, rakamsal artışları, enflasyonun etkisini dikkate almaksızın, sizlerin dikkatine sunmuştum. Yüzde 70'ler, 80'ler

düzeyinde artışlar söz konusu olmuştur değerli arkadaşlar, bu hükümet döneminde Özel Tüketim Vergisi oranlarında ve Özel Tüketim Vergisi gelirlerinde.

Bunu bir an için bir başka türlü değerlendirmeyi de düşünelim değerli arkadaşlar. Enflasyonun da etkisini ihmal ederek, Türkiye'de işte üç dört yıldır sürekli var olan büyümeyi de ihmal ederek, gerçekte artış oranı ne olmuştur ona bakalım. Ben, bugünkü konuşma vesilesiyle o rakamları sizlerin dikkatine sunmak istiyorum. Bunun için kullanacağım ölçü vergi gelirlerinin millî gelire oranı nedir, Özel Tüketim Vergisi gelirin millî gelire oranı ne olmuştur onları sizin dikkatinize sunmak istiyorum.

Bakın, hükümetin 2003 yılında işbaşına gelmesinden hemen önce, 2002 sonunda Özel Tüketim Vergisi hâsılatının millî gelire oranı -millî gelir olarak gayri safi millî hâsılayı alıyorum- yüzde 4,9 olmuştur. 2003'te bu oran hemen yüzde 6,2'ye çıkmıştır ve bu oranın altına düşmemiş, 2005'te 6,8'e gelmiş, 2006'da da bu oranın gerçekleşmesini hükümet öngörmüştür.

Bakın, reel olarak Özel Tüketim Vergisindeki artış yüzde 36'dır; enflasyonu falan ihmal ettim, hepsini ihmal ettim.

MUSTAFA ELİTAŞ (Kayseri) - Sayın Hamzaçebi, petrol fiyatlarındaki artışı dikkate alıyor musunuz?

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) - Arkadaşımız oradan soruyor, "petrol fiyatlarındaki artışı dikkate alıyor musunuz?.." Ben, akaryakıt ürünlerinin satış fiyatını kastetmiyorum. O satış fiyatı içinde verginin payı nedir, siz vergiyi nereden almış nereye getirmişsiniz?.. Ayrıca, en son IMF raporu yayımlandı; hatırlayacaksınız, IMF'nin raporunda denilen şudur: Türkiye, dünyanın en pahalı benzinini tüketmektedir. Bu en pahalı benzin, hükümetin, benzin fiyatlarına zam yapmadım dediği dönemde olmuştur değerli arkadaşlar. Sorunuza cevaben Sayın Elitaş, size bildiriyorum.

Ayrıca, bakın, bunun alt unsurlarına bakalım, Özel Tüketim Vergisinde petrol ürünlerini bir kenara bırakalım. Bakın, motorlu taşıt araçlarındaki Özel Tüketim Vergisini yüzde 0,16'dan alıp yüzde 0,81'e çıkarmışsınız, yüzde 506 artış reel olarak; yani, enflasyonu ihmal ediyorum. Alkollü içkiler ve sigaradaki artış nedir biliyor musunuz; 2002'de yüzde 0,73'ten 2005'te 1,78'e, 2006'da 2,04'e çıkarıyorsunuz. Buradaki artış da yüzde 143 değerli arkadaşlar, buradaki artış reel olarak yüzde 143.

Bunları neden veriyorum; buradan bir yere geleceğim değerli arkadaşlar. Bunu, sadece, hükümet bu vergiye çok aşırı yükledi, işte, milletimiz bunu bilsin amacıyla bunu söylemiyorum. Tabii ki, işin bu yönünü milletimiz, bizi izleyenler ve sayın milletvekillerimiz bilmek durumunda; ama, Özel Tüketim Vergisini, akaryakıt ürünlerindeki Özel Tüketim Vergisine bu kadar olağanüstü ölçüde yüklenilmesinin sonucu, Türkiye'de benzin tüketimi resmî kayıtlara göre düşmüş gözüküyor değerli arkadaşlar. Bunu, bir veya iki kez daha bu kürsüden sizlere anlatmaya çalıştım, bir kez daha vermek istiyorum.

Bakın, Türkiye'de 94 yılında benzin tüketimi 3,6 milyon tonken, bu tüketim 98 yılında 4,5 milyon tona çıkmış. Bugünkü tüketim nedir biliyor musunuz değerli arkadaşlar; 2005 yılı tüketimi 2,7 milyon ton. Türkiye 94 yılında tükettiği benzinden daha az benzin tüketmiş gözüküyor. Rakamlar, değerli arkadaşlar, resmî kurumların rakamlarıdır. Rakamları yıllar

itibariyle vereyim; 94 yılındaki 3,6 milyon, 98'de 4,5 milyon tona çıkmıştı. 99 kriz yılıdır, 4,3 milyon tona düşmüş. 2000 yılında 3,7 milyon ton; 2001, 3,1; 2002, 3,1; 2003, 2,8; 2004, 2,9; 2005, 2,7 milyon değerli arkadaşlar. Akaryakıtta bu kadar ağır verginin olması, sonuçta, milletin bir şekilde vergisiz akaryakıt tüketmesi gibi bir sonucu bu ekonominin önüne getirip koymuştur. Bundan hükümetin kaybı, sadece vergi olarak kaybı, değerli arkadaşlar, 5 milyar dolardır.

Bakın, aynı dönemde araç sayısı ne oldu; 94 yılında Türkiye'de -sadece otomobil sayısını veriyorum ben size- 2 800 000 otomobil varken, 2005 yılında 5,7 milyon otomobil olmuş. Otomobil sayısında yüzde 102 oranında artış var.

Değerli arkadaşlar, diyeceksiniz ki, otogaz tüketmeye başladı; otogaz rakamları da bunu açıklamıyor. Bakın, 2000 yılını veriyorum, 2000 yılında otogaz tüketimi 2,5 milyon metreküp, 2005'te de 2,6 milyon metreküp. Otomobillerin benzin ve otogaz tükettiğini varsayalım, ikisini toplayarak ben size bir rakam vereyim; 2000 yılında bir otomobil 1 700 litre benzin ve otogaz tüketirken, 2005 yılında 1 074 litre benzin ve otogaz tüketiyor gözüküyor. Değerli arkadaşlar, hükümet, bu rakamın, bu tablonun üzerine gitmek zorundadır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hükümetin bir uygulamasından söz etmek istiyorum. Hükümetimiz, 2004 yılı başında denizcilik sektörünü teşvik amacıyla, bu sektöre vergisiz mazot verilmesi uygulamasını başlatmıştır. Kimlere veriliyor; deniz taşımacılığı yapanlara, yük taşımacılığı yapanlara, yolcu taşımacılığı yapanlara ve balıkçılara. Balıkçılarda olay sosyal amaçlıdır, gayet doğru bir uygulamadır.

Yine, yolcu taşımacılığında, yolcu taşıma maliyetlerinin düşürülmesi hedeflenmiştir. Burada, sonuçta kaç yolcu taşınmıştır gibi bir sonuçla ilgilenmek doğru değil; ama, yük taşımacılığındaki amaç, yük taşımacılığının maliyetini indirmek suretiyle yük taşımacılığında artış sağlamaktır; ama, rakamlara bakıyoruz, Türkiye'de 2004 yılından bu yana denizyoluyla yapılan yük taşımacılığında artış değil, azalış var değerli arkadaşlar. 2003 yılında 5 300 000 ton yük taşınırken, 2004 yılında, bu uygulamanın, vergisiz mazot uygulamasının başladığı ilk yılda, sadece 50 000 tonluk artış olmuş, 5 350 000 ton. 2005'te Devlet Planlama Teşkilatının rakamlarına göre, 5 095 000 ton yük taşınacak gözüküyor; 2005 yıl sonu tahmini DPT'nin. Bir önceki yıla göre, 2004 yılına göre azalış var, artış yok. Peki, bizim hedefimiz yük taşımacılığının maliyetini düşürmek suretiyle bu taşımacılığı artırmak değil miydi; ne oldu, bu hedefe ulaşamadık mı?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) - Teşekkür ederim Sayın Başkan, toparlıyorum.

Uygulamadan yararlanan gemi sayısına baktığımızda, 2004 yılında 4 875 gemi yararlanırken, 2005 yılında 5 706 gemi yararlanmış bu uygulamadan. Uygulamadan yararlanan gemi sayısı 1 000 artıyor; ama, taşınan yük miktarı azalıyor. Bunu da, her vesileyle, akaryakıt üzerindeki vergi yükü ve akaryakıttaki vergiden vazgeçmek suretiyle verilen teşviklerin hedefine ulaşip ulaşmadığını kontrol edebilmek, izleyebilmek açısından, hükümetimizin ve siz sayın milletvekillerinin dikkatine sunuyorum. Bu vesileyle tekrar dikkate sunmayı bir görev sayıyorum değerli arkadaşlar. Bu tablo, taşınabilir bir tablo değildir.

Œimdi duyuyorum, Œu grŒtgmz tasarıyla ilgili olarak, transit ticaretin kapsam dıŒına çıkarılması yönünde hükümetin bir dŒncesi olduğunu duyuyorum. Umarım yanılıırım; ama, Œu tabloya hükümet herhangi bir nlem almazken, transit taŒımacılıkta Plan ve Bütçe Komisyonunda getirilen olanağı eğer hükümet bu tasarıdan çıkarırsa, bunu, Yüce Meclise, milletimize izah etmekte çok zorlanacaktır diye dŒnyorum. Umarım, bu dŒncemde, bu duyularımda yanılıırım, hkmetimiz böyle bir yola gitmez; transit ticaret, tasarıda olduğu gibi yasalaŒır ve transit ticaretteki taŒıma maliyetlerini Türkiye dŒrmek suretiyle bazı liman kentlerimizin kalkınması, geliŒmesi olanağı sağlanmış olur.

Sözlerimi burada bitiriyorum, hepinize saygılar sunuyorum. (AlkıŒlar)

BAŒKAN - TeŒekkr ediyorum Sayın Hamzaçebi.