

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ticaret Bakanı Sayın Ruhsar PEKCAN tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim.



Emine Gülizar EMECAN
İstanbul Milletvekili

Türkiye'ye gelen ithal ürünler gümrük işlemleri yapılmak üzere geçici gümrük depolarında bekletilmekte ya da taşıt/denizüstü işleme tabi tutulmaktadır. Gümrük işlemleri yapılmak üzere geçici depolama yerlerine alınan eşyaların buralarda uzun süre kalması ve gereksiz/fahiş maliyetlere maruz kalmaları; hem şirketler için, hem de ülkemiz ekonomisi açısından ciddi maddi külfetler oluşturmaktadır. Eşyanın ithali sırasında malın niteliğine ve hangi ülkeden geldiğine bağlı olarak gümrük vergisi, KDV, ÖTV, İGV, EMY ve diğer vergiler tahsil edilmektedir. Dış ticaret işlemlerinde yasal olarak ödenmek zorunda olan bu vergi, resim ve harçlara ilaveten Türkiye'de başkaca maliyetler de ortaya çıkmaktadır.

Kamu ve özel sektör kuruluşlarının dış ticaret işlemleriyle ilgili verdikleri hizmetler için ücret, harç ve benzeri adlarla yaptıkları tahsilatların, verdikleri hizmetin karşılığı olmaması veyahut verilen hizmet ile doğru orantılı olmaması nedeniyle, ticaret erbabının maliyetlerinde ciddi artışlar ortaya çıkmaktadır. Söz konusu durum ürünlerin piyasaya girişinde hem rekabeti azaltmakta; hem de piyasaya giren ürünün fiyat artışına neden olmaktadır. Özellikle acentalar tarafından yapılan fahiş ve gereksiz tahsilatlar, maliyetleri büyük oranda artırmaktadır.

Ülkemizde acentelerin hizmet ücret tarifeleri, Sanayii ve Ticaret Bakanlığı'nın 2008/1 sayılı 10.03.2008 tarihli "Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ" ile belirlenmiş, ancak söz konusu düzenlemeyi güncelleme yetkisi olan Ticaret Bakanlığınca anılan tarihten bu yana yeni bir düzenleme yapılmamıştır. Uygulamada halen geçerli olan bu Tebliğ hükümleri dışında da, acentelerce çeşitli adlar altında ücretler (ISPS güvenlik ücreti, gemi güvenlik hizmet bedeli, konteyner kontrol ücreti, yük

bildirim ücreti, geçici kabul hizmeti ücreti, tahliye nezaret ücreti, dokümantasyon ücreti, yük teslim ücreti/ordino ücreti vd.) tahsil edilmektedir.

Alınan bu ücretlerle ilgili Türk Ticaret Kanunu ve 4458 Sayılı Gümrük Kanunu'nda bir hüküm bulunmadığı gibi Danıştay kararlarıyla da bu ücretlerin alınmaması yönünde yaklaşımlar bulunmaktadır. Dolayısıyla tahsil edilen bu ücretlerin hukuki bir dayanağı da yoktur.

Bu çerçevede;

1. Türkiye'de kaç adet geçici gümrük depolama yeri vardır? Buralardaki ücret tarifeleri nasıl belirlenmektedir?
2. Türkiye'de kaç deniz/hava acentası vardır? Acentaların denetimi hangi kurum tarafından yapılmaktadır? Acentaların uyguladıkları ücretleri hangi kurum belirlemektedir? Belirlenen bu ücretleri kim denetlemektedir? En son ne zaman denetim yapılmıştır? Bu denetimin sonuçları nelerdir?
3. Limanların özelleştirilmesi kapsamında geçici depolama yerleri özelleştirilmemiştir. Öyleyse geçici depolama yerlerinin limanlarla ve yap işlet devret yaptırılan kara kapılarıyla birlikte özel sektöre devredilme nedeni nedir? Bu depolar hangi şartlarda ve hangi şekilde özel sektöre devredilmiştir?
4. Türkiye'deki geçici gümrük depolama yerlerini hangi kişi ve şirketler işletmektedir? Devlet bu kişi ve şirketlerden depolama kullanım kirası almakta mıdır? Almakta ise bu bedel ne kadardır? Eğer bu kişi ve şirketlerden depolama ücreti alınmıyor ise alınmama gerekçesi nedir?
5. Kamunun bu depoları işletmemesi nedeniyle kaybettiği yıllık ücret ne kadardır?
6. Yük teslim ücreti ve yukarıda zikredilen giderleri ile depo ücretleri, kargolara göre farklılık göstermekte midir? Eğer bir farklılık söz konusu ise rekabetin korunması ve bu mağduriyetin giderilmesi açısından Bakanlığınız tarafından herhangi bir denetleme işlemi yapılmakta mıdır? Depolama ücret bedeli hangi kriterlere göre belirlenmektedir?
7. Yasada yeri olmayan ve Danıştay kararı ile iptal edilen ordino bedeli (yük teslim talimat formu) halen farklı çeşitli adlar altında acentalarca ve işletici kuruluşlarca uygulanmaya devam edilmekte ve bu ücret tahsil edilmeden vergileri ödendiği halde ürünler sahiplerine teslim edilememektedir. Bu konuda Danıştay kararları da olmasına rağmen niçin uygulamada efektif bir çözüm bulunmamaktadır? Söz konusu durumun Bakanlığınız adına bir denetleme zafiyeti nedeniyle devam ettiği düşünülmekte midir? Danıştay'ın kararının uygulanmama nedeni ve bunun hukuki dayanağı nedir?

40996

8. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı ile Ticaret Bakanlığı arasında bir yetki çatışması olduğu iddiaları gerçeği yansıtmakta mıdır?
9. Söz konusu durumun deposu olan ve olmayan firmalar açısından bir fırsat eşitsizliği ve haksız rekabet yarattığı düşünülmekte midir?
10. Dış ticaret işlemlerindeki söz konusu haksız ve fahiş giderlere ilişkin olarak Ticaret Bakanlığı'na bir Çalıştay yapıldığı ve sonuçlarının (Dış ticaret işlemlerine ilişkin belge ve maliyetlerin azaltılması ve bu konudaki farkındalığın artırılması çalıştay sonuç raporu) kamuoyu ile de paylaşıldığı bilinmektedir. Buna göre güncel durumda bu gereksiz ve fahiş maliyetlerin, ithalatçıya ve ekonomimize yüklediği masraf yıllık ortalama ne kadardır? Bunların gereksiz ve ilave maliyet olduğunu bir Çalıştay ile ortaya koyan Bakanlığınız bunların ortadan kaldırılması için hangi tedbirleri almıştır? Ya da almayı planlamaktadır?
11. İthalatçı firmaların maliyetlerini azaltmak için Bakanlığınızın yaptığı ilave ve güncel bir çalışma var mıdır? Sonuçları kamuoyu ile paylaşılacak mıdır?