



TAYSAD

LOJİSTİK VE GÜMRÜK RAPORU

2024
I. Çeyrek
Değerlendirmesi

TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu tarafından hazırlanmıştır.

Sayı: 002/2024

Lojistik ve Gümrük Raporu

3 Lojistik'te Odak: Organizasyonel Gelişim ve Yetenek Yönetimi

H. Çağlar Ter

*Küresel Taşıma Ağı ve Paketleme Kıdemli Müdürü
Vibracoustic*

6 ESG Ve Lojistik

Funda Aygün

*İhracat Şefi
Ulus Metal*

10 Otomotiv Sektöründe Geri Kazanım Katılım Payı Beyanlarında Dikkat Edilecek Hususlar

İlker Baysa

PwC

Ayşegül Ağlan

PwC

12 TAREKS Üzerinden Yürütülen Ürün Güvenliği (CE İşareti) Denetimlerinde Gümrüklü Saha / Antrepo Değişikliği

Bumin Kaan Köktürk

PwC

14 İthalatta Gözetim Belgesi Uygulaması ve Etkileri

Erkin Aparı

PwC

Zeynep Korkmaz

PwC

Lojistik'te Odak: Organizasyonel Gelişim ve Yetenek Yönetimi



H. Çağlar Ter

Küresel Taşıma Ağı ve
Paketleme Kıdemli Müdürü
Vibracoustic

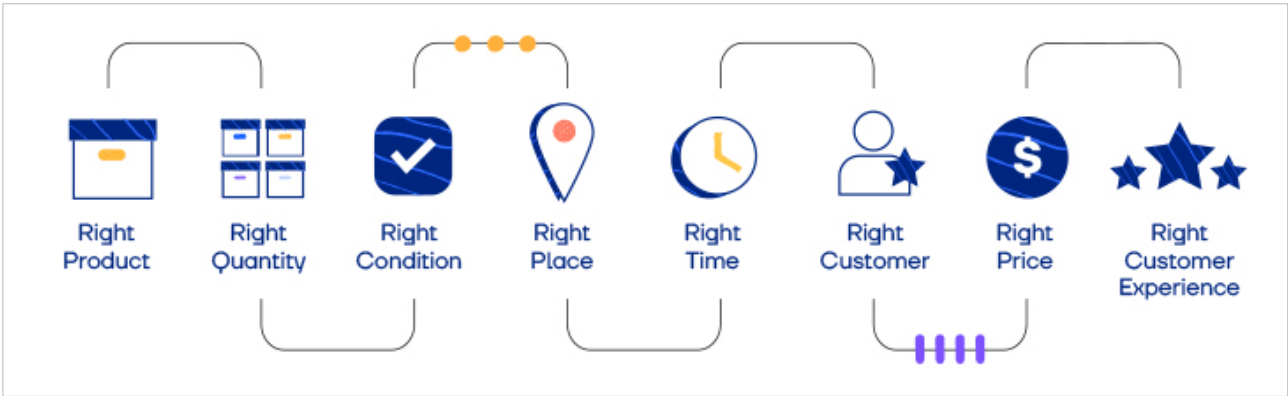
Dönüşebiliyor muyuz?

Nakliye, taşımacılık, lojistik, tedarik zinciri... Malzemelerin, ürünlerin bir yerden başka bir yere taşınmasıydı hep asıl olan. Peki an itibarıyla bu kadar basitçe bir tanım yapabilir miyiz?

Dünya ticaret hacminin artmasıyla birlikte **"nakliye"** denilip geçilen taşımacılık faaliyeti birçok farklı alanda başarı kriterlerini merkezden etkileyen küresel ölçekte bir sektör haline geldi. Artan ticaret beraberinde rekabeti, rekabet ise müşterilere seçme özgürlüğünü getirdi, bu durum satıcılara yönelik beklentileri artırırken gerek tedarik operasyonlarında gerek



Dijital dönüşüm ancak organizasyonel dönüşüm ile koordineli olarak hayata geçirilir ise başarılı olacaktır. Firmalar, işe profesyonel olarak “Tedarik Zinciri” veya “Lojistik Planlama” departmanlarının kurulumu ile başlamalı ve akabinde tüm odağını gerçekleştirilen dijital dönüşümü yaşatabilecek yeteneklerin kazanımı ve devamlılığının sağlanmasına çevirmelidir.



Lojistiğin 8R'si

ise taşımacılık proseslerinde performans ölçüm zorunluluğunu ortaya koydu.

Bu zorunluluğu karşılayabilmek için **“Lojistiğin 7R*”**sine evrilen tanımımız, daha yeni alışılmışken ticaretin özellikle de elektronik/çevrim içi ticaretin pandemi sonrası adeta patlamasıyla birlikte bir kez daha genişledi. Satıcıların itibarını ve devamlılığını %100 etkiler konuma gelen teslimat performansı tanıma; satıcıyı ya tamam ya devam noktasına getirebilecek güce sahip sekizinci R olan **“Doğru Müşteri Deneyimi”**ni ekledi.

Böylece, yalın bir dil kullanılmış olmasına rağmen sadece tanımlanması üç paragraf yer tutmuş olan bu faaliyet için **“8R'nin tamamında başarılı olmak şartıyla nasıl hayata geçirilir”** sorusu popülaritesini hiç kaybetmeyen sorular arasına girmiş oldu.

Sorunun yanıtı aranırken; hammadde tedarik, üretim ve nihai müşteriye bitmiş ürün teslimi süresince neticelendirilmesi gereken ancak geleneksel süreçlerin hızlı, rekabetçi ve etkin çözüm bulma noktasında yetersiz kaldığı şu konular ortaya çıkmaya başladı:

- Anlık iletişim ve gerçek zamanlı görünürlük,
- Operasyonlarda artan çeşitlilik ve karmaşıklığın yarattığı verimsizlik,



- Talep değişiklikleri, mevsimsel, jeopolitik vb. sebeplere bağlı kesintiler ve güvenlik açığı risklerinin azaltılabilmesi için tahmine dayalı analitik.

Yukarıda saydığımız ve eklenebilecek onlarca diğer konudan bahsederken sürdürülebilirlik, karbon ayak izi gibi sadece sektörü değil hayatımızı da derinden etkileyen diğer önemli faktörleri ve beraberinde getirdiği kanuni gereklilikler ve toplumsal beklentileri de atlamamak gerekiyor.

Teknoloji ve lojistik arasında onlarca yıldır süren ittifak, tüm bu beklentileri karşılayabilmek adına stratejik bir kabuğa bürünerek **“Dijital Dönüşüm”** adı altında hız kesmeden büyüyor. Bir önceki raporumuzda bir kısmına yer verdiğimiz nesnelerin interneti, yapay zekâ, blok zincir teknolojisi, otonom



araçlar gibi birçok kavram sektörü oldukça derinden yeniden şekillendiriyor.

Dijital teknolojilere yatırım devam ettikçe, önümüzdeki yıllarda sektör için daha bağlantılı, verimli ve sürdürülebilir bir geleceğe yol açacak daha da heyecan verici gelişmeler bekleyebiliriz. Ancak her konuda olduğu gibi dijital dönüşüm meselesinde de tek bir noktaya odaklanmak, farklı noktalarda yaşanabilecek kayıplar nedeniyle toplam faydanın beklenen seviyede gerçekleşmemesine sebebiyet verebilecektir.

Unutulmamalıdır ki, hammadde tedarik, üretim ve nihai müşteriye bitmiş ürün teslimi süreci yani **"Tedarik Zinciri"** başarılı bir dijital dönüşüm sonrasında mevcut duruma kıyasla daha fazla uzmanlık gerektirecek bir seviyeye ulaşacak.

Bu nedenle, müşteri süreçlerini satış, tedarik süreçlerini satın alma personeliyle devam ve planlama sürecini basitçe üretim organizasyonu bünyesinde gerçekleştirme niyetinde olan firmalar ne yazık ki bu dönüşümün diğer ayağında sınıfta kalarak başarısızlığa doğru yelken açacaklardır.

Dijital dönüşüm ancak organizasyonel dönüşüm ile koordineli olarak hayata geçirilir ise başarılı olacaktır. Firmalar, işe profesyonel olarak "Tedarik Zinciri" veya "Lojistik Planlama" departmanlarının kurulumu ile başlamalı ve akabinde tüm odağını gerçekleştirilen dijital dönüşümü yaşatabilecek

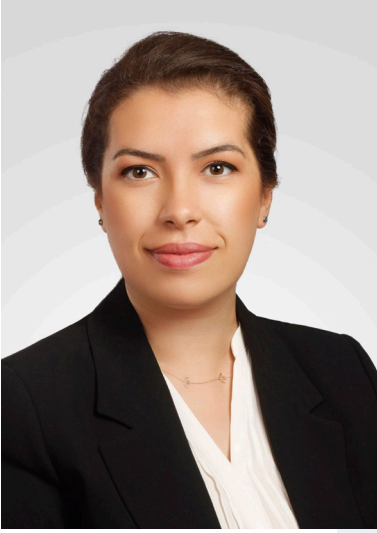
yeteneklerin kazanımı ve devamlılığının sağlanmasına çevirilmelidir.

Dönüşebiliyor muyuz? sorusuna hala **"Evet"** yanıtı verebiliyor musunuz?

Hayır ise, aşağıda yer alan basit yol haritası ufak bir başlangıç noktası oluşturabilir:

- Tüm süreçlerin dijital çözümlerle çalışmak suretiyle detaylıca planlanarak dokümanite edilmesi,
- Her bir sürecin kusursuzca hayata geçirilebilmesi için gerekli olan pozisyon bazlı yetkinliklerinin tanımlanması,
- Aranan yetkinliklerle mevcut ekibin sahip olduğu yetkinlikleri arasında korelasyon yapılarak gelişim planlarının çıkarılması,
- Anlık, şeffaf ve gerçekçi bir geri bildirim mekanizması kurularak yeteneklerin gelişimine destek verilmesi,
- Operasyonların sürekli analiz edilerek değişkenlikler karşısında gerekli revizyonların yapılması ve yeteneklerin katma değerli faaliyetlerde çalışmasının sağlanması.

ESG VE LOJİSTİK



Funda Aygün

Ulus Metal
İhracat Şefi



ESG Nedir?

G ünümüzde kuruluşlar için sadece finansal performansın değil, aynı zamanda çevresel, sosyal ve yönetim (ESG) faktörlerinin de önemi giderek artmaktadır. BM Küresel İlkeler Sözleşmesi kapsamında Haziran 2004'te yayınlanan bir raporda, kavramsallaştırılan ESG'nin ana amacının sosyal etki yaratmak olduğu belirtilmiştir. ESG, İngilizce Environmental, Social and Corporate Governance (çevresel, sosyal ve kurumsal yönetim) kelimelerinin kısaltmasından oluşmuştur.

ESG, şirketlerin çevresel etkileri, sosyal sorumlulukları ve yönetim standartlarına olan bağlılıklarını ölçmek için kullanılan bir çerçevedir.

Artan bilinç düzeyi ve bilgi erişimi, tüketicilerin ve toplumun şirketlerden daha sürdürülebilir ve sosyal olarak sorumlu davranışlar sergilemelerini beklemesine neden olmuştur. ESG'ye odaklanılmasını zorunlu hale getirdi. Tüketiciler artık sadece ürün veya hizmetlerin kalitesine değil, aynı zamanda şirketlerin çevresel ve sosyal etkilerine de dikkat etmeye başladılar.

Yatırımcı tarafından baktığımızda, birçok yatırımcı, portföylerini ESG faktörlerini dikkate alarak oluşturmak veya yönlendirmek istemektedir. Uzun vadeli değer yaratma potansiyelinden dolayı sürdürülebilirlik performansı yüksek olan şirketlere ilgi de yükselmeye başladı.

Yasal zorunluluklar açısından ise, birçok ülke, çevresel ve sosyal sorumlulukları artırmak ve şeffaflığı teşvik etmek için ESG ile ilgili yasal düzenlemeler yapmaktadır. Bu regülasyonlar, şirketlerin ESG standartlarına uymalarını ve bu konularda daha şeffaf olmalarını zorunlu kılmaktadır.

Sonuç olarak, ESG faktörlerinin işletmeler için giderek daha önemli hale gelmesi, sürdürülebilirlik odaklı stratejilerin benimsenmesini teşvik etmektedir. Bu faktörlerin etkin bir şekilde yönetilmesi, şirketlerin uzun vadeli başarısı için kritik bir rol oynamaktadır.

Peki uzun vadeli ve sürdürülebilir başarıyı yakalamak için kaçınılmaz olan ESG faktörlerinin lojistikteki rolü nedir?

ESG (Çevresel, Sosyal ve Yönetişim) faktörleri söz konusu olduğunda, nakliyeden kaynaklanan çevresel etkilerle ilgili verilerin açıklanması, şirketlerin operasyonları ve ticari filoları için giderek artan bir trend oluşturuyor.

Bu trendin ana nedenlerinden biri, şirketlerin çevresel etkilerini ölçmek ve raporlamak için daha şeffaf olma ihtiyacıdır. Nakliye faaliyetleri, karbon emisyonları, hava kirliliği, enerji tüketimi gibi çeşitli çevresel etkilere neden olabilir. Bu nedenle, firmalar, nakliye operasyonlarının çevresel etkilerini anlamak ve azaltmak için verilerin toplanması, izlenmesi ve raporlanması konusunda daha fazla çaba göstermelidirler.

Ayrıca, tüketicilerin ve yatırımcıların daha fazla şeffaflık ve sürdürülebilirlik konusundaki talepleri de bu trendi etkilemektedir. Şirketler, ESG performanslarını iyileştirmek ve çevresel etkilerini azaltmak için nakliye operasyonlarına odaklanmaktadır. Bu da, çevresel etkilere ilişkin verilerin açıklanmasını ve paylaşılmasını daha önemli hale getirmektedir.

Sonuç olarak, ESG odaklı bir yaklaşım benimseyen şirketler için nakliye operasyonlarının çevresel etkileriyle ilgili verilerin açıklanması, giderek artan bir öneme sahiptir ve bu trendin



Kaynak: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/gr/Documents/consumer-business/gr_esg_in_the_shipping_sector_noexp.pdf (Erişim Tarihi; 25/03/2023).

önümüzdeki yıllarda daha da büyümesi beklenmektedir. Bu, şirketlerin daha sürdürülebilir ve çevresel olarak daha sorumlu nakliye çözümleri geliştirmelerine yardımcı olabilir.

Nakliye çözüm önerileri neler olabileceğine bakacak olduğumuzda ise; taşıma modlarının, eğer elektrikli araç ile değilse karayolundan demiryoluna ya da deniz yolu olarak değiştirilmesidir. Sürdürülebilir lojistiğe en uygun taşıma şekli demiryoludur ve demiryolu vagon kapasitelerinin artırılması, servis ağının geliştirilmesi ve teknolojik yatırımlarla demiryolunun desteklenmesi gerekebilir.

Lojistikte çevresel sürdürülebilirlik demişken gündemi yoğun olarak meşgul eden; AB ithalatçılarına yönelik getirilen SKDM (Sürdürülebilirlik ve Karbon Düzeltme Değerlendirme Mekanizması) / CBAM gibi düzenlemeler bunun bir yansımasıdır. Bu mekanizma, AB'ye ihraç eden firmaların ürünlerinin çevresel etkilerini ve karbon ayak izlerini raporlamalarını ve müşterilerine bu bilgileri sağlamalarını zorunlu kılar. Böylece, AB tedarik zincirindeki ürünlerin çevresel sürdürülebilirlik

Lojistikte çevresel sürdürülebilirlik demişken gündemi yoğun olarak meşgul eden; AB ithalatçılarına yönelik getirilen SKDM (Sürdürülebilirlik ve Karbon Düzeltme Değerlendirme Mekanizması) / CBAM gibi düzenlemeler bunun bir yansımasıdır. Bu mekanizma, AB'ye ihraç eden firmaların ürünlerinin çevresel etkilerini ve karbon ayak izlerini raporlamalarını ve müşterilerine bu bilgileri sağlamalarını zorunlu kılar.

açısından daha şeffaf bir şekilde değerlendirilmesi ve yönetilmesi sağlanır.

SKDM'nin bir tanımını yapacak olursak,

CBAM, İngilizce "Carbon Border Adjustment Mechanism" (Karbonsal Sınır Ayarlama Mekanizması) kısaltmasıdır. SKDM, AB'nin sürdürülebilirlik hedeflerini desteklemeyi amaçlayan bir adımdır ve ithalatçıların ve tedarik zinciri aktörlerinin çevresel etkileri azaltmalarına yardımcı olabilir. Bu düzenlemeler, lojistik şirketlerinin ve diğer tedarik zinciri aktörlerinin faaliyetlerini gözden geçirmelerini ve daha sürdürülebilir uygulamalar benimsemelerini teşvik etmektedir. Bu sayede, tedarik zinciri boyunca çevresel etkilerin azaltılması ve sürdürülebilirlik standartlarının yükseltilmesi hedeflenmektedir.

Temel olarak, ithal edilen ürünlerin üretimindeki karbon emisyonlarını dikkate alarak, bu ürünlere uygulanacak vergiler veya benzeri düzenlemelerle ithalat yoluyla gerçekleşen emisyonları azaltmayı amaçlar.

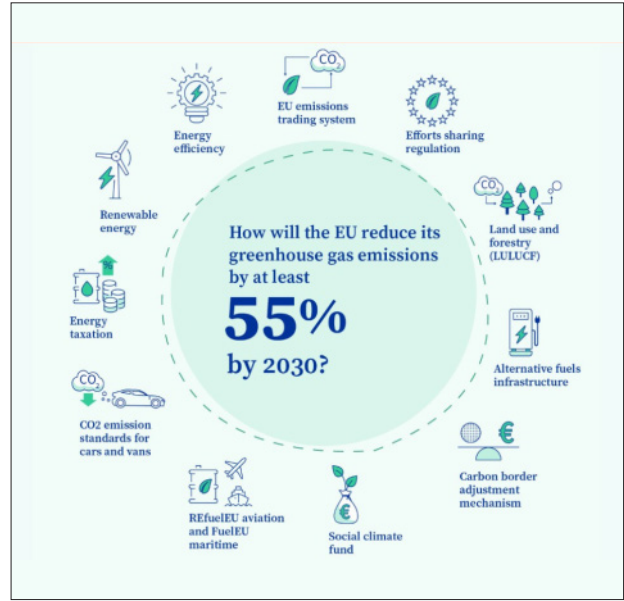
1 Ekim 2023'te başlayan olan Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması (CBAM), Avrupa Birliği'nin (AB) dış sınırlarından ithal edilen ürünlerin karbon emisyonlarını dikkate alarak vergilendirilmesini öngören bir mekanizmadır.

SKDM raporlaması, demir-çelik, alüminyum, çimento, gübre, elektrik ve hidrojen sektörlerini kapsamaktadır. Bu ürünlerin ve bunlarla ilişkili sera gazları ile ilgili mevzuat metni, "EK I (Annex I)" başlıklı bir ekte listelenmiştir. Ürünlerin tanımlanmasında, gümrük tarife istatistik pozisyonu (GTİP/CN) kodları esas alınmıştır. GTİP/CN kodları, hangi ürünlerin SKDM kapsamında olduğunu belirlemek için önemli bir referans noktasıdır ve ithalatçılar tarafından bu kodların dikkate alınması gerekmektedir.

Avrupa Birliği'nin (AB) Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) planı, henüz resmi olarak uygulanmaya başlamış değildir ve şu an sadece raporlama zorunluluğu gelmiştir. Ancak, AB Komisyonu'nun 2021 Temmuz ayında yayınladığı Fit for 55 paketi, CBAM'ın önemli bir parçası olarak açıklanmıştır. Fit for 55 paketi, AB'nin sera gazı emisyonlarını 2030 yılına kadar %55 oranında azaltmayı hedefleyen kapsamlı bir dizi yasal ve düzenleyici öneri içermektedir.

Peki SKDM uygulaması ile bizleri neler bekliyor?

- Karbonsuzlaştırma Belgeleri ile ithalatçılar, ürünlerin karbonsuzlaştırıldığını belgelemek zorunda kalabilirler. Bu, ürünlerin üretim sürecinde ne kadar karbon emisyonu ürettiğini ve üretici tarafından ne kadar azaltma yapıldığını gösteren belgeler, raporlar gelebilir.



Kaynak: <https://build-up.ec.europa.eu/en/resources-and-tools/links/fit-55> (Erişim Tarihi; 25/03/2023).

- Gümrük beyannamelerine karbon emisyonlarına ilişkin bilgilerin eklenmesi gerekebilir. Bu, ithalatçıların, ürünlerin karbon ayak izini belgelemek için ilgili bilgileri gümrük beyannamelerine eklemeleri anlamına gelir.
- AB İthalatçıları, ürünlerin karbon emisyonlarına göre fiyatlandırılmasını hesaba katmak zorunda kalabilirler. Bu, ithalatçıların ürünlerin fiyatlandırılmasını, karbon emisyonlarına dayanarak yeniden gözden geçirmesi gerektiği anlamına gelir. Bu durumda ayrıca ihracatçı tarafında fiyatların gözden geçirilmesine neden olabilir.
- CBAM'ın uygulanmasıyla birlikte gümrük ve lojistik operasyonlarda denetim ve izleme süreçleri artabilir. İthalatçıların, ürünlerin karbon emisyonlarına ilişkin beyanlarının doğruluğunu ve uygunluğunu denetlemek için daha fazla kaynak ayırmaları gerekebilir.
- Lojistik ve gümrük sektöründeki işletmelerin, CBAM'ın gerektirdiği yeni düzenlemelere uyum sağlamaları için eğitim ve rehberlik alması gerekebilir. Bu, personelin CBAM'a ilişkin gereksinimleri anlaması ve uygulaması için eğitilmesini içerebilir.

Bu gereklilikler, CBAM'ın lojistik ve gümrük sektörlerinde ne kadar etkili olduğunu gösterir. CBAM'ın uygulanmasıyla birlikte, karbon emisyonlarını azaltma çabalarının ve sürdürülebilir üretim süreçlerinin önemi artabilir, bu da lojistik ve gümrük operasyonlarında yeni düzenlemelerin ortaya çıkmasına neden olabilir. CBAM kapsamında, ithal edilen ürünlere uygu-

lanacak vergi veya benzeri düzenlemelerin belirlenmesi gerekir. Bu vergiler, ithalat yoluyla gelen ürünlerin karbon içeriğine göre hesaplanarak, iç piyasada üretilen benzer ürünlere uygulanan emisyon azaltma politikalarına paralel olabilir.

Lojistik sektöründe sürdürülebilirlik ve SKDM arasındaki bağlantıya baktığımızda, lojistik operasyonlarının sosyal ve çevresel etkilerini anlamak, değerlendirmek ve azaltmak için yapılan araştırmalarda ortaya çıkabilir. Örneğin, bir lojistik şirketi, tedarik zinciri yönetimi süreçlerini iyileştirmek için SKDM'nin sunduğu araştırma sonuçlarından yararlanabilir ve daha sürdürülebilir uygulamalara geçiş yapabilir. Bu şekilde, lojistik sektörü daha sürdürülebilir hale gelirken, SKDM gibi araştırma merkezleri de bu dönüşüm sürecine bilgi ve anlayış sağlayabilirler.

Lojistik sektöründe sürdürülebilirlik, çevresel, ekonomik ve sosyal açılardan uzun vadeli değer yaratmayı amaçlayan bir perspektiftir. Sürdürülebilir lojistik uygulamaları, kaynakları daha etkin kullanma, karbon emisyonlarını azaltma, atık miktarını düşürme ve iş süreçlerini yenilikçi ve çevre dostu yöntemlerle iyileştirme gibi hedefleri içerir.

Sürdürülebilir lojistik, taşımacılık, depolama, dağıtım ve tedarik zinciri yönetimi gibi lojistik işlemlerinin her aşamasında uygulanabilir. Örneğin, taşımacılıkta daha az karbon salınımına neden olan taşıma modlarına (demiryolu ve deniz yolu taşımacılığı), araçların daha verimli kullanılmasına veya alternatif yakıt teknolojilerine yönelme, depolamada enerji tasarruflu tesislerin kullanımı, ambalaj malzemelerinin yeniden kullanılabilir ve geri dönüştürülebilir olması gibi adımlar sürdürülebilirlik için önemlidir.



Sonuç olarak, SKDM gibi yaklaşımlar, küresel ölçekte karbon emisyonlarını azaltmaya yönelik çabaları destekleyebilir.

ESG ile birlikte hayatımıza giren SKDM regülasyonları artık ciddiye alınması seçeneğinden çıkan ve üzerinde sıkı çalışmamız ve sürdürülebilir iş birlikleri için zorunlu bir alan haline gelmiştir.

Sürdürülebilir iş birlikleri, şirketlerin, toplumun ve çevrenin uzun vadeli faydalarını sağlamak amacıyla işbirliği yaparak çeşitli alanlarda sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmalarını sağlayabilir. İşte sürdürülebilir iş birliklerinin bazı örnekleri şu şekilde sıralanabilir;

- Endüstri İş Birlikleri ile belirli sektörlerde faaliyet gösteren şirketlerin, ortak sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmak için bir araya gelerek iş birliği yapmaları. Örneğin, otomotiv sektöründeki bir grup şirket, su tüketimini azaltma veya atık yönetimi konularında iş birliği yapabilir.
- Tedarik Zinciri İş Birlikleri ile şirketlerin tedarik zincirinde yer alan tedarikçileriyle iş birliği yaparak sürdürülebilirlik standartlarını iyileştirmeleri. Bu, tedarik zincirinin her aşamasında çevresel ve sosyal etkileri azaltmaya yönelik çabaları içerebilir.
- İnovasyon ve Ar-Ge İş Birlikleri ile Şirketlerin, sürdürülebilir ürünler ve teknolojiler geliştirmek için araştırma ve geliştirme faaliyetlerinde iş birliği yapmaları. Örneğin, enerji verimliliği veya yenilenebilir enerji teknolojileri üzerine ortak Ar-Ge projeleri yürütülebilir.
- Üniversite-Firma İş Birlikleri ile Üniversitelerin ve araştırma kuruluşlarının şirketlerle iş birliği yaparak sürdürülebilirlik konularında araştırma ve danışmanlık hizmetleri sunmaları. Bu iş birlikleri, yeni fikirlerin ve çözümlerin geliştirilmesine katkıda bulunabilir.
- Sivil Toplum Kuruluşlarıyla İş Birlikleri ile firmaların, çevre koruma, insan hakları ve toplumsal kalkınma gibi konularda sivil toplum kuruluşlarıyla ortak projeler yürüterek toplumsal sorumluluklarını yerine getirmeleri. Bu iş birlikleri, şirketlerin paydaşlarla etkili iletişim kurmalarına ve toplumda olumlu bir izlenim bırakmalarına yardımcı olabilir.

Ayrıca bu iş birlikleri, sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmak için şirketlerin birlikte çalışarak güçlerini birleştirmelerini sağlar. Ayrıca, iş birlikleri sayesinde farklı bakış açıları ve uzmanlık alanları bir araya getirilerek daha etkili çözümler geliştirilebilir.

GÜMRÜK MEVZUATI

Otomotiv Sektöründe Geri Kazanım Katılım Payı Beyanlarında Dikkat Edilecek Hususlar

İlker Baysa

PwC

Ayşegül Ağlan

PwC



Ticari hayatın çevre düzenlemelerinden ayrı düşünülmemeyeceği bir dönem içerisindeyiz. Nitekim yeşil vergilendirme, karbon fiyatlandırması konularının son dönemde gündemde olduğu görülmektedir. Uzun dönemdir uygulamada olan Geri Kazanım Katılım Payı (GEKAP) her ne kadar vergi olarak nitelendirilmese de kapsamdaki ürünleri piyasaya sürenlerden alınan bu payın işleyişi bakımından vergi benzeri bir uygulama olduğunu belirtmek yanlış olmayacaktır.

2019 yılında plastik poşetler ile uygulamaya konulan Geri Kazanım Katılım Payı (GEKAP) 2020 yılından itibaren ambalajlar, lastikler, akümülatörler, piller, elektrikli ve elektronik eşyalar, bitkisel yağlar, madeni yağlar ve ilaçlara da uygulanmaktadır. Bu doğrultuda GEKAP kapsamında bulunan ürünlere baktığımızda GEKAP uygulamasının otomotiv sektörünü yakından ilgilendiren bir konu olduğu görülmektedir.

Son dönemdeki GEKAP tarifesine baktığımızda 2023 Ağustos ayında, içecek ambalajlarının GEKAP tutarında %20'lik bir artış yaşanmışken, diğer ürünlerde ise %100'lük bir artış gözlemlenmiş, plastik poşet GEKAP ücreti ise sabit kalmıştır. Ağustos yapılan değişikliğe ek olarak, 2023 Aralık ayında yapılan yeni değişiklikle, 2023 yılında uygulanan GEKAP tutarları ile 2024 yılı tutarları arasındaki değişimin bazı ürünlerde %200'ün üzerine çıktığı görülmektedir. GEKAP maliyetlerinin arttığı bu süreçte, içinde bulunduğumuz 2024 ilk çeyrek

dönem GEKAP beyannamesi döneminde beyanlar verilirken firmaların kapsamdaki ürünleri doğru tanımlaması, istisnaları, kapsam dışı ve iade alınan ürünler için mahsuplaşma işlemlerini göz önünde bulundurması maliyetin düşürülmesi açısından önem taşımaktadır.

Bu doğrultuda, GEKAP uygulamasına tabi istisna kapsamındaki ürünler otomotiv sektöründe yoğun olarak kullanılması nedeniyle maliyetlerin düşürülmesi açısından fırsat yaratan konular arasındadır. Otomotiv üretiminde kullanılan GEKAP uygulamasına tabi ürünler için (Madeni yağlar, elektrikli ve elektronik eşyalar, piller, akümülatörler, lastikler, elektrikli ve elektronik eşya) otomotiv sektörüne özel GEKAP istisnaları mevcuttur. Buna göre, araç üretimine kullanılan GEKAP uygulamasına tabi ürünler için sadece beyan yükümlülüğü bulunmakta, ancak ödeme yapılmamaktadır. Örneğin, GEKAP kapsamına tabi ürünün araç üretiminde kullanılmak amacıyla ithal edilmesi ya da yurt içinden temin edilmesi durumunda istisna uygulanmakta ve sadece GEKAP beyanı verilmek-



tedir. Öte yandan söz konusu istisna sadece araç üretiminde kullanılacak GEKAP uygulamasına tabi ürünler için geçerli olduğundan, bu ürünlerin yedek parça olarak satılmak üzere ithal edilmesi veya yedek parça olarak kullanılacak olması durumunda istisna uygulanmamaktadır.

Ek olarak otomotiv sektöründe gönüllü depozito sistemi kapsamında tekrar kullanılabilir ambalaj olarak nitelendirilen kasalar ve ahşap paletlerin bu sisteme kaydedilmesi durumunda GEKAP beyanı verilecek ve ödeme yapılmayacaktır.

Ayrıca, sadece millileşen (serbest dolaşıma giren) ürünler GEKAP kapsamında olduğundan ürünlerin serbest dolaşımının mümkün olmadığı diğer rejimler (Dahilde İşleme, Geçici İthalat vb) kapsamında ithal edilen ürünlerin GEKAP bildirimine konu edilmemesi maliyetlerin düşürülmesi için olumlu bir etki yaratacaktır.

Maliyetler konusunda önemli bir husus da ürünün tabi olduğu GEKAP tutarının doğru belirlenmesidir. Özellikle plastik poşet, lastik ve elektronik eşyada ürünün GEKAP tutarının daha yüksek tutardan beyan edilerek fazla ödeme yapıldığı durumlarda karşılaşılabilmektedir.

Yukarıda belirttiğimiz istisna ve kapsam dışı işlemlere ek olarak ödenmediği tespit edilen GEKAP tutarının %20'si kadar idari para cezası uygulanacağı ve bunun yanında GEKAP esaslarına uyulmadığı durumlarda 7.216 TL ceza yaptırım uygulanacağı Çevre Kanunu'nda düzenlenmemiştir.

Yukarıda belirttiğimiz bilgiler ışığında, gerek risklerin bertarafı gerekse mevzuat doğrultusunda istisnaların etkili kullanılabilmesi için GEKAP uygulamasına tabi ürünler özelinde firmanızın ticari işlemleri göz önünde bulundurularak etkin bir yol haritası oluşturulması yerinde olacaktır. Bu yol haritasının oluşturulması GEKAP beyanlarında istisnalardan etkili yararlanmayı sağlayacak ve hata oranını azaltacaktır. Bu yol haritası belirlenirken öncelikle istisnalar, kapsam dışı işlemler, iadeler ve kapsamdaki işlemler göz önünde bulundurulacak firmanızın GEKAP kapsamının belirlenmesi ilk adım olacaktır. Belirlenen kapsam doğrultusunda GEKAP beyanının oluşturulmasında kullanılacak verilerin doğru, eksik olup olmadığına yönelik analizi ikinci adım olarak uygulanacaktır. Verilerdeki eksiklik ve yanlışlıkların düzeltilmesi akabinde GEKAP hesaplamasının yapılması, beyanın oluşturulması ve ödemesinin yapılması üçüncü adım olacaktır. Bu sistematik oluşturulması belirlenen kapsam doğrultusunda geçmiş beyanların kontrolüne de imkan sağlayacaktır. Ayrıca bu sistematik beyanlarının firmaların ERP sistemindeki veriler üzerinden otomasyona dayalı oluşturulmasına da yol gösterecektir.



TAREKS Üzerinden Yürütülen Ürün Güvenliği (CE İşareti) Denetimlerinde Gümrüklü Saha / Antrepo Değişikliği

TAREKS üzerinden yapılan denetimlerde, eşyanın TAREKS başvurusunda beyan edilenden başka bir yere (antrepoya vb.) veya geçici depolama alanına alındığının/taşındığının tespit edilmesi durumunda (bu bir risk faktörü kabul edilerek) test raporu sunulması gerekiyor. Bundan kaçınmak için, zaruri yer değiştirme durumlarında belge yüklenmeyerek başvurunun iptal edilmesi tercih edilmekteydi. Ancak 2024 yılında Tebliğlerde yapılan değişiklik ile belge yüklenmeyen başvuruların iptal yerine ret ile sonuçlandırılmaya başlamasıyla, yer değişikliği halinde ne yapılacağı konusunda tereddüt hasıl olmuştu.

Ticaret Bakanlığı bugün (6 Mart 2024) yayınladığı duyuru ile konuya açıklık getirdi:

İthalatçı firmaların antrepo değişikliği gerekçesiyle başvuru iptal talepleri; yapılan fiili denetimin tamamlanmasının ardından, ürünlerin güvenli olduğunun tespit edilmesi şartıyla değerlendirilecektir. Değişikliğe konu başvurular denetimin tamamlanmasını müteakip ilgili denetim birimince iptal edilerek doğru bilgilerle yeni bir başvuru yapılmasına izin veri-



Bumin Kaan Köktürk

PwC

lecektir. Ancak, başvuru yapılan Ürün Güvenliği ve Denetimi Servisleri yetki alanı dışında bulunan antrepo veya gümrüklü saha değişikliği olması halinde, olası suiistimallerin önlenmesi amacıyla başvurunun durumuna göre ilave belge talep edilecektir ve/veya test uygulamasına yönlendirilecektir.

İlk başvurunun yapıldığı ilgili denetim birimine bilgi verilmeden gerçekleştirilen antrepo ve gümrüklü saha değişikliklerinde firmalara yaptırımlar uygulanacaktır.

Buna göre, işlemler halen mevcut olan "İPTAL: FİRMA TALEBİ" uygulaması çerçevesinde yapılabilecek. TAREKS başvurusundan sonra eşyanın yerini değiştirmek isteyen ithalatçı, denetim birimini bilgilendirerek yer değişikliğini yapacak. Eşya bulunduğu yerde denetlenecek ve denetimin olumlu sonuçlanması halinde başvuru İPTAL olarak sonuçlandırılacak. Doğru bilgilerle yeniden yapılan başvurunun fiili denetime düşmesi halinde, denetim ilk denetime istinaden sonuçlandırılarak TAREKS referans numarası oluşturulacak.

Ürünün aktarıldığı yer (antrepo) başka bir denetim Biriminin yetki alanında olması halinde (örneğin ilk başvuru İstanbul Avrupa Yakasında bir gümrüklü saha iken eşyanın nakledildiği antreponun Anadolu yakasında olması halinde), denetimlerde test raporu (CE İşaretli ürünler için) talep edilecek. Aynı demetim biriminin yetki sahası içinde yapılan yer değişikliğinde denetim mevcut şekilde yapılacak.

Ürün Güvenliği Denetimi Tebliğlerindeki Değişiklikler:

İthalatta TSE tarafından yapılan CE İşareti denetimlerini düzenleyen 2024/9 sayılı Tebliğe bu sene eklenen aşağıdaki GTİP'ler Tebliğ kapsamından çıkartılmıştır. (Tablo 1)

Aynı Tebliğe bu sene eklenen fanlar ve filtrelerle ilgili aşağıdaki GTİP'lerin "Madde Adı" satırlarına "(motorlu kara taşıtlarında kullanılanlar hariç)" ifadesi eklenerek, taşıtlarda kullanılan fan ve filtreler Tebliğ kapsamından çıkartılmıştır. (Tablo 2)

Aynı Tebliğ kapsamında daha önce sadece EMC Direktifine uygunluk yönünden denetlenmesi öngörülen 8519.81.00.00.00 GTİP'li eşyanın, LVD kapsamında da denetlenmesi amacıyla söz konusu GTİP'e ait satır aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir. (Tablo 3)

İthalatta TSE tarafından yapılan standart denetimlerini düzenleyen 2024/1 sayılı Tebliğe bu sene eklenen aşağıdaki GTİP'ler Tebliğ kapsamından çıkartılmıştır:

7228.10.20.00.00	7228.10.50.00.00	7228.10.90.00.00
7228.30.20.00.00	7228.30.69.00.00	7228.40.10.00.00
7228.50.20.00.00		

Karayolu Dışında Kullanılan Hareketli Makinaların İthalat Denetimi Tebliğinin yürürlüğe giriş tarihi 30 Haziran 2024'e ertelenmiştir.

TABLO 1			
491	8516.80.20.00.19	Diğerleri (motorlu kara taşıtlarında kullanılanlar hariç)	LVD, EMC
514	8531.10.30.00.19	Diğerleri	LVD, EMC
515	8534.00.11.00.00	Çok katlı devreler	EMC
516	8534.00.19.00.00	Diğerleri	EMC
546	8536.90.95.00.00	Diğerleri	LVD
575	8542.39.90.00.00	Diğerleri	EMC

TABLO 2			
49	8414.59.95.90.00	Diğerleri (motorlu kara taşıtlarında kullanılanlar hariç)	Makine, LVD, EMC
98	8421.39.25.90.00	Diğerleri (motorlu kara taşıtlarında kullanılanlar hariç)	Makine

TABLO 3			
494	8519.81.00.00.00	Manyetik, optik veya yarı iletken mesnetleri kullananlar	LVD, EMC



İthalatta Gözetim Belgesi Uygulaması ve Etkileri



Erkin Aparı

PwC

Zeynep Korkmaz

PwC

Türkiye’de gözetim uygulamaları, 2004/7304 sayılı İthalatta Gözetim Uygulaması Hakkında Karar, gözetim tebliğleri ve genelgeler çerçevesinde yürütülmektedir. Bu kapsamda Ticaret Bakanlığı, ithal edilecek olan ilgili malın birim kilogramı ve adeti için asgari bir değer belirleyerek, söz konusu asgari değerın altında kalan ithalatlar bakımından gözetim belgesi ibrazını zorunlu hale getirmiştir. Bu uygulamadaki amaç, belirli bir malın ithalatının, o malın yerli üreticileri ve ülke ekonomisi üzerinde olumsuz sonuçlar doğurup doğurmadığının Bakanlık tarafından izlenmesidir.

Hali hazırda firmaların neredeyse tamamı, serbest dolaşıma giriş beyannamelerinin tescil işlemlerinde, gözetim uygulamasına tabi ürünlerin kıymetini artırma yolunu seçerek, eşyaların kıymetlerini Tebliğlerde belirtilen kıymetlere uygun olarak beyan etmektedir. Söz konusu uygulama doğrultusunda, ithalatçı firmaların ödeyecek oldukları gümrük vergilerindeki artış da kaçınılmaz olmaktadır.



Gözetim Belgesinin alınamamasından ötürü kıymet yükseltme yolu ile beyannamelerin tescili yoluna giden firmalar, idareye karşı yapmış oldukları beyanlarda dava hakkının saklı olduğunu belirten "İhtirazi Kayıt" şerhi ile beyannamelerini tescil ettirmekte, bu bilgiyi gümrük beyannamesinin 44 numaralı hanesine girmekte ve sonrasında da Gümrük Kanunu'nun 242. Maddesine istinaden konuyu dava yoluna götürmekteydi.

Bu tür davaların önüne geçmek amacıyla 28.07.2021 tarihli ve 31551 sayılı Resmî Gazete ile yayımlanan 7333 sayılı Kanun ile Gümrük Kanunu'nun 211. Maddesinde mükelleflerin kıymet bazlı gözetim uygulamaları sebebiyle "kendi istekleriyle" gümrük kıymetini artırmaları neticesinde fazla ödenen gümrük vergilerinin sonrasında geri verilemeyeceğine dair değişiklik yapılmış ve bu değişiklik sonrasında Vergi Mahkemelerince ödenen veya tahakkuk edilen vergilerin geri verilmesi veya kaldırılması talepleri ret ile sonuçlanmaya başlamıştı.

Konuya ilişkin açılan davalar sonrasında 26 Mart 2024 tarihli Resmî Gazete ile Danıştay'ın 2024/1 sayılı Kararı yayımlanmıştır. Söz konusu Kararda aykırılığın giderilmesine konu edilen uyumsuzluklarda dava konusu edilen işlemlerin Gümrük Kanunu'nun 211. Maddesine göre yapılan geri verme veya kaldırma talebi üzerine bu talebin reddi yolunda tesis edilmiş işlemler olmadığına, Gümrük Kanunu'nun 242. Maddesi uyarınca beyannamelerde ihtirazi kayıt konulmak suretiyle yapılan itirazın zimnen reddine dair işlemler olduğuna dair vurgu yapılmıştır.

Ayrıca ilgili Kararda ithal edilen eşyanın Gümrük Kıymetinin belirlenmesinde, öncelikle satış bedelinin esas alınması,

satış bedelinin esas alınması için gerekli koşulların mevcut olmaması durumunda sırasıyla diğer yöntemlere başvurulması gerektiği ve satış bedeli yönteminin terk edilme nedenlerinin somut bir şekilde ortaya konulmadığının anlaşılması halinde işlemde hukuka uygunluk bulunmadığı sonucuna ulaşılması gerektiği belirtilmiştir.

Ek olarak Gümrük Kanunu'nun 235. Maddesinde ceza gerektiren hallerin belirtilmiş olması sebebiyle ilgili Danıştay kararında Gümrük Kanunu hükümleri uyarınca Gözetim Belgesinin ibraz edilmemesinin ceza ile sonuçlandırılmasını gerektiren bir durum olmadığına da değinilmiştir.

Danıştay söz konusu Kararda yukarıda sayılan sebepleri göz önünde bulundurarak firmaların gümrük vergileri tahakkukları sebebiyle vergi mahkemesine idari dava açabilmeleri için, söz konusu tahakkuklara karşı Gümrük Kanunu'nun 242. Maddesinde öngörülen idari itiraz yoluna başvurması ve bu başvurunun reddedilmiş olması gerektiğini belirtmiştir. İtiraz yoluna başvurulması için ise idarece kendiliğinden yapılmış bir ek tahakkuk işleminin veya ihtirazi kayıtla verilen gümrük beyannamesine dayalı tahakkukun bulunması gerektiği vurgulanmıştır.

Sonuç olarak bahse konu Danıştay Kararına istinaden, ithal edilen eşyanın gümrük kıymetinin satış bedeli yöntemiyle belirlenmesi ve satış bedelinin esas alınmasının mümkün olmaması durumunda sırasıyla diğer yöntemlere başvurulması halinde gözetim uygulaması nedeniyle ödenmiş olan fazla vergilerin iadesinin beyannameye ihtirazi kayıt konulması ve Gümrük Kanunu'nun 242. Maddesi uyarınca tahakkuka itiraz edilmesi halinde mümkün olabileceği görülmektedir.

İşbu raporda derlenen haberler, kamuya açık kaynaklardan alınmış olup raporda bu kaynaklara atıf yapılmıştır. Rapordaki yazılar ise yazarın görüş ve yorumlarını içermekle birlikte resmi görüş niteliğinde değildir. Haberdeki bilgilerin ve yazarın görüşlerinin doğruluğundan, zaman içerisindeki değişiminden, eksik, hatalı olmasından vb. durumlardan meydana gelen ve/veya gelecek olan zararlardan TAYSAD sorumlu değildir.



taysad

Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği

TOSB Otomotiv Tedarik Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi
1. Cadde No: 10 41420 Şekerpınar / Çayırova - Kocaeli/ TÜRKİYE
Tel: + 90 262 658 98 18 • Faks: + 90 262 658 98 39
www.taysad.org.tr • info@taysad.org.tr