

**2007 MALÎ YILI GENEL VE KATMA BÜTÇE
KANUN TASARILARI İLE 2005 MALÎ YILI GENEL
VE KATMA BÜTÇE KESİNHESAP KANUNU
TASARILARININ PLAN VE BÜTÇE
KOMİSYONU GÖRÜŞME
TUTANAKLARI**

BAŞKAN: Sait AÇBA

BAŞKANVEKİLİ: Mehmet Altan KARAPAŞAOĞLU (Bursa)

SÖZCÜ: Sabahattin YILDIZ(Muş)

KATİP: Mehmet ESEKMEN(İstanbul)

-----O-----

20.11.2006

İÇİNDEKİLER

- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
- TELEKOMÜNİKASYON KURUM
- DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
- SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

.....

Sayın Hamzaçebi, buyurun.

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

Sayın Bakan, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, bürokrasinin değerli temsilcileri; Sayın Bakana kapsamlı sunuşu nedeniyle teşekkür ediyorum. Gerçekten, belki, kitap olarak da bu bilgilerin birçoğu önümüzde var, ama onları yansıda izlemek konuyu takip edebilmek, bilgilenmek açısından çok daha iyi oldu. Sayın Başkan, umarım diğer Bakanlıklar da böyle bir modeli kendilerine örnek alırlar.

Ulaştırma Bakanlığı ve bağlı kuruluşlarının bütçesini konuşacağız. Esasen, Bakanlığın faaliyetlerini, bağlı kuruluşlarının faaliyetlerini sadece bütçe rakamlarına bakarak değerlendirmek çok doğru değil; çünkü, birçok proje yap-işlet-devret yöntemiyle veya başka yöntemlerle yapıldığı için bütçe rakamlarına esasen bunlar yansımıyor; dolayısıyla, değerlendirmeyi salt bütçe rakamlarıyla yapmak çok doğru olmaz.

Sayın Bakanın demiryoluna ağırlık veren yaklaşımını çok doğru buluyorum, sunuşuna da özellikle bu nedenle sanırım demiryoluyla başladı ve oldukça uzun bir yer tuttu. Evet, umarım, demiryoluna sunuşta verilen bu ağırlık yılların bu alandaki ihmalini gidermek için bir başlangıç olur ve devam eder ve ağırlıklı olarak karayoluna dayanan ulaşım politikamız zaman içinde değişir ve demiryolu bu ulaşım politikası içerisinde hak ettiği yeri alır. Bu, hem ekonominin gelişmesi hem Türk insanının yaşam standardının yükselmesi açısından son derece önemli bir konu.

Demiryolu bağlamında Sayın Bakanın sunuşunda göremedim, muhtemelen, belki zaman olsaydı bunlara değinebilirdi, bilemiyorum var mıydı konular arasında, ama, demiryolu politikasında, doğuyu batıya, batıyı doğuya bağlayan veya Ankara merkez olmak üzere Ankara'dan batıya, kuzeye, güneye, doğuya, güneydoğuya, Türkiye'nin bütün tarafına bağlantı olabilecek şekilde bazı ilave hatlarla birlikte bir proje görüyorum; ama, güneydoğuyu kuzeye bağlayan bir hat göremedim, bilemiyorum yanılıyor muyum; oysa, GAP'ı Karadeniz'e bağlayan ve orada, GAP'ta üretilen tarımsal

ürünlerin Rusya ve diğer Türk cumhuriyetlerine ihracını sağlayacak bir olanağın yaratılması uygun olur diye düşünüyorum. GAP'ı Karadeniz'e bağlayan bir demiryolu projesi iki bölgenin entegrasyonu ve ilişkilerinin geliştirilmesi açısından da olumlu sonuçlar verecektir diye düşünüyorum. Yine, Karadeniz'i, Trabzon merkez olmak üzere, Batum'a bağlayacak bir hat, GAP-Karadeniz demiryolu hattının bir uzantısı olarak Türkiye'nin dış ticaretinde ve bölge ekonomisinin gelişmesinde son derece önemli bir rol üstlenecektir diye düşünüyorum. Sayın Bakanın takdirine sunuyorum bu konuları.

Ben, ulaşım politikasındaki durumu bazı açılardan yıllık programdaki rakamlara dayanarak değerlendirmek istiyorum. Hepinizin bildiği gibi, 2007 yılı programı Plan ve Bütçe Komisyonunda bütçe görüşülürken bizlere dağıtıldı. Yıllık programın 114'üncü sayfasından başlayarak ulaştırma sektörüne ilişkin genel bilgiler verilmektedir; 115'inci sayfada yer alan bir tabloda da son üç yıllık rakamları görebiliyoruz. Demiryolu, denizyolu, havayolu, karayolu ve boru hattı ulaşımlarında 2004 ilâ 2006 arası rakamlarını burada görebiliyoruz. Gördüğüm şu: Havayolu ulaşımında önemli bir gelişme var. Karayolu ulaşımında eski yıllardan beri gelen, doğal seyrine uygun bir şekilde yine bir gelişim olduğunu görüyoruz hem yolcu taşımacılığında hem yük taşımacılığında. Boru hattı taşımacılığında yine bir artış olduğunu görüyoruz. Ancak, demiryolu ulaşımında yolcu taşımacılığında bunu göremiyoruz demiryolundaki yük taşımacılığında görmemize rağmen. Örneğin, demiryolunda yük taşımacılığı 2004 yılında milyon ton kilometre cinsinden 9,178 iken, 2005 gerçekleşmesi 9,707, 2006 yıl sonu tahmini de 10,192 olarak tahmin ediliyor. Yük taşımacılığında artış var, yolcu taşımacılığına baktığımızda bunu göremiyoruz. 2004'te 5,098 olan -yine, milyon yolcu/ kilometre olarak söylüyorum bunu- rakam 2005'te düşmüş 4,977'ye düşmüş, 2006'da da bu rakam 5,026 gözüktüyor; yani, 2006 yıl sonu gerçekleşme tahmini olarak 2004 yılı gerçekleşmesinin daha gerisinde bir rakam öngörülüyor. Ben şöyle anlıyorum bunu: Demiryolunda vatandaşlarımız yükünü trene veriyor, ama kendisi binmiyor, muhtemelen tren kazasından kaynaklanan bir durum bu. Umarım bu hızlı tren projeleriyle demiryollarının yüzü değişir ki, bittiğinde değişeceğinden eminim ve yolcular da treni güvenli bir ulaşım aracı olarak ve aynı zamanda hızlı bir ulaşım aracı olarak görür ve binerler.

HALİL AYDOĞAN (Afyonkarahisar) – Kendisi uçaklı gidiyor, yükü trene koyuyor.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Evet, yükü trene koyuyor, kendisi otobüsle veya uçakla gidiyor.

Deniz yolunda durum şu: Denizyolu taşımacılığında önceki yıllar bütçelerinde de durdum, bu yıl bütçesinde de durmak istiyorum. Durmak istememin nedeni, 1 Ocak 2004 tarihinden itibaren Hükûmet denizyolu ulaşımını teşvik etmek amacıyla özel tüketim vergisiz motorin uygulaması başlattı.

Hepinizin bildiği gibi, özel tüketim vergileri bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de de iki amaçla kullanılmaktadır; birinci amacı, hazineye gelir sağlamaktır; ikinci amacı da, kullanılmak istenilen alana göre, örneğin burada ulaşım için konuşuyorsak, ulaşım politikasının bir aracı olarak da kullanılabilir veya sağlık politikasının olabilir, başka politika aracı olarak da kullanılabilir. Hükûmet özel tüketim vergisiz motorinle denizyolu ulaşımını teşvik etmek istemiştir. Bu, doğal bir tercihtir değerli arkadaşlar. Üç tarafı denizlerle çevrili olan bir ülkede buna rağmen denizyolu ulaşımı toplam ulaşımın içinde çok küçük bir yüzdeye sahipse böyle bir teşviki vermek düşünülebilir tabii ki, düşünülür, denenir, bakılır, olumlu sonuç verdiyse devam edilir, eğer olumlu sonuç vermediyse gözden geçirilir. Dolayısıyla, verilen teşvikin hedefine ulaşip ulaşmadığını değerlendirmek zorundayız diye düşünüyorum. Sayın Bakanın verdiği rakamlardan deniz ulaşımında başlatılan ÖTV'siz yakıt uygulamasının yolcu taşımacılığında olumlu sonuç verdiğini görüyoruz. Yine, feribotla yapılan yolcu ve yük taşımacılığında olumlu sonuç verdiğini görüyoruz feribotla, daha sonra araç ve yolcu

taşımacılığında. Ro-Ro taşımacılığında olumlu sonuç verdiğini görüyoruz; ancak, Sayın Bakanın rakamlarını yıllık programdaki rakamlarla birlikte değerlendirdiğimde, yük taşımacılığında, toplam içinde belki önemli bir yüzdeye sahip değil, dahası ÖTV'siz yakıt verilen sektörler, alt sektörler içerisinde yük taşımacılığı önemli bir paya sahip değil, ama yük taşımacılığında ÖTV'siz yakıt uygulamasının hedefe ulaşmadığını görüyorum. Yine, Devlet Planlama Teşkilatının rakamlarından söyleyeceğim, milyon ton/kilometre olarak söylüyorum rakamları: 2004 gerçekleşmesi 5,350, 2005'te düşüş var 2004'e göre 5,225, 2006 yıl sonu tahmini 5,330.

Değerli arkadaşlar, ÖTV'siz yakıt uygulamasının olmadığı, yani ÖTV'li yakıtın olduğu 2003 yılında bu rakam 5,300'dü. Yani, bakın, 5,300 2003 rakamı, 2006 rakamı 5,330.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, bunu ben değerlendirmenizi rica ediyorum. Yani, sonuçta verilen teşvik hedefine ulaşmalı. Ulaşmadıysa bunu gözden geçirmek, düzeltmek gerekir.

Bakın, yatların durumu nedir bilemiyorum, yatlar, alt sektörler itibariyle tahsil edilmeyen ÖTV toplamı içerisinde ve ÖTV'siz yakıt tahsis edilen alt sektörler içerisinde yüzde 6'lık bir paya sahip; ama, özel yatların önemli bir bölümünün şirket adına kayıtlı olduğunu düşünürsek ve gerçekte bunların ticari taşımacılıkta kullanılmadığı düşünürsek sonuçta bu yatlara da, çoğunlukla özel amaçla kullanılan bu yatlara da ÖTV'siz yakıt vermiş oluyoruz. Ben, burada da bu uygulamanın gerçek ticari... Belki Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nda yapılacak bir düzenlemeyle yakından bağlantılı. İkisini ayırt etmek çok zor. Belki düzeltmeyi bu konuda orada yapmak daha uygun olur. Yoksa, burada ticari yatlarda kaldırmak gibi bir önerim yok; çünkü, gerçekten bundan yararlanan, bu amaçla, ticari amaçla yatları kullanan birçok kişi de var, Bodrum'da bu işi meslek edinmiş birçok esnafımız var. Ben, bu uygulamayı özellikle yük taşımacılığında sizin dikkatinize sunuyorum, rakamlar yük taşımacılığında bu teşvikin hedefine ulaşmadığı gösteriyor.

Burada Devlet Planlama Teşkilatına yönelik bir eleştiride bulunmak istiyorum. Buradaki uzman arkadaşlara sordum, ancak tatmin edici bir cevap alamadım. Ulaştırma sektöründeki gelişmelerini önceki yılların programlarında gelecek yılı da kapsayacak şekilde bize verirlerdi. Yani, bu 2007 yılı programıysa 2007 yılı tahminini de bize verirlerdi. Bunu son iki yıldır Devlet Planlama Teşkilatı yapmıyor. Ben de alınganlık gösteriyorum. Ben bunu bir kez eleştirdim 2005 yılında, orada, çünkü gerçekleşme tahminimde de bu vergisiz teşvikin hedefine ulaşmadığını gösteren rakamlar vardı. Dedim herhalde ben eleştirdim ondan sonra bu uygulamayı gözden geçirmek yerine Devlet Planlama Teşkilatı da onun yerine bu rakamları yıllık programa almamayı tercih etti. Bu, umarım benim aşırı alınganlığımdan kaynaklanıyordur. Bunu esasen Devlet Planlama Teşkilatı bütçesinde gündeme getireceğim.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; ben, bir de Telekomda değinmek istiyorum. Telekom, yaklaşık bir yıl önce özelleştirildi, 5,5 milyar dolarlık bir özelleştirme bedeliyle Telekomun işletmesi devredildi.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – 6.650.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Pardon, 6.650, düzeltiyorum.

Şimdi, bu Telekomun yüzde 55 hissesi yanılmıyorsa. Oger Telekom veya Ojer Telekom isimli şirket bunu devraldı. Bu devrin yapıldığı dönemleri hatırlıyorum, şirket “gerekirse biz bunu peşin öderiz” şeklinde bir yaklaşıma sahipken peşin ödenmedi. Ödemeyebilir tabii ki, sözleşmeden doğan haklarını kullanarak peşin ödemek zorunda değildir; ama, o peşin öderim de verilen mesaj, yani o kadar güçlü bir kurum ki bu Ojer Telekom, gerekirse hemen bunu peşin çıkarıp ödeyecek gücü var.

Şimdi, durum nedir diye bakıyoruz. Kredi kullanmış Oger Telekom. Kredi kullanabilir tabii ki. Kredi kullanırken almış olduğu Telekom hisselerini ilgili bankaya teminat olarak veriyor. Şu ana kadar Oger Telekom, almış olduğu hisselerinin -bendeki bilgilere göre, yanılıyorsam Sayın Bakan düzeltsin- yüzde 19,8'ini ilgili bankaya, kredi kullandığı bankaya rehin olarak verdi. Bu rehin işlemi devam edecek gözüküyor. Yani, taksitleri hazineye ödedikçe Oger Telekom, ödediği taksit tutarı kadar Telekom hissesini devraldıkça devraldığı hisseleri yine ilgili bankaya götürerek kredi alabilecek, aldığı krediyle yeni taksitleri ödeyebilecek. Böylece, bir rehin işlemi devam edecek. Rehlin karşılığı alınan kredilerle borç ödenecek.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Hamzaçebi, son cümlelerini alalım.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Tamam Sayın Başkanım, toparlıyorum.

Fakat, bunun sonucunda bu süreç devam ederse sonuçta Telekom hisselerinin belki yüzde 49'u, belki daha fazlası, yüzde 49'dan fazlası için Telekomünikasyon Kurumunun izin alması gerekiyor, belki almış olduğu yüzde 55'in tamamı, bilemiyorum, zaman ne gösterir onu göreceğiz, bu kadarlık bir hisseyi bir bankaya rehin ederek kredi alacak. Sonuçta, hiç arzu edilmeyen bir şekilde Telekomun hisseleri bir bankada, -ki, bu yabancı banka- bir yabancı bankada rehinli olacak. Yani, şu ihtimali hiç gözardı etmeyelim. Bu işlemin sonucunda bir gün alacaklı banka bir takibe geçebilir. Takip konusu nedir, doğal olarak hisse senetlerini satabilir. Doğal, satacaktır; ama, sonuçta bütün bunlar bizim özelleştirmede gözettiğimiz veya gözetmemiz gereken daha doğrusu ilkelere aykırı olabilir bu satışın yaratacağı sonuçlar. Birinci sorum bu.

İki: Bu rehinler Telekomünikasyon Kurumuna bildiriliyor mu? Benim gördüğüm, ilgili yönetmeliğe göre, şu anda henüz yüzde 49'a ulaşan veya yüzde 49'u aşan bir devir yok; ama, bilgi kabilinden bu rehinlerin Telekomünikasyon Kurumuna bildirilmesi gerekir ilgili yönetmeliğe göre. Bu, bildiriliyor mu? Bildirilmediğini biliyorum. Yanılıyorsam Kurum Başkanı veya Sayın Bakan beni düzeltirler.

Asıl değinmek istediğim konu, Telekom özelleştirilene kadar gerçekten Türkiye'de vergide birinci bir kurumdu. En çok kurumlar vergisi ödeyenler sıralamasında Telekom daima birinci çıkmıştır, hep Telekomu listelerde görürüz. Vergide birincidir, bilişim sektöründe liderdir. Bir yıldır Telekom ortada yok. Ben merak ediyorum, vergideki durumu nedir? Geçici vergi beyan dönemlerine göre acaba bu konumu devam ediyor mu? Bilişim sektöründeki konumu bilemiyorum hâlâ iddialı mı, değil mi? Bunu neden söylüyorum; çünkü, Telekomda bir yönetim sorunu var, özelleştikten sonra Telekom, sanki sahipsiz, sanki bunu alan şirket bu kurumla ilgilenmiyor gibi bir hava var. Yatırımlarını yaptığı kanaatinde değilim. Telekom, oysa, kamudayken, yani satılmamışken, Telekom neden vergide birinciydi? Yatırım yapıyordu, işte daha çok hat veriyordu. Neden bilişim sektöründe liderdi? Sürekli yatırım yapıyordu. Bir yıldır acaba yatırım yaptı mı merak ediyorum? Yatırımlarını yapmadığı şüphesi bende ve kamuoyunda var. Ben şöyle görüyorum Telekomu: Telekom, eskiden iyi koşan, sürekli yarış koşan bir attı, bütün yarışları da kazanıyordu ama şimdi iyi bir biniciye sahip değil, iyi bir jokeyi yok, Telekom yarış kazanamıyor, kazanabilecek durumda değil, Telekom yarışı bıraktı.

BAŞKAN – Sayın Hamzaçebi, lütfen son cümlelerinizi alalım.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Tamam Sayın Başkan, son cümlelerimi söylüyorum.

Şimdi, Sayın Başbakanın, iletişim vergisi bu sektörde indirilecek derken, acaba bunun, Telekomun mevcut işletmecisiyle bir ilgisi var mı? Bunun ilgisi olmamasını ben temenni ederim. Telekomun mevcut yönetimi acaba Sayın Bakandan veya Sayın Başbakandan, tarifenin yükseltilmesi

talebinde bulundu mu? Hani, ben bu rakamlarla bu pazarda çok iyi bir kâr elde edemiyorum, o nedenle tarife yükseltsin yönünde bir talepte bulundu mu? Sayın Başbakan bu talebi seçim sonrasında görüşelim, seçime kadar böyle devam edelim dedi mi? Eğer böyleyse, özelleştirmeden sağlanması gereken bir amaç var, özelleştirmenin temel amaçlarından birisi, her ne kadar Hükûmet bunu pek gözetmediyse de, tüketici refahın artmasıdır. Yani, fiyatlar inecek, rekabet olacak, tarife inecek, bundan herkes kazanacak. Oysa gördüğümüz, bu özelleştirme sonrasında Telekomda tarife, bilemiyorum indi mi, ne kadar indi ama tarife yükseltilmesi de hemen akabinde sizlere gelmiş durumda, talep olarak gelmiş durumda. Ben, bu konularda sizden ve Telekomünikasyon Kurumu Başkanından bilgi rica ediyorum ama, Telekom, eski havasında değil, eski gücünde değil gözüküyor.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Hamzaçebi’ye teşekkür ediyorum.

.....

.....

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

Sayın Hamzaçebi, buyurun.

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

Ben, Sayın Büyükkaya’nın Motorlu Taşıtlar Vergisine ilişkin olarak sol edebiyat söylemiyle ifade ettiği hususa bir açıklık getirmek istiyorum ve bir soru sormak istiyorum bu çerçevede.

Motorlu Taşıtlar Vergisinde deniz taşıt araçlarının vergilendirildiği bir tarife vardır. Motorlu Taşıtlar Vergisi, konulduğu dönemde daha çok bir servet vergisi olarak düşünüldüğü için, hâlâ, bu Hükûmet döneminde de yine servet vergisi özelliğini tamamen olmasa bile belli ölçüde korumaktadır. Bu vergi ona göre belli oranda yüksek tutulmuştur. Ama, aynı Kanun bir hüküm koymuştur, ticari amaçla kullanılan deniz taşıt araçları bu verginin mükellefi değildir. Bu hüküm bir kaymaya yol açmıştır. Bu hükümden yararlanmak isteyen özel yat sahipleri yatlarını, teknelerini şirket adına almışlardır, şirketin aktifine kaydettirdikleri için de bu verginin mükellefi olmamışlardır. Yani, sonuçta bu tarife amacına ulaşmamıştır. Belki çok sınırlı bir kesimden bu vergi alınabilmektedir. Yine belli bir kısım yat sahibi de veya tekne sahibi de bu deniz taşıt araçlarını yabancı ülkelerin bayrağıyla Türkiye’de dolaştırmaktadır. Ancak siyasi iktidarlar genellikle bu tarifeyi halka anlatamayız endişesiyle pek değiştirmeye yanaşmamışlardır.

Şimdi Sayın Büyükkaya diyor ki: “Bu sol edebiyatı bırakalım, bırakalım da artık şu vergiyi indirelim, yani, bu vergiler yüksek, indirelim.” Peki ben sormak istiyorum: Sayın Büyükkaya, sizin Hükûmetiniz Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununu değiştirmek için buraya bir tasarı getirdi, bunu yasalaştırdık. Sanıyorum, Komisyonun yoğunluğu nedeniyle siz bunu unuttunuz. Bu yasa 2 Ocak 2004 tarihinde yürürlüğe girdi. Hatırlayın, bütün otomobillerde silindir hacmi esasına geçildi. Peki niye değiştirmediniz? Yani, işte tasarı burada, geldi yasalaştı. Niye dahil etmediniz? Niye bu önerinizi, bugün solu, karşı sıraları işaret ederek, eleştirmek adına kahramanlığa soyduğunuz bu önerinizi o zaman niye gündeme getirmediğiniz? Bunu neden Maliye Bakanına önermediğiniz de, şimdi meydana boş buldunuz, söylüyorsunuz. Bu tasarıyı getirin, şu yanlışlığı düzeltmek için getirin, destekliyoruz, hemen getirin.

Teşekkür ederim.

.....

BAŞKAN – Teşekkürler.

Sayın Hamzaçebi...

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

Sayın Büyükkaya bana bir soru sordu, onu cevaplamak için söz aldım, ama Sayın Büyükkaya yok.

Ancak Sayın Büyükkaya, benim sorduğum sorunun cevabını vermeyip, bana da bir soru sordu üstelik. Benim sorduğum soru şuydu: Siz, 2 Ocak 2004'te yürürlüğe giren Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda Değişiklik Yapan Kanun'a neden bu değişikliği koymadınız dedim. Bu soruma cevap vermedi. Mademki aynı anlayıştayız, o halde bunu değiştirelim gibi bir yuvarlak cevap verdi ve bir soru sordu benim Genel Müdürlüğüm dönemimle ilgili. Bu da ilginç tabii, yani, şunu zannediyorum sormak istiyor, hani siz Genel Müdürlüğünüzde bunları yapmayıp, hazırlamayıp da şimdi bir siyasetçi veya muhalefet milletvekili kolaycılığıyla mı bunları söylüyorsunuz anlamında aldım ben. Peki, o zaman şu mu yani, genel müdür yasama organının üstünde mi, yani genel müdürün hazırlığı ne işe yarayacak? Onu merak ediyorum. Ne işe yarayacak?

HALİL AYDOĞAN (Afyonkarahisar) – İkna ederdik diye düşünüyor.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – O zaman şunu söyleyeyim: Değerli arkadaşlar, benim şurada özellikle gelir bütçesi, Gelir İdaresi, gelir kanunları, vergi kanunlarına ilişkin olarak söylediğim her şey, benim daha önceki, bürokrasi dönemimdeki söylediklerimle tutarlıdır. Yani, bir şeyi söylüyorsam, farklı bir şey söylüyorsam, belki o konuyu daha iyi incelemiştir, daha farklı bir sonuca varmışımdır. O nedenle farklı bir şey söylemiş olabilirim. Ama şu sırada oturan bürokrat arkadaşlarım, ya bu adam dün burada böyle söylüyordu, şimdi oraya gitti daha farklı söylüyor demiyorlardır diye düşünüyorum benim hakkımda.

Teşekkür ederim.

MEHMET ERGÜN DAĞCIOĞLU (Tokat) – Vallahi, geçen dönemde ben orada, siz burada otururken, söyledikleriniz ile şu andaki söyledikleriniz tam örtüşmüyor. Yani, eğer öyle dediyse bile çok ters değil Sayın Hamzaçebi.

BAŞKAN – Sayın Dağcıoğlu, sataşma yapmayın, bak cevap hakkı doğuyor.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Sayın Başkan, bir cümle...

BAŞKAN - Buyurun.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Şimdi Sayın Dağcıoğlu bunu zaman zaman söylüyor, ben bunu espi olarak alıyorum, çünkü sayın maliye bakanları buradayken, yanındaki bürokratlar, gelirler genel müdürü konuşmaz. Yani, dolayısıyla, benim orada konuştuğum, yaptığım bir açıklama yoktur. Sadece sayın bakan, bürokrata şu konuyu açıkla derse, teknik açıklama yapar, tıpkı şu an diğer bürokrat arkadaşlarımla yaptığı gibi. Bürokratlar teknik açıklama yaparlar Sayın Dağcıoğlu, başka tür bir açıklama yapmazlar.

MEHMET ERGÜN DAĞCIOĞLU (Tokat) – Siz de oradan istiyorsunuz şimdi, biz de o zaman oradan istiyorduk.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Efendim, bürokrat, gelen tasarıya ilişkin teknik açıklama yapar. O tasarıya bürokrat inanabilir, inanmayabilir, o ayrı bir konu. Artık siyasi irade karar verip tasarıyı getirmiştir, onun açıklamasını yapar. Yani, benim o dönem yaptığım açıklamalarla bu örtüşmüyor diyerek, gerçek olmayan bir şeyi söylüyorsunuz, ilgisi yok.

Teşekkür ederim.