

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI
MALİYE PROGRAMI
DOKTORA TEZİ

LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE REKABET HUKUKU VE
MALİ BOYUTLARI: AVRUPA BİRLİĞİ-TÜRKİYE
KARŞILAŞTIRMASI

Uluğ İlve YÜCESOY

Danışman
Prof. Dr. Asuman ALTAY

İZMİR – 2019

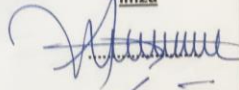
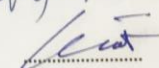
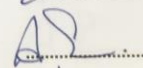
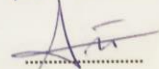
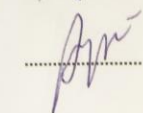
TEZ ONAY SAYFASI

DOKTORA TEZ ONAY SAYFASI

Üniversite : Dokuz Eylül Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Adı ve Soyadı : Uluğ İlive YÜCESOY
Öğrenci No : 2010800608
Tez Başlığı : Lojistik Sektöründe Rekabet Hukuku ve Mali Boyutları: Avrupa Birliği
-Türkiye Karşılaştırması
Savunma Tarihi : 22.01.2019
Danışmanı : Prof.Dr.Asuman ALTAY

JÜRİ ÜYELERİ

<u>Ünvanı, Adı, Soyadı</u>	<u>Üniversitesi</u>
Prof.Dr.Asuman ALTAY	Dokuz Eylül Üniversitesi
Prof.Dr.Kamil TÜĞEN	Dokuz Eylül Üniversitesi
Prof.Dr.Hayal Ayça ŞİMŞEK	Dokuz Eylül Üniversitesi
Prof.Dr.Tülin CANBAY	Celal Bayar Üniversitesi
Prof.Dr.Bernur AÇIKGÖZ	İzmir Katip Çelebi Üniversitesi

İmza






Uluğ İlive YÜCESOY tarafından hazırlanmış ve sunulmuş olan bu tez savunmada başarılı bulunarak oy birliği() / oy çokluğu() ile kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Metin ARIKAN
Müdür

YEMİN METNİ

Doktora Tezi olarak sunduğum “Lojistik Sektöründe Rekabet Hukuku ve Mali Boyutları: Avrupa Birliği-Türkiye Karşılaştırması” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih/....../.....

Uluğ İlve YÜCESOY

ÖZET

Doktora Tezi

Lojistik Sektöründe Rekabet Hukuku ve Mali Boyutları:

Avrupa Birliği-Türkiye Karşılaştırması

Uluğ İlve YÜCESOY

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Maliye Anabilim Dalı

Maliye Programı

Teknolojinin en son geldiği nokta olan Endüstri 4.0 ile uluslararası lojistik uygulamaları artık başka bir boyuttadır. Endüstri 4.0, lojistik süreç veya uygulamalarının atlayamayacağı bir öneme sahiptir. Lojistik sektörünün “yeni” olması ve doymamış bir piyasa olmasından dolayı uzun yıllar çalışılması gereken bir alandır. Küreselleşen dünyada lojistik ticaretin ağıdır. Bu sebeple ticaretin adil ve etkin bir rekabet içinde yürümesi gerekir.

Bu çalışmada lojistik süreç uygulamalarının dün, bugün, geçirdiği seyir, Bilim Devrimi ile bağı, Avrupa Birliği’nin ikiz kardeş politikası olan rekabet ve vergi politikası içinde ele alınacaktır. Ülkemiz Avrupa Birliği ile uyum süreci yaşadığı gibi dünyaya da açılmaktadır. Uluslararası hal alan lojistik uygulamalarda adil ve etkin rekabetin oluşması için mal ve hizmetlerin serbest dolaşımına uygun bir vergi politikası da şarttır.

Çalışmada, Lojistik uygulamalar ve sektör incelenirken tam adaylık sürecinde olan ve Gümrük Birliği üyesi ülkemizin lojistik sektörüne yaklaşımı, lojistik sektörü için rekabet ve mali kurallar Avrupa Birliği mevzuatı ile paralel olarak anlatılmıştır. Türkiye özellikle dolaylı vergiler ve rekabet kurallarında mevzuat uyumlulaştırması içinde olduğundan; Türk Hukukunun AB mevzuatına uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir.

Avrupa Birliği rekabet ve vergi politikası Tek Pazar’ın sağlıklı bir şekilde işlemesi için kurallar tesis etmiştir. Türkiye hem küreselleşme hem de

Avrupa Birliği tam adaylık sürecinden dolayı çok yönlü uyum göstermek zorundadır.

Çalışmada Lojistik süreç (uygulamaların) tam adaylık sürecinde olan ölkemiz ve Avrupa Birliği mali kurallar ve rekabet kuralları açısından karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır.

Lojistik süreçlerinde uygulanan ve tam adaylık sürecinin ile paralel dolaylı vergi politikası ve vergileri incelenmiştir. Bunun yanı sıra lojistik özel teşebbüslerine uygulanan rekabet kuralları incelenmiştir. Bütün bunlar yine lojistik sektörüne dair tespitler ve değerlendirmeler ile yapılmıştır. Avrupa Birliği Mevzuatında lojistik başlıklı fasıl olmayıp; taşımacılık ve Trans-Avrupa Ağları fasılları vardır. Çalışmada ağırlıklı olarak taşımacılık, Trans-Avrupa Ağları, rekabet, vergilendirme, gümrük birliği ve malların serbest dolaşımı fasılları; Avrupa Birliği'nin lojistik uygulamalara bakış açısıyla ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

Türkiye'de uygulanan vergiler ve vergi politikası, lojistik süreç açısından ele alınmış ve ölkemizin tam adaylık süreci kapsamında incelenmiştir. Bu değerlendirmeler ışığında Türkiye'de lojistik sektörüne ilişkin tespitler ortaya konulmuş ve vergi uygulamaları açısından değerlendirme yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Lojistik, Rekabet Hukuku, Dolaylı Vergiler, Vergi Uyumlulaştırılması, Gümrük Birliği.

ABSTRACT
Doctoral Thesis
Doctor of Philosophy(PhD)
Competition Law and Financial Aspects in the Logistics Sector:
EU-Turkey Comparison
Uluğ İlve YÜCESOY

Dokuz Eylül University
Graduate School of Social Sciences
Department of Public Finance
Public Finance Program

International logistics applications with Industry 4.0, which is the latest point of technology, are now at another dimension. Logistics is the network of trade in the globalizing world. Economic and political unions give importance to the logistics sector.

In this study, the applications of logistic processes will be dealt together in context of competition and tax policy, which are the twins of the European Union and the connection with the Science Revolution. Turkey has experienced the process of harmonization of European Law. An appropriate tax policy for the free movement of goods and services is also essential for fair and effective competition in international logistics applications.

The logistics applications and the sector are under scrutiny and we talked about the approach of the Customs Union member country to the logistics sector and the competition rules and financial rules for the logistics sector in parallel with the European Union legislation.

The European Union has established rules for the competition and tax policy to ensure that the Single Market operates in a healthy manner. Turkey must demonstrate compliance with both globalization and versatile due to the full European Union membership process.

In this study logistics sector (applications) in the process of full nomination of the country and the European Union in terms of financial rules and competition rules are discussed comparatively.

The indirect tax policy and taxation applied in the logistic processes have been examined. Besides, the competition rules applied to the logistic private enterprises have been examined.

There is no logistic chapter in European Union Legislation. European Union Legislation has transportation and Trans-European Networks chapters. This study mainly focuses on the transportation, Trans-European Networks, customs union, competition, taxation tried to bring the logistic perspective of the European Union.

Taxes and tax policy implemented in Turkey, and our country were discussed in terms of logistics processes were investigated in full nomination process. These assessments are being introduced for the identification and evaluation was made in the light of the logistics sector in Turkey in terms of tax treatment.

Keywords: International Logistics, Competition Law, Indirect Taxes, Tax Harmonisation, Customs Union.

**LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE REKABET HUKUKU VE MALİ BOYUTLARI:
AVRUPA BİRLİĞİ-TÜRKİYE KARŞILAŞTIRMASI**

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xvi
TABLolar LİSTESİ	xx
ŞEKİLLER LİSTESİ	xxii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

**ULUSLARARASI LOJİSTİKTE TEMEL KAVRAMLAR VE
ULUSLARARASI LOJİSTİK UYGULAMALARI**

1.1. ULUSLARARASI LOJİSTİKTE TEMEL KAVRAMLAR VE UYGULAMALAR	4
1.1.1. Lojistik, Lojistik Yönetimi ve Lojistikçi	5
1.1.2. Tedarik Zinciri Yönetimi, Uluslararası Tedarik Zinciri ve Uygulamaları	7
1.1.3. Uluslararası Pazarlama, Satın Alma ve Uluslararası Perakendecilik	9
1.1.4. E-Ticaret	10
1.1.5. Uluslararası Lojistik	11
1.2. ULUSLARARASI LOJİSTİĞE GİRİŞ	11
1.2.1. Uluslararası Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	14
1.2.2. Modern Uluslararası Lojistik Uygulamalarını Ortaya Çıkaran Etmenler	19
1.2.2.1. Uluslararasılaşma ve Küreselleşme	20
1.2.2.2. Yenilik İktisadı ve Yeni Ekonomi	25

1.2.2.2.1. Girişimcilik, İnovasyon (Yenilikçilik) ve Lojistik	28
1.2.2.2.2. Endüstri 4.0 ve Lojistik	33
1.2.2.3. Rekabet ve Lojistik	40
1.2.2.4. Hukuksal Gelişmeler	43
1.2.2.5. Sayısal Yöntemlerdeki Gelişmeler	43
1.2.3. Uluslararası Lojistiğın Bölümleri ve Önemi	43
1.2.3.1. Uluslararası Lojistiğın Bölümleri	44
1.2.3.2. Uluslararası Lojistiğın Önemi	45
1.2.4. Uluslararası Lojistiğın Faktörleri	46
1.2.5. Uluslararası Lojistikte Teslim Şekilleri	46
1.3. ULUSLARARASI LOJİSTİK ÖRNEKLERİ	47
1.3.1. Birleşmiş Milletler Lojistiğı	48
1.3.2. Nato Lojistiğı	48
1.3.3. AB Lojistiğı	48
1.3.4. Dünya Bankası'nın Lojistik Performans Değerlendirmesi	49

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI LOJİSTİKTE REKABET KURALLARI: AVRUPA BİRLİĞİ-TÜRKİYE KARŞILAŞTIRMASI

2.1. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE LOJİSTİĞİ	52
2.1.1. Avrupa Birliğinde Lojistik Politikası, Uygulamaları ve İlkeleri	52
2.1.1.1. Avrupa Birliği Lojistiğinde Ulaştırma (Taşımacılık) Modları ve Yönetimi	53
2.1.1.2. Avrupa Birliği'nde Lojistik Uygulamalarının Durumu	54
2.1.1.2.1. Avrupa Birliği'nde Taşımacılık Uygulamaları	57
2.1.1.2.1.1. Karayolu Taşımacılığı (Ulaşımı)	58
2.1.1.2.1.2. Demiryolu Taşımacılığı (Ulaşımı)	59
2.1.1.2.1.3. Deniz Taşımacılığı (Ulaşımı)	60
2.1.1.2.1.4. İçsular Taşımacılığı (Ulaşımı)	60
2.1.1.2.1.5. Hava Taşımacılığı (Ulaşımı)	61
2.1.1.2.1.6. MultiModal Taşımacılık (Ulaşım)	61

2.1.1.2.2. Avrupa Birliği'nde Taşımacılık Sektörünün Geleceği	62
2.1.1.2.3. Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa Ağları Politikası	66
2.1.1.2.4. Trans-Avrupa Ağları Çerçevesinde Lojistik Projeler	66
2.1.2. Türk Lojistiğinin Görünümü ve Coğrafi Yapısı	68
2.1.2.1. Türkiye'de Taşımacılık Sektörü	69
2.1.2.2. Türkiye'de Gümrükleme Uygulamaları	76
2.1.2.3. Türkiye'de Lojistik Yapılanmalar	77
2.1.2.4. Türkiye'de Lojistik Sektöründe Yerel Yoğunlaşma	77
2.1.2.5. Türkiye'nin Dâhil Olduğu Trans-Avrupa Ağları Projeleri	78
2.1.2.6. Türk Lojistik Sektöründe Başarı Örnekleri ve Endüstri 4.0	79
2.1.2.7. Türk Lojistiğinin Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi ve Diğer Küresel Endekslerle Bağı	81
2.2. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK TEŞEBBÜSLERİNE UYGULADIĞI REKABET KURALLARI	91
2.2.1. Avrupa Birliği Rekabet Politikası	91
2.2.2. Avrupa Birliği'nde Rekabet Kuralları	93
2.2.2.1. Avrupa Birliği'nde Teşebbüslere Yönelik Rekabet Kuralları	95
2.2.2.1.1. Avrupa Birliği Rekabet Hukukunda Yasaklanan Eylemler	96
2.2.2.1.1.1. Anlaşmalar, Kararlar, Uyumlu Eylemler	96
2.2.2.1.1.2. Muvazaa ve Karteller	97
2.2.2.1.1.2.1. Yatay Kısıtlama	99
2.2.2.1.1.2.2. Dikey Kısıtlama	99
2.2.2.1.1.3. Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması	100
2.2.2.1.1.4. Birleşmeler ve Devralmalar	102
2.2.2.2. Avrupa Birliği'nde İnhisar Niteliğinde Olan veya Özel Haklar Tanınan Teşebbüslere Uygulanan Rekabet Kuralları	103
2.2.2.3. Avrupa Birliği'nde Devlet (Kamu) Teşebbüslerine Uygulanan Rekabet Kuralları	104

2.2.2.4. Avrupa Birliği'nde Üye Devletlere Uygulanan Rekabet Kuralları (Devlet Yardımlarının Düzenlenmesi)	104
2.2.3. Avrupa Birliği'nde Taşımacılıkta Uygulanan Rekabet Kuralları	105
2.2.4. Avrupa Birliği Üyeliği Sürecinde Türkiye'de Lojistik Teşebbüslerine Uygulanan Rekabet Kuralları	107
2.2.4.1 Teşebbüslere Uygulanan Rekabet Kuralları	110
2.2.4.1.1 Anlaşmalar, Kararlar, Uyumlu Eylemler	110
2.2.4.1.2. Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması	114
2.2.4.1.3. Birleşmeler ve Devralmalar	117
2.2.4.2. Kamu (Devlet) Teşebbüsleri İle Özel Haklar veya İnhisari Haklar Tanınan Teşebbüslere Uygulanan Rekabet Kuralları	120
2.2.4.3. Devlet Desteklerine (Devlet Yardımları) İlişkin Rekabet Kuralları	120
2.3. TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜ'NÜN AVRUPA BİRLİĞİ İLE UYUMU (REKABET VE REKABET KURALLARI)	122

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI LOJİSTİKTE MALİ YÜKÜMLÜLÜKLERDE AVRUPA BİRLİĞİ TÜRKİYE KARŞILAŞTIRMASI

3.1. ULUSLARARASI LOJİSTİKTE VERGİ UYGULAMALARI	136
3.1.1. Uluslararası Ticarete Yeni Bir Vergileme Anlayışına Etki Eden Gelişmeler	136
3.1.1.1. Gümrük Tarifelerine Yönelik Uluslararası Yükümlülükler	137
3.1.1.2. Dünya Ticaret Örgütü'nün Kurulması ve Kurallar Koyması	138
3.1.1.3. Ayrımcı Vergilerin Denetimi	138
3.1.2. Uluslararası Ticarete Vergi Uygulamaları	138
3.1.2.1. Uluslararası Ticaretin Vergilendirilmesi	139
3.1.2.2. Çifte Vergilendirme Sorunu	140
3.2. AVRUPA BİRLİĞİ LOJİSTİĞİNDE VERGİ UYGULAMALARI	140
3.2.1. Avrupa Birliği Ticaretinde Lojistiğin Yeri	141

3.2.2. Avrupa Birliği Vergi Sistemi	142
3.2.2.1. Ortak Gümrük Tarifesi ve Gümrük Tarifelerinin Kaldırılması	143
3.2.2.2. Eş Etkili Vergilerin Kaldırılması	143
3.2.2.3. Vergi Uyumlaştırılması	144
3.2.2.4. Ayrımcı Vergilendirme ve Aşırı Vergi İadesi Yasağı	145
3.2.2.5. Devlet Destekleri Niteliğindeki Mali Tedbirler	145
3.2.2.6. Vergi Kaçakçılığının Önlenmesi	146
3.2.3. Avrupa Birliği Vergi Sisteminin Hukuki Dayanakları ve Vergilendirme ile İlgili Birlik Organları	147
3.2.3.1. Avrupa Birliği’nde Vergilendirme ve İlgili Birlik Organları	151
3.2.3.1.1. Avrupa Birliği Zirvesi	151
3.2.3.1.2. Avrupa Birliği Konseyi	152
3.2.3.1.3. Avrupa Parlamentosu	153
3.2.3.1.4. Avrupa Komisyonu	153
3.2.3.1.5. Avrupa Birliği Adalet Divanı	153
3.2.3.2. Avrupa Birliği Vergi Sisteminin Hukuki Kaynakları	154
3.2.4. Avrupa Birliği Vergilendirme Süreci	155
3.2.4.1. Dolaylı Vergiler	159
3.2.4.2. Dolaysız Vergiler	159
3.2.5. Avrupa Birliği’nde Lojistik Uygulamaları İçin Uygulanan Vergilendirme Esasları ve Vergiler	160
3.2.5.1. Katma Değer Vergisi	160
3.2.5.1.1. Katma Değer Vergisinin Yürürlüğe Giriş	162
3.2.5.1.2. Katma Değer Vergisinin Yapısı	163
3.2.5.1.3. Ticari Amaç Taşıyan Mal Giriş Çıkışlarında KDV Uygulaması	163
3.2.5.1.3.1. Avrupa Birliği’ne Üye Ülkeler Arasında KDV Uygulaması	164
3.2.5.1.3.2. Avrupa Birliği Üye Ülkeleri ile Üçüncü Ülkeler Arasındaki Satışlarda KDV Uygulaması	165

3.2.6.1.4. İnternet Satışlarında KDV'nin Uygulaması	165
3.2.6.1.4.1. Birliğe Üye Ülkelerde Faal Olan İşletmelerin Satışlarının Vergilendirilmesi	166
3.2.6.1.4.2. Birliğe Üye Olmayan Bir Ülkedeki İşletmelerin Satışlarının Vergilendirilmesi Durumu	166
3.2.7.1.5. KDV'nin İstisnaları	166
3.2.7.1.5.1. Ülke İçi Mal Teslimlerindeki KDV'nin İstisnaları	167
3.2.7.1.5.2. İthalatta Uygulanan KDV'nin İstisnaları	167
3.2.7.1.5.3. İhracat Alanında ve Taşımacılıkta Uygulanan KDV'nin İstisnaları	167
3.2.7.1.5.4. Malların Uluslararası Dolaşımı ile İlgili KDV İstisnaları	168
3.2.5.2. Özel Tüketim Vergisi	168
3.2.5.2.1. Özel Tüketim Vergisinin Yürürlüğe Girişi	169
3.2.5.2.2. Özel Tüketim Vergisinin Yapısı	170
3.2.5.2.3. ÖTV'nin İstisnaları	171
3.2.5.3. Taşımacılıktan Alınan Çevre Dostu Vergiler	171
3.3. TÜRK VERGİ SİSTEMİNDE LOJİSTİK FAALİYETLERİNDEN ALINAN VERGİLER	174
3.3.1. Gümrükleme Süreci ve Mali Yükümlülükler	174
3.3.1.1. Gümrük Vergisi Tarihi, Yürürlüğe Girişi	174
3.3.1.2. Gümrük Vergisi Türleri	177
3.3.1.3. Gümrük Vergisinin Yükümlüsü	180
3.3.1.3.1. Normal İthalatta Gümrük Vergisi Yükümlülüğü	182
3.3.1.3.2. Normal İhracatta Gümrük Vergisi Yükümlülüğü	182
3.3.1.4. Lojistik Uygulamalarda Gümrük Vergisi İstisna ve Muafiyetleri	184
3.3.1.4.1. Lojistikte Tam ve Kısmi Muafiyet ile Geçici İthalat Rejiminin Uygulanacağı Ambalajlamayı İlgilendiren Muafiyetler	185

3.3.1.4.2. Lojistikte Tam ve Kısmi Muafiyet ile Geçici İthalat Rejiminin Uygulanacağı Taşımacılığı İlgilendiren Muafiyetler	185
3.3.1.4.3. Lojistikte Geçici İthalat Rejimi Kapsamında Taşıma Sektöründe Kullanılan Ekipman Konteynere İlişkin Muafiyetler	186
3.3.2. Lojistikte Katma Değer Vergisi	186
3.3.2.1. Katma Değer Vergisinin Konusu	187
3.3.2.2. Katma Değer Vergisini Doğuran Olay	187
3.3.2.3. Katma Değer Vergisinde Vergi Yükümlüsü	188
3.3.2.4. Lojistikte Katma Değer Vergisinde Taşımacılık İstisnaları	189
3.3.2.4.1. Transit Taşımacılık İstisnası	190
3.3.2.4.2. İthalat İstisnası	190
3.3.2.4.3. Diplomatik İstisnalar	191
3.3.2.4.4. Diğer İstisnalar	191
3.3.3. Lojistikte Özel Tüketim Vergisi	191
3.3.3.1. Özel Tüketim Vergisinin Konusu	191
3.3.3.2. Özel Tüketim Vergisini Doğuran Olay	191
3.3.3.3. Özel Tüketim Vergisinde Vergi Yükümlüsü	192
3.3.3.4. Lojistikte Özel Tüketim Vergisinde Taşımacılık İstisnaları	192
3.3.3.4.1. İhracat İstisnası	192
3.3.3.4.2. Diplomatik İstisna	193
3.3.3.4.3. Araç Yakıtı İstisnası ve Taşımacılık Alanında Uygulanan İstisnalar	193
3.3.3.4.4. Geçici İthalat ve Hariçte İşleme Rejimleri Kapsamında İstisna	193
3.3.4. Lojistikte Diğer Kamusal Alacak Uygulamaları	193
3.3.4.1. Toplu Konut Fonu	194
3.3.4.2. Kaynak Kullanımı Destekleme Fonu	194
3.4. TÜRKİYE-AVRUPA BİRLİĞİ İLİŞKİLERİ (LOJİSTİK, REKABET KURALLARI VE MALİ YÜKÜMLÜLÜKLER AÇISINDAN)	194
3.5. TÜRK VERGİ SİSTEMİ'NİN AVRUPA BİRLİĞİ İLE UYUMU	199

3.5.1. Uluslararası Ticaretteki Mali Yükümlölüklerin Türk Mevzuatı ile Uyumlaştırılması	202
3.5.1.1. Anayasal Düzenlemeler	202
3.5.1.2. Dış Ticaret Alanında Düzenlemeler	202
3.5.1.3. İthalat Alanında Düzenlemeler	203
3.5.2. Türkiye'nin Avrupa Mali Sistemine Entegre Süreci İle Katılım Müzakereleri Süreci	203
3.5.2.1. Katılım Ortaklığı Belgelerinde Vergilendirme	205
3.5.2.2. Ulusal Programda Vergilendirme	205
3.5.3. Türkiye'nin Avrupa Birliği Vergilendirme İlkeleri Karşısındaki Uyum	206
3.5.3.1. Gümrük Vergileri	213
3.5.3.2. Ortak Gümrük Tarifesinin Kabulü	214
3.5.3.3. Vergi Uyumlaştırılması	214
3.5.3.4. Avrupa Birliği'nin ve Türk Lojistiğinin Endüstri 4.0 Sürecinde Vergisel Dönüşümü ve Çalışmaları	215
3.6. TÜRK LOJİSTİK TEŞEBBÜSLERİNİN AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUM BAĞLAMINDA YAŞADIĞI SORUNLAR VE HAKLARI	222
3.7. DEĞERLENDİRME	228
 SONUÇ	 237
KAYNAKÇA	240

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABA	Avrupa Birliği Anlaşması
ABAD	Avrupa Birliği Adalet Divanı
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ABİDA	Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşma ya da (ABİHA-Avrupa Birliğinin İşleyişi Hakkında Anlaşma
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
AİHM	Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi
AİHS	Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi
AKÇTKA	Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
AR-GE	Araştırma Geliştirme
AT	Avrupa Topluluğu
ATKA	Avrupa Topluluğunu Kuran Anlaşma
BEPS	Matrah Aşındırma ve Kar Aktarımı Projesi ya da (Base Erosion Profit Shifting)
bknz.	Bakınız
BM	Birleşmiş Milletler
CAA	Birleşik Krallık Sivil Havacılık Otoritesi ya da (Civil Aviation Authority)
CMR	Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi ya da (Convention Marchandise Routier)
COTIF	Uluslararası Demiryolu Taşımalarına ilişkin Sözleşme ya da (Convention concerning International Carriage by Rail)

CSCMP	Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi ya da (Council of Supply Chain Management Professionals)
çev.	Çeviren
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
EASA	Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı
EC	Avrupa Topluluğu ya da (European Community)
ECO	Ekonomik İşbirliği Örgütü ya da Teşkilatı ya da (Economic Cooperation Organisation)
EEC	Avrupa Ekonomik Topluluğu ya da (European Economic Community)
EFTA	Avrupa Serbest Ticaret Birliği ya da (European Free Trade Association)
EKTMS	Avrupa Tren Kontrol Sistemi ya da (The European Railway Traffic Management System)
ERP	Enterprise Resource Planing ya da (Kurumsal İhtiyaç Planlaması)
EUROMED	Pan-Avrupa-Akdeniz Taşımacılık Ortaklığı ya da (Euro-Mediterranean Transport Partnership)
GATT	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması ya da (General Agreement on Tariffs and Trade)
GSYH	Gayrı Safi Yurtiçi Hâsıla
HAVELSAN	Hava Elektronik Sanayi
HUF	Macar Forinti (Hungarian Forint)

ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Chicago Konvansiyonu ya da (International Civil Aviation Organisation)
INCOTERMS	Uluslararası Ticaret Odası Terimleri
JIT	Tam Zamanında Üretim ya da (Just in Time)
KDV BDS	Katma Değer Vergisi Bağımsız Denetim Standardı
KDV	Katma Değer Vergisi
KEİ	Karadeniz Ekonomik İşbirliği
KOB	Katılım Ortaklığı Belgesi
MRP	Malzeme İhtiyaç Planlaması ya da (Material Requirement Planning)
NATO	Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü ya da (North Atlantic Treaty Organization)
OECD	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü ya da (İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı)
OGT	Ortak Gümrük Topluluğu
OKK	Ortaklık Konseyi Kararı
ÖTV	Özel Tüketim Vergisi
RFID	Telsiz Frekans Belirleyicisi ya da (Radio Frequency Identification)
RKHK	Rekabetin Korunması Hakkında Kanun
ss.	sayfadan sayfaya
s.	sayfa
SCOR	Tedarik Zinciri Referans Modeli ya da (Supply Chain Operations Reference Model)

SWOT	Güçlü (Strengths), Zayıf (Weaknesses), Fırsat (Opportunities) ve Tehditler (Threats)
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEN-E	Trans European Network- Energy ya da (Trans Avrupa Ağları-Enerji)
TEN-T	Trans European Network-Telecommunication ya da (Trans Avrupa Ağları-Telekomunikasyon)
TEN-T	Trans European Network- Transportation ya da (Trans Avrupa Ağları-Ulaşım)
TGB	Türk Gümrük Bölgesi
THY	Türk Hava Yolları
TRACECA	Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru ya da (Transport Corridor Europe Caucasus-Asia)
TUSAŞ	Türk Havacılık ve Uzay Sanayii Anonim Şirketi
VUK	Vergi Usul Kanunu
WIPO	Dünya Fikri Mülkiyet Örgütü ya da (World Intellectual Property Organisation)
WTO	World Trade Organisation ya da (Dünya Ticaret Örgütü)
3D	Üçboyutlu ya da (Three Dimensional)
3PL	Üçüncü Parti Lojistik ya da (3rd Party Logistics)
4PL	Dördüncü Parti Lojistik ya da (4th Party Logistics)
5PL	Beşinci Parti Lojistik ya da (5th Party Logistics)

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Ticari Lojistiğin Gelişim Aşamaları	s. 16
Tablo 2: Küreselleşmenin Kronolojisi	s. 23
Tablo 3: Birbirini İzleyen Teknolojik Değişim Dalgaları	s. 27
Tablo 4: Küresel Yenilikçilik Endeksinde İlk On Ülke Sıralaması	s. 32
Tablo 5: Küresel Girişimcilik Endeksine Göre İlk On Ülke Sıralaması	s. 32
Tablo 6: 2025 Yılına kadar Gerçekleşmesi Beklenen Dönüm Noktaları %	s. 36
Tablo 7: Akıllı Üretim Sistemlerinde Dönüşüm	s. 39
Tablo 8: Endüstri 4.0 Sürecinde Küresel Rekabet Endeksi İlk On Ülke Sıralaması	s. 42
Tablo 9: Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi 2018 İlk On Ülke Sıralaması	s. 50
Tablo 10: Küresel Yenilikçilik Endeksi'ne Göre Türkiye ve İlk On Ülke ve Türkiye Sıralaması	s. 83
Tablo 11: Küresel Yenilikçilik Endeksi'nde Türkiye'nin Dâhil Olduğu On Ülke Sıralaması	s. 83
Tablo 12: Küresel Yenilikçilik Endeksi'nde Türkiye'nin Faktör Puanları	s. 84
Tablo 13: Avrupa Komisyonu'na Göre Yenilik Göstergesi Olarak İnsan Kaynakları	s. 84
Tablo 14: Avrupa Komisyonu'na Bilgi Yaratma Kapasitesi Göstergeleri	s. 85
Tablo 15: Bilgiyi Yayma ve Uygulama Göstergeleri	s. 85
Tablo 16: Yeniliğin Çıktıları ve Pazarları	s. 85
Tablo 17: Küresel Girişimcilik Endeksi'ne Göre İlk On Ülke ve Türkiye	s. 86
Tablo 18: Küresel Girişimcilik Endeksi'ne Göre Türkiye'nin Dâhil Olduğu Sıralama	s. 86
Tablo 19: Dünya Ekonomik Forumu'na Göre Endüstri 4.0'a Göre Küresel Rekabetçilik Endeksi İlk On Ülke	s. 87
Tablo 20: Dünya Ekonomik Forumu'na Göre Endüstri 4.0'a Göre Küresel Rekabetçilik Endeksi Sıralaması (Türkiye'nin Bulunduğu Sıralama)	s. 87
Tablo 21: Küresel Rekabet Endeksi Endüstri 4.0'a Göre Türkiye'nin Sıralamasındaki Faktör Puanlamaları	s. 88

Tablo 22: Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'ne Göre Türkiye'nin Dâhil Olduğu Sıralamadaki On Ülke	s. 89
Tablo 23: Yıllara göre Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'ne Göre Türk Lojistiğinin Puanlaması	s. 90
Tablo 24: Lojistik Performans Endeksi'nde İlk On Ülke ve Türkiye'nin Faktör Puanları	s. 90
Tablo 25: 2013-2017 Arası Rekabet Kurulu'nun Vermiş Olduğu Sektör Bazlı Kararlar	s. 132
Tablo 26: Avrupa Birliği Müktesebatı (Çalışmada İncelenen Altı Fasıl)	s. 198
Tablo 27: E-Ticaret Malları İşlemi (Uzaktan Satış)	s. 219
Tablo 28: Dijital Ekonominin Vergilendirilmesinde OECD ve AB; Çözümler ve Eylemler	s. 221

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Lojistik Döngüsü	s. 6
Şekil 2: Endüstri 4.0 Bileşenleri	s.34
Şekil 3: Sanayi Devrimleri	s.35



GİRİŞ

Keşifler ve icatlarla başlayan bilimin gelişme seyri Endüstri 4.0 ile devam etmektedir. Avrupa Birliği, Lizbon Stratejisi ile Birlik içinde inovasyonu amaç olarak kabul etmiş ve yeni bir anlayışı ortaya çıkarmıştır. Tam adaylık sürecindeki Türkiye'nin de Endüstri 4.0 sürecine dâhil olması ve rekabete uyması gerekmektedir.

Endüstri 4.0 sürecinde, Türkiye'nin rekabete dayalı bir politikanın oluşması için çevre ve inovasyon yatırımlarının tamamlanması, lojistik uygulamalarının ve uyumlaşmanın hızlanması, uzmanlaşmanın yerleşmesi, vergi uygulamalarında uyumlaştırma ve kaliteli lojistik gibi hedefleri olması gerekmektedir.

İlk bölümde lojistik teriminin kökeni, geçirdiği evrim, modern lojistiğin bileşenleri, lojistik ile bağlantılı kavramlar, uluslararası lojistik örnekleri kısaca belirtilip; uluslararası lojistiğin günümüzdeki halinin oluşumuna sebep olan öncül kavramlar anlatılmıştır. Çalışmada “*lojistik*” kavramı kullanılacak olup; taşıma sistemi, tedarik zinciri, elektronik ticaret (e-ticaret), perakendecilik, pazarlama gibi kavramlar lojistik ile bağlantılı oldukları için uluslararası boyutu ile kısaca açıklanacaktır.

Modern dünyada lojistik, 365 gün 24 saat uygulanan kesintisiz olarak mal ve hizmetlere ulaşımı sağlayan faaliyetler dizinidir. Lojistik uygulamaları olmadan pazarlama, dağıtım, üretim veya ticaret mümkün değildir. Çalışmada uluslararasılaşan ticarete konu olan mal lojistiğinin Türkiye- Avrupa Birliği pratikleri, rekabet (sektörel kıyas ve rekabet kuralları) ve mali yükümlülükleri karşılıklılık temelli incelenecektir. Ancak öncelikle çalışmanın birinci bölümünde açıklayıcı tanımlar yapılmış, lojistiğin Endüstri 4.0 sürecinde olması, modern lojistik bileşenleri, rekabet, küreselleşme ilgili çerçeve çizilmeye çalışmıştır.

İkinci bölümde lojistikte rekabet kavramı ve rekabetin kuralları, Avrupa Birliği ve Türkiye bazında incelenmiştir. Avrupa Birliği kaynaklarında lojistiğe ilişkin görüşler olmasına rağmen lojistik adı altında bir müktesebat yoktur. Bu durumda da tam üyelik süreci göz önüne alınarak müktesebattaki fasıllardan yola çıkılarak çalışmanın bir planı yapılmıştır. Birlik müktesebatında lojistik adı altında özel bir fasıl olmadığı ancak taşımacılık isimli bir fasıl olduğundan, taşımacılık faslı

esaslı bir inceleme olmuştur. Bunun yanısıra taşımacılıkla ilgili liman yönetimi, depoculuk gibi ilintili lojistik uygulamalardan da bahsedilmiştir.

İkinci bölümde rekabet; yarış ve yarışın kuralları şeklinde ikiye ayrılmıştır. Yarış kısmında taşımacılık ve Trans-Avrupa Ağları faslı incelenmiş ardından da sektörde uygulanan rekabet kuralları Türkiye-Avrupa Birliği açısından incelenmiştir. Çalışmada rekabet kuralları (rekabet faslı) Avrupa Birliği'nin metodolojisi izlenerek teşebbüslere uygulanan ve üye devletlere uygulanan kurallar olarak ikiye ayrılarak incelenmiştir. Aynı metod, Türkiye uygulamasında da benimsenmiş; teşebbüsler (kamu, inhisar niteliğinde ya da inhisar niteliğinde olmayan özel teşebbüs) ve devlete yönelik (devlet yardımları-destekleri) rekabet kuralları üzerinden inceleme yapılmıştır. Devletler bazı durumlarda vergi affı, vergi teşviki gibi devlet yardımı uygulamaları ile rekabeti bozan devlet yardımı yapmaktadır.

Çalışmanın adında mali boyut ifadesi yer alsa da çalışma, mali yükümlülükler çerçevesinde planlanmıştır. Birliğin ve Türkiye'nin mali alanda karşılıklı yükümlülükleri üzerine bir inceleme yapılmıştır. Dolayısı ile inceleme salt iki ayrı ekonomik-siyasi yapının mali yükümlülükler ve rekabet hukuku karşılaştırması şeklinde olmamıştır. Mali yükümlülüklerin seçilmesi karşılıklı olup; Birlik ile Türkiye arasında karşılıklı yükümlülükler şeklinde bir inceleme olmuştur. Birlik ile Türkiye arasında imzalanan anlaşmalar ve Birlik hukuku karşılıklı mali yükümlülükleri belirlemektedir.

Çalışmada mali yükümlülükler kavramını seçilmesinin sebebi lojistik süreçlerde sadece vergi değil başkaca mali alacakların olmasıdır. Tam adaylık sürecinde olan Türkiye'nin uluslararasılaşan lojistik süreçlerde uyguladığı mali yükümlülükler çeşitlilik göstermektedir. Avrupa Birliği üyesi ülkeler, EFTA (Avrupa Serbest Ticaret Birliği) üyesi ülkeler ve üçüncü ülkeler ile yapılan ticaret sonucu lojistik uygulamalarında uygulanan mali yükümlülükler farklıdır.

Üçüncü bölümde ise lojistik teşebbüslere uygulanan dolaylı vergiler ve diğer harçlara yer verilmiş olup dolaysız vergiler incelenmemiştir. Üçüncü bölümde Avrupa Birliği'nde vergi politikaları ve lojistik süreçlerde uygulanan mali yükümlülükler belirtilmiştir.

Son kısım olan üçüncü bölümde mali yükümlülükler girmeden önce uluslararası ticaretin gelişimi ve uluslararası vergi uygulamaları ortaya konulmuştur.

Avrupa Birliği'ndeki mali yükümlölükler ile çerçeve sınırlı tutularak vergilendirme süreciyle bağlantılı Birlik organları, Birliğin hukuksal kaynakları, vergilendirme ilkeleri kısaca izah edilmiştir. Üçüncü bölümde aday ülke olunmasından dolayı yine Avrupa Birliği müktesebatındaki fasıllarına göre; malların serbest dolaşımı, vergilendirme ve gümrük birliği fasıllarına göre inceleme yapılmıştır.



BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI LOJİSTİKTE TEMEL KAVRAMLAR VE

ULUSLARARASI LOJİSTİK UYGULAMALARI

Ticaretin küresel boyuta ulaşması ve ülkelerin bölgesel ekonomik ve siyasi birliklere girme çabası; lojistik sektörünü ülkesel ve parçalı temelde ele alınmaz hale getirmiştir. Bu bölümde, endüstrinin belkemiği olan lojistiğin kökeni ve gelişimi, çeşitleri ve günümüzdeki lojistik uygulamalarının etmenleri sıralanmıştır. Lojistik deyince akla, sadece ülkesel boyutta “*parçalı*” yapılan nakliyecilik, taşımacılık, antrepoculuk gibi hizmetler gelmemelidir. Çalışmanın konusu olan ticaretteki mal lojistiğinin ne olduğunu, neleri kapsadığını, geçmişinin yanı sıra, uluslararası lojistik örnekleri irdelenmeye çalışılacaktır.

1.1. ULUSLARARASI LOJİSTİKTE TEMEL KAVRAMLAR VE UYGULAMALAR

Modern lojistik, bir malın hammadde halinden tüketiciye ulaşımına, tüketiciden tedarikçilere ve üreticiye geri bildirimine kadarki süreci ifade etmektedir. Bu durumda, sipariş edilen ya da satın alınacak malın üretim süreci, paketlenmesi, depo edilmesi, malın ulaşımı, ulaşımın örgütlenmesi, çevreye zarar vermeden prosedürün izlenmesi, bilgi işlem teknolojisi süreci, hizmet ve malın belli bir standartta olması, gümrükleme, sigorta gibi safhalar, lojistiğin içindedir.

Günümüzde bazı lojistik uygulamaları, modern lojistik için daha da önem arz etmektedir. Bunları şöyle sıralayabiliriz; Malzeme Yönetimi, Ters Lojistik, Dış Kaynak Yönetimi (outsourcing), Kıyaslama (benchmarking), Ulaştırma Yönetimi, Filo Yönetimi, Depo Yönetimi, Stok Yönetimi, Paketleme, Malzeme Elleçleme, Gümrükleme ve Lojistik Köy Uygulaması, Yeşil Lojistik, Atık Lojistiği, Afet Lojistiği, Üçüncü Parti Lojistiği (3PL, Üçüncü Parti Lojistik), Dördüncü Parti Lojistiği (4PL, Dördüncü Parti Lojistik), Esnek Lojistik, Lojistik Yazılımı, Tam

Zamanında Üretim (Just in Time-JIT, Tam Zamanında Üretim), Lojistikte Toplam Kalite Yönetimi, Yalın Lojistik, Sigorta gibi¹.

1.1.1. Lojistik, Lojistik Yönetimi ve Lojistikçi

Lojistiği, bir ürünün hammadde halinden son tüketicisine ulaştırılması için gereken tüm faaliyetler olarak tanımlamak ve özetlemek mümkündür. Lojistik, bugüne kadar farklı adlarla anılmış ve anılmaktadır. İşletme lojistiği, kanal yönetimi, dağıtım, endüstriyel lojistik, malzeme yönetimi, lojistiksel yönetim, tedarik yönetimi, tedarik zinciri yönetimi gibi².

Lojistik ile ilgili çok sayıda tanım yapılsa da birkaç tanıma çalışmada yer verilmiştir. Lojistiğe ; “...depolamayı da kapsayacak şekilde tedarik zincirinde gerçekleştirilen faaliyetler bütünüdür. Yani taşıma, depolama, dağıtım, stok yönetimi gibi dağıtım sürecinde gerçekleştirilen ve ürüne katma değer sağlayan birbiriyle ilişkili, koordine edilmesi gereken işlevleri kapsamaktadır. Bu durumda da lojistik için yönetilmesi gereken bir süreç denebilir”³. Başka bir tanım ise lojistiği şu şekilde tanımlamıştır; “...müşteri istek ve ihtiyaçlarına uygun olarak, üretim noktasından tüketim noktasına hammadde, yarı ürün, son ürün ve ilgili bilginin verimli ve etkili bir şekilde akışı ve depolanmasıdır”⁴.

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (CSCMP-Council of Supply Chain Management Professionals) ise lojistik yönetim sürecini şöyle tanımlamıştır;

“Tedarik Zinciri Yönetiminin bir parçası olan Lojistik Yönetimi, müşteri gereksinimlerinin karşılanması amacıyla, mal ve hizmetler ile bunlara ilişkin bilgilerin, kaynağından ve başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar etkili ve verimli bir biçimde ileri ve geri akışının ve stoklanmasının planlanması, yürütülmesi ve kontrol edilmesidir”⁵.

¹ Volkan Demir, **Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2008, s.45.

² Ömer Baybars Tek ve İlkay Karaduman, **Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları**, Ekonomi Yayınları Danışmanlık ve Özel Eğitim Hizmetleri Anonim Şirketi, İstanbul, 2012, (Lojistik), s.6.

³ Orhan Küçük, **Lojistik**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2011, (Lojistik), s.2.

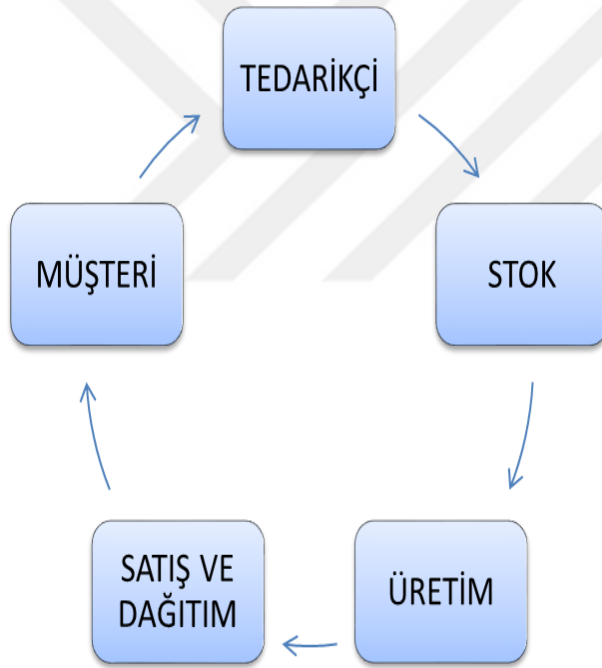
⁴ Özgür Yarmalı, **Lojistikte Pazarlama**, Nobel Yayın Dağıtım, İstanbul, 2012, s.249.

⁵ CSCMP, “CSCMP Supply Chain Management Definitions and Glossary”, **İnternet Sitesi**, https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921 (20.05.2018)., Küçük, s.7.

Lojistik bilimi, ekonomi biliminin doğmasından sonra bilimsel olarak incelenmeye başlanmış olup köken itibari ile Yunanca “*Logisticus*” kelimesinden türetilmiş bir kelimedir⁶. *Logisticus*’un kelime anlamı ”*hesap kitap yapma bilimi*” olup; “*hesap yapmada becerikli*” anlamındadır⁷. Aynı zamanda lojistik terimi, Latince “*Logic*” (mantık) ve “*Statics*” (hesap, istatistik) sözcüklerinin birleşmesiyle ortaya çıkan mantıklı hesap anlamına geldiği de belirtilmektedir⁸.

Lojistik ya da lojistik uygulamaları; malların taşınması, taşıma sürecinin yönetimi, stok yönetimi, arz ve talep planlaması hesaplanması, üçüncü ve dördüncü parti lojistik hizmet sağlayıcılar yönetimi sürecini içerir. Ayrıca lojistik siparişten tüketiciye ulaşımına hatta müşteri memnuniyeti ve iade edilen ürün yönetimi sürecindeki uygulamaları da ifade etmektedir.

Şekil 1: Lojistik Döngüsü



Lojistik kavramını sadece taşımacılıkla sınırlı tutmayıp; malın değil hammaddeden tüketiciye kadar, tüketiciden geri bildirim, iade, yeşil lojistik

⁶ Ramazan Ertugut, **Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi**, Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Ticaret Limited Şirketi, Ankara, 2016, s.19.

⁷ Emine Koban ve Hilal Yıldırım Keser, **Dış Ticarete Lojistik**, 4. Baskı, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa, 2011, s.56.

⁸ Koban ve Keser, s.35., Zafer Acar ve Murat Köseoğlu, **Lojistik Yaklaşımıyla Tedarik Zinciri Yönetimi**, 1.Basım, Nobel Kitap, İstanbul, 2014, s.3.

uygulaması da dâhil olmak üzere “*katma değer yaratamasa dahi tüm işlemler*” lojistik kapsamında değerlendirilmektedir⁹. Ayrıca lojistik süreç bilgi, hammadde, stok, depo, hammadde taşımacılığı, malın ulaşımı gibi birçok uygulamayı eş uyum içinde yapmayı hedeflemektedir.

Lojistik, medeniyetin var olması ile eş anlamlı olarak görülen (sadece üretim sektöründe değil) tüm faaliyetlerinin ihtiyacını karşılamak üzere tasarlanan ve icra edilen, desteklenen operasyonun ihtiyaçların belirlenmesi ile başlayan hizmet ve/veya ürünlerin ihtiyaçların giderilmesinden sona eren faaliyetler bütünüdür¹⁰.

Lojistikçi ise lojistik faaliyetler kapsamında operasyonlardan en az üçünü yöneten veya kontrol edenler olarak adlandırılabilir.

Bu öneri kapsamında;

- Sadece ulaştırma faaliyetleri icra edenlere nakliyecî,
- Sadece depo ve depolarda elleçleme faaliyetleri icra edenlere ambarcî,
- Sadece satın alma faaliyetleri icra edenlere tedarikçi, denilmesi daha uygun olabilir¹¹. Üç faaliyetin aynı işletme tarafından yürütülmesini örneklemek adına üreticiden satın aldığı 12 ton elmayı 375 km mesafede bir soğuk hava deposuna nakleden ve burada dört ay muhafaza ettikten sonra elden çıkaran bir işletme, bu yaklaşımı ile lojistik firma olarak adlandırılabilir¹².

1.1.2. Tedarik Zinciri Yönetimi, Uluslararası Tedarik Zinciri ve Uygulamaları

Tedarik Zinciri Yönetimi, 2000’li yılların kavramı olup, nakliyecilikten türeyen ticaret lojistiğini de kapsayacak şekilde lojistik uygulamalarını koordine eden bir süreçtir.

1980’li yıllara kadar malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtımdan ibaret olan lojistik, 1990’lı yıllarda bilişim teknolojileri, pazarlama ve stratejik planlama eklenerek, günümüzde tedarik zinciri içinde yerini almıştır. 1990’lı yıllarda küresel

⁹ Koban ve Keser, s.66.

¹⁰ M. Hakan Keskin, **Lojistik**, 4.Baskı, Nobel Kitap, İstanbul, 2011, (Lojistik), s.31.

¹¹ Keskin, (Lojistik), s.43.

¹² Keskin, (Lojistik), s.43.

pazarın hızla gelişmesi ile artan rekabet, maliyetin düşürülmesi amacı şirketlerin dolaylı vergilerde de avantaj sağlayacak olan ve bir rekabet hukuku sorunu olan dikey birleşmeye gitmesi, “*çeşit ekonomilerinin*” artması, tüketicilerin haklarında artış meydana gelmesi; lojistiğin üst ve daha komplike bir boyutta ele alınması gerektiği ortaya çıkmıştır. Dikey birleşme bir malın tüketiciye ulaşmasında farklı birleşmesidir. Bu birleşmeler, entegre lojistiği de getirmiştir. Rekabet, küresel boyutlara ulaştığı için endüstride üretilen ürünler, artık az bulunan mallar olma özelliğini kaybetmiştir. Bu durumda tüketiciler geri dönülmez hak ve özgürlüklere sahip olmuştur.

2000’li yıllar Bilişim teknolojilerinde, radikal bir değişim başlamıştır. Rekabette başarı sağlayabilmek için ham maddeden tüketiciye ulaşan işlemler, faaliyetler ve ilişkiler dizinini, yani tedarik zincirini planlamak ve yönetmek için yeni bir ihtiyaç ortaya çıkmıştır. Ancak bu karmaşık işlemler faaliyetler ve ilişkiler dizininin yönetimi geleneksel yöntemlerle planlamak ve yönetmek nerede ise olanaksızdır. 2000’li yıllardan sonra hızlı bir gelişim gösteren bilişim teknolojileri toplumun ve endüstrinin her kesimine girmiş ve yaygınlaşmıştır. Bu durumda da tedarik zinciri anlayışı ortaya çıkmıştır. Global ölçekte haberleşme ve bilgi paylaşımının hızını ve şeklini değiştirmiştir.

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (CSCMP- Council of Supply Chain Management Professionals)’ne göre;

“Tedarik Zinciri Yönetimi, kaynakların bulunmasını ve tedariklerinin yapılmasını, bu kaynakların ürüne dönüştürülmesini ve bütün lojistik yönetimi faaliyetlerini de içine alan faaliyetlerin planlanmasını ve yönetilmesini; ayrıca, bu süreçte yer alan, tedarikçiler, araçlar, üçüncü parti hizmet sunanlar ve nihayet müşterileri de içine alan kanal ortaklarıyla işbirliğini ve koordinasyonu da içerir”¹³.

Tedarik zinciri; tam zamanında ulaşım, etkin tedarik, müşteri memnuniyeti, doğru mal ve hizmet gibi esasları içerdiği için lojistikten daha farklı bir alandır¹⁴. Japon kalite devriminden çıkan tam zamanında üretim (JIT, Just in Time), yalın

¹³ CSCMP, “CSCMP Supply Chain Management Definitions and Glossary”, **İnternet Sitesi**, https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921 (20.05.2018).

¹⁴ Ömer Faruk Görçün, **Tedarik Zinciri Yönetimi**, Beta Basım Yayım AŞ., 2. Baskı, İstanbul, 2013, (Tedarik Zinciri), s.7.

üretim, toplam kalite yönetimi gibi kavramlar tedarik zinciri anlayışını getirmiştir. Tedarik zincirinde müşteri ana hedef olduğu için katma değer yaratması çok önemlidir. Ancak lojistik katma değer yaratmasa da, tedarik zincirindeki uygulamaları kapsar. Tedarik zinciri ise içerdiği lojistik uygulamaları etkin, yerinde, verimli kullanarak müşteri odaklı çalışma yaptığından katma değer için çok önemlidir.

Uluslararası tedarik zinciri; geleneksel ithalattan farklı olarak; kurumsal amaçlar ve satın alma politikasının, pazarın ne istediğinin belirlendiği, satış koşulları ve fiyat sisteminde anlaşıldığı, denizaşırı kaynakların belirlendiği, malseçiminin yapıldığı ve mülkiyetin devrine sebep olan anlaşmaların sağlandığı süreci kapsamaktadır¹⁵. Tedarik zinciri ve lojistikten hangisinin daha kapsayıcı olduğu konusunda doktrinde tartışma vardır¹⁶. Çalışmada tedarik zinciri ile lojistiğin birbirini kapsayıp kapsamadığı hangisinin daha geniş olduğu tartışması yapılmayacaktır. Çalışma, ticarete konu olan mal lojistiği ile bağlantılı kavramların (perakendecilik, pazarlama, arz ve tedarik zinciri, e-ticaret vb.) tanımları yapılmış olsa da Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi'nin tanımları tercih edilmiştir. Konu lojistik uygulamalarda rekabet ve mali yükümlülüklerin incelenmesi olduğu için uluslararası kabul gören TZYPK'nin tanımları tercih edilmiştir.

Uluslararası lojistik ve tedarik zinciri yönetimi, uluslararası hal alan pazarlama ve perakandeciliğin gelişmesi ile önem kazanmıştır. Bundan dolayı da ilintili kavramların tanımlaması alt başlıklarda kısaca yapılacaktır.

1.1.3. Uluslararası Pazarlama, Satın Alma ve Uluslararası Perakendecilik

Uluslararası pazarlama; *“Birey ve grupların istek ve gereksinimlerini karşılamak amacıyla bir değer taşıyan ürün, hizmet ve fikirlerin yaratılması, sunulması ve değişimini içeren insan faaliyetleri bütünüdür”* olarak

¹⁵ Fatma Demirci Orel ve Gülsün Nakıboğlu, Uluslararası **Perakendecilik ve Tedarik Zinciri Yönetimi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2016, s.24.

¹⁶ Hakan Keskin, **Tedarik Zinciri Yönetimi**, Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic.Ltd.Şti., Ankara, 2015,(Tedarik Zinciri), s.8.

tanımlanmaktadır¹⁷. Amerikan Pazarlama Birliği ise pazarlamayı; kişisel, örgütsel amaçlara ulaştırmayı sağlamak için malların, fikirlerin, hizmetlerin üretilmesi, fiyatlandırılması, dağıtılması eylemlerini içeren planma ve uygulama süreci olarak tanımlamaktadır¹⁸.

Uluslararası pazarlama ise pazarlamanın birden fazla yabancı ülke ile yapılması halidir. Uluslararası pazarlamada lojistik iç ve dış unsurlardan meydana gelmekte, bağımsız ekonomik birimler tarafından yerine getirilmektedir.

Uluslararası lojistiğin bağlantılı bir diğer kavramı ise satın almadır¹⁹. Satın almayı ise firma tarafından mal ve hizmetlerin para karşılığı temin edilmesi etkinliği olarak tanımlanmaktadır²⁰. Ürün bileşenlerini veya tedarik sürecinin diğer girdilerini başka bir ülkeden almaya ise uluslararası satın alma (tedarik) denilmektedir²¹.

1.1.4. E-Ticaret

Bilgisayarlar, iletişim teknolojileri; ağ ekonomisi adı verilen yeni bir ekonominin doğmasına sebep olmuştur. Ağ ekonomisi ise bilgisayar ve mobil iletişim araçları ile yeni bir tür olan elektronik ticareti doğurmuştur. Tüketicilerin dijitalleşmesi ile ticaretin elektronik ortamda yapılması; lojistik, pazarlama tedarik zinciri gibi diğer süreçleri de elektronik hale getirmiştir²². Elektronik ortamda yapılan ticaret, pazarlama, lojistik gibi etkinliklerin bir kısmı da ülke sınırlarını aşan uluslararası boyutta yapılmaktadır. Bu durumda da “*Dijital Ekonomi*”nin vergilendirilmesine ilişkin uluslararası çalışmalar başlamıştır. Bu konu üçüncü bölümde tartışılacaktır.

¹⁷ Ömer Baybars Tek ve Engin Özgül, **Modern Pazarlama İlkeleri**, Birleşik Matbaacılık Ltd., İzmir, 2013, (Pazarlama), s.156.

¹⁸ Murat Canitez, s.5.

¹⁹ Murat Erdal, **Satınalma ve Tedarik Zinciri Yönetimi**, Beta Basım Yayım, İstanbul, 2014, s.6.

²⁰ CSCMP, ”CSCMP Supply Chain Management Definitions and Glossary”, **İnternet Sitesi**, https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921 (28.08.2018).

²¹ Paul Murphy, Micheal Knemeyer, **Güncel Lojistik, Çeviri Editörleri**, Funda Yercan Şerife Demiroğlu, Satın Alma, Ceren İatuntaş Vural, Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic.Ltd.Şti., Ankara , 2016, s.100.

²² Şule Özmen, **Ağ Ekonomisinde Yeni Ticaretin Yolu E-Ticaret**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 5.Baskı, İstanbul, 2003, s.24.

1.1.5. Uluslararası Lojistik

Çalışmanın konusu olan uluslararası mal ticaretinde uygulanan lojistik için ise şu tanımı kullanabiliriz; *“Uluslararası Lojistik; belirli bir bedel karşılığında müşterinin ihtiyacını tatmin etmeye yönelik olarak nihai bir ürünün ihracatçı ülkedeki üretim yerinden, ithalatçı ülkedeki tüketim yerine ulaştırılmasını sağlayan tüm faaliyetler ve bu faaliyetlerin yönetimidir”*²³.

1.2. ULUSLARARASI LOJİSTİĞE GİRİŞ

Günümüzde ticaretin düzgün ve kesintisiz bir şekilde gerçekleşebilmesi için bölgesel ya da ülkesel temelde değil; ülkelerarası hatta küresel bir üretim, tedarik, taşıma, saklama, üreticiden tüketiciye ulaştırma ve diğer yan etkinlikler sayesinde mümkündür. Bu durumda da sipariş edilen malın üreticiden tüketiciye, tüketiciden de geri bildirim olarak dönmesi süreci için, güçlü bir uluslararası küresel bir döngünün olması gerekmektedir.

Rekabet koşullarının düzenlendiği, kurallara bağlandığı, eş uyumun olabildiği, malın üreticiden tüketiciye ulaşma sürecinin küresel temelde etkin ve kesintisiz işlemesi için yeniliklere açık olması gerekmektedir ²⁴ . Günümüzde uluslararası ticaret için sermaye, mal, hizmetin serbestçe sınırları aşması ve rekabet kurallarının etkin işlemesi gerekmektedir.

Küresel ticaretin etkin, sorunsuz işleyebilmesi için mal, hizmet, sermayenin serbestçe yer değiştirmesi gerekmektedir. Bütün bunların olabilmesi ise rekabet kurallarının iyi işlemesi ve haksız rekabetin oluşmaması; oluşsa dahi denetim, önleme, koruma mekanizmaları ile mümkündür.

Uluslararası lojistik, iktisatın, geçirdiği evrimlere sıkı sıkıya bağlı bir gelişim ve kavramlar evrimi yaşamıştır²⁵.

²³ Canitez, s.37.

²⁴ Bknz. Ercan Taşkın ve Yasemin Durmaz, **Lojistik Faaliyetler**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012, s.14., Keskin, s.38., Douglas Long, **Uluslararası Lojistik**, 2.Basımdan çeviri ,çev. Mehmet Tanyaş, Murat Düzgün, Nobel Kitap, İstanbul, 2012, s.30-34., Küçük,(Uluslararası Lojistik) s.53., Canitez, s.6. Hakan Keskin, (Tedarik Zinciri), s.15.

²⁵ Koban ve Keser, s.57.,Gouglas Dowd, **Kapitalizm ve Kapitalizmin İktisadı Eleştirel Bir Tarih**,çev.İkinci Basım, Yordam Kitap, İstanbul,2008, ss.25-34., S. Rıdvan Karluk **Uluslararası**

Çeşitli tanımlardan yola çıkıldığında lojistik denilince şu uygulamalar ya da safhalar ortaya çıkmaktadır:

- Bilgi süreci ve kontrol,
- Ağ tasarımı,
- Fiziksel taşımacılık süreci ve değişkenlerin hesabı,
- Fiziksel taşıma,
- Talep tahminlerinin hedefi tutturması,
- Sipariş sürecinin yönetilmesi,
- Paketleme, etiketleme, yükleme ve boşaltma (tahliye),
- Depolama,
- Kalite kontrol ve gözetim,
- Müşteri hizmetleri yönetimi gibi...

Lojistik uygulamalarının gerçekleşmesi, etkin ve verimli olabilmesi için ulusal ve uluslararası düzeyde yapılması gerekmektedir. Önceleri taşıma, nakliye şeklinde bireysel faaliyetler olarak algılanmış; daha sonra “*parçalı*” lojistik uygulamasına dönüşmüş; daha sonra ise entegre lojistik uygulamalar ya da lojistik süreci yönetimi oluşmuştur. 2000’li yıllarda entegre lojistik ya da tedarik zinciri gibi kavramların oluşmasının sebeplerini aşındaki gibi sıralamak mümkündür:

- Taşıma uzaklıkları ve maliyetlerin artmasından dolayı lojistik ağı tasarımı fikrinin ortaya çıkması,
- Dikey birleşmelerin vergisel avantaj sağlaması sonucu dikey birleşmelerin artması,
- Kontrollü tam zamanında (JIT-Just in Time) üretim ya da tedarik için malzeme planlaması yönetiminin (MRP-Material Requirement Planning) ortaya çıkması,
- Ürün türlerinin tüketici taleplerine göre artması, değişmesi, çeşitlenmesi ve çoğalması,
- Müşteri, tüketici odaklı bir ekonomik sistemin gelişmesi,

Ekonomi, 10.Baskı, Beta Yayınları, İstanbul,2013, ss.3-23., Halil Seyidoğlu, **Uluslararası İktisat**, 20. Baskı, Güzem Can Yayınları, İstanbul,2015, ss.1-57., Georg Fülberth, **Kapitalizmin Kısa Tarihi**, çev.Mehmet Tanyaş, Murat Düzgün, İkinci Basım, Yordam Kitap, İstanbul,2010,s,265-292., Osman Zekayi Orhan, **Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi**, İstanbul Gelişim Üniversitesi Yayınları, İstanbul,2014, ss.7-21.

- Otomasyonun gelişmesi, bilgisayar odaklı bir sistemin oluşması ve böylelikle bilginin yayılması, bilgi toplama verilerin seri şekilde süreci hızlandırması,
- Çevre odaklı yaklaşımdan dolayı yeniden kullanılmak üzere, geri dönüşümlü malzemelerin kullanılması²⁶,
- Tüketicinin uluslararasılaşması, uluslararası satış ve üretimin artması,
- E-lojistiğin ortaya çıkması²⁷,
- Lojistik performans arttırımının önemsenmesi²⁸,
- Pazarlama destek sistemlerinin önemsenmesi,
- “Değer Yaratma” kavramının gelişmesi²⁹,
- Üretim, maliyet, taşımacılığı yakından ilgilendiren lojistik ağ tasarımı fikrinin gelişmesi³⁰,
- Dış kaynak yaklaşımının ortaya çıkmasıdır³¹.

Lojistik sayesinde temel yararları şu şekilde sıralayabiliriz:

- Tedarik Zinciri eylemlerinin sadeleştirilmesi,
- Hacim, kapasite planı yapılması,
- Maliyet azaltılması,
- Müşteri beklentilerine göre teslim sürelerinin oluşturulması,
- Stok sınırlarının düşürülmesi,
- Genel olarak tedarik zinciri performansını iyileştirilmesi için müşteri, tüketici memnuniyetinin sağlanması,
- Girdilerin teminini garantileyerek, üretimin devamlılığının sağlanması,

²⁶ Gül Temur, Berk Ayvaz ve Bersam Bolat, **Tersine Lojistik Yönetimi**, Nobel Yayınları, Ankara, 2015, ss.7-9.

²⁷ Özmen, s.121.

²⁸ Salim Şengel, **Lojistik İşletmelerde Performans Değerlemede Lojistik Raşyoların Önemi ve Bir Araştırma**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012, s.7.

²⁹ Tek ve diğerleri, (Lojistik), s.90.

³⁰ Sunil Chopra ve Peter Meindl, **Tedarik Zinciri Yönetimi**, Nobel Yayıncılık, Çev. Editörü, Emrah Bulut, İstanbul, 2017, ss.109-114.

³¹ Dilek Şahin, **Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı ve Rekabet Gücü**, Murat Kitabevi, Ankara, 2018, s.62-67.

- Tedarik süresinin azaltılarak piyasadaki ve pazardaki değişikliklere en kısa sürede uyum sağlayıp cevap verebilmek Tüketici talebinde optimal memnuniyet sağlanması,
- Toplam maliyetlerin azalması,
- İşletmelerde bilgi sürecinin, materyal ve para akış sürecinin yönetilebilir olmasıdır³².

Günümüzde lojistik; tedarik zinciri yönetiminde internetin kullanılması sayesinde e-tedarik zincirinin oluşması, düşük maliyetli veri tabanı paylaşıldığı, bilginin elektronik ortamda kullanıldığı tedarik zinciri yönetimi eşzamanlılığı sağladığı bir dönemdir. E-Tedarik zinciri ile ticari ortaklık kurarak “.com” eklentisi sayesinde piyasada hızlı, ölçülebilir, uyumlu bir rekabet ortamında lojistiğin etkinlik yürütebilmesi demektir³³.

1.2.1. Uluslararası Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Kavram olarak lojistik, uzun bir dönem boyunca askeri alanda kullanılmıştır³⁴. Ancak günümüzde kullanılan lojistik uygulamalarının tarihsel atfı ise, askeri alanda ortaya çıkan “*lojistik*” değildir³⁵. Lojistik ile ilgili çok sayıda kaynak vardır. Literatür taraması yaparken, lojistik kavramının tarihçesinde askeri lojistik, milat olarak kabul edildiği görülmüştür. İcatlar, keşifler, teknolojik ilerlemeler ve yenilikler; ticareti hızlandırdığı, etkinleştirdiği, küreselleştirdiği oranda mal lojistiği de değişmiştir³⁶. Teknolojinin üretim araçlarında getirdiği her yenilik, farklılaştırma ve üstünlük; ekonomiye de yansımıştır. Ekonomiye yansıyan üretim artışı, tüketim ve gelir artışını beraberinde getirmiştir. Hacim kazanan ve genişleyen

³² Küçük, (Uluslararası Lojistik), s.58

³³ Warren J. Keegan ve Mark C. Green, **Küresel Pazarlama**, Yedinci Basımdan Çeviri, Çeviren Rezan Tatlıdil, Nobel Yayınlar, Ankara, 2015, ss.453-463.

³⁴ Keskin, (Lojistik), s.26., Orhan, s.11., Koban ve Keser, s.57., Keskin, s.7., Douglas Long,s.18., Taşkın ve Durmaz, ss.1-7.

³⁵ Acar ve Köseoğlu, ss. 8-11.

³⁶ Adam Smith, **Milletlerin Zenginliği**, çev. 8.basım, çev. Haldun Derin, İş Bankası Yayınları 2014., İstanbul. Georg Basalla, **Teknolojinin Evrimi**, 14.Baskı Doğubatı Yayınları, İstanbul, ., David Ricardo **Siyasal İktisadın ve Vergilendirmenin İlkeleri**, İş Bankası Yayınları, 11. Basım, İstanbul 2013, Gülten Kazgan, **İktisadi Düşünce veya Politik İktisadın Evrimi**, 19.Basım, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2014., Chris Freeman ve Luc Soete, **Yenilik İktisadı** , 1.Basım, Tubitak Yayınları, Ankara.

ekonomik yapı, ticaretin uluslararasılaşmasına ve daha kombine, karmaşık bir yapının tedarik için gerekli olmasına sebep olmuştur³⁷.

Lojistik anlayışı ilk olarak askeri amaçla kullanılmaya başlanmış olsa da ticaret hacminin artmasıyla; sağlık, mal, çevre, insan konulu lojistik türleri de gelişmiş; ancak bu çalışma, ticarete konu olan mal lojistiğinin uluslararası mali yükümlülükler ve rekabet kuralları boyutu ile ilgilidir³⁸.

Mal ve ürünlerin hammaddeden tüketiciye ulaşım sırasındaki faaliyetlerin tümüne verilen isim olan Lojistik ya da lojistik faaliyetler kavramı ilk kez Yale Üniversitesi'nde 1850'de "*Demiryolu Ekonomisi (railway economics)*" adı altında ele alınmıştır. Lojistik ilk olarak akademik literatürde 1850'li yıllarda malların fiziki dağıtımı şeklinde belirmiş ve tanımlanmaya başlanmıştır³⁹. Bir başka kaynak ise akademik olarak ilk kez 1850 yılında Michigan Üniversitesi'nde Dionysius Lardner'in kaleme aldığı "*Railway Economy (Demiryolu Ekonomisi); A Treatise on the New Art of Transportation*" isimli kitap ile bilimsel inceleme konusu olduğunu belirtmektedir⁴⁰. Yine o yıllarda Yale Üniversitesi'nde de Henry Adams Nakliye Ekonomisi adında bir ders açması talebi gündeme gelmiştir⁴¹. Ticaretin gelişmesi genişlemesi, ticaretin yönetimi önemli bir konudur. Bu konu ile ilgili Railway Economy isimli çalışma ilk akademik anlamda yapılmış bir çalışma olarak da kabul edilmektedir⁴².

Zaman geçtikçe lojistik, tek bir uygulamadan ibaret olmayıp yeni uygulamalar eklenmiştir. Malların farklı alıcı ve satıcılara ulaşması için gereken birçok uygulamayı içermektedir. Tedarik zinciri ise çok sayıda çeşitli lojistik uygulamalarının yönetim sürecidir. Çalışmanın konusu olan "uluslararası lojistik" ise lojistik tanımından farklılık göstermektedir⁴³.

³⁷ Canitez, ss.12-19.

³⁸ Demir, s.11.

³⁹ Keskin, s.3., Long, s.3.

⁴⁰ Orhan, s.11, Long, s.ix.

⁴¹ Orhan, s.9.

⁴² Orhan, s.10., Dr. Dionysius Lardner, Railway Economy, 1850, **İnternet Sitesi**, <http://www.cs.trinity.edu/rjensen/readings/history/forrester/b04RailwayEconomy.htm>, (10.12.2018), The History of Economic Thought Website, **İnternet Sitesi**, (08.12.2018), <https://www.hetwebsite.net/het/profiles/lardner.htm> (10.12.2018)

⁴³ Keskin, (Lojistik), ss.252-253.

Taşımacılık ve nakliye uygulamaları çalışmanın konusu olan mal lojistiğinin kökenidir. İkinci Dünya Savaşı sonrası üretim teknolojisindeki dönüşüm, siyasi dönüşüm, ekonomik dönüşümü de beraberinde getirmiş ve ticaret lojistiğinin, tabi ki uluslararası ticari lojistik anlayışının da başlangıcı olmuştur. Kaldı ki, mal lojistiği de parçalı ve birbirinden bağımsız olarak ortaya çıktığından; ilk uygulamalar taşımacılık ve nakliye'dir. Sonraki bölümlerde açıklanacağı üzere mal lojistiği ticaretin uluslararasılaşması ve küreselleşmesi ile ilgili bir değişim ve gelişme göstermiştir. Ticaretin küreselleşmesi ve uluslararasılaşma ile parçalı ve ayrı ayrı yapılan lojistik uygulamaları hem çoğalmış ve hem de bütünleşik uygulanmaya başlanmıştır. Ancak uluslararası lojistik uygulamalarına girmeden önce tarihsel gelişimi ve öncüllerini incelemekte fayda vardır⁴⁴.

Lojistik, önem ve işlevsellik açısından 1950'li yıllarda gerçek yerini almaya başlamıştır⁴⁵. Lojistik, tarihsel gelişimde ekonomik gelişmeler ve teknolojik gelişmeler sonucu yani küreselleşme, uluslararasılaşmanın getirisi ile teknolojik gelişmelerin de etkisi ile lojistik depolama, ulaştırma şeklinde olmuştur.

Tablo 1: Ticari Lojistiğin Gelişim Aşamaları

	AŞAMA	YÖNETİM	ÖRGÜTSEL TASARIM
1960'lı Yıllar	Depolama ve Ulaştırma	Satış, Pazarlama, Depolama, Stok Denetimi, Ulaştırma Etkinliği.	Dağınık Lojistik Faaliyetler, Lojistik Faaliyetler Arasında Zayıf Bağlantı, Düşük Lojistik Yönetimi Otoritesi İşletme Başarısını Etkiler Teması
1980'li Yıllar	Toplam Maliyet	Lojistiğin Merkezleştirilmesi, Toplam Maliyet Yönetimi, Süreç Optimizasyonu, Reaktif Bir Avantaj Olarak Lojistik.	Merkezleşmiş Lojistik Faaliyetler, Büyüyen Lojistik Yönetimi Otritesi, Bilgisayar Uygulamaları.
1990'lı Yıllar	Entegre Lojistik Yönetimi	Lojistik Planlama, Tedarik Zinciri Stratejileri, Süreç Kanalları ile Bütünleşme	Merkezleşmiş Lojistik Faliyetlerde Genişleme, Tedarik Zinciri Planlama, Toplam Kalite Yönetimi için Destek Lojistik Faaliyetleri.
2000'li Yıllar	Tedarik Zinciri Yönetimi	Stratejik Tedarik Zinciri Görüşü, İnternet Teknolojisi Kullanımı, Kanal Güçlerini Ortak Bir Kuvvet Aracı olarak Kullanmak için Tedarik Zinciri ve TKY Göstergelerinde İşbirliği.	Ticari Oratklık, Sanal Örgüt, Talepteki Değişimler Benchmarking ve Yeniden Yapılanma
2000 Yılı ve Sonrası	E-Tedarik Zinciri Yönetimi	Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramına İnternetin Uygulanması, Düşük Maliyetli Anında Veri Tabanı Paylaşımı, Elektronik Bilgiye Dayalı Tedarik zinciri, Eşyuum	Tedarik Zinciri Ağı ile Ticaret Ortaklığı Yapmak, "com" eklentisi vb. Gibi piyasa Değişiklikleri, Örgütsel Çeviklik ve ölçülebilirlik

Kaynak: Zafer Acar ve Murat Köseoğlu. **Lojistik Yaklaşımıyla Tedarik Zinciri Yönetimi**, 1.Basım, Nobel Kitap, İstanbul, 2014, s.14.

⁴⁴ Küçük, s.9.

⁴⁵ Acar, s.9.

1980’li yıllarda lojistik uygulamalarda bütünleşme, merkezileşme ve rekabet kavramı girmiştir. 1980’li yıllarda merkezileşen lojistik uygulamaları ile lojistik yönetimi kavramı önem kazanmaya başlamıştır. Lojistik uygulamalarının merkezileşmesi teknolojinin sayesinde olmuş, bilgisayar kullanımı lojistik uygulamalarının merkezileşmesi, rekabet ve optimizasyonu sağlamıştır⁴⁶. Lojistik, ticaretin küreselleşmek zorunda kalması ile taşımacılık, nakliyeden parçalı lojistiğe ve e-tedarik zinciri kavramına uzanan bir seyir⁴⁷.

1990’lı yıllarda lojistik uygulamaları bütünleşik ve eklemlenmiş bir şekilde yapılmaya başlanmıştır. Lojistik uygulamalar entegre şekilde tedarik zinciri uygulaması halini almıştır.

2000’li yıllarda lojistik uygulamaları teknolojinin de yardımı ile sanal ticari ortaklıklar ile yürütülmeye başlanmış ve Benchmarking, AR-GE çalışmaları önem kazanmıştır.

2000’li yıllar sonrası ise “elektronik” tedarik zinciri yönetimi anlayışı hâkim olmaya başlamıştır⁴⁸.

2010’li yıllarda artık, lojistiği, Endüstri 4.0 ile düşünülmesi gerektiği anlaşılmıştır.

Önceki yıllarda makro açıdan bakılan ve arz yönlü iktisat anlayışının hâkim olduğu dönemin tersine, şimdi firma ve birey (tüketici) tercihleri belirleyici olup talep yönlü iktisat hâkim olmaya başlamıştır. Bu durumda da düşük maliyet ve rekabet önem taşımaya başlamıştır.

Günümüzde kullanılan lojistik kavramı, isim orijininin ait olduğu askeri lojistikten oldukça farklı olup; taşıma, nakliye kavramından gelişmiş ve genişlemiştir. Dolayısıyla bugüne kadarki süreçte uluslararası ekonomi politiğin geçirdiği evrimden dolayı lojistik birçok isim ile adlandırılmış ve halen daha adlandırılmaya devam etmektedir. Bunlar, iş lojistiği, fiziksel dağıtım, lojistik, tedarik zinciri yönetimi, fiziki dağıtım şeklindedir. Bu kavramlar aşağı yukarı hammadde tüketiciye ulaşımı sırasında geçen aşamaları da içeren lojistik uygulamalar bütününe verilen addır. Ancak ticaretin sürekli evrim geçirmesi, teknolojinin hızla ilerlemesi ve inovasyonun da teknolojide, ticarete ve ticari

⁴⁶ Demir, s.17.

⁴⁷ Demir, s.17.

⁴⁸ Weele, ss.259-274.

uygulamalarda yer almasından dolayı lojistik uygulamalar da genişlemekte ve değişmektedir⁴⁹. Günümüzde lojistik kavramı ise daha doğru ifade ile lojistik uygulamaları anlayışının kökeni, malların ulaşımı için yapılan nakliyecilik gibi ulaşım (deniz yolu ya da tren yolu taşımacılığı) gibi kavramlardır⁵⁰.

Uluslararası hale gelen lojistik, ulusal sınırlar dışında, üreticiler veya satıcılar ya da ihracatçılar ile müşteri veya ithalatçılar arasında ürünün, bilginin ve paranın doğru bir biçimde akışı, belgelenmesi ve saklanması gerçekteştirilmesine yönelik planlı uygulamalar bütünüdür⁵¹. Başka bir tanım ise uluslararası lojistiği, en iyi süreç özellikle uluslararası mal ticaretinin(hizmet ticaretine karşılık) operasyonel anlamda reel dünya üzerinde gerçekleştirilen bir süreç- olarak ifade etmektedir⁵².

Uluslararası lojistik, tanımlardan da anlaşılacağı üzere dünyanın farklı yerlerinde bulunan tüketicileri, üreticileri, ihracatçıları, ithalatçıları buluşturan uygulamalar karmasıdır. Literatürde uluslararası lojistik adı verilen uluslararası mal lojistiği; ticaretin gelişmesi, genişlemesi ve detaylanması meydana gelmiştir. Ulusal sınırlar dışında taşımacılık ve nakliye gibi uygulamalar ve yeni uygulamaların eklendiği uygulamalar bütünü olarak kabul edilmektedir.

Uluslararası lojistiği günümüzde; ulusüstü aktörlerin ve çok uluslu şirketlerin de bir araya geldiği uluslararası aktörler vasıtasıyla yürüttüğü kendine göre kuralları olan bir lojistik etkinliği olarak da değerlendirmek mümkündür⁵³. Buna dair çok sayıda uygulama vardır; Birleşmiş Milletler Lojistiği, Nato Lojistiği ve en önemlisi Avrupa Birliği Lojistiğidir.

Uluslararası lojistiğin geçirdiği birinci aşama, ulusal perspektiftir. Burada ihracat veya ithalata göre şekillenen bir lojistik anlayışı vardır. Ancak bu süreçte özellikle de Avrupa'daki ekonomik bütünleşme süreci ve diğer ekonomik birlikler lojistiği değiştirmeye başlamıştır. Uluslararası lojistiğin ikinci aşaması, uluslararası operasyonlardır. Buna göre, ülkedeki üretim ve dış ticaret diğer ülkelere ticaret yapılan birliklerle uyumlu hale getirilmesi dönemidir. Son aşaması ise devletsiz

⁴⁹ Bernur Acıkgöz Ersoy ve Canan Muter Şengül, "Yenilikçiliğe Yönelik Devlet Uygulamaları ve AB Karşılaştırması", **Yönetim ve Ekonomi Dergisi**, Celal Bayar Üniversitesi Manisa, , C.15., S.1, 2008, s.62., http://www2.bayar.edu.tr/yonetimekonomi/dergi/pdf/C15S12008/59_74.pdf (10.03.2018)

⁵⁰ Demir, s.16., Long, s.18., Orhan, s.9., Acar, s.8.

⁵¹ Küçük, (Uluslararası Lojistik), s.8.

⁵² Long, s.18.

⁵³ Keskin, s.149.

şirketler diğer adıyla çok uluslu şirketlerin ticaret yaptığı ve lojistiğin son bulunduğu evrededir⁵⁴.

Uluslararası lojistik anlayışı kapitalizme, teknolojik yeniliklere ve uluslararası ticaretin gelişmesine bağlı ortaya çıkmış ve gelişmiştir. Farklı yerlerdeki malların, farklı alıcılara veya satıcılara ulaşması sorununun ortaya çıkması ticaretin organizasyonu sorunsalını gündeme taşımıştır. Ticaretin uluslararası boyutunun da ortaya çıkmaya başlaması, ticaretin bir şebeke ile gerçekleşmesi gerektiği sorununun gündeme getirmiştir⁵⁵.

Lojistik anlayışı; eklenen uygulamalar, bütünleşik hale gelen lojistik süreçleri, ülkeleri aşan e-lojistik ve son olarak Endüstri 4.0 ile devam edip gelişmektedir.

Küresel nitelik taşıyan ticaretin ağı, belkemiği olan uluslararası lojistiğin öncülü ya da gelişimine katkısı olan bazı anlayışlar vardır. Bunlar yenilik iktisatı, yeni iktisat, rekabet, uluslararasılaşma, küreselleşmedir. Endüstri 4.0 olarak bilinen süreçte lojistiğe yeni bir yol açmıştır. Profesyonel olarak uygulanan lojistikte artık iç ve dış ticaret kavramlarının anlamını yitirdiği, iç ticaret konusu sanılan birçok ürünün aslında doğrudan ya da dolayısıyla uluslararası lojistik ve tedarik zinciri uygulamasıyla satın alınabildiği bir dönem yaşanmaktadır. Rekabet, ulusüstü yapılar, çok uluslu şirketler, inovasyon ve küreselleşme; ticareti dünya çapında tekleştirme yolunda olup lojistik de bu süreçten etkilenmektedir.

1.2.2.Modern Uluslararası Lojistik Uygulamalarını Ortaya Çıkaran Etmenler

İcatlar, keşifler, teknolojinin gelişmesi, buluşlar ve yenilikler ekonomik hayatı hızlandırmış aktifleştirmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrası Dünya’da hızlı siyasi bütünleşmeler, barış tesisi çalışmaları ve ekonomik bütünleşme çalışmaları yaşanmıştır.

Ekonomideki değişimin, teknolojiye yansımaları, hatta birbirini beslemesi, tetiklemesi; lojistik uygulamaların birbirinden kopuk halde yapılan

⁵⁴ Keskin, s.149.

⁵⁵ Küçük, s.10., Canitez, s.48.

lojistikten parçalı lojistiğe daha sonra da bütünleşik ve kendi içinde detaylandığı bir lojistik uygulama sürecine sebep olmuştur. Teknolojik gelişmeler ve ekonomik değişim; lojistik uygulamalarda kullanılan teknolojinin yükselmesine, ilerlemesine lojistik uygulamaları da özgün hale gelmesine sebep olmuştur⁵⁶.

Teknolojik gelişmeler ve ekonomik değişim; birbirinden bağımsız ulusal hukuklara takılan, ulusal hukukların çıkardığı engellere maruz kalan lojistik uygulamalar için kolaylaştırıcı, bütünleştirici olmuştur. Lojistiğin eş uyum içinde uygulamalar haline dönmesine yardımcı olmuştur. Lojistik uygulamaları ve yönetimi için ekonomik değişim ve teknolojik gelişmeler önemlidir. Ulaşım, haberleşme, bankacılık, ödeme yolları, üretim teknolojileri lojistik uygulamalarının gelişmesi, bütünleşmesi ve detaylanmasında önemli bir yer tutmaktadır

Ancak uluslararası düzeyde yapılan lojistiğin problemsiz bir şekilde yürütmesi için ticaret kurallarının ve mali yükümlülüklerin tek tip, standart, engelsiz şekilde yapılması gerekir. Bu durumda ancak malların serbestçe dolaşımı söz konusu olabilecektir. Bunun için uluslararası işbirliği ve uyumlaşma şarttır. Malların taşınmasında, ülkeden başka bir ülkeye girişinde, gümrük mevzuatında, vergilendirmede, haksız rekabetin yaşanmaması adına ulusal hukukların ulusüstü hukuklara uyumlulaştırması ve yakınlaştırması uluslararası lojistiğin sorunsuz işlemesi için gerekmektedir.

1.2.2.1. Uluslararasılaşma ve Küreselleşme

“Küreselleşme, ulusal ekonomilerin dünya ile bütünleşmelerini teknoloji üretim tüketim ve finans piyasalarını kapsamaktadır. Küreselleşme; işgücünün sermayenin, teknolojinin, mal piyasalarının uluslararası nitelik kazanması ve ülke pazarlarının birbirlerine açılma sürecidir”⁵⁷.

Küreselleşme, ülke ekonomilerinin dünya ekonomisi ile çok yönlü etkileşimi ya da dünyanın tek bir pazarda bütünleşmesi olarak da tanımlanabilmektedir⁵⁸. Küreselleşmenin bu durumda da en avantajlı kesimi tüketiciler olmaktadır. Bu döngü sayesinde mal ve piyasaların açılması sayesinde en uygun ürün edinme hakkı ve olanağı da ortaya çıkmaktadır. Küreselleşme sayesinde ekonomik ölçek

⁵⁶ Arjan J. Van Weele, **Satın Alma ve Tedarik Zinciri Yönetimi**, Birinci Basım, Literatür Yayıncılık, İstanbul, 2014, ss. 259-274.

⁵⁷ Karluk, s.462.

⁵⁸ Taşkın ve Durmaz, s.21.

büyüyerek benzer tüketiciler çoğalmakta, “*çeşit ekonomisi*” artmakta, teknoloji transferi hızlanmakta, küresel rekabet sonucu fiyatlar dengelenmektedir.

Küreselleşmenin sonuçları şu şekilde sıralanabilir:

- Tüketim alışkanlıklarının değişmesi,
- Tüketim davranışlarındaki hızlilik,
- Dağıtım, üretim, tüketim ve pazarlamanın küresel ölçekte yapılması, küreselleşmeye adapte olması,
- Bilgi ve iletişimin dijitalleşmesi,
- İleri teknolojinin hayata geçmesi,
- Dijital devrim,
- Rekabetin artması,
- İnovasyon,
- Araştırma ve geliştirme etkinliklerinin artması,
- İnsan kaynaklarındaki köklü değişim,
- İşletme yönetimi, işbölümü, iş disiplini kavramlarındaki değişim,
- Ticaretin serbestleşmesidir.

Küreselleşmenin bir diğer sonucu da ticaretin “uluslararasılaşması” olmuştur. Ticaret, iktisat biliminin doğuşu ile birlikte inceleme konusu haline gelmiştir. Ondokuzuncu yüzyılın ortasında başlayan ekonomik küreselleşme, 1950’lili yıllardan sonra hız kazanmaya başlanmıştır. Uluslararası ekonomik ve politik örgütler küreselleşme için uluslararası bir mevzuat oluşturmaya çalışmıştır. Hem Avrupa Birliği gibi bölgesel ulusüstü yapılarla bütünleşme ve hem de küresel ticarete dâhil olmak kaçınılmaz olmuştur. Küreselleşmenin bir tarafı olan “*uluslararasılaşma*” kavramını şu şekilde açıklanabilir; ülkesel temelde ticarete dâhil olmak yerine, ülke sınırlarını aşan bir şekilde, tüketici ya da işletme olarak dâhil olmak denebilmektedir.

“*Neden uluslararasılaşma yaşanmaktadır?*” diye bir soru sorulduğunda; uluslararası pazarlarda yer almak, ihracat yapabilmek, maliyet açısından karlı hammadde veya aramal pazarı bulmak, kar ve başarı sağlamak gibi sebepler sunulabilir. Uluslararasılaşmayı hazırlayan sebepler ise; bankacılık sektörünün yaygınlaşmasıyla ödeme kolaylıkları, bilgi teknolojisinin gelişmesi, ekonomik

birleşmeler, ekonomik istikrar, mali uygulamalar ve küreselleşmedir. Serbest ticaret anlaşmaları, ekonomik bütünleşmeler, gümrük uygulamaları da etkilemiştir.

Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD), işletmelerin uluslararasılık hallerini sınıflandırmıştır. Bu durumda ulusal pazarda faaliyette bulunan işletme, sınırlı uluslararasılaşmış işletme, uluslararasılaşmış işletme, yaygın olarak küreselleşmiş işletme ve tam küreselleşmiş işletme şeklinde sınıflandırmaktadır. Bu sınıflandırmaya göre sınırlı uluslararasılaşmış işletme; üretimde kullandığı girdilerinin en fazla %10 ‘nu ithal eden ve toplam hasılatının da en fazla %10’nu uluslararası faaliyetlerden kazanan işletmedir. Buna ek olarak uluslararasılaşmış işletme ise; üretimde kullandığı girdileri %10-40 arasında uluslararası pazarlardan tedarik eden, en az üç uluslararası bölgede faaliyette bulunan ve toplam hasılatının %10-40 arasında bir tutarını uluslararası faaliyetlerden kazanan işletmedir⁵⁹.

Uluslararası ticaretin dolaylı muhatabı olan bireyler ve işletmeler olduğundan bireylerin ve işletmelerin uluslararasılaşmaya dâhil olmaları sayesinde küresel ticaret gerçekleşebilmektedir. Küreselleşen bir ticari ağda, lojistiğin de rekabete açık, etkin ve verimli olması şarttır. Ticaretin kolay olduğu bir sistemde lojistiği yenileşmeye uyumlu, rekabet edebilme gücüne sahip olması gerekmektedir. Tüketicinin, mal piyasası ile doğrudan temas içinde olduğu küresel bir düzlemde mal tedariki, ulaşımı, edinilmesi, siparişi, hammaddeden nihai mala geçirilmesi ve ticarete konu olması için bu süreçlere uyumlu bir lojistik anlayışının olması gerekmektedir.

Maliyetin en aza indirilmesi ve rekabet koşulları “tam lojistik hizmet” kavramını gündeme getirmiştir⁶⁰. Lojistik sisteminin çok sayıda hizmet ve uygulamayı içermek zorunda kalmasından dolayı nakliye, fiziki ulaştırma şeklinde başlayan süreç artık lojistik faaliyetleri içeren bir sisteme doğru gitmiştir.

⁵⁹ OECD, “Türkiye’deki Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler”, **Basın Bülteni**, <https://www.oecd.org/industry-/smes/33705673.pdf>, (21.05.2014).

⁶⁰ Canitez, s.50.

Tablo 2: Küreselleşmenin Kronolojisi

	Hukuki Gelişmeler	Siyasi Gelişmeler	Teknolojik Gelişmeler
1940'LER	Bretton Woods Sisteminin Kurulması, Yeni Bir Uluslararası Para Sistemi (1944-1971)	Birleşmiş Milletlerin Kurulması (1945)	Plastik Ürünlerin Yaygınlaşması: İlk Naylon Kadın Çorapları (1940)
	Gatt'in 1 Ocak 1948'de Faaliyete Geçmesi	Marshall Planı'nın Devreye Girmesi (1948-57) Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün (Oeec) Kurulması (1948)	
	Sovyetler Birliği'nin, Komünist Ülkeler Arasında Karşılıklı Ekonomik Yardımlaşma Konseyi'ni (Cmea) Kurması (1949-1991)	Sömürgelelikten Çıkma Sürecinin Başlaması (1948-1962) Hindistan, Endonezya Ve Mısır Bağımsız Oldu. Çin 1949'da Sosyalist Cumhuriyet Haline Geldi.	Ortadoğu'da, Özellikle Suudi Arabistan'da Büyük Petrol Kaynaklarının Bulunması (1948)
1950'LER	Roma Antlaşması İle Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun Kurulması, (1957) At Ve Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi İle (1959), Batı Avrupa Bütünleşmesi Oluştur.	Kore Savaşı (1950-53) Süveyş Krizi (1956)	Avrupa Ve Japonya'nın Orta Doğu'dan Kullandığı Petrolün Artması. Tam Zamanında Üretimin Toyota Tarafından Uygulanması.
	Batı Avrupa Paralarının Konvertibl Olması (1958-1964)	Afrika'da Sömürgelelikten Çıkış, (1958 Ve 1962 Yılları Arasında 15 Ülkenin Bağımsız Olması)	Hava Yolu Taşımacılığında Jet Motorların Yaygınlaşması (1957-1972)
1960'LER	Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü'nün (OPEC) Kurulması (1960)		Uzaya İlk İnsanın Çıkması (Yuri Gagarin 1961) Ve Ay'a İlk İnsanın Ayak Basması (Neil Armstrong 1969)
	Uluslararası Likiditenin Gelişmesini Sağlayan Londra'daki Eurodollar Piyasası'nın Gelişmesi		Entegre Devrelerin Ticari Olarak Kurulması (1961) Offshore Petrol Ve Gaz Üretiminin Gelişmesi
	Gatt Kennedy Turu (1964-1969) Kuzey Yarım Kürede Otomobil Ve Otoyollarının Hızla Yayılması, Yakıt Tüketiminin Artması, (Kömürden Benzine)	Berlin Duvarı'nın İnşa Edilmesi (1961) Ve Küba Füze Krizi (1962) Doğu İle Batı'nın Karşı Karşıya Gelmesi.	Gelişme Yolunda Olan Ülkelerde Tarımsal Üretimin Yapısal Dönüşümü (Yeşil Devrim) Japon Yüksek Hızlı Tren Sisteminin (Shinkansen) İlk Hattının 1964'te Açılması. Mont Blanc Tüneli'nin Açılması 81965)
	Doğu Asya Ülkelerinin İthal İkamisine Karşı İhracata Yönelik Politikalara Yönelmesi Avrupa Topluluğu İçerisindeki Gümrük Vergilerinin Kaldırılması (1968)		
1970'LER	Abd Dolarının Altın Standartlarını Terk Etmesi	Yom Kipur Savaşı'nın (1973) Petrol Fiyatlarının Yükselmesini Tetiklemesi.	İlk Tek Çipli Mikro İşlemcinin (Intel 4004) Tanıtılması (1971)
	Gatt Tokto Turu (1973-1979)	Avrupa Topluluğu'nun 9 Üyeye Genişlemesi (1973)	
	Petrol Fiyatlarında Artış Şoku (1973-1974)		
	Çin'in Ekonomik Reformu Asya'da Yeni Sanayileşmiş Ülkelerin Yükselişi		
1980'LER	Fed'in (Paul Volcker'in Başkanlığında) Abd 'de Enflasyonu İndirmesi		İbm'nin İlk Kişisel Bilgisayarı Kullanıma Sürmesi (1981)
	Gelişme Yolunda Olan Ülkelerde Borç Krizi. Meksika'da Reformların Başlaması Ve 1986'da Gatt'a Katılması.	Ab'nin 12 Üyeye Genişlemesi	Microsoft Windows'un Tanıtılması (1985)
	Louvre Anlaşması, Döviz Kurlarında İstikrarın Sağlanması	Berlin Duvarı'nın Yıkılması (1989)	
1990'LER	1991'de Hindistan'ın Ekonomik Reformlara Başlaması. Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması'nın İmzalanması (1994) Asya Finansal Krizi (1997)	Sovyetler Birliği'nde Çözülmesinin 13 Bağımsız Devletin Kuruluşunu Sağlanması (1991)	İngiltere'yi Avrupa Kıtasına Bağlayan Eurotunnel'in 1994'te Açılması Dijital Teknolojiye Sahip İkinci Jenerasyon (2g) Ağ Sisteminin Duyurulması İle Artan Cep Telefonu Sayısı İlk 2g Gsm Ağının Radiolinja Tarafından Finlandiya'da Çalışmaya Başlaması (1991)
	Uruguay Dönemini Sonrasında (1986-1994) Wto'nun Kurulması (1995)		Tim Berners-Lee Tarafından World Wide Web'in Keşfi (1989) Ve İlk Web Sitesinin Online Olması (1991)
	11 Avrupa Ülkesi Tarafından Euro'nun Kullanılmaya Başlanması (1999)	Maastricht Anlaşması'nın Avrupa Birliği Anlaşması İmzalanması (1992)	
2000'LER	Dot- Com Bubble Krizi (2001)		Konteyner Gemilerinin Deniz Ticaretinin Yüzde 70'ini Taşıması
	Çin'in Wto Ya Üye Olması (2001)		2005'de İnternet Kullanıcılarının Sayısının 800 Milyona Ulaşması
	Çok Elyaflılar Anlaşması'nın Sona Ermesi, (Tekstildeki Miktar Sınırlanmasının Kaldırılması)	Avrupa Birliği'nin 27 Üyeye Genişlemesi	
	2008 Sonbaharında Abd'de Küresel Finansal Krizin Başlaması	Tüm Dünyayı Sarsan Krizle Mücadelede Ortak Hareket Etilmesi	
	Türkiye'de İlk Yüksek Hızlı Trenin 2009 Yılında Ankara-Eskişehir Hattında Çalışmaya Başlaması		Türkiye'de Yüksek Hızlı Tren Sistemi İle Tanışması.

Kaynak: Karluk, s. 463-464.

Firmaların uluslararasılaşması ve haliyle de küresel ticarete yönelmesinin sebepleri vardır. Bunlar; uluslararası müşteriler, uluslararası rekabet, yasal düzenlemeler, yeni geniş pazarlar, ölçek ekonomisi ve maliyet avantajıdır. Ancak bir firmanın iş yapabilmesi için uygun bir yasal zeminin oluşması gerekmektedir.

Ülkeler arası rekabete daha ucuz daha kaliteli mal ve hizmetin tüketiciler tarafından da tercih edilmesine sebep olmaktadır. Ancak dış ticaret ve daha ileri aşaması olan küresel ticaret için arz yönlü iktisatın yanı sıra talep yönlü iktisat anlayışının da egemen olması gerekmektedir.

Uluslararası ticaret için firmalar ve birey suje haline gelmekte; bireyin ve firmaların “uluslararasılaşması” söz konusu olmaktadır. Bu durumda da tüketiciler, firmalar doğrudan akit taraf olup uluslararası hukuk devreye girmektedir. Ticaretin uluslararasılaşması ve iç-dış ticaret ayrımının kalmamasıyla iç ticaret aktörleri uluslararası ticaretin de konusu halini almaktadır.

Küreselleşme sayesinde yeni lojistik uygulamaları oluşmuştur. Bunlar; freight forwarder (taşıma işi organizatörlüğü) gümrükleme, depo yönetimi, sundurma, paketleme, katma değer hizmetleri, malzeme elleçleme, etiketleme, sipariş takibi, tedarik zinciri yönetimi, barkod takibi, dış ticaret danışmanlığı gibi uygulamalar da eklenmiştir.

Ticaretin küreselleşmesi ile yeni bir lojistik anlayışı doğmuştur. Ticaret konusu malın depo edilmesinden, imalat, kalite yönetiminden, standardizasyona, yeşil lojistikten daha birçok alanı da kapsayan çevrimiçi “platform ekonomisi” içinde işleyen bir lojistik anlayışı ortaya çıkmıştır. “Platform ekonomisi” dijital anlamda değişimin bir sonucu olup (cloud computing) bulut teknolojisi, büyük veri (big data), yeni algoritmalar; ekonominin yapısını değiştirmektedir. Birçok internet sağlayıcısı sayesinde, şirketler internet teknolojileri sayesinde müşteri tercihlerine ulaşabildiği gibi yönlendirebilmektedir. Platform ekonomisi dijital tek Pazar için de önemli bir ağ haline gelmiştir. Online platform ekonomileri çalışmanın konusu olan Avrupa Birliği lojistik uygulamaları ve Türk lojistik uygulamaları için oldukça önemli bir konu olan kişisel verilerin saklanması ve kullanılması kadar, hukuki sorunlarla da bağlantılıdır.

Teknolojideki hızlı değişim, (Just in Time-JIT) “tam zamanında üretim”in devreye girmesi, bilişimin üretime katılması ticaretin hacmini artırmakla kalmadı,

niteliğini de değiştirmiştir. Bugün ulusal ticaret ya da uluslararası ticaretteki ayırım neredeyse yok olmuş, tüketici doğrudan küresel nitelik taşıyan ticaretin öznesi olmuştur. Lojistiğin küresel ticaret için bir alan haline gelmesi ise, bilgisayar ortamına geçmek, kalite yönetimi, ortaklık ve ittifaklar ve serbestleşme aşamaları ile gerçekleşmiş ve gelişmiştir. Askeri bir terim olarak kullanılmaya başlanan Lojistik, ticaret için kullanılan bir terim halini alması için üretim araçlarındaki teknolojik değişimler, yenilikler, İkinci Dünya Savaşı sonrası oluşturulmaya çalışılan ekonomik ve siyasi barış çalışmaları ticaretin küreselleşmesi, dış ticaret hacminin artması ile mümkün olmuştur.

Lojistik uygulamaların gerçekleşmesi makro anlamda yasal altyapı, ekonomik bütünleşmeler, ulusal portal hizmetleri, iletişim teknolojisi, ulusal ulaşım ağları, limanlar, telekomünikasyon ve ulaşım, vergisel kolaylıklar gibi değişkenler uluslararasılaşma ve lojistik için önemli konulardır.

1.2.2.2. Yenilik İktisadı ve Yeni Ekonomi

Bugün iktisat lisans programlarında ders konusu olarak okutulan “yenilik iktisadı” kavramı; teknolojik ilerlemelerin üretim araçlarında yenilik, çeşitlilik, üretim artışı, ticaret hacminin çoğalmasının iktisat bilimine getirdiği yeni açılımları inceler.

Keşifler, icatlar, teknolojik ilerleme ve yenilikler modern iktisat biliminin ortaya çıkışına sebep olmuştur. Teknolojik ilerleme kavramının sonuçlarını şu şekilde sıralayabiliriz;

- Teknolojideki bir buluş üründe belirgin, özellik arz eden bir ilerlemeye sebep olur. Bu gelişmeler yaşamlarımızın kalitesini artırır ve uygarlığın gelişmesine hız kazandırır,
- Teknoloji sayısal dayandığı için bu gelişmeler nicel ölçülerle ölçülebilir.
- İnsan, teknolojiyi kontrol edebilmektedir. Dolayısıyla teknolojinin uygarlığın gelişimi ile doğrudan bağına en iyi örnek endüstrileşmiş Batı toplumları gösterilebilmektedir.

Teknolojik yenilik, kapitalizmin en büyük özelliği olan sürekli belirsizlik ile evrimci kargaşanın temel nedenlerinden birisidir. Kapitalist firmaların, sanayilerin

ve ülkelerin büyümesi kuşkusuz çok önemli olmakla birlikte, yalnızca girdilerin ve çıktıların nicel artışı değil, ekonominin yapısının birbirini izleyen teknolojik değişim dalgaları yoluyla niteliksel dönüşümü daha da önemlidir⁶¹.

Yenilik kavramı, daha geç ortaya çıkan keşif, icat teknolojik gelişmelerin ötesinde bir kavram, daha doğrusu bir süreçtir. Yenilik iktisadî dış ticaret, firmaların rekabeti ve mikro anlamda tüketiciler açısından önemlidir. Yenilik ticaret performansı, rekabet ile ilintilidir ve uluslararası iktisat konusuna girmektedir. Yeni ticaret ve yeni büyüme teorisi uluslararası ticaretin küreselleştiği ve standartlaşmaya başladığı günümüzde daha da önem kazanmaktadır⁶². Yenilik ve yenileşmenin dış ticaret ile bağı doğru orantılıdır. Teknolojik gelişmeler üretimi artırdığı için iktisadî faaliyetleri artırmış iktisadın hacmi de genişlemiştir⁶³. Teknolojik gelişmelerin üretim araçları ile doğrudan bağı zaman içinde teknolojik gelişme; yerini yenilik, yenileşmeye ve bunları inceleyen akım olan yenilik iktisadına bırakmıştır

Lojistik sektörünün çıkışı ve özellikle de hızlı bir ivme ile büyümesinde en önemli paya sahip unsurlardan biri hiç kuskusuz teknolojidir. Yazılım, donanım, otomasyon, filo takip, internet, kablosuz iletişim başta olmak üzere pek çok yeni teknoloji, lojistiğin gelişimine önemli katkılar sağlamış ve sağlamaya da devam etmektedir.

İktisatçılar her zaman teknolojik gelişmelerin iktisat ile bağlantısını görmüş ve teknolojik gelişmelerin üretim ve tüketim ekonomisine etkilerini araştırmıştır. Adam Smith'den bu yana teknolojik gelişmelerin iktisada etkileri bilimsel olarak incelenmiştir. İcat, keşif, yenilik ve teknolojik gelişmeler uygarlık tarihi için ve iktisat tarihi için önemlidir. Makinelerin gelişmesi, uzmanlaşma, özel buluşların ekonomik etkinliğin artırımına sebep olduğu gibi, kimi düşünür için üretim araçlarına yapılacak devrimler sayesinde sürekli ekonomik gelişme yaşadığını ifade etmektedir.

Yenilik iktisadının getirisi yeni ekonomiyle, teknolojik yenilik, firmaların çeşit ekonomisine ve fiyat rekabetine geçmiş olması, e-ticaret sayesinde ürüne çok yakın olan tüketiciye ulaşım için çok önemlidir. Ucuz ve kaliteli ürünü seçme

⁶¹ Soete, s.35.

⁶² Soete, s.398.

⁶³ Gianpaolo Ghiani, **Introduction to Logistics Systems Planning and Control**, John Wiley and Sons Ltd., England, 2003, s.17.

imkânı olacağı gibi dünyanın istediği ülkeden alış veriş yapma imkânı bulunmaktadır. Bunun yanı sıra sipariş ettiği dizüstü bilgisayarına elektronik sipariş yolu ile çeşitli üreticilerinden temin edilip meydana getirilme ve ulaşım ile tüketiciye ulaşabilmektedir. Bütün bunlar değişen ve gelişen teknoloji uyumu, rekabet edebilme yeteneği ve her şeyden en önemlisi küreselleşen bir dünyada mümkün olabilmektedir.

Tablo 3: Birbirini İzleyen Teknolojik Değişim Dalgaları

Uzun Dalgalar veya Dalgalar			Temel Alt Yapının Anahtar Özellikleri		
Yaklaşık Zaman	Konratieff Dalgaları	Bilim, teknoloji, öğretim ve eğitim	Ulaştırma, Haberleşme	Enerji Sistemleri	Evrensel ve Ucuz Temel Faktörler
Birinci 1780'ler- 1840'lar	Sanayi Devrimi: Tekstilde Fabrika Üretimi	Çıracılık yaparak öğrenmek, resmi din dışı akademiler, bilimsel etkinlikler	Kanallar, at arabası yolları	Su Gücü	Pamuk
İkinci 1840'lar- 1890'lar	Buhar Gücü ve demiryolları	Profesyonel makine ve inşaat mühendisleri, teknoloji, enstitüleri, kitlesel ilköğretim	Demiryolları ve telegraf	Buhar Gücü	Kömür, demir
Üçüncü 1890'lar- 1940'lar	Elektrik ve çelik çağı	Sanayi A&G laboratuvarları, kimyasallar ve elektrik makineleri, ulusal A&G laboratuvarları ve standartları belirleyen laboratuvarlar	Demiryolları ve teelfon	Elektrik	Çelik
Dördüncü 1940'lar- 1990'lar	Otomobiillerde ve sentetik maddelerde kitle üretimi, Fordizm	Büyük kamu ve özel sektör A&G'si kitlesel yükseköğrenim	Motorlu araç yolları, radio ve TV havayolları	Petrol	Petrol, plastic maddeler
Beşinci 1900'lar-	Mikro elektronik ve bilgisayar ağları çağı	Veri ağları, A&G'de küresel ağlar, hayat boyu eğitim ve öğretim	Enformasyon otoyolları, dijital ağlar	Gaz/Petrol	Mikro elektronik

Kaynak: Freeman ve Soete, s.23.

Yeni ekonomi iletişim ağları ile bütünleşen bir ekonomi anlayışı olup, tüm iktisadi faaliyetlere bilginin bütünleşmiş edildiği bir yapıyı içermektedir.⁶⁴

Yeni ekonominin özellikleri şu şekildedir:

- Bilgi ekonomisi olması,
- Dijital ekonomi olması,

⁶⁴ Koban ve Keser, s. 62

- Sanallaşmanın olması,
- Ağ ekonomisi olması,
- Gayri maddi mal kavramı önemli yer tutması,
- Bilgi malı denilen olgunun ortaya çıkması,
- Hız ekonomisi kavramının ortaya çıkması,
- Küresel ekonomi olması gibi özellikleri vardır⁶⁵

Yeni ekonomide ucuz kurulumu ve yaygınlığı olan internet sayesinde e-lojistik uygulaması çıkmıştır. E-Lojistik uygulaması lojistiğin hacminin artmasına maliyetin azalmasına ve rekabetin artmasına sebep olmaktadır⁶⁶. Emek yoğun işler imalat gibi düşük gelir düzeyindeki ülkelere kaymakta gelişmiş ülkeler, fikri ve sınai haklar konusunda uzmanlaşmaya geçmiştir. Bilgi tabanlı ekonomide şunlar vardır:

- Teknolojik gelişmelerdeki hızlilik,
- Bilgi yoğun etkinlik ve bilişim faaliyetlerinin artması,
- Küreselleşen bir pazarın olması,
- Endüstri kollarında farkların azalması gibidir⁶⁷.

Lojistik kavramı yeni ekonomi anlayışı ile değişmiş farklılaşmıştır. Özellikle de e-lojistik rekabet ve maliyette kolaylıklar sağlamıştır. Yeni ekonomi ile lojistik anlayışta küresel ağ içinde firmaların yerel firmaların uluslararasılaşarak küresel ağa dâhil olmaları mümkün olabilmektedir.

1.2.2.2.1. Girişimcilik, İnovasyon (Yenilikçilik) ve Lojistik

“Yenilik İktisadi” ve “Yeni Ekonomi” başlığı altında alt başlık incelenen bu bölümde “girişimcilik” ve “inovasyonun” lojistikte neleri getirdiği ve ne gibi etkileri olacağı anlatılacaktır. Yeni teknolojiler ve yeni algılama biçimleri, derin değişimi beraberinde getirmektedir. Dünyamız da şu an böyle bir eşiktir. Tarım Devrimi sonrası 1800’lerde başlayan Sanayi Devrimi silsileleri dördüncüsü ile devam

⁶⁵ Coşkun Can Aktan, “Yeni Ekonominin Çıkmasında Etkili Olan Faktörler”, **İnternet Sitesi**, 2003, <http://www.canaktan.org/yeni-trendler/yeni-ekonomi/etkili-faktor.htm> (20.03.2014)

⁶⁶ Muharrem Bakkal ve Uğur Demir, **Lojistik Yönetimi ve E-Lojistik**, Hiperlink Yayınları, İstanbul, 2011,s.42., Muharrem Bakkal, Arif Oflaz, **Lojistik Bilgi Sistemleri**, Hiperlink Yayınları, İstanbul, 2011, s. 57., Ruhat Genç, **Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları**, 2.Baskı, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012 ,s .56.

⁶⁷ Taşkın ve Durmaz, s. 26.

etmektedir. “İlerlemenin başlıca belirleyicisi bir toplumun teknolojik inovasyonu kucaklama derecesidir” önermesini Klaus Schwab halen daha geçerli olduğunu savunmakta olup; bunu dördüncü sanayi devrimi için de öne sürmektedir⁶⁸.

İnovasyon karmaşık bir süreç olup keşif ya da icat ile aynı anlamda değildir. Peter Drucker’a göre “inovasyon”, girişimcilerin özel bir aracı olup; girişimciler bu araç sayesinde iş ya da hizmetlerde meydana gelen değişimden yararlanmaktadır⁶⁹. Avrupa Birliği Komisyonu’na göre yenilik, “süreç olarak bir fikri pazarlanabilir bir ürün ya da hizmete, yeni ya da geliştirilmiş bir imalat ya da dağıtım yöntemine dönüştürmeyi ifade eder”⁷⁰. Dikkat edilmesi gereken nokta burada “pazarlanabilirlik” kavramıdır. Pazarlanabilen bir yeniliği piyasaya süren kişi de girişimcidir. Bütün üretim faktörlerini bir araya getirip pazarlanabilir bir hale sokan kişiye girişimci denmektedir. Yenilik, bilim ve teknolojinin ekonomik ya da sosyal bir faydaya dönüşmesidir.

Bu durumda girişimci ise yenilik sayesinde rekabet gücünü de etkilemektedir. Girişimciyi şu şekilde tanımlamak mümkündür: ekonomik mal, hizmet ya da ekonomik mal ve hizmetin pazarlamasını yapmak için üretim faktörlerini elinde bulunduran kar amacı güden kişidir⁷¹. Girişimcilik ise finansal, fiziksel ve sosyal riskleri alarak kişisel bağımsızlık içinde yeni bir değer yaratma sürecidir.

Yenilik göstergeleri de en kapsamlı bir şekilde Avrupa Birliği’nde işlenmekte ve Birlik’in politikası durumundadır. 2000 yılındaki Lizbon Zirvesi’nde ihtiyaç ve talep doğrultusunda yenilik göstergeleri belirlenmiş ve gelişmiştir⁷². Avrupa Birliği’ne göre yeniliğin ana göstergeleri ise “insan kaynakları, yeni bilgi yaratma kapasitesi, bilgiyi yayma ve uygulama, yeniliğin finansmanı ve pazarları” olmak üzere dörde ayrılmaktadır⁷³. Avrupa Birliği uygulamalarında, yenilik kavramı önemli

⁶⁸ Klaus Schwab, **Dördüncü Sanayi Devrimi**, Optimist Yayın San. Ve Tic. Ltd. Şti., Çev.Zülfü Dicleli, İstanbul, 2017, s.17.

⁶⁹ Peter Drucker, **İnovasyon ve Girişimcilik**, Optimist Yayın San. Ve Tic. Ltd. Şti., Çev.İlker Gürfidan, İstanbul, 2017, s.16.

⁷⁰ Avrupa Komisyonu,”Innovation”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/growth/industry/innovation_en, (10.12.2018).

⁷¹ Drucker, ss.171-180., Salih Dinçel, **Lojistik Yönetimi ve Girişimcilik**, Hiperlink Yayınları, İstanbul, 2016, s.62-64.

⁷² Avrupa Parlamentosu, “Lisbon European Council Presidency Conclusions”, **Basın Bülteni**, 24.03.2000, http://www.europarl.europa.eu/summits/lis1_en.htm, (08.12.2018).

⁷³ Avrupa Parlamentosu, “Lisbon European Council Presidency Conclusions”, **Basın Bülteni**, 24.03.2000, http://www.europarl.europa.eu/summits/lis1_en.htm, (08.12.2018).

yer edinmekte olup rekabet gücünü de belirlemektedir. Lizbon Stratejisi gereği Avrupa Birliği'nin kendisine koyduğu hedeflere dair Türkiye Cumhuriyeti, rekabet ve mali kurallar olarak neresinde yer alacaktır ve yer alması gerekmektedir. Lizbon Stratejisine göre kamusal hizmetlerde kalite ve sürdürülebilirlik ve makroekonomik politikalarda koordinasyon şarttır. Bunun başarılabilmesi için bilgi temelli ekonomi şarttır. Bunun için de Avrupa'nın araştırma ve yenileşme sahası olması gerekir. Hükümetlerarası ve ulusüstü anlayışın yerleşeceği Avrupa Birliğinde esnek, daha az bürokratik bir yapının olması amaçlanmaktadır.

Lizbon Stratejisi ile

- Çevrenin desteklenmesi ile özel araştırma yatırımlarının yapılması bunun için de vergi politikasının yapılandırılması
- Benchmark sisteminin güçlendirilmesi,
- Üniversitelerin enstitülerin katılımı ile Trans-Avrupa networkünün oluşturulması,
- Birlik genelinde patent ağının oluşması
- Bilgi ve inovasyon oluşması için insani, parasal sermayenin birikiminin sağlanması,
- Üst Düzey çalışanlar için sosyal program çerçevesinde uzun dönemli kamu hizmetlerinin sürdürülebilirliğinin sağlanmasını hedeflenmiştir⁷⁴.

Dünya Bankası 1999'daki raporunda *“ulusların zenginliği gelişmişlikte bilgi ve inovasyonun anlamlı bir rol aldığı dinamik ve karmaşık bir dünyada yaşamaktayız”* diyerek Ulusların Zenginliği'nin ölçümünün artık bilgi ve inovasyon olduğunu belirtmektedir.

Lizbon Stratejisinde Avrupa Birliği'nin daha iyi iş imkânları ve sosyal bağın olduğu, sürdürülebilir ekonomik büyümenin sağlandığı, bilginin etkin olduğu rekabete dayalı en dinamik ekonomik yapı olmasını hedeflemektedir⁷⁵.

Dünyanın en “ileri” ekonomik yapısı olarak kabul edilen ya da olması öngörülen Avrupa Birliği öngörülen hedeflenen yapıdaki vergi sistemi vergi türleri

⁷⁴ Dominik Hartman, “Understanding the Lisbon Strategy and policies from a Neo-Schumpeterian point of view”, **Revista Universitaria Europea**, 2007, <http://www.revistarue.eu/RUE/062007.pdf>, (20.05.2017).

⁷⁵ Dominik Hartman, “Understanding the Lisbon Strategy and policies from a Neo-Schumpeterian point of view”, **Revista Universitaria Europea**, 2007, <http://www.revistarue.eu/RUE/062007.pdf>, (20.05.2017).

vergi uygulamaları da, sürdürülebilir ekonomik büyümeye, inovasyon kavramına uygun olmak zorundadır.

Endüstri 4.0'ın bileşenlerine göre yenilikçilik ve girişimciliğin lojistiğe ve uluslararası lojistik süreçlere katkısı ve sonuçları şimdiden görülmeye başlanmıştır. Lojistik araçlarının buluşu, patent alınması, üretimi, lojistik süreçlerde kullanılması ya da lojistik hizmetlerde yenilikçi uygulamalar lojistik performansını belirlemektedir.

Dünya Fikri Mülkiyet Enstitüsünün (WIPO- World Intellectual Property Organisation), Cornell Üniversitesi ve INSEAD işbirliğinde hazırlanan Küresel İnovasyon Endeksi (KİE)'ne göre ilk on ülke sıralamasında İsviçre, Hollanda, İsveç, İngiltere, Singapur, Amerika Birleşik Devletleri, Finlandiya, Almanya, Danimarka, İrlanda alırken; Türkiye 50'inci sırada yer almaktadır⁷⁶. Yenilikçilik indeksinde sıralamada bazı kriterler önem arz etmektedir. Bunlar; inovasyon verimlilik oranı, inovasyon girdi endeksi (altyapı, pazar ve iş gelişmişliği), inovasyon çıktı endeksidir (bilgi ve teknoloji çıktıları, yaratıcı çıktıları). Yenilikçilik indeksinde ilk on ülkenin yedisinin Avrupa Birliği üyesi olması Avrupa Birliği lojistik sektörü için de ipuçları ermektedir.

Tablo 4, Küresel Yenilikçilik Endeksi'ne göre ilk on ülkeyi puanları ile birlikte sıralamaktadır.

⁷⁶ Soumitra Dutta, Bruno Lanvin ve Sacha Wunsch-Vincent (Ed.) WIPO, Cornell ve INSEAD'ın ortaklaşa hazırlattığı "Global Innovation Index 2018", **Basın Bülteni**, <https://www.globalinnovation-index.org/gii-2018-report#pdfopener>, (10.12.2018).

Tablo 4: Küresel Yenilikçilik Endeksinde İlk On Ülke Sıralaması

Ülke	KYE Puanı	Sıralama
İsviçre	63.40	1
Hollanda	63.32	2
İsveç	63.08	3
İngiltere	60.13	4
Singapur	50.83	5
ABD	59.81	6
Finlandiya	58.63	7
Danimarka	58.39	8
Almanya	58.03	9
İrlanda	57.19	10

Kaynak: Soumitra Dutta, Bruno Lanvin ve Sacha Wunsch-Vincent (Ed.) WIPO, Cornell ve INSEAD’ın ortaklaşa hazırlattığı “Global Innovation Index 2018”, **Basın Bülteni**, https://www.globalinnovationindex.org/gii-2018-report#pdfopener_ (10.12.2018).

Küresel Girişimcilik ve Gelişme Enstitüsü’ne (Global Entrepreneurship Index) göre 2018 yılı itibariyle, ilk on ülke Amerika Birleşik Devletleri, İsviçre, Kanada, Birleşik Krallık, Avustralya, Danimarka, İzlanda, İrlanda ve İsveç oluşturmaktadır. Türkiye ise girişimcilikte 38’inci sıradadır⁷⁷. Tablo 5 ise Küresel Girişimcilik Endeksi’ne göre ilk on ülkenin sıralamasını vermektedir.

Tablo 5: Küresel Girişimcilik Endeksine Göre İlk On Ülke Sıralaması

Ülke	Sıralama
Amerika Birleşik Devletleri	1
İsviçre	2
Kaanada	3
Birleşik Kralık	4
Avustralya	5
Danimarka	6
İzlanda	7
İrlanda	8
İsveç	9
Fransa	10

Kaynak: GEDI (The Global Entrepreneurship and Development Institute), “2018 Küresel Girişimcilik Endeksi”, **Basın Bülteni**, thegedi.org/download/12231/, (10.12.2018).

⁷⁷ GEDI (The Global Entrepreneurship and Development Institute), “2018 Küresel Girişimcilik Endeksi”, **Basın Bülteni**, thegedi.org/download/12231/, (10.12.2018).

Birlik ülkeleri yine ilk onda yer almakta olup, 14 kritere göre yapılan sıralamadaki ölçütleri şu şekilde sıralamak mümkündür; “*sermaye riski, uluslararasılaşma, yüksek büyüme, süreç yenilikçiliği, üretim yenilikçiliği, rekabet, insani sermaye, teknoloji kabulü, startaplara sağlanan kolaylık, kültürel destek, ağ ilişkileri, riskleri göze alışı, startup özellikleri, kolaylık*” tercihleridir⁷⁸.

Girişimcilik ve yenilikçilik birbiri ile çok yakın bağı olan alanlar olup; lojistik sektöründe Endüstri 4.0 sürecinde rekabeti sağlamak için ülkelerin çalışma yapmaları gereken sahalardır.

1.2.2.2.2. Endüstri 4.0 ve Lojistik

Bütün dünyada Dördüncü Sanayi Devrimi ya da Endüstri 4.0 olarak geçen süreç, yeni bir sanayi dönüşüm sürecini ifade etmektedir. Endüstri 4.0 son yıllarda düşük maliyetli üretim yapan Doğu Asya ülkeleri karşısında rekabet avantajı elde edebilmek için emeğin maliyet avantajı yerine teknoloji avantajını öne çıkarmaya çalışan Batılı ülkelerde özellikle de Almanya’da çıkmış bir kavramdır. Alman sanayisinin küresel rekabet edebilme stratejisi olan “*Industrie 4.0*”, üretim zincirinin Doğu ülkelerine kaymasını önlemek, uzunca süredir “endüstrisizleşme” sürecinden kurtulmak ve yeniden rekabet avantajını kendi sanayi özellikleri ile kazanmak için tasarlanmıştır⁷⁹. Teknoloji, bulut bilişim, otomasyon, bilgi ve iletişim teknolojileri ile üretim maliyetlerinin düşürülmesi amaçlanmaktadır. Bu durumda sanayideki dönüşümün, rekabette avantaj sağlayacağı düşünülmektedir. Burada da Batı için inovasyon, esneklik, verimlilik ancak teknolojik dönüşümle bilgiye, araştırma ve geliştirmeye dayalı bir sanayi ile üstünlüğün oluşacağı düşünülmektedir. Endüstri 4.0 ile imalat sanayi başta olmak üzere otomotiv, havacılık, lojistik gibi sektörlerle rekabette üstünlük hedeflenmektedir.

⁷⁸ GEDI (The Global Enterpreneurship and Develpment Institute), “2018 Küresel Girişimcilik Endeksi”, **Basın Bülteni**, thegedi.org/download/12231/, (10.12.2018).

⁷⁹ Nurullah Gür, Sadık Günay ve Şerif Dilek, **Sanayiye Yeniden Düşünmek**, Seta Kitapları, Ankara, 2017, s.14.

Şekil 2: Endüstri 4.0 Bileşenleri



Kaynak: Klaus Schwab, **Dördüncü Sanayi Devrimi**, Optimist Yayın San. Ve Tic. Ltd. Şti., Çev.Zülfü Dicleli, İstanbul, 2017, s.17.

Şekil 2, Endüstri 4.0 olgusunun içerdiği unsurları göstermektedir.

2011 yılında bir rekabet stratejisi olarak ortaya çıkan Endüstri 4.0 süreci ABD, Güney Kore, Çin'i de etkilemektedir. Bu ülkeler de yeni sanayi devrimi sürecinde stratejiler geliştirmeye çalışmaktadırlar. Avrupa Birliği üye ülkeleri küresel rekabet, lojistik performans, girişimcilik ve inovasyon endekslerinde ilk on ülke sıralamasında yer aldıkları için; Endüstri 4.0 aynı zamanda bir Avrupa Birliği stratejisi olarak çıkmaktadır. Birçok ülkede yeni sanayi devrimi ile ilgili girişimler mevcuttur. Terminoloji konusunda genelde Endüstri 4.0 diye adlandırılan bu süreç konusunda farklı isimlendirmeler de mevcuttur; Yeni Sanayi Devrimi, Dördüncü Sanayi Devrimi, Dijital Sanayi Çağı, Akıllı Yeni Dünya gibi...

Şekil 3: Sanayi Devrimleri



2011 yılında Kagermann tarafından kaleme alınan bu süreç, salt otomasyon dönüşümünü değil; akıllı gözlem ve karar alma süreçlerini de kapsamaktadır⁸⁰. Alman Ulusal Bilim ve Mühendislik Akademisi 2013 yılında bir manifesto kaleme almış, bu manifesto göstermektedir ki Endüstri 4.0 ya da Yeni Sanayi Devrimi lojistik süreçleri ile de yakından ilgilendirmektedir⁸¹. Zira manifestoya göre depolama sistemleri, kaynakları ile makinelerin etkileşimi hızlanmakta ve farklılaşmaktadır. Tüketici isteklerinin daha bireyselleşmesine karşılık; buna yanıt verme artmakta, anında mühendislik ve sorunlar için akıllı yazılımlar, ürün özelliklerine adapte olan akıllı fabrikalar gibi yenilikler öngörülmektedir. Bu da hammaddeden nihai tüketiciye ulaşan nihai malın geri dönüşümünü dahi kapsayan lojistik ile yakından etkileşimini ortaya koymaktadır. Özellikle de tedarik zinciri ve lojistik mühendisliği yönetimi için yeni sanayi devrimi süreci önemlidir.

İkinci Makine Çağı olarak da kabul edilen bu süreçte dijital yenilikler beyin gücünün yerini alma olasılığını artırmaktadır. Bu durumda da tüketicilerin talepleri ve esnek üretim daha ön plana çıkmakta; bu süreci sürdürebilen firmaların rekabet güçleri sayesinde ayakta kalabilmektedir.

⁸⁰ Gür ve diğerleri, s.74.

⁸¹ Gür ve diğerleri, s.74.

Yeni Sanayi Devrimi'nin ortaya çıkmasından dolayı da hız, sistem etkisi, genişlik ve esneklik üzerinde bir yeniden oluş olarak niteleyen Dünya Ekonomik Forumu Başkanı Klaus Schwab, teknolojiyi sanayiye monte ederek “*nesnelerin interneti*” “*siber fiziksel sistemler*” gibi kavramlarla akıllı üretimi ifade etmektedir. Akıllı robotlar, nanoteknoloji, kuantum fiziği, 3D baskı, bulut bilişim gibi teknolojik atılımlar bu sürecin ortaya çıkmasına da sebep olmaktadır. Platform ekonomileri ve blockchain denilen dağıtık kasa defteri gibi sistemler de Endüstri 4.0'ın yeni araçlarındandır.

Tablo 6: 2025 Yılına kadar Gerçekleşmesi Beklenen Dönüm Noktaları %

İnsanların yüzde 10'unun internete bağlanabilen elbiseler giymesi	91,2
İnsanların yüzde 90'ının sınırsız ve ücretsiz depolamaya sahip olması	91,0
Bir trilyon sensörün internete bağlanması	89,2
Amerika'da ilk robot eczacı	86,5
Okuma gözlüklerinin yüzde 10'unun internete bağlanması	85,5
3D yazıcılarla otomobil üretilmesi	84,1
Tüketici ürünlerinin yüzde beşinin 3D üretilmesi	81,1
Şirket denetimlerinin yüzde 30'unun Yapay Zekâ ile yapılması	75,4
Bir devlet tarafından ilk kez blockchain üzerinden vergi tahsilatının yapılması	73,1
Trafik lambaları olmayan 50.0000 üzeri nüfusa sahip ilk şehir	63,7
Bir şirket yönetim kurulunda ilk Yapay Zekâ makinenin yer alması	45,2
Amerika'da bütün otomobillerin yüzde 10'unun sürücüsüz olması	78,2

Kaynak: Schwab, s.36.

Tablo 6, Yeni Sanayi Devrimi sürecinde altı, yedi yıl sonra Dünya'da gerçekleşmesi muhtemel gelişmelerin olasılık yüzdesini gösteren bir tablodur.

Dördüncü Sanayi Devrimin yapısında bulunan nesnelerin interneti, bulut bilişim, yapay zekâ, akıllı fabrikalar, 3D yazıcılar, otonom robotlar, siber fiziksel sistemler, büyük veri gibi unsurlar; lojistiğe de yansıtacaktır.

Dördüncü Sanayi Devrimi bileşenlerinin lojistiğe etkisini şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Siber fiziksel sistemlerin makineler ve depolama sistemleri ile bağı kurularak, üretim işbirliği ile güçlü bir işbirliği ile hataların azaltılması, vakit para kaybının azaltılmasını sağlanabilmektedir.
- Nesnelerin interneti ile akıllı fabrikaların, akıllı ürünlerin, akıllı servislerin ve akıllı lojistik süreçlerin önünü açmaktadır. Uzaktan izleme sistemi ile bir paket, bir konteyner RFID (telsiz frekans belirleyici) eklenerek izlenebilmekte, tedarik zinciri ve lojistik süreç takip edilebilmekte, performans izlenebilmektedir. Kaynak kullanımı, lojistikte verimlilik, üretkenlik ve şeffaflık artışı, dijital olarak bağlanabilir ürünler, izleme, kontrol etme mümkün olabilmektedir⁸².
- Akıllı fabrikalar ile hammaddeden alınıp üretilip nihai ürün olarak tüketiciye ulaştırılmadan önceki aşama ya da e-sipariş sonrası veya sipariş sonrası ürünün üretilme aşamasında, paketlenme, imalat sırasında bileşenlerin nerede olduğu, hangi tedarikçiden alınacağı gibi becerileri bilgileri de içermektedir.
- Büyük Veri (big data) *“geleneksel veri tabanlarının başedemeyeceği kadar büyük veri setlerinin ve bu verilerin kullanıma hazır hale getirilmesi için uygulanan yönetim süreçlerini tarif etmektedir”*⁸³. Yüksek hacim, hız, çok çeşitlilik, farklılaşma yaratan farklı kaynaklardan elde edilen verilerden oluşan Büyük Veri; üretim sürecinde faydası orataya çıkmaktadır. Lojistiğin hammaddeden nihai mal olarak tüketiciye giden süreç olarak ele alındığından büyük veri sayesinde çeşitlenmiş tüketicilerin istek ve talepleriyle hızlı, seri maliyeti düşük üretimi buluşturmak mümkün olacaktır.
- Otonom Robotlar belli bir düzeyde zekâya sahip olan robotik sistemler olarak tanımlamak mümkündür. Özellikle otomotiv sektöründe kullanıma geçen otonom robotlar, sağlık sektöründe de kullanılmaya başlanmıştır. Amazon şirketinin bazı teslimatlarda drone (insansız hava aracı) kullanarak yapması ya da sürücüsüz araba olan Tesla'nın üretimi,

⁸² David Blanchard, **Tedarik Zinciri Yönetimi**, İkinci Basım, Çev. Mehmet Tanyaş ve Murat Düzgün, Nobel Yayınları, Ankara, 2017, ss.189-199.

⁸³ Gür ve diğerleri., s.88.

lojistik uygulamalarından olan ulařtırma, tařımacılık gibi alanlarda da otonom robotlara ihtiyaçın olduėunu göstermektedir. Google, Uber, Ford, Apple, Tesla gibi řirketler sűrűcűsűz araçlarla ilgili çalıřmalar yapmaktadır⁸⁴.

- Bulut Biliřim (cloud computing) bilgisayar, harddisk tarzı araçlara gerek kalmadan internet űzerinden verilere programlara ulařma imkanı saėlayan saha olan Bulut Biliřim arz durumunda envanter, stok bilgisine ulařma gibi sorunlara da çare oluřturmaktadır. Google Drive, iCloud, BlueSky gibi uygulamalar bulut biliřime örnektir.
- 3D Yazıcılar; űç boyutlu yazıcılar klasik eski tarz űretim yerine yeni bir tarz olan eklemeli imalatı ortaya çıkaran bir űretim biçimidir. Ŭç boyutlu baskı teknolojisi ile dijital bir çizim ya da tabaka űstűne tabaka basarak fiziksel nesne oluřturmak řeklinde bir űretim tarzıdır. 3D Yazıcıların stok maliyetinde katkısı olduėu kadar imalat ve tűketici űrűnlerinde de maliyet dűřűklűėű, rekabet edilebilirlik saėlamaktadır. Ŭretim ayaėı ve bűyűk fabrikalara gerek kalmadan ulařım, tařımacılık aracı űreten 3D yazıcı sistemi rekabet, yenilikçilik ve inovasyonda bir çıėır olarak kabul edilmektedir.
- Yapay Zekâ; doėadaki tűm canlının davranıř modellemesi ile oluřan tıpkı otonom robotlar gibi sűrűcűsűz otomobiller, insansız hava araçları ile lojistik uygulamalarda önemli bir hız, esneklik, kolaylık saėlamaktadır.

⁸⁴ Schwap, s.95.

Tablo 7: Akıllı Üretim Sistemlerinde Dönüşüm

2018	- Sanayide kullanılacak robot sayısı yaklaşık üç milyon olacak - Birbirine bağlı cihaz sayısı 13 milyardan 29 milyara çıkacak
2020	- Nesnelerin internet pazarının büyüklüğü 656 milyar dolardan 1,7 trilyon dolara yükselecek - Endüstriyel robotların yaratacağı ekonomik etki yıllık 0,6-1,2 trilyon dolar arasında seyredecek
2025	- Gelişmiş ülkelerdeki imalat süreçleri yüzde 15-25 oranında otomasyona dayalı olacak - OECD ekonomilerindeki inovasyon aracılığıyla GSYH artışı verimlilik artışına bağlı hale gelecek
2030	- Dijital teknolojilerin verimlilik, gelir dağılımı ve çevre üzerinde güçlü etkileri olacak - Küresel ticaret hacminin tarısı akıllı nesnelerin etkileşimini kullanacak

Kaynak: Gür ve diğerleri, s.81.

Tablo 7, akıllı üretim sistemlerinde 12 yıl içerisinde yaşanacak değişimleri yıl bazlarında belirtmektedir.

Endüstri 4.0'ın sektörlere getirisi olduğu kadar elbette eleştiriler de mevcuttur. Bunların başında insanın üretimden soyutlanacağı, iş piyasalarında çalışanlar aleyhine bir durum olacağı, ekonomik eşitsizliği daha da körükleyeceği, hizmet sektörüne ciddi darbe vuracağı, kadınların ciddi anlamda işgücünden çekileceği gibi kaygılar mevcuttur⁸⁵. Ancak kapitalizmin getirdiği bir nokta olan Endüstri 4.0 ile ilgili ulusal anlamda ve firma anlamında ciddi yaklaşım sergilemek ve strateji geliştirmek rekabet edilebilirlik açısından oldukça önemlidir.

⁸⁵ Gür ve diğerleri, s.18., Schwap, s.108.

1.2.2.3. Rekabet ve Lojistik

“Aynı veya farklı çeşit organizmaların kısıtlı arzı olan bir doğal çevre üzerinde aktif talepleri” olarak tanımlanabilen rekabet kavramı Latince’den türemiştir⁸⁶. Latincesi İlk kez 1579 yılında kullanıldığı tespit edilen rekabet sözcüğünün bu tanımını ekonomistler de benimsemiştir. Ancak rekabete günümüzdeki anlamını ve önemini kuşkusuz Küreselleşme olgusu vermiştir. Küreselleşmeye ilişkin ciddi eleştiriler olmasına rağmen günümüzde neredeyse hiçbir ekonomik yapı bu gerçekten kaçamadığı gibi makro ve mikro anlamda uyma eğilimi içindedir. Zira küreselleşme rekabet anlayışı ve işbirliğini beraberinde getirmektedir.

Günümüzde tüketiciler ucuz ve kaliteli ürün arayışı içinde olduklarından; rekabet kıyasıya bir hal almıştır. Bu durumda da kısa tedarik zinciri süresi ve maliyet birincil önemdedir. Bu sebeple ana sektör ve yan sanayi sektörleri maliyet açısından oldukça önemli bir paya sahip lojistik faaliyetler ve süreçleri için iyileştirmeler, maliyeti azaltıcı süreçler geliştirmek zorundadır. Lojistik firmaları da kıyasıya rekabetin yaşandığı bir ortamda, daha verimli, kaliteli hızlı ve koordineli çalışma koşullarına kendilerini adapte etmek zorundadırlar. Bunun yanı sıra lojistik şirketleri, üretici ve ithalatçı firmaların lojistik süreçlerini yöneterek üretim ve satışa yani rekabete odaklanmalarını sağlayacak çok büyük bir katkı sağlamaktadır.

Rekabet ortamının değişmesi ve farklılaşması; yeni iş alanlarının, çalışma ortamlarının oluşmasına sebep olmaktadır. Bu durumda da nitelik değiştiren pazardan pay almak, düşük maliyetlerle in put, fiyatta rekabet edilebilirlik ortamını sağlamaktadır. Bu durumda da üretimin, perakendenin, tedarik zinciri gibi kavramların kapsamı değişmiş; lojistik uygulamalarının alt konuları da genişlemiştir.

Rekabet konusunda, uluslararası kurallar koyma, denetim mekanizmasının oluşturulmasının yanısıra bölgesel Birlikler içinde rekabet kuralları koymak ve denetlemek gibi adımlar da atılmıştır. İkinci bölümde tartışılacak Avrupa Birliği Hukuku Rekabet Kuralları bölgeselleşmeye örnektir.

⁸⁶ Mehmet Ali Dulupçu, Küresel **Rekabet Gücü**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2001, s.1.

Rekabeti tanımlarken; işlevleri, yapısal ve davranışsal koşulları, niteliği ve etkisini göze alarak tanımlama yapılmalıdır. Kısıtlamaların ve özgürlüklerin birlikte olduğu bir ortam olan rekabette salt rekabet içindeki teşebbüsler değil; rekabet ortamından etkilenecek ve gerektiğinde de korunması gerekecek tüketicilerin devreye girdiği, sağlıklı rekabet hukuku oluşturma, rekabet ekonomisinin başarılı olması için şarttır.

Rekabeti üretim ve kaynakların paylaşımında ekonomik çıkarlarını gerçekleştirmek isteyen ekonomik birimler arasında toplumsal refahın arttıran karşıtlık ve yarış olarak tanımlanabilir. Üretici ve tüketiciler ekonomik birim olarak birbirlerinden etkilenebilmektedir. Üreticiler konumları gereği rekabeti daha belirgin olarak domine edebilmektedir. Ancak bütün bunlar tüketicinin domine edici bir etkisinin olması teşebbüsler arasındaki rekabetin sağlıklı ve adil kurallara bağlanması ile olur.

Rekabeti ilk gündeme getiren Adam Smith'dir. Adam Smith'e göre rekabet kavramını üretilen ve tüketilen mal miktarlarının sınırlı olmasından dolayı üretici ve tüketiciler arasında yaşanan bir yarışma olarak görmektedir. Smith birçok kere rekabet kavramı yerine özgürlük kavramını kullanmıştır. Özgürlüğü de kısıtlama ve sınırlamanın olmaması olarak ele almıştır. Ona göre rekabet dinamik bir süreçtir. Rekabet, piyasa fiyatlarını doğal fiyatlar ile eşitleyerek denge sağlarken; dinamik bir süreç olan rekabetin teknolojik gelişme ve işbölümü ile başka bir dengeye hareket etmesini sağlamaktadır. David Ricardo da rekabeti Smith gibi ele almış ve dinamik bir süreç önermesini kabul etmiştir. Ayrıca diğer klasik dış ticaret kuramları Haberler, Ohlin, Heckscher, Leontief de rekabet kuramı ile ilgili görüşler ileri sürmüştür⁸⁷.

Modern rekabet anlayışında en kapsamlı analizleri ise Paul Krugman ve Micheal Porter yapmıştır. Porter "*Elmas Modeli*" ile rekabet analizi yapmaya çalışmıştır⁸⁸. Almanya, İsviçre ve İsveç gibi ülkelerin yüksek ücretlere ve yaşamış oldukları emek kıtlığı dönemlerine rağmen zenginleşmelerini örnek göstererek, bir ülkenin uluslararası rekabet gücünü belirleyen faktörün ucuz ve bol emek olduğu üzerine kurulu klasik yaklaşımların rekabet gücünü açıklamada yetersiz kaldığını

⁸⁷ Hayriye Atik, **Yenilik ve Ulusal Rekabet Gücü**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2005, ss.28-32.

⁸⁸ Sabri Azgün, **Dış Ticaret ve Rekabet Gücü**, Ekin Yayıncılık, Bursa, 2017, ss.89-94.

savunmuştur. Porter'in çözümlemeleri, firmalar ve bu firmaların rekabet ettikleri sektörler düzeyindedir. Porter'a göre firmalar, artarak giden ve süreklilik arz eden rekabetçi avantajları gözetmelidir. Porter firmaların uluslararası başarısını, yurtiçi çevre veya yerli konuşlanma noktası olarak ayırmaktadır. Ülkelerin firmalar gibi rekabet edemeyeceğini ileri süren Krugman, önemli olanın küresel rekabet gücü değil, verimlilik olduğunu savunmaktadır. Krugman'a göre firmalar rekabet için önemli iken ülkeler arasındaki rekabet için önemsiz bir unsurdur.

Dünya Ekonomik Forumu ise 2016-2017 yılları arasındaki performansa göre 2018 yılında küresel rekabet endeksini yayınlamıştır. Yine ilk on ülkenin altısı Avrupa Birliği üyesi olup ülkemiz 55'inci sıradadır. Tablo 8 Dünya Ekonomik Forumu'nun Küresel Rekabet Endeksi'nde ilk on ülkeyi göstermektedir.

Tablo 8: Endüstri 4.0 Sürecinde Küresel Rekabet Endeksi İlk On Ülke Sıralaması

İlk on ülke	Küresel Rekabetçilik Endeksi 4.0'a göre 2018 sıralaması	Küresel Rekabetçilik Endeksi 4.0'a göre 2017 sıralaması
ABD	1	1
Singapur	2	2
Almanya	3	3
İsviçre	4	4
Japonya	5	8
Hollanda	6	5
Hongkong	7	7
İngiltere	8	6
İsveç	9	9
Danimarka	10	11

Kaynak: World Economic Forum (Dünya Ekonomi Forumu), "Endüstri 4.0 Küresel Rekabet Endeksi", **2018 Raporu**, <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>, (10.12.2018).

Dünya Ekonomik Forumu'nun rekabet endeksinde dikkat ettiği kriterleri şunlardır; kurumsal yapılanma, altyapı, bilgi ve iletişim teknolojileri, makroekonomik ortam, sağlık, beceriler, mal piyasası, işgücü piyasası, mali sistem, pazar büyüklüğüdür. Yapılan değerlendirme sonucu ilk on sıralamayı Amerika Birleşik Devletleri, Singapur, Almanya, İsviçre, Japonya, Hollanda, HongKong, İsveç, Danimarka, İngiltere'dir⁸⁹. Türkiye ise 61'inci sırada yerini almıştır.

⁸⁹ World Economic Forum (Dünya Ekonomi Forumu), "Endüstri 4.0 Küresel Rekabet Endeksi", **2018 Raporu**, <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>, (10.12.2018).

1.2.2.4. Hukuksal Gelişmeler

İkinci Dünya Savaşının bitmesinden sonra siyasi ve ekonomik regülasyon çalışmaları ile günümüzün lojistik anlayışı parçalı olarak gelişmeye başlamıştır. Birleşmiş Milletler (BM)'in kuruluşu, Bretton Woods anlaşmaları, Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) anlaşmaları sayesinde Batı blokunu oluşturan kapitalist ülkeler, serbest ticaret anlaşmaları ile rekabeti ve serbest ticareti benimseyen bir yol izlemeye başlamışlardır. Dünya Bankası, Dünya Ticaret Örgütü, Para Fonu ve Avrupa'da önce Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET), sonra Avrupa Topluluğu (AT) daha sonra da Avrupa Birliği (AB) adını alacak oluşumlar ticaretin serbestleşmesi ile lojistiğin de hızı artmış olmuştur. Bu durumda da savaşlar için ortaya çıkmış lojistik, uluslararası ticaretin hızlanması ile uluslararası lojistiğin ortaya çıkması için zemin oluşturmuştur⁹⁰.

İkinci Dünya Savaşı sonrası yaşanan gelişmelerde sübvansiyonun kaldırılması, tarife dışı engeller, vergi düzenlemeleri, yeni ekonomik örgütler ve yaklaşım; bazı işletmelerin silinmesine sebep olduğu gibi lojistiğin önemini ortaya çıkmış ve lojistiğin gelişmesini sağlamıştır.

1.2.2.5. Sayısal Yöntemlerdeki Gelişmeler

İkinci Dünya Savaşı bir anlamda modern lojistiğin de oluşmasına sebep olmuştur. O güne kadar en modern savaş olması, coğrafi genişliği düşünüldüğünde savaş boyunca sayısal yöntemlerin geliştirilmesi savaş lojistiği deneyimi; işletme lojistiğine de yansımıştır. Yön-eylem araştırmalarında meydana gelişim, lojistiğe sunulan en önemli katkılardan biridir.

1.2.3. Uluslararası Lojistiğin Bölümleri ve Önemi

Bu bölümde uluslararası lojistiğin safhalarını, ne gibi fonksiyonlarının olduğunu, etkilerinin ve önemi irdelenecektir.

⁹⁰ Seyidoğlu, s.25.

1.2.3.1. Uluslararası Lojistiğin Bölümleri

Uluslararası lojistiğin bölümleri ihracat, lisans sözleşmeleri, ortak girişimler, mülkiyetini alma, ithalata karşı ticaret ve duty drawbacks olarak kabul edilmektedir⁹¹.

Bu bölümde kısaca ticarete konu mal (uluslararası) lojistiği için şu uygulamaların olması gerektiği ifade edilebilir:

- Uluslararası pazarlama konusu malın üretildiği fabrika ya da depodan alınması,
- Paketlenmesi ve etiketlenmesi,
- Malzeme elleçleme sürecinin gerçekleştirilmesi
- İlgili otomasyon yazılımlarının kullanılması,
- Otomasyon sürecinin dâhil edilmesi
- Taşınacak malın lojistik planlanması ve rotaya sokulması,
- Rota üzerindeki araçların takibinin sağlanması (uydu ve haberleşme teknolojileri),
- Varış yerinde indirilecek yükün bilgisayarla bütünleşmiş sistemlerin yardımıyla boşaltım işlemlerinin tamamlanması,
- Web tabanlı elektronik çevrimiçi sistemlerin yardımıyla gümrüklemenin gerçekleştirilmesi,
- Uluslararası pazarlamaya konu olan yükün gerekiyorsa alıcının istediği koşullarda ve yerde kendisine tesliminin sağlanmasıdır⁹².

Bütün bunlar için şu ekonomik birimlerin varlığı gerekmektedir:

- Taşımacılık işinde aracı teşebbüsler (freight forwarders),
- Taşımacılık,
- Nakliye teşebbüsleri,
- Antrepo, sundurma ve depolar,
- Gümrük müşavirlik hizmetleri sunan teşebbüsler,
- Serbest bölgeler,
- Uluslararası lojistikle ilgili sigorta teşebbüsleri,

⁹¹ Tek, (Lojistik), ss. 698-707.

⁹² Canitez, s.51.

- Uluslararası gözetim şirketleridir.

1.2.3.2. Uluslararası Lojistiğin Önemi

Uluslararası lojistik; ürünlerin (hammadde, yarı ürün ve nihai) ihracatçı veya ithalatçı firma aracılığıyla birden çok ülke üzerinde taşınarak, çok uluslu ve ulusüstü teşebbüslerin de dâhil olduğu faaliyetlere denilmektedir. Lojistin uluslararası boyutu işletmeden dışarıya doğru, işletme içinde ve işletmeye doğru malzeme akışını kontrol eden bir süreçtir. Uluslararası pazarlamanın bir kolu olan lojistiğin ulusal anlamda lojistikten farkı; uzaklık, para birimi farklılıkları, ulaştırma modlarındaki farklılık, sınır ötesi işlemler için ulusal düzenlemelerin yanında, gümrük uygulamaları, belgelerin hazırlanması gibi işlerdir. Bu durumda da uluslararası lojistikte; *“sınırlar ve gümrükler, ihracat kotaları, sağlık denetimleri, güvenlik standartları, nakit çıkışları, politik ve askeri kısıtlamalar, liman tercihleri, ticaret dışı nedenler”* önemli etkenlerdir. Bundan dolayı da küresel ticaretin yürütülmesi için belli konularda ülkelerin hem ulusal anlamda kendi mevzuat ve uygulamasını revize etmesi hem de bölgesel ve küresel anlamda işbirliklerine gitmesi gerekmektedir. Bunları şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Nakliyenin yeniden yapılanması,
- Teknolojik kolaylığın sağlanması,
- Kambiyo yönetiminin düzenlenmesi
- Terörün önlenmesi ve güvenliğin sağlanması,
- Stratejik dış kaynak kullanılması,
- Ticari liberalizasyon,
- İntermodalizm,
- Ekoloji ve insan haklarına önem verilmesi,
- Ticari politikalarda kısıtlamaların kaldırılmasıdır.

Uluslararası lojistik, uluslararası pazarlamanın bir alt bölümü olup uluslararası dağıtım kanalları ile birlikte düşünülmesi gereken bir kavramdır⁹³.

⁹³ Tek, (Lojistik), s.700.

1.2.4. Uluslararası Lojistiğin Faktörleri

Uluslararası lojistikte depolama, ambalajlama, ulaştırma, envanter, elleçleme, müşteri hizmetleri kontrol edilen ve ilk unsurlar olup; ekonomik, politik, rekabet, coğrafi, sosyal ve kültürel, teknolojik ve yasal unsurlar ise firmaların kontrol edemediği unsurlardır.

1.2.5. Uluslararası Lojistikte Teslim Şekilleri

Uluslararası lojistik sürecine giren bir malın teslim ve ulaştırma biçimleri farklılıklar arzemektedir. Ticarete konu olan malın satıcıdan tüketiciye ulaşabilmesi için belli uluslararası kurallar ve esaslara dâhil olması gerekmektedir. Ticarete konu olan malın uluslararası lojistik sürecinde deniz, hava, karayolu, içsular, demiryolu gibi değişik ulaştırma modları veya birden fazlası ile teslimi mümkündür. Bu durumda da ülkeler arası sınırları aşan malların taşınma ve tesliminde bazı kurallara ihtiyaç vardır.

- Eşyanın Sınırlardaki Kontrollerinin Uyumlaştırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme,
- 1975 Tarihli TIR Karnesi Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi,
- Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (COTIF),
- İstanbul Sözleşmesi (Geçici İthalat Sözleşmesi),
- 1972 Tarihli Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi,
- Ticari Karayolu Taşıtlarının Geçici İthaline İlişkin Gümrük Sözleşmesi,
- Mülletlerarası Nakliyatta Kullanılan Paletlerin Gümrük Rejimine Dair Avrupa Sözleşmesi gibi sözleşmeler malın uluslararası dolaşımında uyulacak sözleşmelerdir.

Ticarete tabi olan malın uluslararası süreçte teslim şekilleri de farklılık göstermektedir. Bunun için Uluslararası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce) uluslararası ticarete tabi mallar için teslim şekillerini öngörmüş adı da

INCOTERMS olarak adlandırılmıştır⁹⁴. Uluslararası Ticaret Odası INCOTERMS 2010'da herhangi bir taşıma moduna uygulanan terimleri Grup 1 olarak sınıflandırmıştır. Bunlar:

- EXW (ExWorks) fabrikada teslim,
- FCA (Free Carrier) taşıma vasıtasında teslim,
- CPT (Carriage Paid To) navlun ödenmiş,
- CIP (Carriage and Insurance Paid To) navlun ve sigorta ödenmiş,
- DAT (Delivered at Terminal) terminalde teslim,
- DAP (Delivered at Place) belirtilen noktada teslim,
- DDP (Delivered Duty Paid) gümrük vergileri ödenmiş olarak teslimdir.

Grup 2 ise deniz ve iç sular taşımacılığında kullanılan teslim terimleridir. Bunlar:

- FAS (Free Alongside Ship) geminin yanına teslim,
- FOB (Free on Board) gemiye yükleyerek teslim,
- CFR (Cost and Freight) mal bedeli ve navlun ödenmiş olarak,
- CIF (Cost, Insurance, Freight) mal bedeli, sigorta ve navlun ödenmiş olarak.

1.3. ULUSLARARASI LOJİSTİK ÖRNEKLERİ

Askeri kökenli bir kavram olan lojistik, ticaretin gelişmesi ile zaman içinde malların ulaşımından kaynaklı evrim geçirerek çok geniş bir anlam kazanmıştır.

Günümüzde uluslararası lojistik örneklerini Küresel lojistik, Birleşmiş Milletler Lojistiği, Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (North Atlantic Treaty of Organisation-Nato) Lojistiği ve AB lojistiği olarak sıralayabiliriz⁹⁵. Bu lojistik pratikleri bir anlamda Küresel Lojistik örneklerine de örnek gösterilebilir.

⁹⁴ ICC (Uluslararası Ticaret Odası), Incoterms Rule 2010, **Basın Bülteni**, <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/>, (10.12.2018).

⁹⁵ Erturgut, s.192.

1.3.1. Birleşmiş Milletler Lojistiği

1945 yılında 51 ülke tarafından kurulan, 192 üyesi olan Birleşmiş Milletler (BM) dünyanın en kapsamlı işbirliği örgütüdür. 120 binden fazla kişinin görev aldığı bu yapının gerek kendi içinde çalışması açısından gerekse de sağlık, gıda, kültürel, askeri anlamda hizmetleri için sağlanan tedarik zincirine BM lojistiği denmektedir⁹⁶.

1.3.2. Nato Lojistiği

Soğuk savaş döneminde kurulan Nato 28 üyesi ile Nato Lojistiği en kapsamlı lojistik çeşitlerinden biridir. En ileri uluslararası askeri lojistik yapılanması olan Nato Lojistiği askeri anlayış için oluşan daha sonra mal lojistiğine dönen askeri lojistiğin en gelişmiş örneğidir⁹⁷.

1.3.3. AB Lojistiği

Uluslararası ekonomik ve kısmen bir siyasi yapılanma örneği olan Avrupa Birliği Lojistiği modern mal lojistiğinin en önemli örneğidir⁹⁸. Ekonomik bütünleşmeyi kademeli olarak ve yıllara yayılarak yapılmış bir yapıda üst bir müktesebat oluşmuştur.

Avrupa Birliği'nde ortak bir lojistik politikası olmamakla birlikte Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası uygulanmaktadır⁹⁹. Avrupa Birliği Komisyonu tarafından bu politikanın temel hedefi, AB taşıma sisteminin yolculara ve işletme sahiplerine etkin seyahat ve yük taşıma çözümleri geliştirmek ve bunu daha sürdürülebilir hale getirmek olarak ifade edilmektedir¹⁰⁰.

⁹⁶ Birleşmiş Milletler, "Tedarik Zinciri Hizmeti", **İnternet Sitesi**, <https://www.unlb.org-/Services/Logistics>, (08.12.2018).

⁹⁷ NATO, "Logistics", **İnternet Sitesi**, 21.06.2017, https://www.nato.int/cps/ua/natohq/topics_61-741.htm, (08.12.2018).

⁹⁸ Erturgut, s.194.

⁹⁹ Keskin, s.149.

¹⁰⁰ Avrupa Komisyonu, "From infrastructure costs to health and environmental impacts - European Commission shares first findings on the true costs of EU transport", **İnternet Sitesi**, https://ec.europa.eu/transport/transport-categories/logistics_en, (08.12.2018).

1.3.4. Dünya Bankası'nın Lojistik Performans Değerlendirmesi

Uluslararası lojistik örneklerinin ardından Dünya Fikri Mülkiyet Enstitüsü, Dünya Bankası ve Dünya Ekonomik Forumu'nun lojistik, rekabet, inovasyon ve girişimcilik konularındaki kriterleri değerlendirmeleri ile ülkeler kendilerinin rekabet, girişimcilik, yenilik alanlarında belli kriterler ile nerede olduklarını kıyaslama imkânı bulur. Özellikle de Dünya Bankasının lojistik performans endeksi ile diğer kuruluşların kriterleri birleştğinde bir ülkenin küresel lojistikte ne aşamada olduğunu avantaj ve eksikliklerimizi öğrenme ve strateji geliştirme imkânı olmaktadır.

Dünya Bankası, Birleşmiş Milletlerin özerk uzman kuruluşlarından biri olarak 1947'de kurulmuştur. Dünya Bankası ülkeleri belirli kriterler açısından inceleyen ve iki yılda bir yayınlanan endeks ile ülkelerin lojistik alanındaki gelişimi, eksiklik ve artıları ortaya çıkarmaktadır. Dünya Bankası, *“Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği, ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi, rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı, lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği, sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi, sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması”* gibi kriterler doğrultusunda lojistik performans değerlendirmesi yapmaktadır. 2016 ve 2018 yıllarının birincisi Almanyadır. Türkiye, iki yıl içinde 34'üncü sıradan 47'inci sıraya düşmüştür. Yani 13 ülke birden gerilemiştir. Kaldı ki lojistik performans endeksinde ilk on ülkenin yarısı Avrupa Birliği üyesi ülkeleri olması oldukça öğretici niteliktedir.

Tablo 9: Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi 2018 İlk On Ülke Sıralaması

Ülke	Sıralama	LPE Puanı
Almanya	1	4.20
İsveç	2	4.05
Belçika	3	4.04
Avusturya	4	4.03
Japonya	5	4.03
Hollanda	6	4.02
Singapur	7	4.00
Danimarka	8	3.99
İngiltere	9	3.97
Finlandiya	10	3.97

Kaynak: Dünya Bankası (World Bank), “2018 Lojistik Performans Endeksi”, **Basın Bülteni**, <https://lpi.worldbank.org/international/global>, (18.12.2018).

Tablo 9, Dünya Bankası’nın 2018 yılı Lojistik Performans Endeksi’ndeki ilk on ülkeyi göstermektedir.

Birinci bölümde, çalışmada kullanılan kavramların tanım, mahiyet, gelişim, mevcut durum ve küresel endekslerdeki yeri açısından inceleme yapılmıştır. Bir sonraki bölümde uluslararası lojistik uygulamalarından taşımacılık ve Trans-Avrupa Ağlarını Türkiye ve Avrupa Birliği pratiklerinde; sektörel rekabet (yarış), rekabet politikaları ve kuralları (yarış kuralları) açısından inceleme yapılacaktır. Ancak metodoloji olarak Türkiye’nin tam üyelik sürecinden dolayı taşımacılık ve trans-Avrupa Ağları’nın uyum göstermesi gereken fasıllar olmasından dolayı; Avrupa Birliği müktesebatı esas alınacaktır. Rekabetin yarış kısmında “*Taşımacılık*”, “*Trans-Avrupa Ağları*” küresel endeksler de dikkate alınarak; rekabetin kuralları kısmında ise “*rekabet*” fasılları karşılaştırmalı olarak incelenecektir.

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI LOJİSTİKTE REKABET KURALLARI: AVRUPA BİRLİĞİ-TÜRKİYE KARŞILAŞTIRMASI

İlk bölümde temel kavramlar, lojistiğin bölümleri ve gelişimi, Endüstri 4.0 sürecindeki lojistik bileşenleri ve küresel endeksler doğrultusunda çerçeve çizilmiştir. Birinci bölümde kısaca lojistik uygulamalar isim verilmek suretiyle kısaca belirtilmiştir.

İkinci bölümde iki konu değerlendirilecektir. Bir tanesi, Avrupa Birliği-Türkiye lojistik sektörünün (taşımacılık) ve ilintili konu olan Trans-Avrupa Ağları rekabet analizidir. Diğeri ise sektörde uygulanan rekabet kurallarıdır. Sektöre uygulanan rekabet kurallarından önce, sektörün değerlendirilmesini Avrupa Birliği ve Türkiye açısından yapmak gerekmektedir.

Avrupa Birliği, uluslararası lojistik pratiklerinin başarılı örneklerinden biri olarak kabul edilmektedir. Ancak Avrupa Birliği müktesebatında özel bir lojistik mevzuatı yoktur. Avrupa Birliği mevzuatı (müktesebatı), taşımacılık adı altında düzenlemeye yer vermiştir. Taşımacılık lojistik uygulamalarından biri olup; malların serbest dolaşımı ve Tek Pazar için ağ işlevi görmektedir. Bu bölümde öncelikle “*taşımacılık*” faslı ve ilintili olan bir diğer fasıl “*Trans-Avrupa Ağları*” incelendikten sonra bir diğer fasıl olan “*rekabet*” incelenecektir. Rekabet kuralları ise Devletlere uygulanan ve teşebbüslere uygulanan kurallar olarak ikiye ayrılmak suretiyle incelenecektir. Gerek lojistik incelemesinin “*taşımacılık*” ve “*Trans-Avrupa Ağları*” bağlamında olması gerekse rekabet kurallarının incelenme metodolojisinin Avrupa Birliği müktesebatı merkezli olmasının sebebi ise Türkiye’nin tam üyelik sürecinde olması ve Birliğin müktesebatına uyum süreci yaşamasıdır.

Lojistik uygulamalarda taşımacılık esaslı inceleme yapılmasının sebebi Avrupa Birliği müktesebatı ve Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşma’daki metodolojidir. Türkiye’nin tam üyelik sürecinde olması, incelemeyi taşımacılık ve Trans-Avrupa Ağları temelinde bir sınırlama getirmiştir.

2.1. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE LOJİSTİĞİ

Avrupa Birliği'nin İşleyişine Dair Anlaşma'da taşımacılık adı altında bir başlık vardır. Taşımacılık lojistik uygulamalardan biri olup, Avrupa Birliği'nde malların serbest dolaşımı için hayati önemde bir konudur. Avrupa Birliği, Beyaz Kitap ve diğer yayınlar ile taşımacılık konusundaki esaslar ve usul politikalarını ve kurallarını koymuştur¹⁰¹. Bu durumda da çalışmada Türkiye ile ilgili incelemeyi de taşımacılık ve Trans-Avrupa Ağları çerçevesinde sınırlı tutulmuştur

2.1.1. Avrupa Birliğinde Lojistik Politikası, Uygulamaları ve İlkeleri

Avrupa Birliği üye ülkeleri, Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'nde ilk on ülke içinde yer almaktadırlar. Dolayısıyla Tek Pazar için lojistik uygulamaları, lojistik yönetimi, tedarik zinciri oldukça önemli uygulamalardır.

Avrupa Birliği lojistiği, tedarik zinciri içinde en temel bölümlerden biri olarak kabul etmektedir¹⁰². Avrupa Birliği için lojistik serbest ticaret ve Tek Pazar için hayati önemdedir. Kaldı ki Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'nin ilk altı üyesi Birlik ülkesidir¹⁰³.

Günümüzde, Avrupa Birliği lojistiğinin bazı hedefleri vardır. Bunlar ticaretin hızlanması, engelsiz ticaret için idari ve ulaşım altyapısının sağlanması, ulaşım modlarında uyumluluğun oluşturulması, dijital ulaşım, dijital lojistiğin oluşturulması ve karbon ayakizi uygulamasının uyumlaştırılmasıdır.

Avrupa Birliği'nin istihdam, büyüme, yatırım ve dijital tek pazar gibi öncelikli hedefleri vardır. Avrupa Birliği bu hedefler için “*Digital Transport Logistics Forum*” adı altında bir çalışma grubunu 2015 yılında kurmuştur¹⁰⁴. Bu

¹⁰¹ Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komite, “Taşımacılıkta Beyaz Kitap, 2016”, **Avrupa Birliği İnternet Yayını**, <https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/resources/docs/pp-white-paper-transportmay16-en.pdf>, (18.07.2017).

¹⁰² Avrupa Komisyonu, “Lojistics”, **İnternet Sitesi Yayını**, 19/12/2018, https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/logistics_en, (19.12.2018).

¹⁰³ Dünya Bankası (World Bank), “2018 Lojistik Performans Endeksi”, **Basın Bülteni**, <https://lpi.worldbank.org/international/global>, (18.12.2018).

¹⁰⁴ Avrupa Komisyonu, “Digitalisation of Transport and Logistics and the Digital Transport and Logistics Forum”, 19.12.2018, **İnternet Sitesi Yayını**, https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/digitalisation-transport-and-logistics-and-digital-transport-and_en (19.12.2018).

grup, Avrupa’da sayılan hedefleri için ulaştırma ve lojistik uygulamalarında bir politika belirlemiştir. Bu forumda; standardizasyon, siber güvenlik, veri koruması için bir güven ikliminin tesisi gerektiğinden bazı politikalar belirlenmesi gerekmiştir. Bunlar; sigorta, banka ve bazı işlemler için elektronik ulaşımın oluşturulması, bilgiye erişim, altyapı çalışmaları ve yeni iş imkânları yaratmak gibi politikalar dır. Ulaştırma ve diğerk lojistik uygulamalarda dijitalleşme oldukça önemlidir. Ancak fiziki ve dijital ulaştırma için işlemlerin hızlı halledilmesi, yerel makamlarda zaman kaybının önlenmesi gerekmektedir. Bunun zerine yapılan çalışmalar ile Birlik içinde elektronik dokümanların ye ülkelerde kabul görmesi, kargo hizmetlerin ve bilgiye erişimin sağlanmasının iyileştirilmesi, dil konusunda standartlaşma ve eğitim çalışmaları yapılması gerektiğigi gibi konularda mutabık kalınmıştır.

2.1.1.1. Avrupa Birliği Lojistiğinde Ulaştırma (Taşımacılık) Modları ve Yönetimi

Taşımacılık evre kirliliği, iklim değişikliği, gürültü, kaza gibi olası problemlere sebep olabilmektedir. Bundan dolayı da yük taşımacılığında Avrupa Birliği daha az kirletici ve enerji tasarrufu olan modelleri tercih etmeyi planlamaktadır. Birlik, dört tip eylem planı ile multimodal çözümler ileri drmştr. Bunlar:

- Fiziksel altyapının glendirilemesi,
- Bilginin doğru kullanılması,
- 92/106/EEC numaralı yönetmeliğe göre entegre taşımacılığın zendirilmesi,
- Dışsal maliyetin kullanıcıya ykletilerek, kirlilik yayan taşımacılığın azaltılmasıdır.

Kombine (multi modal) taşımacılık Birlik tarafından desteklenen bir uygulamadır. ıkan yönetmelikle taşımacılık prosedürlerinin azaltılması, basitleşmesi, çoklu taşımacılığın önündeki idari engellerin açılması hedeflenmektedir. Çoklu taşımacılığın finansmanı, mali yükümlülükler yönünden teşvikler, kabotaj konusunda kolaylıklar desteklenmektedir. 2014 yılında karayolu

ile ağır yük taşımacılığı yerine çoklu taşımacılığın nasıl işlevsel hale gelmesi için bir rapor yayınlanmıştır¹⁰⁵. Birlik bu raporda gün geçtikçe artacak olan uzunyol, ağır yük taşımacılığına alternatif yollara dair çözümler getirmek istemiştir.

Çıkan raporda şu sonuçlar oldukça önemlidir¹⁰⁶:

- Uygulama farklılıklarının uyumlaşması için erişime açık şeffaf bir çalışma taslağının olması,
- Çoklu taşımacılığın çevresel etkileri ve avantajları konusunda farkındalığın artması,
- Ulusötesi çoklu taşımacılığın finansmanının desteklenmesi ve gereken altyapının oluşturulması,
- Mali yükümlülükler konusunda karayolu tercihi yerine iç su, deniz ve raylı taşımacılık için teşviklerin oluşturulması,
- Altyapı için araştırma geliştirme ve finansman sorunun çözülmesidir.

2.1.1.2. Avrupa Birliği’nde Lojistik Uygulamalarının Durumu

Avrupa Birliği’nin lojistik uygulamaları sürdürülebilirlik, verimli enerji kullanımı ve çevreye saygılı bir mobilite üzerine kuruludur. Bu ilkeler de çoklu bir sistemle mümkündür. Bu durum taşımacılık için de diğer lojistik uygulamalar için de geçerlidir. Avrupa Birliği, lojistik ve taşımacılık politikasını ve uygulamalarını belirlerken; “tüketiciler”in de ihtiyaçlarını, tercihlerini düşünerek ve katılımını sağlamayı istemektedir¹⁰⁷.

Taşımacılık, Avrupa Birliği’nin İşleyişine Dair Anlaşma’nın altıncı kısmında 90’ıncı ve 100’üncü maddeleri arasında düzenlenmiştir. Anlaşmada, “Taşımacılık” ile ilgili ayrı bir düzenleme olup; on maddede taşımacılıkla ilgili kurallar mevcuttur. Birlik, ilgili anlaşmanın ilgili kısmından esinlenilerek Beyaz Kitap adı altında

¹⁰⁵ Avrupa Komisyonu, “ Public consultation on Combined Transport Report on the contributions received”, **İnternet Yayını**, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/media/co-nsultations/doc/2014-combined-transport/summary.pdf>, (06.12.2018).

¹⁰⁶ Avrupa Komisyonu, “ Public consultation on Combined Transport Report on the contributions received”, **İnternet Yayını**, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/media/consultations/doc/2014-combined-transport/summary.pdf>, (06.12.2018).

¹⁰⁷ Ceyhun Konak, **Küreselleşme ve Yönlendirilen Tüketim**, Karbon Kitaplar, Ankara, 2017, s.65.

Birliğin taşımacılık politikasını belirtmiştir. Beyaz Kitap ile taşımacılık politikası ve uygulamasında istihdam, yatırım büyüme gibi konularda neler yapılacağı anlatılmıştır.

Anlaşmanın ilgili maddelerine bakıldığında; üye devletlerin ortak bir taşımacılık politikasının belirlemesi ve uygulaması gerektiği düzenlenmiş olduğu görülmektedir (ABİDA madde 90). Taşımacılık politikasının kapsamı 91'inci madde şu şekilde düzenlemiştir; *“üye devletlerden başlayan veya üye devlete varan veya birçok ülkeyi geçen yapılacak uluslararası taşımacılığa ilişkin kurallar, bir üye devlette yerleşik olmayanların yaptığı taşımacılık işleri, taşımacılık güvenliğine ilişkin işler ve gerekli işlerle ilgili düzenlemeler anlaşma kapsamındadır”*. Bunlar yapılırken, tedbirler ve düzenlemelerin bölgede yaratacağı istihdam ve taşımacılık işi yapanları etkileme durumları, coğrafi konumu dikkate alınması gerekmektedir.

Anlaşma'nın 92'inci maddesi *“ayrımcılık ve rekabeti bozma yasağı”* düzenlemektedir. Yani Birlik üyeleri sonradan üye olan ülkelere dahi taşımacılık konusunda ayrımcılık ve rekabeti bozan her tür tedbir konusunda yasaklıdır. 92'inci maddede *“hiç bir ülke başka bir üye ülkeye veya sonradan üye olan devletlere taşımacılıkta zorluk çıkaran kurallar uygulamalar icra edemez”* düzenlemesi vardır. 94'üncü madde ise *“taşımacıların ekonomik durumu dikkate alınarak ekonomik düzenlemelerin yapılacağını”* belirtmektedir. Birlik içindeki taşımacılıkta aynı malların aynı güzergahta taşınarak girişi ve çıkış ülkesine göre farklı bedeller ve kurallar konulması yasaktır. Yani Birlik üyeleri için rekabeti bozan ve malların serbest dolaşımını engelleyen her tür ayrımcı tedbir yasaktır.

“Ayrımcılık yasağı” önemli bir ilke olup malların serbestçe dolaşımı ve Tek Pazar; taşımacılıkta ayrımcı her tür tedbirin (parasal yada başka türlü) uygulanmaması gerekir. Birlik, bu kurala bölgede sözkonusu uygulama eşitsizliğine sebep oluyor ise buna dair farklı uygulama durumu gözetileceği düzenlenmiştir. Ayrıca gerektiğinde devlet desteğine dair özel durumlar var ise Birlik, bunu da dikkate almaktadır. 97'inci madde ise sınır geçişinde taşımacılık hizmetinde alınan mali yükümlülöklere ilişkindir. Yani vergi ve ücretlerin makul olması gerektiğini düzenlemektedir. 90'ıncı ile 100'üncü maddeler arasında taşımacılığa ilişkin esaslar bu şekilde olup bir de usul kısmı vardır. Avrupa Birliği'nde gerek taşımacılık, gerek rekabet, gerekse de vergilendirmeye ilişkin kural koyma, uygulama, denetleme,

tavsiyede bulunma gibi haller de kurala bağılı olup ilgili anlaşmada usul ve esaslar açıklanmakta ve ikincil mevzuat ile desteklenmektedir.

Yürürlükteki anlaşma zemininde yayınlanan Beyaz Kitap ise Avrupa Birliği Taşımacılık Politikası'na dair esasları içermektedir. 21.03.2011 tarihinde yayınlanan Beyaz Kitap; rekabetçi ve etkin kaynak kullanımını hedef alan “*Tek Avrupa Taşımacılık Bölgesi*”ni hedeflemektedir. Beyaz Kitap, taşımacılığın Birlik ekonomisi ve toplum için temel bir konu olduğunu ayrıca iç pazar için mobilitenin hayati bir konu olduğunu; Birlik yurttaşları için seyahat özgürlüğünü kullanmalarının çok önemli olduğu vurgusuna dikkat çekmektedir. Beyaz Kitap'ta ulaşımın küresel niteliği olmasından dolayı uluslararası işbirliği ve yakınlaşmaların şart olduğunu belirtilmektedir. Beyaz Kitap, “*Tek Pazar*” için ulaştırmanın engelsiz olması gerektiği aynı zamanda çevre dostu politikalar için gerektiği vurgusu yapmaktadır.

Avrupa Birliği'nde, tüketimin çevreye verdiği dışsallık yüzünden petrol ve petrol fiyatlarının ekonomiye ve çevreye etkisi olduğundan; iklim değişikliğine sebep olacak bir ulaştırma politikası yerine çevre dostu bir politika gerekliliği anlayışı hakimdir. Yeni teknolojiler ve trafik yönetiminde yeni metodlar çevre kirliliğinin önlenmesi için oldukça önemlidir. Ulaştırma yeni teknolojilerin özellikle de Endüstri 4.0 sürecinde olan Birlik için önemi vardır. Endüstri 4.0'ın ulaştırmada yeni teknolojilerin gelişiminde olumlu rolü olduğu gibi; Birlik içinde de ulaşım yöntemleri, ulaşım teknolojileri ve ulaşım araçları üretiminde bilgi yoğun yaklaşım sayesinde küresel rekabette öne çıkacağı düşüncesi hakimdir. Birçok Birlik üyesi ülke lojistik, ulaşım yönetimi, ulaşım araçları üretimi ve altyapısında öncü konumda olup; Birliğin küresel anlamda önemli bir ağırlığının olmasını da sağlamaktadır. Birlik üyesi ülkelerin bu konudaki öncüllüğü, lojistik ve taşımacılıkta rekabet, inovasyon, girişimcilik konusunda küresel anlamda öne geçmelerini de sağlama ihtimali oldukça yüksektir.

Altyapı mobilitayı şekillendirdiğinden dolayı altyapı yatırımları; yeni istihdam, zenginlik, ticaretin hacminin artması ve insanların hareket alanı biraz daha artıracaktır. Ekonomik büyüme en üst düzeyde hedeflenmesi gerektiği gibi çevreye verilen zarar da en az düzeyde olması gerekmektedir. Altyapı yatırımları, Birlik içinde eşit ve dengeli dağılmadığı için rekabet koşulları adil gelişmemektedir. Avrupa Birliği demiryolu, raylı, karayolu taşımacılığı dışında havayolu

taşımacılığında da “*The Single European Sky*” hedefi için yeni yatırımlar, fonlar, finans şekilleri oluşturmaya çalışmaktadır¹⁰⁸. İnsan hakları, tüketici hakları ve çevre dostu bakış açısı uygulamalarda dikkat edilmesi gereken konulardır.

Avrupa Birliği, rekabetçi ve sürdürülebilir taşımacılık sistemini öngörmüş; taşımacılığın büyümesi, taşımacılığın genişlemesi hedeflemiştir. Bunun için çevreye zarar veren, yakıt kullanımının da azaltılması gerekmektedir. Ayrıca güçlü bir entegre (çoklu) taşımacılığın sağlam bir bilgi teknolojisi ve ağı ile olabileceği için uzun yol ve kıtalar arası taşımacılığın geliştirilmesi diğer bir hedeftir.

Avrupa Birliği Taşımacılık Politikası’nda “*Dijital Tek Pazar*”, büyüme, istihdam ve yatırım Birliğin ilk hedefleridir. Büyümenin gelişmesi, rekabet, istihdam, yeni iş alanlarının oluşması için dijital teknolojilerden yararlanmak gerekmektedir.

Dijitalleşme, yeni teknolojiler ve büyük veri teknolojileri sayesinde kargo trafiğinin işletilmesi ve yönetilmesinde oldukça yarar sağlayacağı gibi yeni iş imkanları ve alanları da yaratacaktır. Dijitalleşme ile hizmet sektöründe ve iş modellerinde yenilikçi bir yönelim olacaktır. Tedarik zinciri aktörleri arasındaki iletişimin ve etkileşimin artması kargo sektörüne faydası olacağı gibi gereksiz idari yükümlülükler, altyapının önem kazandığı yeni alanlar ortaya çıkacaktır. Büyük veri teknolojisi, bilginin engelsiz bir şekilde idare ile iş sahipleri arasında ulaşımını kolaylaştırdığı gibi stok, envanter ve tedarik zinciri yönetimini de sağlamaktadır.

“*Dijital Ulaştırma ve Lojistik Forumu*”, Avrupa Komisyonu tarafından kurulmuş bir uzman grubu olup; yük taşımacılığı ve lojistikte dijitalleşme ile ilgili hızlanması için çalışmaktadır¹⁰⁹.

2.1.1.2.1. Avrupa Birliği’nde Taşımacılık Uygulamaları

Günümüzde araçların birbiriyle bağlantılı mekanizmaları vardır. Oysa gelecekte sürücüsüz araçların kaçınılmaz olması gibi karayollarındaki alt yapı

¹⁰⁸ Eurocontrol, “Single European Sky”, **Basın Bülten**, <https://www.eurocontrol.int/dossiers/single-european-sky>, (19.12.2018).

¹⁰⁹ Avrupa Komisyonu, “Digitalisation of Transport and Logistics and the Digital Transport and Logistics Forum”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/digitalisation-transport-and-logistics-and-digital-transport-and_fr, (19.12.2018).

sayesinde seyir halinde araçların birbiri ile bağlantılı olduğu haller ortaya çıkacaktır. İşbirliği içinde akıllı ulaştırma sistemleri sayesinde trafikte bilgilerin paylaşıldığı araçların ve trafik yönetiminin birbirine bağlantı kurabildiği bir system; ileride mümkün gözükmetedir. Bu işbirliği halindeki sistem hem araçların hem de yol altyapısının sayesinde yol güvenliğini, trafik yönetiminin etkinliğini, sürüş konforunu sağlayacaktır. Araçlar, altyapı ve diğer araç kullanıcıları arasındaki iletişim otomatik araçların yükselişini de sağlayacaktır. İşbirliği, irtibat, otomatizasyon birbirilerini destekleyecekleri gibi hakim bir durum da yaratacaktır.

Avrupa Komisyon 30 Ekim 2016'da bir Avrupa stratejisi yürürlüğe koyarak; işbirliği, bağlantı ve otomatik akışkanlık için bir adım atmış bulunmaktadır. C-TIS adı ile anılan stratejide yatırımların Birlik genelinde yayılması ve birleşmesi hedeflenmiştir¹¹⁰. Bunun için ulusal düzeyde yasal düzenlemelerin yapılması yatırımların serbestçe hareket etmesi, ulusal bariyerlere takılmasının engellenmesi bir diğer hedeftir.

2.1.1.2.1.1. Karayolu Taşımacılığı (Ulaşımı)

Telematik, disiplinlerarası bir alan olup iletişim, makine teknolojileri, karayolu ulaşımı, yol güvenliği, elektrik mühendisliği, bilişim bilimi gibi alanların birleşmesinden meydana gelir. Akıllı karayolu ulaşım sistemlerine aynı zamanda “*karayolu telematiki*” de denmektedir. Karayolu ulaşımı akıllı ulaşım sistemleri (karayolu telematiki) 20 yıldır gelişmektedir¹¹¹. Örnek olarak tırlar artık navigasyon sistemleri sayesinde tam zamanında, etkin bir şekilde ulaştırmada yerini alabilmektedir.

Akıllı ulaşım sistemleri (Intelligent Transport Systems- ITS) yekpare kullanımı için yayılması gerekmekte olan bir sisteme sahiptir. Birlik üyesi ülkeler tek başlarına ve bağımsız olarak akıllı sistemleri kullanması olanaksız olup birlikte ve organize bir şekilde kullanmaları gerekmektedir. Bu durumda da koordineli eylemin

¹¹⁰ Avrupa Komisyonu, “Cooperative, connected and automated mobility (CCAM)”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en, (19.12.2018).

¹¹¹ Avrupa Komisyonu, “Road”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road_en, (19.12.2018).

Birlik içinde etkisi büyük olacağından; akıllı ulaştırma sistemleri diğer ulaştırma konuları ya da sorunlarına da yararı olacaktır.

Akıllı ulaştırma sistemlerinde iyi bir trafik yönetimi; ulaştırma sürecine, lojistik sürecine, üreticiye ve tüketiciye fayda sağlamaktadır. Dinamik trafik yönetimi, mobile telefonlar sayesinde simülasyonlar (bu sayede yol bilgisi yardımı alınmaktadır), araç bilgisi, navigasyon gibi kolaylıklar sağlamaktadır. Navigasyonun kullanılması ise yol güvenliği, araç kullanımı, ulaştırma süresi konusunda fayda sağlayacaktır.

Güvenli ulaşım mal lojistiği sürecinde trafik kazalarının da önüne geçilmesi ihtimali ortaya çıkmaktadır. Güvenli ulaşım örnek olarak e-call sistemi, elektronik stabilite kontrolü, bağlı ve otomotize sürüş gibi örnekler verilebilmektedir.

Temiz ve karbondioksiti azalmış bir ulaşım akıllı ulaşım sistemlerinin etkisi çok olup; akıllı ulaştırma sistemleri sayesinde çevre dostu bir uygulama olması mümkün olacaktır. Örnek olarak elektronik ücret toplama sistemleri sayesinde karayolu taşıma araçları tiplerine göre emisyon ücreti alınacağı için araçlar gişe sistemi olmadan hareket edecektir. Bunun için uydu sistemi GPS ve GPRS standartlarında mobil iletişim sistemleri, 5.8 Ghz mikrodalga teknoloji gerekecektir¹¹².

2.1.1.2.1.2. Demiryolu Taşımacılığı (Ulaşımı)

Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi (European Rail Traffic Management System- ERTMS), Birlik içinde yeni bir kumanda sistemi olup ses ve bilgi iletişimi sayesinde bir radyo sistemi ile çalışmaktadır¹¹³.

Yük taşımacılığında telematik uygulamalar, Birliğin demiryolu sisteminde oldukça önemlidir. Yük taşımacılığında uygulamalar tren ve yükleri tam zamanında izleyen, görüntüleyen bir bilgi ve dağıtım sistemine sahiptir. Bu sistemde yanısıra ödeme, faturalama, rezerv etme gibi diğer uygulamalar da mevcuttur. Bütün bunların

¹¹² European Standards Organization (Avrupa Standartlar Örgütü), "Otomotiv Akıllı Taşıma Sistemleri", **Basın Bülteni**, <https://www.etsi.org/news-events/news/11-technologies-clusters/technologies/241-electronic-fee-collection>, (10.12.2018).

¹¹³ Avrupa Birliği Demiryolları Ajansı, "European Rail Traffic Management System (ERTMS)", **Basın Bülteni**, https://www.era.europa.eu/activities/european-rail-traffic-management-system-ertms_en, (18.12.2018).

yönetimi ve etkileşimi diğer ulaştırma modları ile bağlantılı şekilde gitmektedir. Avrupa Birliği'nin 454/2011, 62/2006 numaralı tüzükleri bu uygulamaların hukuki altyapısıdır.

2.1.1.2.1.3. Deniz Taşımacılığı (Ulaşımı)

Avrupa Birliği deniz taşımacılığında, kanal trafiği yönetimi ve bilgi sistemi ile donatılması güvenli taşımacılığı sağladığı gibi kazaları da azaltmaktadır. Navigasyon uygulaması akıllı ulaştırma sistemlerinde oldukça önemli bir yer arzetmektedir. Uyumlaşmış bilgi servisleri taşımacılık trafiğini ve yönetimi kuvvetlendirmektedir. Nehir Bilgi Sistemi (River Information System- RIS) güvenli taşımacılık sürecine katkı sağlamaktadır.

Avrupa tarihinde deniz taşımacılığının ekonomik büyüme ve zenginlikte katalizör işlevi olmuştur. Deniz taşımacılığı tüm Avrupa uluslarını birbirine yakınlaştırdığı gibi ticaretini de geliştirmiştir. Halen daha Avrupa'nın dış ticaretinin %90'ı deniz taşımacılığı ile sağlanmakta; Avrupa çevresinde irili ufaklı adalara yapılan sevkیاتlar, mal taşımacılığı için deniz ulaştırma modu Avrupa için oldukça önemlidir.

2.1.1.2.1.4. İçsular Taşımacılığı (Ulaşımı)

Avrupa'da içsuların uzunluğu 37.000 kilometreyi geçmektedir. İçsular taşımacılığı Avrupa ticaret tarihinde de önemli bir yer tutmaktadır. 13 üye ülkenin birbiriyle bağlantılı içsu taşımacılığı şebekesi vardır¹¹⁴. Birlik için içsu taşımacılığı intermodal lojistiğin bir parçası olup, genişleme potansiyeli mevcuttur. Özellikle de içsular taşımacılığının çevreye dost, gürültünün azalmasına sebep olması ve emisyon gazlarının azalması sözkonusu olacağından içsu taşımacılığı özendirilmektedir.

¹¹⁴ Özlem Mulun Akpınar, "Avrupa Birliği'nin Deniz Emniyeti Ve Güvenliği Politikası Ve Uluslararası Hukukun İncelenerek Türkiye'nin Mevcut Deniz Emniyeti Ve Güvenliği Politikası İle Mukayesesi", **Avrupa Birliği Uzmanlık Tezi**, 2014, <http://www.udhb.gov.tr/images/h-izlierisim/d99e8f1db6-50aa8.pdf> , (19.12.2018).

2.1.1.2.1.5. Hava Taşımacılığı (Ulaşımı)

SESAR (Single European Sky Atm Research) projesi hava taşımacılığında altyapıyı güçlendirmeyi, trafik yönetimini geliştirmeyi, trafik yönetiminin kapasitesini artırmayı ve güvenli bir hava taşımacılığını hedeflemektedir¹¹⁵.

2.1.1.2.1.6. MultiModal Taşımacılık (Ulaşım)

Asya pazarından yararlanmak isteyen Avrupa, uluslararası taşımacılık koridorları oluşturmuştur. Bunlardan bir tanesi Trans-Avrupa Ulaştırma (Taşımacılık) Ağları (TEN-T(ransportation)) diğer ise Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru (TRACECA)'dır. Trans-Avrupa Ağları'nın üç bölümü olup; bir tanesi taşımacılık (transportation), diğeri enerji (energy) diğeri ise telekomünikasyondur (telecommunication). Çalışmada "T" yani taşımacılık bölümü ele alınmıştır.

TEN-T yani Trans Avrupa Ağlarının "T" kısmı yani taşımacılık (transportation) Avrupa Birliği'nin taşımacılık politikası ile oldukça yakın bağı vardır. Birlik genelinde standart oluşturmak, demiryolu taşımacılığında telematik sistemleri hayata geçirmek, temiz, çevre dostu, yenilikçi, sürdürülebilir, yüksek kalite taşımacılığın sağlanması TEN-T için de önemlidir. Üye ülkelerin bağlantılarını kapsamak için geliştirilen TEN-T ile Avrupa Kıtasında ulaştırma bir bütün olarak ele alınmaya çalışılmaktadır. Avrupa Birliği üye ülkelerinin coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran karayolları, demiryolları, iç su yolları, hava alanları, limanların bütünsel idaresine ilişkin bir projedir. 10'uncu Kalkınma Planı'nda da TEN-T projesine atıf yapılarak; ulaştırmanın Birlik ile uyumu planlanmıştır¹¹⁶. Türkiye, TEN-T'i esas alarak; ulaştırma altyapısına önem vermiş, kamu-özel işbirliği modeli ile havalimanı, terminal yapımlarına ilave olarak otoyol, tünel ve köprü yapımı projelerini hayata geçirmeye başlamıştır.

¹¹⁵ Avrupa Komisyonu, "Welcome to the SESAR project", **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar_en, (19.12.2018).

¹¹⁶ Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, "Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018)", **İnternet Yayını**, 2013, www.sbb.gov.tr/wpcontent/uploads/2018/11/OnuncuKalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-2014-2018.pdf, (12.12.2018).

Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru (TRACECA) ise yine Avrupa Birliği öncülüğünde Avrupa Birliği fonlarının kullanılması ve teknik yardım ile Avrupa'dan başlayarak Orta Asya arasında taşımacılık koridorunun oluşturulması projesidir. Türkiye de TRACECA'nın bir parçası olup feribot bağlantılı demiryolu taşımacılığıyla Avrupa ve Asya arasında bir ara yol olma yolundadır.

2.1.1.2.2. Avrupa Birliği'nde Taşımacılık Sektörünün Geleceği

Akıllı taşımacılık sistemleri günümüzde ve gelecekte daha da önem kazanacaktır. Akıllı ulaştırma ya da taşımacılık sistemlerinin özelliklerini yukarıdaki bölümlerde incelenmiştir. Ancak Endüstri 4.0 sürecinde Avrupa Birliği rekabette üstünlük sağlamak için neler yapabileceğini şimdiden tasarlamaktadır. Endüstri 4.0 ile ilgili çok sayıda eleştirinin yanında; Birlik akıllı sistemler ile yeni yatırımlar, yeni iş alanları ve istihdam yaratmayı planlamaktadır. Akıllı taşımacılık sistemleriyle “*Dijital Tek Market*” stratejisinde bir sıçrama yaratması düşünülmektedir.

Avrupa Birliği fasıllarında, lojistik ya da tedarik zinciri şeklinde bir bölümün olmadığını; ama lojistik ve tedarik zincirinin ana damarı olan taşımacılıkla ilgili bölüm olduğu ve bunun Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşma'da yer aldığı daha önceki bölümlerde incelenmiştir.

Avrupa Birliği'nde tedarik zinciri ve lojistik ile ilgili hedefler için çalışmalar yapılsa da özel hükümler bulunmamaktadır. 28.03.2011'de yayınlanan White Paper/ (Beyaz Kitap) “*Tektip Bir Avrupa Taşımacılık Alanı için Yol Haritası – Rekabetçi ve verimli kaynaklara sahip bir taşımacılık sistemine doğru*” isimli belgede belirtmiştir¹¹⁷. Bu belgede rekabete dayalı, verimli bir taşımacılığın nasıl yapılması ve belli standartlar içinde nasıl olması anlatılmaktadır. Verimli, akıllı sistemlerle donanmış, çevreye dost taşımacılık politikası ve uygulamalarının finansmanı dahi izah edilen çalışmanın vergi politikası ve vergi politikasını yakından ilgilendiren rekabet politikasının devlet yardımları kısmı son bölümde anlatılacaktır.

¹¹⁷ Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komite, “Taşımacılıkta Beyaz Kitap, 2016”, **Avrupa Birliği İnternet Yayını**, <https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/resources/docs/pp-white-paper-transport-may16-en.pdf>, (18.07.2017).

Öncelikle petrol bağımlısı taşımacılığın karşılaştığı sorunların anlatılması ve güvenli taşımacılığın değerlendirildiği ilk bölümde; çevreye dost taşımacılık, iklim değişikliğinin etkisi, petrol bağımlılığının sonucu karbondioksit salınımının yolaçağı sorunlar ve akıllı teknolojilerin kullanılmadığı güvensiz taşımacılıktan bahsedilmiştir. Beyaz Kitap ile Birlik, 2050 hedefine göre nelerin yapılabileceğine dair hedefleri koymakta ve ilkeler ve teşhisler doğrultusunda sürdürülebilir bir gerçeklik doğrultusunda hangi girişimlerde bulunulması gerektiği belirtilmektedir.

Beyaz Kitap, iklim değişikliği ve petrole bağımlılığın getirdiği sonuçlara ilişkin bir tespitte bulunmuştur. Avrupa'da ekonominin küresel pazarla ve kendi içinde entegrasyonu sonucu taşımacılık gün geçtikçe daha fazla önem kazanmıştır. Bu durumda da taşımacılığa artan talep yeni yolları da gündeme getirmiştir. Taşımacılığın öneminin artması ile daha emniyetli ve güvenli taşımacılık anlayışı mal taşımacılığından, taşıyıcının güvenliğine, yol güvenliğine kadar her alana yansımıştır. Ne yazık ki taşımacılığın güvenli, yüksek teknolojiye sahip, engelsiz ve çevreye dost olması konusunda ulusal mevzuatlarının yetersiz ve isteksiz davranması; Birlik genelinde Trans Avrupa yolları projesini ortaya çıkarmıştır. Uluslararası ilişkilere de yansıyan bu durum, komşu ülkelerle Ortak Hava Sahası (Common Air Area- CAA) Projesini hayata geçirmiştir¹¹⁸. Çalışanların hakları da bu süreçte iyileşmiş, Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization ILO) ile çalışmalar yapıp deniz alanında çalışan işçiler için standartlar getirilmiştir.

Avrupa Birliği, çevreye dost taşımacılık politikaları hayata geçirmek için projeler üretse de halen petrol bağımlılığına dayalı taşımacılığın etkisi ve emisyon gazları salınımı devam ettiği için yeni hedeflerin ortaya koyulması gerekmektedir. Ancak yukarıdaki bölümlerde bahsedilen gelişmelerle karayolu taşımacılığındaki öncelik yavaş yavaş azalmakta deniz, içsu, demiryolu taşımacılığına geçmektedir.

Lojistik kümelenmeler açısından ise Avrupa Birliği'ndeki en başarılı örnek olarak Rotterdam ve Hamburg gösterilebilir. Rotterdam, Hollanda'nın lojistik merkezi olup Avrupa'nın en kalabalık konteyner trafiğine sahip konumdadır. Eemhaven, Maasvalkte ve Botlek üç lojistik merkezi de Rotterdam Limanı

¹¹⁸ Avrupa Komisyonu, “ International Aviation – ECAA”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/ecaa_en, (20.12.2018).

barındırmaktadır¹¹⁹. Hamburg’da bulunan GVZ Hamburg Lojistik Merkezî de karayolu, deniz yolu, demiryolu bağlantısı ile önemli bir intermodal taşımacılık altyapısı olan bir merkezdir¹²⁰.

Avrupa Birliğı, 2050 Vizyonu hedeflerini belirlemiştir. Bunları şu şekilde gruplamak mümkündür:

- Entegre edilmiş, sürdürülebilir ve etkili bir hareketlilik ağı oluşturmak,
- Geleneksel otomobiller ve kamyonları şehirlerden çıkarmak,
- Multimodal taşımacılığın yerleşikleşmesi,
- Yeşil ve verimli bir çekirdek yük ağının yerleşmesini sağlamak ve
- Kıtalararası yük için küresel olarak eşit şartlar oluşturmaktır.

Belirlediğı hedefler için yeni çözüm önerileri olarak aşağıdakileri hayata geçirmek istemektedir:

- Tektip Avrupa için taşımacılık sahası,
- Pazarın açılma sürecinin tamamlanması,
- Ulusal mevzuatların sadeleşmesi ve tektipleşmesi,
- Demiryolu taşımacılığında entegre yaklaşımın oturması,
- Tek Avrupa Hava Sahası’nda havalimanı etkililiğinin arttırılması,
- Havalimanında elleçleme hizmetlerinin etkinleştirilmesi,
- Deniz taşımacılığında “Blue Belt” uygulaması ile bir çerçeve oluşturulması,
- E-Denizcilik uygulaması ile liman, güzergah kontrolünün sağlanması, bilgi akışının sağlanması,
- Limanların rekabete açılması,
- İçsularda taşımacılık hacminin arttırılması,
- Yük için karayolu kabotajının uygulanması,
- E-Yük uygulaması ile yine yük konusunda tek bir standart belgesinin oluşturulması,

¹¹⁹ Erturgut, s. 13.

¹²⁰ İbrahim Atilla Karataş, “Bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye’nin Lojistik Sektörünün Karşılaştırmalı Analizi”, **Akademik Yaklaşımlar Dergisi, Journal Of Academic Approaches**, Ilkbahar, 2017, Cilt: 8, Sayı:1,<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/316230>, (201.12.2018), s.4.

- RFID gibi radya frekans tanımlama ve Galileo uydu prgramı ile araçların, malların yüklenmesinin izlenmesi,
- Karayolu taşımacılığında CMS, deniz taşımacılığında konişmento gibi belgeler yerine tek ve standart bir taşıma belgesinin oluşturulması,
- İnsan kaynakları açısından iş kalitesinin artması, iş güvenliği ve sağlığının korunması oluşturulması,
- Toplumsal cinsiyet eşitliliğinin yansıması olan lojistikte kadın çalışanın az olmasından dolayı kadın çalışanlar açısından cazip hale getirilmesi,
- Karayolu taşımacılığındaki iş güvenliği, işçi haklarının önemsenmesi,
- Güvenli taşımacılık,
- Deniz hava ve kara taşımacılığında yük güvenliği ve
- Taşımacılık sektörü çalışanlarının eğitimidir.

Belirtilen çözüm önerileri için Avrupa Birliği'nin bazı projeleri vardır. Bunlar:

- Avrupa taşımacılık araştırma ve yenilik poltikası,

Açıklama yapmak gerekirse yenilikçilik ve inovasyon, rekabetin vazgeçilmez iki kavramıdır. Avrupa Birliği, rekabete dayalı bir taşımacılık politikası hedeflediğinden, Ar-Ge çalışmalarına, yenilikçilik, patent, inovasyon çalışmalarına ağırlık vermesi gerekmektedir. Endüstri 4.0'i kalkınma stratejisi olarak ortaya atan Almanya başta olmak üzere Birlik ülkeleri, küresel pazarda Çin, ABD gibi ülkeler ile baş etmek için taşımacılıkta yenilik ve inovasyona ihtiyaç duymak zorundadır. Hava, deniz, içsular, karayolu, demiryolu taşımacılığında akıllı teknolojiler olduğu kadar araçların da 3D ürünü olması gerekmektedir. Bunun yanısıra çevreye dost, emisyon salınımının az olması gereken araçlar üretmeleri gerekmektedir.

- Enerji verimliliği ve karbondioksit salınımının azaltılması,
- Gürültü kirliliğe getirilen standartlar,
- Geleneksel olmayan taşımacılık araçları,
- Avrupa'da entegre çok modlu (multimodal) taşımacılık,
- Kentsel ücretlendirme ve erişim kuralları ve
- Kentsel lojistik

Bütün taşımacılık modlarında planlanan bu projede akıllı teknolojiler yardımı ile uzak mesfedeki lojistik üslerden teslimat adresine taşınması tasarlanırken kent şartları gözetilerek düşünülmesi gerekmektedir. Bu plan aynı zamanda “*sıfır emisyonlu lojistiği*” de beraberinde getirecektir.

2.1.1.2.3. Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa Ağları Politikası

Ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon sektörleri için Avrupa'da ortak bir altyapı ve işletilebilirliği için teknik standartlar, öncelikli projeler tespit edilerek finansman kaynağı geliştirmeyi amaçlamaktadır. Enerji, telekomünikasyon ve taşımacılık için Tek Pazar'ın oluşması ve işleyişini sağlamaya çalışmaktadır.

Üç alt başlıktan oluşmakta olup TEN-T (transportation) ile ulaştırma konusunda, TEN-E (energy) ile enerji konusunda ve TEN-T (telecommunication) ile telekomünikasyon konusunda çalışmalar yapılmaktadır¹²¹. Birlik:

- Ekonomik ve sosyal bütünleşme,
- Mal, hizmet ve kişilerin serbest dolaşımı,
- Az gelişmiş bölgelerin kalkındırılması,
- Rekabetçi bir enerji üretimi,
- Enerji arzının ve kullanımının güvenli şekilde olmasını amaçlamaktadır.

Çalışmaya Trans-Avrupa Ağları'nın enerji ve telekomünikasyon ile ilgili kısımlar değil taşımacılık (transportation) kısmı alınmıştır.

2.1.1.2.4. Trans-Avrupa Ağları Çerçevesinde Lojistik Projeler

Çalışmanın ikinci bölümünde lojistik sektöründe uygulanan rekabet kurallarının incelenecek olsa da müktesebatın taşımacılık ve Trans-Avrupa faslını incelememek mümkün değildir. Birlik müktesebatında “*Taşımacılık*” ve “*Trans-Avrupa Ağları*” isimli iki fasıl vardır. Türkiye tam aday ülke konumunda olduğundan uyumlaştırma sürecindedir. Türkiye, Avrupa Birliği (Topluluk) ile bütünleşmeye

¹²¹ Avrupa Komisyonu, “TEN-T Projects“, **Basın Bülteni**, <https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects>, (19.12.2018).

Ankara Anlaşması'ndan itibaren dâhil olduğu için birçok alanda yakınlaştırma, uyumlaştırma ve birlikte proje üretme sürecini yaşamaktadır.

ABİDA Başlık XVI'da 170'inci ve 172'inci maddeleri arasında düzenlenen Trans-Avrupa Ağları faslına Türkiye de uyumlaştırma açısından dâhil olduğu gibi Birlikle ortak projeleri de mevcuttur.

Avrupa Birliği, Trans-Avrupa Ağları adı altında ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon sektörlerinde altyapı entegrasyonu, güçlenme, karşılıklı işbirliği, karşılıklı işletilebilirlik, ortak projelerin tespiti ile ortak finansman imkânlarını geliştirmeyi hedeflemektedir. Birlik bütün bunları Avrupa Tek Pazar'ı ve malların serbestçe dolaşımı için sağlamak istemektedir.

TEN politikasının da amacı ualşım, enerji ve telekominikasyon sektörleri için Tek Pazar'ın oluşmasını sağlamak ve Tek Pazar'ın işleyişini kolaylaştırmaktır. TEN Poltikası ile uyumlu bir Avrupa altyapı sistemi ve çevre ülkelerle uyumlu bir altyapı sistemi öngörülmektedir.

Bu politika ile

- Ekonomik ve soayal bütünleşme,
- Kişi, mal ve hizmetlerin serbest dolaşımı,
- Çevresel etkileri asgariye indirme,
- Komşu ülkelerle bağların güçlenmesi,
- Rekabetçi enerji üretimi,
- Yenilenebilir enerji üretiminin arttırılması,
- Güvenli enerji üretimi ve etkinliğinin sağlanması amaçlanmaktadır.

Hazar, Ortadoğu ve Kuzey Afrika'aki enerji kaynaklarına Avrupa Birliği Pazarı'nın ulaşması için petrol ve doğalgaz boru hatlarının inşası, elektrik iletim hatları bağlantılarının sağlanması ve bu hatlara işlerlik kazanması TEN (Trans-Avrupa Ağları-Trans-European Network) politikasının amacıdır. TEN-Telekomünikasyon ise Avrupa çağında entegre olmuş telekomünikasyon ağı ve enformasyon toplumunun oluşturulamsını amaçlamaktadır.

TEN ile ilgili dört tane güncel Tüzük mevcut olup; 1315/2013 numaralı Tüzük taşımacılığı, 347/2013 Trans Avrupa enerji altyapısını, 283/2014 numaralı Tüzük telekomünikasyon ile ilgil altyapıyı, No 1316/2013 numaralı Tüzük ise finansman yollarını düzenlemektedir.

Trans-Avrupa Ağları kavramı 1993 yılında Maastricht Antlaşması ile ortaya atılmıştır. TEN-T Çekirdek Ağı'nda dokuz ana koridor belirlenmiştir¹²². Bunlar:

- Baltık-Adriyatik,
- Kuzey Denizi-Baltık,
- Akdeniz,
- Orta ve Doğu Akdeniz,
- İskandinav – Akdeniz,
- Ren – Alpler,
- Atlantik,
- Kuzey Denizi – Akdeniz,
- Ren – Tuna'dır.

Trans-Avrupa Ağları doğal gaz, petrol, elektrik gibi enerji kaynaklarına ulaşım amacıyla Türkiye, Trans-Avrupa Ağları içinde yer almaktadır.

2.1.2. Türk Lojistiğinin Görünümü ve Coğrafi Yapısı

Ülkemizin bulunduğu küresel ve bölgesel ekonomik ve siyasi koşullar; fiziksel dağıtım şeklinde algılanan lojistiğin evrim geçirmesine sebep olmuştur. Ancak küresel ve bölgesel dengelerin değişmesi, ülkenin içinde bulunduğu ekonomik ve siyasi dalgalanmalar lojistik sektörünü de etkilemektedir. İlk bölümde bahsedildiği gibi rekabet, yenilikçilik ve girişimcilik etkin lojistiğin tamamlayıcılarıdır. İlgili konuları irdelerken Türkiye'nin küresel sıralamadaki yerlerinden bahsedilmiştir.

Türkiye, lojistik için coğrafi alanda önemli bir konuma sahiptir. Ancak coğrafi konumun avantaja çevrilmesi; ilişkide bulunduğu ekonomik ve siyasi bütünleşmelerin getirdiği kurallara uyumun gösterilmesi, teknoloji ile uyum, yenilikçiliğe ve rekabete açık olma, lojistik hizmet sektörünün ve tedarikçilerin insan kaynaklarının eğitimi sorunu, çevreye uyum ile mümkün olabilmektedir.

Türkiye'de gümrüksüz depolama, dağıtım, yurt içi ve yurt dışı kara taşımacılığı, konteyner taşımacılığı gibi hizmetler lojistik sektörünün içindedir.

¹²² Avrupa Komisyonu, "TEN-T Projects", **Basın Bülteni**, <https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects>, (19.12.2018).

Türkiye'nin coğrafi yapısının, bağlantı noktaları ile avantaj sağlayan bir yapısı vardır. Türkiye'nin, Asya ve Avrupa arasında kavşak olmasının yanısıra; iç kıtanın kesişim noktası konumundadır. Türkiye, Balkanlar, Ortadoğu, Kuzey Afrika, Orta Asya, Kafkasya arasında toplama ve dağıtım üssü konumundadır¹²³.

Türkiye, kıtalar arası ulaştırma ve taşımacılık için bir geçiş noktası olmasından dolayı küresel anlamda rekabet edebilir konumda olması gerekmektedir. Bunun için yatırımların, teknoloji kullanımının, eğitimin, nitelikli işgücünün, iş güvenliği ve sağlığının, çevreye dost teknolojilerin hayata geçmesi gerekmektedir.

2.1.2.1. Türkiye’de Taşımacılık Sektörü

Türkiye’de yük taşımacılığı iç dinamikler ve transit geçişlerle sağlanmaktadır. Son yıllarda taşımacılığın ülke ekonomisine katkısı, tam adaylık sürecindeki açılmayı bekleyen taşımacılık faslı, 2012 yılında Trans-Avrupa Ağları’na dâhil olması, uluslararası normlardan dolayı alt yapı çalışmalarına hız verilmiştir. Halen daha Türkiye’de karayolu taşımacılığına verilen ağırlık devam etmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı’nın hazırlamış olduğu 10’ununcu Kalkınma Planı’nda depolama, paketleme, gümrükleme ve nihai tüketiciye erişim gibi lojistik hizmetlerin ülke ekonomisinde ve dünya ekonomisinde payının büyüdüğü belirtilmektedir. Planda ülke genelinde lojistik merkez yapılanmaları, kombine taşımacılık bağlantılarının yapılması amaçlanmıştır. Ancak bunlar için gerekli altyapı, idari ve kurumsal referomlar, iletişim teknolojilerindeki gelişmelerin gerçekleşmesi gerekmektedir¹²⁴.

Karayolları Genel Müdürlüğü’nün sorumluluğu altında bulunan karayolu uzunluğu 01.01.2018 tarihi itibarıyla toplam 67 119 km. olup bir kısmı devlet bir kısmı il bir kısmı da otoyoldur¹²⁵. Karayolları Genel Müdürlüğü’nün 2017-2021 Stratejik Planında karayolu taşımacılığının güçlü ve zayıf yanları belirlenmiştir¹²⁶.

¹²³ Karataş, s. 5.

¹²⁴ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Genel Müdürlüğü, “Yol Ağı Bilgileri”, **Basın Bülteni**, <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx>, (10.12.2018).

¹²⁵ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Genel Müdürlüğü, “Yol Ağı Bilgileri”, **Basın Bülteni**, <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx>, (10.12.2018).

¹²⁶ T. C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Karayolları Genel Müdürlüğü, “Stratejik Plan 2017-2021”, **Bakanlık Planı**, [http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/strateji\(2017-2021\).pdf](http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/strateji(2017-2021).pdf), (18.12.2018).

Zayıf yanlar şunlardır:

- Türkiye genelinde şu anki yol ağında sıcak karışım kaplamalı yol ağının az olması,
- Çevre dostu hizmetlerinin olamaması (yol kenarlarının ağaçlandırılması, gürültü perdeleri, yeşil alan ve su havzalarının korunması),
- Hedefler konusunda yeterli zaman ayrılamaması,
- Katılımcı bir karayolu hizmet politikasının oluşturulmaması,
- Hizmet alıcılarının tüketicilerin taşımacılık hizmetleri hakkında geri dönüşleri ve hizmet sunumunda katılımlarının olmaması,
- Uzmanlaşmış kadroların azlığı ve azalması genelindeki mevcut yol ağında, sıcak karışım kaplamalı yol ağı oranının düşük olması olarak sayılabilmektedir.

Zayıf yanların yanısıra bir çok açıdan güçlü yanlar mevcuttur. Bunlar:

- Ülke genelinde yaygın bir ağ olması,
- Karayolu taşımacılığının eski bir hizmet olması,
- Ekonomiye katma değer sunması,
- Yolların mevcut yapısı,
- Yol altyapısının genel olarak trafiğe açık olabilmesi,
- Teknik bilgi ve teknolojilerin izlenebilmesi,
- Baskın ulaşım türü olması gibi güçlü yönleri mevcuttur.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün karayolu taşımacılığında stratejik hedefleri vardır¹²⁷. Bu hedefler tam üyelik sürecindeki Türkiye için de gereklidir. Artan yük taşımacılığı talebi için gerekli güvenli, konforlu karayolları yapmak için ana liman, sınır kapıları ve demiryolu bağlantısı olan karayolu yatırımları yapmak gerekmektedir. Ayrıca yük ve ağır yük taşıyıcılığına ilişkin bölünmüş yol yatırımları gereklidir. Yol yapımı ve yapı çalışmalarında Yıllık Ortalama Günlük Ağır Taşıt Trafiği'ne (YOGATT) göre TIR Güzergâhları, Doğu-Batı koridorları, Kuzey-Güney aksları, limanlar ve sınır kapıları, TEN-T ve uluslararası koridor bağlantılarına dikkat edilmelidir. Yapılması planlanan yollar için karayolu geometrik standartlarına uygun

¹²⁷ T. C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Karayolları Genel Müdürlüğü, "Stratejik Plan 2017-2021", **Bakanlık Planı**, [http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/strateji\(2017-2021\).pdf](http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/strateji(2017-2021).pdf), (18.12.2018).

projeler, teknolojik çözümler ve yeni malzemelerin kullanılması gerekmektedir. Özellikle de tünel yapımına öncelik verilmesi gerekmektedir. Bunun için Doğu Anadolu'yu, Orta Anadolu'yu Karadeniz Bölgesi'ne bağlayan tüneller ile Akdeniz sahiline geçiş sağlayan tünellerin yapımına öncelik verilmesi şarttır. Yol ağında trafik güvenliği özellikle de yük taşımacılığı ve ağır yük taşımacılığı için oldukça önemlidir. Yol ağı ulusal ve uluslararası standartlara uygun olarak yapılması gerekmektedir. 2008/96/EC sayılı AB Direktifinin uyumlaştırılmasına ve ulusal mevzuatın buna uygun hazırlanmasına öncelik verilecektir. Akıllı ulaşım sistemleri oldukça önemli bir konu olup karayolu taşımacılığında trafik sensörleri, kameralar, değişken mesaj sistemleri, şerit kontrol işaretleri, elektronik dentleme sistemleri, trafik yoğunluğuna duyarlı trafik yönetimi, uydu takip sistemi trafik ışıklarını düzenleyici akıllı sensörler gibi uygulamalardan yararlanılması hedeflenmiştir.

Kurumsal kapasiteyi arttırmak için peyzajın olumlu etkisinden dolayı, peyzaj mimarisinden yararlanmak, sanat çalışmalarından yararlanmak, çevre dokusuna dost, engelli dostu, estetik karayolu altyapı ve karayolu yapım çalışmaları oldukça önemlidir. Bütün bunlar için de teknolojinin olanaklarından yararlanılarak otomasyon sistemi ile yapılacaktır. Karayolu yapım çalışmalarında kültürel varlıkların korunması ayrı bir önem tutmakta, tarihi geçmişe bağlı, kültürel varlıkların korunması da amaçlar arasındadır.

Denizyolu taşımacılığı Türk dış ticareti için önemli bir taşımacılık modudur. Türkiye'de denizyolu taşımacılığına tam üyelik süreci ile önem verilmeye başlansa da bir takım zayıf ve güçlü yönleri vardır. Zayıf yönleri şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Kombine taşımacılık anlayışının yeteri kadar gelişmemiş olması nedeniyle deniz taşımacılığının gereken öneme kavuşamaması,
- Denizcilik kültürü ve bilincinin yetersiz olması,
- Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olmamıza rağmen kıyı şehirlerinde deniz ulaşım ağının olmaması
- Uzmanlaşmış limanların oluşturulamaması,
- Deniz ticaret filomuza yeteri kadar önem vermemek,
- Deniz taşımacılığı, yolculuğu gibi konularda yeterli bilimsel araştırma yapamamak bunlara kaynak ayıramamak,

- Denizcilik stratejisinin olmaması,
- Kabotaj kavramının ve öneminin yeteri kadar önemsenmemesi ve Kabotaj taşımacılığının yetersiz olması,
- Kombine taşımacılıkta denizyolu, karayolu, demiryolu taşımacılıkları arasında bağın olmaması,
- Devlet desteklerinin yetersiz olmasıdır.

Olumlu, güçlü yönleri ise şu şekilde sınıflandırabiliriz:

- Türkiye'nin stratejik konumu,
- Türk Bayraklı gemilerin güvenilirlik anlamında Beyaz Listede olması,
- Şehir içi ulaşımında deniz yolunun artma eğilimi,
- Deniz ulaşımında ÖTV'siz (Özel Tüketim Vergisi) yakıt teşvikinin uygulanmasından dolayı yük taşımacılığında tercih edilebilecek konuma gelmesi,
- Tersanede üretilen yatların dünyanın ilk üç ülkesinde yer alması,
- Bölgesel anlamda önemli bir liman olma potansiyeli,
- Bulunduğu bölgede daha modern ve daha güvenli yat limanlarının olması,
- Yatçılıkta vergilerin düşürülmesi ve Türk Bayrağına geçişin sağlanması,
- Su altı zenginliğinden dolayı turizme yatkınlığı,
- Deniz Kuvvetlerinin Milli Gemi Projesinin başlamış olması, Kıyı Yapıları ve tersaneler için master planının yapılması gibi olumlu yönler bulunmaktadır. Bütün bunlar da deniz yolu taşımacılığı için stratejiler ve hedefler konusunda planlar ve eylem planlarının oluşması ve hayata geçmesini sağlamaktadır¹²⁸.

Bütün bu olumlu ve olumsuz yönler için akıllı ulaşım sistemlerinin hayata geçirilmesi gerekir. Denizcilik ulaştırmasında haberleşme altyapı çalışmaları, hizmeti ticaretin daha kolay yapılmasını da sağlayacaktır. Kısaca AUS denilen Akıllı Ulaşım Sistemleri Projesinde standart belirleme, ulusal ulaştırma portalının oluşturulması

¹²⁸ T. C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Karayolları Genel Müdürlüğü, "Stratejik Plan 2017-2021", **Bakanlık Planı**, [http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/strateji\(2017-2021\).pdf](http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/strateji(2017-2021).pdf), (18.12.2018).

gerekmektedir. Yol Kenarı Denetim Sistemi İstasyonlarına akıllı aks kantar sistemi kurularak, denetim sisteminin merkezileştirilmesi sağlanabilecektir. Uydudan takip için havacılık ve uzay teknolojilerinin de iyileştirilmesi işbirliği gerekecektir.

Bunun yanı sıra liman yönetim dağınıklığının giderilmesi, liman ihtiyaçlarının ne olduğu baştan gözetilerek ihtiyaç listesi ve ne yapılması gerekenler çıkartılmalıdır. Türkiye’de kombine/intermodal taşımacılık için diğer taşımacılık modlarının işbirliği, liman, giriş kapısı, istasyon gibi noktalar arasında bağın olması gerekmektedir.

Trececa, ECO, Euromed ve KEİ gibi bölgesel organizasyonlar ile somut olarak kombine taşımacılık konusunda çalışmaların yapılması gerekmektedir.

Deniz taşımacılığında kullanılan tekne, gemi gibi ulaşım araçlarının imalatı ve üretiminde modern teknolojinin kullanılması aynı zamanda çevreye dost, acilen deniz taşıma araçları için modern bir deniz endüstrisinin oluşturulması ve engellilere dost bir teknoloji ile üretimler şarttır.

Deniz taşımacılığının bir diğer hedefi ise can ve mal güvenliğinin en üst düzeyde sağlanacağı, ekolojik dengeyi gözetten sürdürülebilir ulaştırma ve haberleşme sistemlerinin oluşmasını sağlamaktır. Avrupa Birliği direktifleri uyarınca yol kenarı denetimleri için gereken ulusal mevzuat uyumlulaştırılması yapılması gerekmektedir.

Ülke kaynaklarının en akılcı ve etkin şekilde kullanılması ile kaliteli, ucuz, hızlı, güvenli deniz taşımacılığı hizmeti verilmesi gerekmektedir. Bunlar için konteynır liman kapasitesilerinin arttırılması, gerekli liman yapımlarına başlanması, baraj gölü sularında denizcilik kültürü merkezlerinin kurulması gerekmektedir.

Hava Taşımacılığına bakıldığında ülkemiz için öncelikle olumlu ve olumsuz yönleri belirtmek faydalı olacaktır. Olumlu yönleri şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Havacılık ve uzay çalışmalarının olması,
- Havayolu ulaşımının artık lüks olarak algılanmaması,
- Havayolu taşımacılığının artması,
- Türkiye’nin uluslararası bir hub olma yolunda ilerlemesi,
- Uydu ve uzay aracı fırlatma sistemi çalışmalarının olması,
- Yerli uçak üretimi için gerekli çalışmaların olması
- Coğrafi konum gereği havayolu taşımacılığında aktarım merkezi olması

- Hava taşımacılığının yaşam kalitesini yükseltmesinden dolayı tercih edilen bir taşıma modu olmasıdır.

Havayolu taşımacılığında olumsuz yönler ise şunlardır:

- Teknoloji konusunda geç takibin yarattığı sorunların mevcut olması,
- Uzay alanında bütüncül politika izlenememesi,
- Teknoloji transferi konusunda dağınık bir politikanın olması,
- Mevcut havaalanlarının kombine taşımacılık için yeterli olmaması,
- Uzay çalışmalarında birçok ülkenin gerisinde olmak,
- Havacılık konusunda yeterli uzman çalışanın olmaması,
- Birçok havaalanının şehir merkezine ulaşım için yeterli kadar imkânının olmaması,
- Havacılık ve uzay sanayide dışa bağımlılığın olması,
- Ar-Ge çalışmalarının yetersiz kalması,
- Yedek parça üretimi sorunu,
- Havayolu ulaşım altyapısını yaygınlaştıramamak olarak sayılabilir.

Demiryolu taşımacılığı için de olumlu ve olumsuz durumlar sözkonusu olup; olumlu tespitleri sıralamak mümkündür. Bunlar:

- Demiryolu taşımacılığına yönelik standart yükselmesi,
- Hükümet politikalarının TCDD ve demiryolu yatırımlarının önünü açması,
- Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğünün kurulması ile sektöre canlılık gelmesi,
- Yük taşımacılığının demiryollarına kaydırılması politikası geliştirilmesi,
- Ekolojik denge için en sağlıklı taşımacılığın olması,
- Özel sektöre açılması sonucu rekabet edilebilirliğin artacak olması gibi olumlu yönler mevcuttur.

Demiryolu taşımacılığın olumsuz yönleri ise şunlardır:

- Demiryolu taşımacılığında yatırımlar daha az olması,
- Kombine taşımacılık konusunda demiryolu taşımacılığının zayıf olması,

- Demiryolu taşımacılığının en az paya sahip olması,
- Yük taşımacılığında yeteri kadar sahiplenilmemesi,
- Özel sektörün olmaması, geç girmesinden dolayı rekabet ortamı ve teknolojinin devreye girmesi gecikmesi gibidir.

Demiryolu taşımacılığında olumlu ve olumsuzluklara rağmen hedefler ve projeler olması gerekmektedir. Hedef ve projeleri şu şekilde özetlemek mümkündür:

- Demiryolu taşımacılık sektöründe öncelikle çeken ve çekilen demiryolu aracının sicilinin tutulmasına ilişkin usul ve esasların belirlenmesi gerekmektedir.
- Demiryolu altyapı işletmeciler ve demiryolu tren işletmecileri, taşıma organizatörleri, acenteler, komisyoncular, çalışanlar için standart belirlenmesi gerekmektedir.
- Gar ve istasyonların asgari niteliklere sahip olması her tür çeken ve çekilen araçların dönemsel bakımlarının yapılması gerekmektedir.
- Taşımacılık için tavan ve taban ücretlerin belirlenmesi,
- Demiryolu taşımacılığında hizmet üretenler ve hizmetten yararlananlar için hak ve sorumlulukların belirlenmesi,
- Çeken ve çekilen her tür araç için dönemsel muayenelerin yapılması,
- Avrupa Birliği ülkeleri ile uyumlaştırma çalışmalarının yapılması gibi hedef ve projeler mevcuttur.

Türkiye’de kullanılan bazı ulaştırma modlarına bakıldığında kombine/multimodal taşımacılığın gerekli olduğu ancak henüz o bilincin olmadığı görülmektedir. Demiryolu taşımacılığının hem ekolojiye zararı olmaması hem de maliyet açısından uygun olmasından dolayı demiryolu taşımacılığına ağırlık verilmesi gereklidir. Coğrafi konumu gereği ve kombine taşımacılığın özendirilmesi özellikle de ÖTV’siz yakıt uygulaması ve kabotaj taşımacılığının canlandırılmasıyla karayolu taşımacılığının azaltılması gerekmektedir.

Dış ticaret açısından Türkiye’nin lojistik hedefleri ise ülkenin uluslararası rekabet gücünün artırılması için dış ticarete etkin verimli lojistik hizmetlerinin gerçekleşmesi gerekir. Bunun için de altyapı, eğitim, bilinç, teknoloji, yenilikçilik ve

girişimcilik gibi etkenlerin varlığını unutmamak gerekir. Dış ticarete lojistiğin etkin olması, kurumsal bir yapı, kurumsal bilgi birikimi ve politikanın oluşturulmasına bağlıdır. Türkiye'nin lojistik üs olması için yasal ve idari zeminin hazırlanması ile ilgili çalışmalar yapılmalıdır. Ayrıca coğrafi konum gereği hub olması dış ticaretteki lojistik uygulamaların gerektiği gibi lojistik firmalarının üçüncü ülkelerde, Avrupa Birliği'nde etkin olmaları için lojistiğin güçlendirilmesinin bir devlet politikası olması gerekmektedir¹²⁹.

2.1.2.2. Türkiye'de Gümrükleme Uygulamaları

Avrupa Birliği tam adaylık sürecinde lojistik uygulamalarda uyumlaştırma oldukça önemlidir. Uyumlaştırmanın sağlanması, sektörel rekabetin de önünü açacak ve rekabet üstünlüğü elde etmek için bir yol olacaktır. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından “*Gümrük Hizmetlerinde Tek Pencere Sistemi*”nin kurulması bu açıdan oldukça önemlidir¹³⁰. Uluslararası ticarete taşımacılığa konu olan eşya için gerekli bilgi ve belgeler tek elde belli bir standart içinde tek formatta, elektronik ortamda sunulacaktır. Bu sistemde kontrol ve koordinasyon da yine tek elden sağlanacaktır. Bu durumda da kaynakların daha verimli kullanılması, işlemlerin hızlanması, işlem güvenliğinin ve güvenilirliğinin sağlanmasına sebep olacaktır. Ayrıca hatasız vergilendirme, kamu ile tüccar arasında daha kolay bir iletişim, idari denetimin daha etkin olması, iş ve yatırım ortamının daha verimli hale gelmesi ve maliyetlerin azalmasına sebep olacaktır.

“*Tek Pencere Uygulaması*” dışında “*Yetkilendirilmiş Yükümlü Uygulaması*” da ticaretin daha kolay, sorunsuz, engelsiz ve güvenilir yapılmasını sağlar. Özellikle de lojistik uygulamaların rekabet edebilirliği için emniyet ve güvenliğe ilişkin kriterleri yerine getirmiş bu kişilere bu yetki sertifikası verilmektedir. Türk Gümrük Bölgesi'nde yerleşik olan ve belli bir süre faaliyette bulunan gerçek veya tüzel kişilere

¹²⁹ Yeşil Lojistikçiler, “Lojistik Bir Devlet Politikası Haline Getirilmeli” **Basın Bülteni**, <http://www.yesillojistikciler.com/haber/lojistik-bir-devlet-politikasi-haline-getirilmeli/4435>, (20.12.2018).

¹³⁰ Rasim Kutlu, “Tek Pencere Sisteminin Türkiye Uygulaması”, **Gümrük ve Ticaret Uzmanları Dergisi**, <http://gtud.org/2017/03/24/tek-pencere-sisteminin-turkiye-uygulamasi-2/>, (20.12.2018).

verilen bir sertifika olup Avrupa Birliği uyum uygulamaları ile ülkemizde uygulanmaya başlanmıştır¹³¹.

2.1.2.3. Türkiye’de Lojistik Yapılanmalar

Türkiye’de lojistik köyler ve kümelenmeler sayesinde üretim yapanların pazara daha hızlı, kolay, ucuz ulaşımı sağlanmaktadır Bu durum hem Türkiye’nin bölgeler arası farklılıklarının giderilmesini hem de ticaret iletişimi, kazanç dağılımı açısından oldukça önemlidir.

Lojistik faaliyetlerin 2000’li yıllardan itibaren bir devletin ağırlık verdiği, önem verdiği bir alan olması sebebiyle Türkiye’de lojistik köyler ve üsler ile rekabet avantajı elde edilme şansı vardır. Özellikle kalifiye istihdama da katkı sağlayacak lojistik üsler ve köyler, lojistik süreçlerde maliyetin de azalmasını sağlayacaktır. 2007 yılında TCDD tarafından Samsun’da ilk lojistik köy açılmıştır. Bunun yanısıra çok sayıda açılmış ve inşası süren lojistik köy ülkemizde faaliyet göstermektedir.

Lojistik köy ve iş süreçleriyle ilgili yürütülen bütüncül politikadan dolayı ülke ekonomisi için azami bir fayda sağlanması beklenmektedir. Bütüncül yaklaşım kaynak ısrarı, maliyetin azalmasını azalttığı gibi planlamanın öne çıkmasını da sağlamaktadır. Bütün bunlar için Lojistik Master Planı’na ihtiyacı olan Türkiye’de çalışmalar tamamlanmış olup 10. Kalkınma Planı sayesinde hayata geçecektir. 2018 yılı başında hayata geçmesi beklenen Lojistik Master Planı halen daha hayata geçmemiştir.

2.1.2.4. Türkiye’de Lojistik Sektöründe Yerel Yoğunlaşma

Lojistik sektöründe faaliyet gösteren uzmanlaşmış işletmelerin, tedarikçilerin ve diğer kurumsal yapıların aynı coğrafi bölgede yoğunlaşmasına kümelenme denmektedir. Lojistik yoğunlaşma rekabette üstünlük sağlayan bir imkân sağladığı gibi özellikle üstün teknoloji isteyen havacılık ve uzay çalışmalarında önemli rol oynamaktadır.

¹³¹Ticaret Bakanlığı, “Tek Pencere Portal Sistemi” , **Portal**, <https://uygulama.gtb.gov.tr/tekpencere> , (2012.2018).

Havacılık sektörünün hızla büyümesi, yeni bir sanayi devrimi içinde olunması, uluslararası rekabet edebilirlik amacı, Avrupa Birliği üyesi ülkelerin küresel yenilikçilik, rekabet, girişimcilik endekslerinde yer almalarından dolayı İzmir, Eskişehir ve Ankara'daki lojistik kümelenme pratikleri oldukça önemlidir. Bu sayede yenilikçiliğin desteklenerek ticari faaliyet içinde kullanılmasına, verimliliğe, istihdamın artmasına, rekabet ve işbirliğinin oluşmasına sebep olmaktadır.

2.1.2.5. Türkiye'nin Dâhil Olduğu Trans-Avrupa Ağları Projeleri

Türkiye, 2007 yılında Trans-Avrupa Ağları sürecine dahil olmuş, Birlik ile müzakerelere başlamıştır. Trans AVrupa Ağları ile ilgil nihai aşama olunup, Türkiye'nin dahil olduğu çok sayıda proje mevcuttur.

Trans-Avrupa Ağları içerisinde bir çok proje hayata geçmiştir. Bunlar:

- Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattının Köseköy – Gebze Bölümünün İnşası Projesi,
- Irmak – Karabük – Zonguldak Demiryolu Hattının Rehabilitasyonu ve Sinyalizasyonu Projesi,
- Samsun – Kalın Demiryolu Hattı Projesi,
- Halkalı – Kapıkule Demiryolu Hattı Projesidir.

Trans- Avrupa Ağları kapsamında Türk demiryollarında reform çalışması oldukça önemlidir. Bu kapsamda mevzuatın uyumlaşması, rekabet edebilir konuma gelmesinin yanısıra altyapı çalışmaları ile Avrupa demiryolu ağlarıyla birlikte işletilebilirliği (ya da altyapının, lokomotif ve vagonların, sinyalizasyon ve diğer alt sistemlerin uyumluluğu) üzerine olan mevzuat da geliştirilmeye çalışılmıştır. Avrupa Birliği bu gelişmelere ve bir çok projeye destek olmuştur. Bunlar:

- Türk demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılması ve güçlendirilmesi,
- Irmak-Karabük-Zonguldak demiryolu hattının modernizasyonudur.

Denizcilik alanında yine Trans- Avrupa Ağları'nda projeler mevcuttur. Bunlar:

- Denizcilik eğitim ve öğretimin geliştirilmesi,
- Kıyı telsizlerini geliştirerek denizleri daha güvenli hale getirmektir.

TEN-E kapsamında da Türkiye'nin dahil olduğu projeler vardır. Elektrik ve gaz dağıtımı için yapılan bu projeye Türkiye de dahil olmuştur. Hazar Denizi'ndeki doğal gaza yakınlık, transit geçişte kolaylık ve güvenlik, rekabetin artması için yapılan Türkiye – Yunanistan doğal gaz geçiş ve bağlantısı, Bakü – Tiflis – Ceyhan, Kerkük – Yumurtalık petrol boru hatları gibi büyük çaplı projeleri hayata geçmiştir¹³² Nabucco West, Bakü – Tiflis – Erzurum doğal gaz boru hattı, Samsun – Ceyhan petrol boru hattı gibi projeleri de gerçekleştirmek üzere gerekli çalışmalar devam etmektedir.

Bunun yanı sıra Türkiye'nin Birlik ile havacılık sektörü ve çoklu taşımacılık üzerine de projeleri mevcuttur.

2.1.2.6. Türk Lojistik Sektöründe Başarı Örnekleri ve Endüstri 4.0

Türkiye'de lojistik sektörünün Avrupa Birliği tam üyelik sürecinde rekabet edilebilirliğinin incelendiği bu bölümde bazı lojistik başarı örnekleri; Endüstri 4.0'ın lojistiğe etkileri ve uygulanması ile ilgilidir.

E-ticaret, e-lojistik uygulamalarının devreye girdiği günümüzde, Türkiye'de teknolojinin ve Endüstri 4.0'ın gereklerini yerine getirmek isteyen birçok lojistik şirketi uygulaması da mevcuttur.

Endüstri 4.0 sürecini yaşayan dünyada, Türkiye'nin halen daha lojistikte bütünleşik yaklaşımı benimsemekte zorlandığı bir dönemde, teknoloji ile özellikle de yenilikçi teknoloji ile ilerlemek zorundadır. E-lojistik uygulamalarının arttığı bir süreçte depo yönetimi, envanter ve stok yönetimlerini bilgi sistemleri ile başarmak zorundadır. Kurumsal Kaynak Planlaması (ERP) oldukça önemli uygulamalardan olup halen daha sınırlı bir kullanımı vardır. Logo, Netsis Uyumsoft gibi firmalar bu uygulamaları kullanmaktadır. Bunun yanı sıra çok önemli bir uygulama olan RFID sistemi, depo, yükleme uygulamalarında kullanıldığı gibi otomatik geçiş sistemi ve hızlı geçiş sistemlerinde de uygulanmaktadır.

Türkiye'de belli başlı firmalar, ileri teknolojiyi lojistik uygulamalarında kullanmaya başlamıştır. Bu bölümde değinilecek birkaç örnekten en önemlisi ise

¹³² Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı, "Doğal Gaz Boru Hatları ve Projeleri", **Basın Bülteni**, <http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatlari-ve-Projeleri>, (20.12.2018).

Temesist Depo ve Raf Sistemlerinin başarısıdır. Merkezi İstanbul'da olan firmanın dünyanın birçok yerinde bölge müdürlükleri ve temsilcilikleri bulunmaktadır. İhracatçı bir firma olan Temesist raf sektöründe getirdiği yenilik ile bir başarı hikâyesi olarak lojistik sekteörde yerini almıştır. Firmanın üretmiş olduğu raf sistemleri şunlardır¹³³:

- Dış giydirme raf sistemleri
- Sırt sırta Raf sistemleri
- Mezanin Raf sistemleri
- Drive in Raf Sistemleri
- Konsol Kollu raf ssitemleri
- Mekik Raf sistemleri
- Hafif yük raf sistemleri

Özellikle sırt sırat, mezanin, mekik ve drive in raf sistemleri lojistik sekteörde kullanılmaktadır.

Tosçelik firmasının ileri teknolojiyi akıllıca kullanması ile oluşan bir diğerk başarı hikâyesi ise şöyledir; çelik, sac stok ve sevkiyat yönetimi yazılımı ve otomasyonu projesi ile JIT felsefesine göre üretim yapılmaktadır. Üretilen ürünün sipariş önceliğine, adet, boyut, sipariş tipine göre emniyetli bir şekilde stoklanması sağlanmaktadır¹³⁴.

Bir diğerk proje ise Osmaniye ERW Çelik boru üretim tesisi ve depo hücreleme yöntemidir. Bu sayede, ürün arama problemleri ortadan kalkmakta, ürün istifleme alanlarının hol ve hücelere ayrıldıktan sonra istiflenmesi mümkün olmakta, projeye eklenecek olan RFID sistemi ve vinç otomasyonu ile istiflerin daha hızlı kontrolü sağlanmaktadır¹³⁵.

KSN Lojistik ise depo, dağıtım gibi lojistik aşamalarda yenilikçilik, depo alanlarının belirlenmesi depo kapasite bilgilerinin belirlenmesi, CRM ve KPI sistemleri bir diğerk başarı örneklerindendir¹³⁶.

¹³³ Murat Erdal (Ed.), **Tasarımdan Süreç İyileştirmeye Tedarık Zinciri Yönetimi**, Beta Basım A.Ş., Ankara, 2017, ss.85-107.

¹³⁴ Erdal (Ed.), ss.39-71.

¹³⁵ Erdal (Ed.), ss.175-193.

¹³⁶ Erdal (Ed.), ss.107-147.

Çalışmada yer verilen birkaç Endüstri 4.0 uygulamasından, Türkiye'nin rekabet üstünlüğü elde edebilmesi, rekabet yarışına dâhil olması Endüstri 4.0'ı doğru algılaması ve lojistik uygulamalarda da icra etmesi gerektiği anlaşılmaktadır.

2.1.2.7. Türk Lojistiğinin Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi ve Diğer Küresel Endekslerle Bağı

Lojistik uygulamaların küresel ve Avrupa Birliği gibi bölgesel rekabet edilebilir düzeye gelmesi için belli bir standartta olması gerekmektedir. Türk lojistiğinin rekabet edebilir konuma gelmesi için de belli değerlemelere tabi tutulması gerekmektedir. Ayrıca küresel endeksler lojistikte hangi aşamada bulunduğu ve neler yapılması gerektiğine dair yol haritası çizmektedir.

Lojistik hizmetleri (uygulamalar) değerlendirirken çeviklik, etkinlik, etkililik, verimlilik gibi kavramlar içinde değerlendirme yapmak gerekir. Bir lojistik hizmetin veya uygulamanın performansı bu kriterlere göre belli olmaktadır. Lojistiğin geçirdiği evrime paralel lojistik performans kriterleri de evrim geçirmiştir. Dünyada 1960'lı yıllarda lojistik “*üretim maliyeti*” olarak ölçülürken 1970'li yıllarda üretime “*stok maliyeti*” de eklenmiş “*rekabet*” ve “*MRP*” de devreye girmiştir. 1980'li yıllarda lojistik performansı “*ulaştırma maliyetleri*” baz alınarak “*fiyat serbestisi*”, “*müşteriler ve teknoloji*” ile ölçülmeye başlanmıştır. 1990'lı yıllarda ise lojistik “*dağıtım ve lojistik maliyetleri*” ile ölçülmüş bu uygulamalarda “*müşteri*”, “*hissedarlar*”, “*teknoloji*” kriterleri ele alınmıştır. 2000'li yıllarda ise “*tedarik zinciri*”, “*müşteri hizmetleri maliyetleri*” ele alınarak “*ERP*”, “*müşteriler*”, “*teknoloji*”, “*tedarikçiler ve hissedar*” kriterine göre değerlendirme yapılmıştır.

Lojistik değerlendirmelerinde bilgi ve teknolojinin artması ve uluslararası ticaretin devreye girmesiyle, SCOR Modeli (Supply Chain Operation Reference Model, Tedarik Zinciri Operasyon Referans Modeli) diye bir ölçüm anlayışı devreye girmiştir. SCOR Modeli, tedarik zinciri performansını tanımlayan ve değerlendiren tedarik zinciri içinde lojistiği değerlendiren bir yaklaşımdır.

Son yıllarda ise performansa dayalı lojistik anlayışının gelişmesinden dolayı lojistik süreçlerin değerlendirilmesi daha farklı bir şekilde devam etmektedir. Teknoloji yoğun bir sektör olan çağdaş lojistikte ulaştırma maliyetlerini aza indirmek için mühendisliğinde katıldığı müşteri ve tedarikçinin ortaklaşa oluşturduğu

sürdürülebilir ve gelişmeye açık bir bakış açısı hâkimdir. Performans kavramı fiyat, hız, etkinlik, verimlilik gibi alanları da kapsadığı için rekabet açısından da önemli olup hem rekabet edilebilirlik hem de rekabet kurallarına da yön vermektedir. Performansa dayalı lojistik anlayışında teknoloji yoğun ve karmaşık sistemlerin desteklenmesi, operasyonel temelli özel planlama, kamu-özel sektör işbirliği, stratejik odaklı çalışma yer almaktadır.

Ülkemizde performansa dayalı lojistik özellikle de askeri alanda önemsenmektedir. Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın HAVELSAN ve TUSAŞ gibi organizasyonlarla işbirliği sonucu F-16 uçaklarının radar sistemleri için bir işbirliği mevcuttur¹³⁷.

Dünya Bankası'nın iki yılda bir ülkelerin lojistik performansını değerlendirdiği bir endekse gelmeden önce Türkiye'nin lojistik uygulamalarını da etkileyen Endüstri 4.0 Rekabet Endeksi'ne, yenilikçilik ve girişimcilik endekslerine bakmak gerekmektedir.

Küresel Yenilikçilik Endeksi'ne göre ilk on ülkenin yedisi Avrupa Birliği üyesi ülkedir. Türkiye bu sıralamada 50'inci olarak yerini almaktadır. Tam üyelik sürecinde olan Türkiye, küresel yenilikçilik endeksinde oldukça geri bir sırada olması dikkat çekicidir. İlk bölümde yenilikçilikte ilk on ülke sıralaması yapılmış olup bu bölümde ilk on ülke ile birlikte Türkiye sıralamasına yer verilmiştir.

¹³⁷ Türk Havacılık Uzay Sanayii, "Uçak", **Basın Bülteni**, <https://www.tai.com.tr/urun/f-16-oncel-i>, (18.12.2018).

Tablo 10: Küresel Yenilikçilik Endeksi'ne Göre Türkiye ve İlk On Ülke ve Türkiye Sıralaması

Ülke	KYE Puanı	Sıralama
İsviçre	63.40	1
Hollanda	63.32	2
İsveç	63.08	3
İngiltere	60.13	4
Singapur	50.83	5
ABD	59.81	6
Finlandiya	58.63	7
Danimarka	58.39	8
Almanya	58.03	9
İrlanda	57.19	10
Türkiye	37.42	50

Kaynak: Soumitra Dutta, Bruno Lanvin ve Sacha Wunsch-Vincent (Ed.) WIPO, Cornell ve INSEAD'ın ortaklaşa hazırlattığı “Global Innovation Index 2018”, **Basın Bülteni**, https://www.globalinnovationindex.org/gii-2018-report#pdfopener_ (10.12.2018).

Tablo 10, Küresel Yenilikçilik Endeksine göre Türkiye ve ilk on ülke ve Türkiye'nin sıralamasını puanları ile vermektedir.

Tablo 11 ise Türkiye'nin kendi bulunduğu sırada 45 ile 55 sıra arasındaki ülkeleri göstermektedir.

Tablo 11: Küresel Yenilikçilik Endeksi'nde Türkiye'nin Dâhil Olduğu On Ülke Sıralaması

Vietnam	37.94	45
Rusya Federasyonu	37.90	46
Şili	37.79	47
Moldova	37.63	48
Romanya	37.59	49
Türkiye	37.42	50
Katar	36.56	51
Karadağ	36.49	52
Kosta Rika	35.72	53
Sırbistan	35.46	54
Moğolistan	35.90	55

Kaynak: Soumitra Dutta, Bruno Lanvin ve Sacha Wunsch-Vincent (Ed.) WIPO, Cornell ve INSEAD'ın ortaklaşa hazırlattığı “Global Innovation Index 2018”, **Basın Bülteni**, https://www.globalinnovationindex.org/gii-2018-report#pdfopener_ (10.12.2018).

Tablo 12 ise Küresel Yenilikçilik Endeksinde hangi faktörlerin değerlemeye tabi tutulduğu ve Türkiye'nin aldığı puanları göstermektedir.

Tablo 12: Küresel Yenilikçilik Endeksi’nde Türkiye’nin Faktör Puanları

İnovasyon Etkililik Oranı	25
İnovasyon Girdileri Alt Endeksi	62
Kurumlar	96
Beşeri Sermaye ve Araştırma	49
Altyapı	52
Pazar Gelişmişliği	55
İş Gelişmişliği	72
İnovasyon Çıktıları Alt Endeksi	43
Bilgi ve Teknoloji Çıktıları	52
Yaratıcı Çıktılar	39

Kaynak: Soumitra Dutta, Bruno Lanvin ve Sacha Wunsch-Vincent (Ed.) WIPO, Cornell ve INSEAD’ın ortaklaşa hazırlattığı “Global Innovation Index 2018”, **Basın Bülteni**, https://www.globalinnovationindex.org/gii-2018-report#pdfopener_ (10.12.2018).

Küresel yenilikçilikte ilk on ülkenin yarısından fazlası Birlik üyesi olması göz önüne alındığında; Birliğin yenilikçiliğe bakışı ve politikaları önem kazanmaktadır. Aşağıdaki tablolarda, Avrupa Komisyonu’nun yenilik göstergesi olarak insan kaynakları, bilgi yaratma kapasitesi, bilgiyi yayma, uygulama ve yenilikten alınan çıktılar şeklinde ana kriterleri vardır. Avrupa Birliği yenilik yaratma, yayma, uygulama, insan kaynaklarıyla icra etme gibi ölçütlerle yenilikçilik akışını devam ettirmektedir.

Tablo 13: Avrupa Komisyonu’na Göre Yenilik Göstergesi Olarak İnsan Kaynakları

Bilim ve mühendislik mezunlarının 20-29 yaş grubu içindeki oranı
Yükseköğrenim derecesine sahip olanların 25-64 yaş grubu içindeki yüzdesi
Eğitime devam edenlerin 25-64 yaş grubu içindeki yüzdesi
Orta ve yüksek teknolojili imalat sektörlerinde çalışanların toplam işgücüne oranı
Yüksek teknolojili hizmet sektörlerinde istihdam edilenlerin toplam işgücüne oranı

Kaynak: Avrupa Komisyonu, “European Innovation Scoreboard”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/facts-figures/scoreboards_en, (18.12.2018).

Tablo 14: Avrupa Komisyonu’na Bilgi Yaratma Kapasitesi Göstergeleri

- Gayri safi yurtiçi hasılanın yüzdesi olarak kamu sektörünün Ar-Ge harcamaları
- Gayri safi yurtiçi hasılanın yüzdesi olarak özel sektör Ar-Ge harcamaları
- Avrupa Patent Enstitüsü’ne yapılan yüksek teknolojili patent başvuruları
- Avrupa Patent Ofisi’ne yapılan tüm patent başvuruları
- ABD Patent ve Ticari Marka Ofisi’nde alınan patentler

Kaynak: Avrupa Komisyonu, “European Innovation Scoreboard”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/facts-figures/scoreboards_en, (18.12.2018).

Tablo 15: Bilgiyi Yayma ve Uygulama Göstergeleri

- Yenilik yapan KOBİ yüzdesi
- Yenilik faaliyetlerine katılan KOBİ’lerin yüzdesi
- Yenilik için yapılan harcamalar

Kaynak: Avrupa Komisyonu, “European Innovation Scoreboard”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/facts-figures/scoreboards_en, (18.12.2018).

Tablo 16: Yeniliğin Çıktıları ve Pazarları

- Yüksek Teknolojiye yapılan risk sermayesi yatırımı
- İnternet bağlantısı olan evlerin yüzdesi
- İnternet kullanabilen nüfusun yüzdesi
- Yüksek teknolojili sektörlerin katma değer içindeki payı
- Bilgi ve iletişim teknolojisi harcamaların gayri safi milli hasıladaki payı

Kaynak: Avrupa Komisyonu, “European Innovation Scoreboard”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/facts-figures/scoreboards_en, (18.12.2018).

Avrupa Komisyonu için “yenilikçilik” Birlik politikası olduğu için önemlidir. Yenilikçilik ölçülürken bir çok kriter ve alt kriterler belirlenmiştir.

Küresel Girişimcilik Endeksi sözkonusu olduğunda ise ilk on ülkenin yarısı Birlik üyesi ülkedir. Türkiye Tablo 17’den de anlaşılacağı üzere 37’inci sırada yer almaktadır. Türkiye’nin bulunduğu 31 ile 40 arası sıralamada dört tane Birlik üyesi yer almaktadır.

Tablo 17: Küresel Girişimcilik Endeksi'ne Göre İlk On Ülke ve Türkiye

Ülke	Sıralama
Amerika Birleşik Devletleri	1
İsviçre	2
Kanada	3
Birleşik Kralık	4
Avustralya	5
Danimarka	6
İzlanda	7
İrlanda	8
İsveç	9
Fransa	10
Türkiye	37

Kaynak: GEDI (The Global Enterpreunership and Develpment Institute), “2018 Küresel Girişimcilik Endeksi”, **Basın Bülteni**, thegedi.org/download/12231/, (10.12.2018).

Tablo 18: Küresel Girişimcilik Endeksi'ne Göre Türkiye'nin Dâhil Olduğu Sıralama

Ülke	Sıralama
Portekiz	31
Kıbrıs Rum Kesimi	32
Umman	33
İspanya	34
Bahreyn	35
Slovakya	36
Türkiye	37
Çek Cumhuriyeti	38
Kuveyt	39
Tunus	40

Kaynak: GEDI (The Global Enterpreunership and Develpment Institute), “2018 Küresel Girişimcilik Endeksi”, **Basın Bülteni**, thegedi.org/download/12231/, (10.12.2018).

Bunun yanısıra Dünya Ekonomik Forumu'nun Endüstri 4.0 bağlamında Küresel Rekabet Endeksi'nde ise ilk on ülkenin beşi Birlik üyesidir. Türkiye, 58'inci

sıradan 61'inci sıraya inmiştir. Tablo 19, 20 ve 21 Endüstri 4.0 bağlamında rekabete dair sıralamalar ve puanlamaları göstermektedir.

Tablo 19: Dünya Ekonomik Forumu'na Göre Endüstri 4.0'a Göre Küresel Rekabetçilik Endeksi İlk On Ülke

İlk on ülke	Küresel Rekabetçilik Endeksi 4.0'a göre 2018 sıralaması	Küresel Rekabetçilik Endeksi 4.0'a göre 2017 sıralaması
ABD	1	1
Singapur	2	2
Almanya	3	3
İsviçre	4	4
Japonya	5	8
Hollanda	6	5
Hongkong	7	7
İngiltere	8	6
İsveç	9	9
Danimarka	10	11
Türkiye	61	58

Kaynak World Economic Forum (Dünya Ekonomi Forumu), "Endüstri 4.0 Küresel Rekabet Endeksi", **2018 Raporu**, <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>, (10.12.2018).

Tablo 20: Dünya Ekonomik Forumu'na Göre Endüstri 4.0'a Göre Küresel Rekabetçilik Endeksi Sıralaması (Türkiye'nin Bulunduğu Sıralama)

Türkiye'nin Dâhil olduğu sıra	Küresel Rekabetçilik Endeksi 4.0'a göre 2018 sıralaması	Küresel Rekabetçilik Endeksi 4.0'a göre 2017 sıralaması
Kosta Rika	55	54
Filipinler	56	68
Yunanistan	57	53
Hindistan	58	63
Kazakistan	59	59
Kolombiya	60	57
Türkiye	61	58
Brunei Darulssalam	62	64
Peru	63	66

Kaynak World Economic Forum (Dünya Ekonomi Forumu), "Endüstri 4.0 Küresel Rekabet Endeksi", **2018 Raporu**, <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>, (10.12.2018).

Küresel rekabeti değerlendirirken Dünya Ekonomik Forumu’nun dikkat ettiği kriterler kurumsal yapılanma, alt yapı, bilgi ve iletişim teknolojileri, makroekonomik ortam, sağlık, beceriler, mal piyasası, işgücü piyasası, finansal sistem, pazar büyüklüğü, iş dinamizmi ve inovasyon kapasitesidir.

Tablo 21: Küresel Rekabet Endeksi Endüstri 4.0’a Göre Türkiye’nin Sıralamasındaki Faktör Puanlamaları

Küresel Rekabetçilik Endeksi 4.0 Faktörleri	2018 Türkiye Sıralaması	2017 Türkiye Sıralaması
Kurumsal Yapılanma	71	76
Alt Yapı	50	48
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	71	70
Makroekonomik Ortam	116	104
Sağlık	48	48
Beceriler	77	76
Mal Piyasası	76	50
İşgücü Piyasası	111	114
Mali (Finansal) Sistem	65	60
Pazar Büyüklüğü	13	14
İş Dinamizmi	76	
İnovasyon Kapasitesi	47	

Kaynak World Economic Forum (Dünya Ekonomi Forumu), “Endüstri 4.0 Küresel Rekabet Endeksi”, **2018 Raporu**, <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>, (10.12.2018).

Lojistik süreçlerin teknoloji, rekabet, inovasyonla güçlü bağı vardır. “Yenilikçi teknoloji ve hizmetler”, “rekabet edilebilirlik” lojistik süreçleri de etkilemektedir. Dünya Bankası’nın 2018 yılında yayınladığı lojistik performans indeksine göre lojistik performans sıralamamız 34’inci sıradan 47’inci sıraya düşmüştür. Dünya Bankası çeşitli ölçütlere göre hazırladığı raporda küresel lojistik sektörü ve Avrupa Birliği uyum sürecindeki ülkemizdeki düşmenin sebepleri önemlidir. Zira sıralamada Almanya birinci sırada yerini almaktadır.

Dünya Bankası:

- Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği,
- Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi,
- Rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı,
- Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği,

- Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi,
- Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması¹³⁸ gibi ölçütler göze alarak Lojistik Performans Endeksi yayınlamıştır.

Tablo 22’ye göre Türkiye 47’inci sırada yer almıştır.

Tablo 22: Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi’ne Göre Türkiye’nin Dâhil Olduğu Sıralamadaki On Ülke

Ülke	Sıralama	LPE Puanı
İzlanda	40	3.23
Malezya	41	3.22
Yunanistan	42	3.20
Umman	43	3.20
Hindistan	44	3.18
Kıbrıs Rum Kesimi	45	3.15
Endonezya	46	3.15
Türkiye	47	3.15
Romanya	48	3.12
Hırvatistan	49	3.10
Fildişi Sahili	50	3.08

Kaynak Dünya Bankası (World Bank), “2018 Lojistik Performans Endeksi”, **Basın Bülteni**, <https://lpi.worldbank.org/international/global>, (18.12.2018).

Tablo 23’e göre Türkiye’nin 2007 yılından itibaren değerlendirme kriterlerine göre aldığı puanlar yer almaktadır.

¹³⁸ Dünya Bankası (World Bank), “2018 Lojistik Performans Endeksi”, **Basın Bülteni**, <https://lpi.worldbank.org/international/global>, (18.12.2018).

Tablo 23: Yıllara göre Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'ne Göre Türk Lojistiğinin Puanlaması

Yıllar	Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği	Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi	Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği	Rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı	Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi	Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması
2007	3.0	2.94	3.29	3.07	3.27	3,38
2010	2.82	3.08	3.23	3.15	3.09	3.94
2012	3.16	3.62	3.52	3.38	3.54	3.87
2014	3.23	3.53	3.64	3,18	3,77	3.68
2016	3,18	3.49	3.31	3.41	3,39	3.75
2018	3.06	3.21	2.71	3.05	3.23	3.63

Kaynak: Dünya Bankası (World Bank), “2018 Lojistik Performans Endeksi”, **Basın Bülteni**, <https://lpi.worldbank.org/international/global>, (18.12.2018).

Tablo 24: Lojistik Performans Endeksi'nde İlk On Ülke ve Türkiye'nin Faktör Puanları

Ülke	Sıralama	LPE Puanı	Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği	Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi	Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği	Lojistik Rekabet	Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi	Zaman
Almanya	1	4.20	4.09	4.37	3.86	4.31	4.24	4.39
İsveç	2	4.05	4.05	4.24	3.92	3.98	3.88	4.28
Belçika	3	4.04	3.66	3.98	3.99	4.13	4.05	4.44
Avusturya	4	4.03	3.71	4.18	3.88	4.08	4.09	4.25
Japonya	5	4.03	3.99	4.25	3.59	4.09	4.05	4.25
Hollanda	6	4.02	3.92	4.21	3.68	4.09	4.02	4.25
Singapur	7	4.00	3.89	4.06	3.58	4.10	4.08	4.32
Danimarka	8	3.99	3.92	3.96	3.53	4.01	4.18	4.41
İngiltere	9	3.97	3.77	4.03	3.67	4.05	4.11	4.33
Finlandiya	10	3.97	3.82	4.00	3.56	3.89	4.32	4.28
Türkiye	47	3.15	2.71	3.21	3.06	3.05	3.23	3.63

Kaynak: Dünya Bankası (World Bank), “2018 Lojistik Performans Endeksi”, **Basın Bülteni**, <https://lpi.worldbank.org/international/global>, (18.12.2018).

Lojistik Performans Endeksi'ne bakıldığında Türkiye 34'üncü sıradan 47'inci sıraya düşmüştür.

2.2. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK TEŞEBBÜSLERİNE UYGULADIĞI REKABET KURALLARI

İlk modern rekabet yasası 1891 yılında Amerika Birleşik Devletleri (ABD)’nde kabul edilmiştir¹³⁹. 1957 yılında Avrupa ise Roma’da imzalanan AET Antlaşması’ndaki “*Rekabet Politikası*” başlığı ile “*zarar verici rekabeti*” önlemeye çalışmıştır. Günümüzde Avrupa Birliği Rekabet Politikası, çok yönlü olup üye devletlerin yanı sıra üye olmayan adaylık sürecindeki devletlerin dahi ulusal mevzuatlarında yer verdiği örnek bir rekabet politikasıdır. Ayrıca Avrupa Birliği Adalet Divanı kararları da yine bu yönde oldukça önemli bir kaynaktır.

2.2.1. Avrupa Birliği Rekabet Politikası

Avrupa Birliği, ulaşım ağlarına ve lojistik uygulamalarına istihdam yaratmak ve ekonomik büyüme için ihtiyaç duymaktadır. Özellikle de ulaşım arz ve tedarik zincirinin kalbi niteliğinde olup ülke ekonomisinin motor gücüdür. Çalışmanın konusu olan mal lojistiği için güçlü lojistik uygulamalar ve tedarik zinciri şarttır.

Avrupa Birliği lojistik uygulamalarında rekabet politikalarına geçmeden önce, Avrupa Birliği politikalarını bilmek gerekmektedir. 2012 rakamlarına göre 878 milyar Euro, lojistik uygulamaları için harcanan miktardır¹⁴⁰. Avrupa Birliği lojistik uygulamaları küresel nitelikte olup dünyada en büyük paya sahip lojistik pratiğidir. Ancak Birlik çapında ülkeden ülkeye değişen performansın en yükseği Almanya’ya ait olup; Almanya, Japonya ve ABD ile yarışmaktadır¹⁴¹.

Avrupa Birliği lojistik pratiği, lojistik uygulamalarda dünyada en büyük paya sahip olsa da; halen daha güçlü idari engeller, altyapı eksikliği ve etkisiz ulaşım iyi işlemesine engel olmaktadır. Lojistiğin teknolojik gelişmeler ile sıkı bağı olması; ülkelerin ve firmaların teknolojiye önemli bir pay ayırmasını gerektirmektedir. Avrupa Birliği’nde dijital ulaşım çok önemli bir yer tutmaktadır. Bunun yanı sıra

¹³⁹ İlker Parasız, **Rekabet Ekonomisi ve Düzenlemeler**, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa, 2001, s.11.

¹⁴⁰ Avrupa Komisyonu, “Logistics”, **İnternet Sitesi**, 19/12/2018, https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/logistics_en, (20.03.2017).

¹⁴¹ Avrupa Komisyonu, “Logistics”, **İnternet Sitesi**, 19/12/2018, https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/logistics_en, (20.03.2017).

dijital ve fiziksel altyapı eksikliği halen daha ciddi bir sorun olup, dijital ulaşım ve karbon ayak izi uygulamalarının yaygınlaşması ve uyumlaşmanın olması şarttır.

Avrupa Birliği rekabet kuralları ve politikası inovasyonun (yenilikçiliğin), tekleşmiş standartların tam ve etkin olduğu bir ortamda adil bir rekabetin tesis edilmesiyle mümkün olabilecektir.

Rekabet, malların en iyi fiyata en etkin ve iyi şekilde tüketicilere piyasa baskısı altında sunar. Tüketicilerin yararlanıcı ve başat aktör olduğu hedeflenen serbest piyasada rekabet, tüketiciler için büyük önem taşımaktadır. Bazı durumlarda şirketler rekabeti kısıtlamak istemekte; özellikle de iyi kar getiren veya az bulunan ürünlerde fiyatın düşmesi istenmemektedir. Böyle bir durumda Avrupa Komisyonu devreye girmekte; rekabet önleyici davranışlar için Avrupa Birliği şunları öngörmektedir:

- Tekelleşme ve diğer haksız rekabet anlaşmalarının önlenmesi,
- Hâkim Durumun önlenmesi,
- Şirket birleşmelerinin denetlenmesi,
- Piyasanın rekabete açılması,
- Piyasada rekabeti bozucu nitelikteki şirketlere devlet yardımının denetlenmesi,
- Birlik içinde ulusal otoritelerle işbirliği vb.

Avrupa Birliği rekabet kurallarına göre şirketler fiyatları keserek ya da sabitleyerek kendi aralarında bir durum yaratamazlar. Küçük girişimcileri zorlayarak sıkıştırarak baskın durumlarını kötüye kullanamazlar. Rekabet Kuralları sayesinde küçük firmaların da korunacağı şirketlere gerektiğinde devlet yardımı adı altında vergi kesintisi, kredi, tercihli oran gibi kolaylıklar sağlanabilecektir. Birlikte bir anlamda “*checks and balance*” sistemi olarak rekabetin adil olması önemsenmektedir.

Avrupa Birliği’nde rekabet kuralları, lojistik şirketleri için ayrıca önem arz etmektedir. Çünkü lojistik uygulamalar, hem serbest ticaret ve “*Tek Pazar*” için önemli olduğu gibi hem de piyasa rekabeti için önemlidir. Bu durumda lojistik uygulamalar alanında çalışan şirketlerin uyduğu rekabet kuralları Birlik tarafından önemsendiği gibi lojistik sektöründeki rekabet ile ilgili çok sayıda ABAD (Avrupa Birliği Adalet Divanı) kararı mevcuttur.

Avrupa Birliği'nde “rekabet” ve “vergileendirme” aynı başlık altında düzenlenmiştir. Avrupa Birliği İşleyişine Dair Anlaşma'nın 101/1'üncü maddesi ve Avrupa Birliğini Kuran Anlaşma'nın 81/1'inci Maddesi rekabet kurallarını içerir.

Ulaştırma modları için çıkan Konsey regülasyonları, rekabet açısından ulaştırma şartlarının sabitleneceği, ulaştırma arzının sınırlandıracağı ve kontrolü, ulaştırma pazarının paylaşılması, teknik yeniliklerin ulaştırma modlarına pazarına aktarımı gibi şartlar taşımaktadır¹⁴². Regülasyonlar ya da direktifler (tüzük ve yönergeler) Avrupa Parlamentosu'na danışılarak Konsey tarafından çıkarılan ikincil hukuk kaynaklarıdır.

Konseyin çıkardığı rekabete ilişkin regülasyonlar; Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşma'nın 101, 102 ve 103'üncü maddelerinin uygulanışı ve Avrupa Birliği Adalet Divanı kararlarının uygulanışına dair usulu belirlemektedir. Regülasyonlarla; para cezaları, süreli para cezalarının belirlenmesi (madde 101/3), kartel yasağı ilkesinin bağımsızlıkla ilgili kurallarının öngörülmesi (madde 101/3), anlaşmanın 101'inci ve 102'inci maddelerinin kapsamının belirlenmesi, Adalet Divanı'nın görevlerinin tanımlanması, ulusal hukuklar ile ABİDA arasındaki ilişkilerin belirlenmesini sağlamaktadır.

Avrupa Birliği'nde rekabet özgürlüğü temelinde hukuka aykırı rekabet kısıtlamaları yasaklanmıştır. Rekabet Hukukuna ilişkin iki temel kural Birlik'te hâkimdir; “*kartel yasağı*” ve “*hâkim durumun kötüye kullanılması yasağı*”dır.

Kartel yasağı ilkesi; anlaşmalar, kararlar ve uyumlu uygulamalarla rekabetin kısıtlanmasının yasaklanması anlamındadır. Hâkim durumun kötüye kullanılması ise hâkim gücün kötüye kullanılmasının yasaklanması anlamındadır.

2.2.2. Avrupa Birliği'nde Rekabet Kuralları

Rekabet ve işbirliği; rekabet kurallarının ve yeni dönem ekonomi hukukunun temelini oluşturmaktadır¹⁴³. Rekabet, günümüz ekonomik sisteminde bireyleri ve

¹⁴² Avrupa Birliği, “applying rules of competition to transport by rail, road and inland waterway, **Council Regulation** (EC) No 169/2009 ,2009, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/GA/TXT/?uri=celex:32009R0169>, (20.03.2108).

¹⁴³ Uğur Özgöker, **Avrupa Birliği Rekabet Hukuku Politikası**, Beta Yayınları, İstanbul, 2008, Önsöz.

devletleri üretmeye iten bir unsurdur. İşbirliğinin ise, olumlu ve olumsuz yönleri bulunmaktadır. İşbirliğinde ekonomik rakipleri yıkıcı, piyasadan silici engelleyici modeller içeriyorsa olumsuz, ancak işbirliği ekonominin sürdürülebilir olarak işlemesine sebep oluyorsa olumlu olarak görülmektedir.

Günümüzdeki ekonomik sistemi dev bir arz ve tedarik zinciri olarak gördüğümüz takdirde; verimlilik, karlılık, tüketici refahı, fayda maliyet fiyat dengesi ve uyumu, hammaddeden nihai ürün olarak tüketiciye ulaşması ve bu ara süreçler için daha kaliteli, uyumlu, çevreye saygılı teşebbüslerin faaliyetlerinin denetlenmesi ve kurallara bağlanması gerekmektedir. Rekabet hukuku, dev bir arz ve tedarik zinciri olan ekonomik hayattaki teşebbüslerin hukuki rejimine verilen addır.

Ölçek ekonomilerinin önem kazanması, ölçek ekonomilerinden yararlanmak için devralmalar birleşmeler, çokuluslu şirketlerin devreye girmesi, doğrudan yabancı sermaye yatırımları, ortak girişimler yolu ile tekelleşmeye olanaklı hale gelmesinden dolayı dünya çapında çeşitli uluslararası örgüt ticari etkinliklere kurallar koymuştur.

Rekabet; fiyat indirimi, maliyet indirimi ve kalite artırımı için teşebbüsler arası bir denge ayarıdır. İşbirliği ise rekabetin sürmesi için sürdürülen bir etkinliktir. Tedarik zincirinin iyi işlemesi, lojistik uygulamaları sunan teşebbüsler arasındaki rekabetin doğru işlemesine bağlıdır. Rekabet aynı zamanda tedarik zinciri içinde yer alan lojistik uygulaması sağlayıcılarının yansırı tüketiciler için de önemli avantaj sağlar. Bir başka kaynağa göre rekabet, kaynakların tüketicilerin bir malı elde etmek arzusu ve o mala verdiği ekonomik değere göre dağılımını sağlayarak, genel mutluluk ve refahın artmasına yol açar¹⁴⁴. Böyle bir sistemde tüketicilerin ve kobilerin korunması amaç olmak zorunludur.

Avrupa Birliği ise ekonomiye yeni hedef koyarak, 2000 yılı Lizbon Raporu'na göre girişimcilerinin korunduğu, güçlendirildiği, inovasyona ve yeniliğe açık, esnek bir “Tek Pazar” olması gerektiğini belirtmiştir¹⁴⁵.

Avrupa Birliği rekabet politikası, Avrupa Birliği ekonomisini güçlendirmek ve tek piyasa olması için uygulanmak istenmektedir. Özellikle de enerji ve

¹⁴⁴ İ. Yılmaz Aslan, **Rekabet Hukuku Dersleri**, Ekin Kitabevi, Ankara, 2006, s.3.

¹⁴⁵ Katinka Barysch, “The Future Of Single Market”, **Centre of Europe Araştırma ve Basın Bülteni**, 02 March 2007, <http://www.cer.eu/insights/future-single-market>, (13.04.2018).

telekomünikasyon piyasası gibi liberalleşen piyasalar, Avrupa Birliği rekabet politikaları için uygulama alanıdır.

Avrupa Birliği Rekabet Politikaları, Lizbon Ekonomik Reform’unda belirtildiği gibi “yenilikçiliği” destekler¹⁴⁶. Daha doğrusu rekabet sürecinde monopollerini innovasyona zorlamanın, teşvik etmenin rekabeti artıracığına dair ekonomistlerde bir düşünce oluşmuştur.

Her ne kadar Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin gelişmekte olan piyasa ekonomilerinde sorunlar olsa da Avrupa Birliği; son yıllarda modernizasyonu yakalamaya çalışmış, yeni aşamalar kaydetmiştir. Modernleşme ve yenilikçilik içinde gelişen rekabet; rekabete dair kuralların çeşitlenmesini, işlevselleşmesini, yorumlanmasını, denetlenmesini ve uygulanmasını da güçlendirmiştir. Rekabet Hukuku’nun uygulanması, marka patent fikri ve sınai hakların, buluşların korunmasını da sağlamaktadır. Avrupa Birliği Rekabet Politikası tüketici odaklı, kartel oluşumunu engelleyen, fiyat mekanizmasının uyumlu olduğu bir yapının oluşmasını desteklemektedir.

Avrupa Birliği’nin İşleyişine Dair Anlaşmada 101’inci ve 109’uncu maddeler arasında rekabet konusu düzenlenmiştir. 109’uncu madde ise rekabet kurallarının nasıl uygulanacağını düzenlemektedir. Bunun yanı sıra regülasyon olarak adlandırılan tüzük ve direktifler de rekabet kuralları yönünden ikincil hukuku oluşturmaktadır.

Avrupa Birliği rekabet kuralları üye devletlere ve teşebbüslere yönelik kurallar olmak üzere ikiye ayrılır. Çalışmada, teşebbüslere uygulanan rekabet kurallarını esas alınmasına karşın üçüncü bölümle (mali yükümlülükler) bağlantılı olmasından dolayı devletlere yönelik rekabet kuralları (devlet destekleri, devlet yardımları, state aids) ile ilgili düzenlemeler de yer alacaktır.

2.2.2.1. Avrupa Birliği’nde Teşebbüslere Yönelik Rekabet Kuralları

Bu başlık altında teşebbüslerin Birlik müktesebatından dolayı uyması gerektiği rekabet kuralları incelencektir.

¹⁴⁶ Banu Yılmaz, “Lizbon Sonrası AB 2020 Stratejisi”, **Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Raporu**, <https://www.tobb.org.tr/AvrupaBirligiDairesi/Dokumanlar/Raporlar/AB%202020%20Stratejisi.pdf>, (20.12.2018).

2.2.2.1.1. Avrupa Birliği Rekabet Hukukunda Yasaklanan Eylemler

Teşebbüsler Avrupa Birliği Hukukunda rekabet kuralları açısından özel bir önem taşımaktadır. Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşma'nın 101 ve 102' inci maddesi hâkim durumun kötüye kullanılması, yoğunlaşmalara ilişkin düzenlemelerdir.

2.2.2.1.1.1. Anlaşmalar, Kararlar, Uyumlu Eylemler

Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşma'nın 101'inci Maddesine göre teşebbüsler arasında, iç pazara zarar verdiği için üye devletlerarasındaki ticarete ilişkin olarak, amacı ya da etkisi rekabetin engellenmesi, kısıtlanması ya da bozulması olan antlaşmalar, kararlar ve uyumlu eylemler yasaklanmıştır.

Madde 101'e göre bu eylemler şunlardır:

- Doğrudan ya da dolaylı olarak alım veya satım fiyatını ya da diğer ticari şartları tespit etmek,
- Üretimi, pazarları, teknolojik gelişimi veya yatırımları sınırlamak veya kontrol altında tutmak,
- Pazarları veya tedarik kaynaklarını paylaşmak,
- Ticari işlem yaptığı şahıslara, aynı işlemler için eşit olmayan şartlar uygulayarak rekabet dezavantajı yaratmak,
- Anlaşmaların yürürlüğe girebilmesi için, ne karakteristik yapısı ne de ticari ilişkisi açısından anlaşmanın konusu ile ilgili olmayan ek yükümlölüklerin kabul edilmesini şart koştur.

Bu madde ile geniş bir çerçeve koyularak tüm uyumlu eylemleri ve rekabeti bozan tüm anlaşmaları yasaklamayı hedef almıştır. 101'inci madde ise hem yatay rekabet kısıtlamalarına (karteller) hem de dikey anlaşmalardan olan dağıtıcılık sözleşmelerine uygulanabilir. 101'inci madde rekabeti engelleyen, bozan, kısıtlayan, tüm anlaşmalar, uyumlu eylemlerin yasaklandığı genel hükümdür. Bunlar nelerdir;

- Rakipler arasında fiyat tespiti yapılması,
- Üretim kotaları,
- Pazar paylaşımı antlaşmaları,

- Dağıtıcılık kapsamında yeniden satış bedellerine ilişkin esaslar ve
- Müşteri kısıtlamalarıdır.

Anlaşma'nın 101'inci maddede zararlı kabul edilen eylemlerin getireceği yarar, rekabeti bozucu özelliklerden fazla ise, ilgili maddenin hükümleri uygulanmayacağı belirtilmektedir. Yine zararlı kabul edilen eylemler üretim artırıcı, üretim dağıtımını etkinleştirici, ekonomik gelişme ve teknolojik gelişmeyi sağlayıcı bir hal yaratıyor ise yasaklar uygulanmayabilir.

Avrupa Birliği mevzuatı bu konuda yol gösterici olup teşebbüsler bunu dikkate alarak hareket etmek zorundadır. Yasaklanan anlaşmalar ile üretimin arttırılacağı gibi, etkin ürün dağılımı, teknolojik ve ekonomik gelişme sağlama ve tüketicinin korunması açısından faydalı olabilmektedir.

Toshiba Corporation v European Commission 2016 kararı ise yine lojistik alanında rekabete ilişkin kurallarla Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşmanın 101'inci maddesine örnektir¹⁴⁷.

2.2.2.1.1.2. Muvazaa ve Karteller

Avrupa Birliği Rekabet Hukuku'nda teşebbüs tanımı kapsamına “*ekonomik faaliyet oluşturan*” kişiler girmektedir.

Birlik'te kartel ve muvaza karşıtlığının sebebi; yatay (rakipler) ve dikey (perakendeciler ve tedarikçiler) yapılan gizli ve oligopolleşmeye sebep olan anlaşmaları engelleme niyetidir. Adalet Divanının Bundeswettbewerbshörde, Bundeskartellamt v Schenker & Co. and Others kararı da lojistik uygulamalarından olan navlun uygulamasına uygulanan kartel karşıtı rekabet kurallarına ilişkin bir örnektir^{148*}.

¹⁴⁷ EUR-LEX, Judgment of the Court (Second Chamber) of 20 January 2016, “Toshiba Corporation v. European Commission”, **Avrupa Komisyonu Kararı Basın Bülteni**, <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62014CJ0373&lang1=en&type=TEXT&ancre=>, (12.03.2018).

¹⁴⁸ Avrupa Komisyonu, “Avrupa Birliği Adalet Divanı Bundeswettbewerbshörde, Bundeskartellamt v Schenker & Co. and Others Kararı”, 18.06.2013, **Avrupa Komisyonu Basın Bülteni**, http://europa.eu/rapid/press-release_CJE-13-73_en.htm, (13.04.2018).

*Bu kartel türünü üretimin, pazarın, teknik gelişmelerin, yatırımların sınırlanması ile ya da kontrolü ile etki alanı yaratılması olarak örneklendirilebilir.

Kartel Yasağı ilkesi 101'inci maddede düzenlenmiştir. Rekabet Hukuku'ndaki teşebbüsler arasındaki kartel oluşturan, rekabeti kısıtlayan muvazaalı eylemler ise aşağıdaki maddeleri kapsamaktadır. Bunlar:

- Alış veya satış fiyatlarını ya da diğer ticari şartları doğrudan veya dolaylı olarak tespit etmek,
- Üretimi, pazarları, teknolojik gelişimi veya yatırımları sınırlamak ya da kontrol altında tutmak,
- Piyasaları veya tedarik kaynaklarını paylaşmak,
- Karşısındakilere eşit işlemler için farklı şartları öne sürerek rekabet dezavantajı yaratmak durumlarıdır.

Bazı hallerde ise rekabet karşıtı davranışlara izin mevcuttur (ABİDA m.101/3). Bunlar; bazı ekonomik ve toplumsal yararların, rekabete ilişkin kaygılara ağır bastığı, bu yararları sağlamak için konulan sınırlamaların vazgeçilmez olmadığı ve söz konusu davranış veya anlaşmaların, ilgili ürünlerin büyük bir bölümünde rekabeti ortadan kaldıracağı bir etki yaratmadığı hallerdir.

Birlik hukukuna göre herhangi bir anlaşmanın, kararın, teşebbüs birliklerinin, uyumlu eylemin rekabet karşıtı olsa dahi yaptırıma uğramama durumu iki olumlu ve iki de olumsuz şartın varlığı halinde mümkündür. Olumlu koşullar:

- Kartel anlaşmasıyla malların üretim ve dağıtımının iyileştirilmesine veya ekonomik gelişimin hızlandırılmasına katkıda bulunulması ile tüketicilerin böylesi bir durumdan adil bir pay almasının sağlanması olarak sıralanabilir.

Olumsuz koşullara ise:

- Kartel anlaşmasında ilgili teşebbüslere bu amaçlara ulaşılması için gerekli olandan daha fazla kısıtlama getirilmemesi ve ilgili teşebbüslere kartel anlaşmasının konusu olan ürünlerin önemli bir bölümü için rekabeti ortadan kaldırma olanağının verilmemesi denebilmektedir. Bu durumda iki olumlu iki de olumsuz şart varlığı halinde ABİDA 101/3'üncü maddesi uyarınca kartel yasağı yaptırımından muafiyet (bağışıklık) söz konusu olabilecektir.

Formalitelerden arındırılmış olarak iki olumlu ve olumsuz şartın sağlanması ile grup bağışıklıklarına izin verilmektedir. Bunlar uzmanlık anlaşmaları, dikey

anlaşmalar, AR-GE anlaşmaları, teknoloji transferi anlaşmaları, otomotiv sektöründeki dikey anlaşmalar, sigorta sektöründeki anlaşmaları sayabiliriz.

Birlik, rekabeti kısıtlayan ve kartel oluşumuna izin veren muvazali işlemleri dikey ve yatay olmak üzere ikiye ayırmıştır.

2.2.2.1.1.2.1. Yatay Kısıtlama

Yatay kısıtlama, aynı pazarlama aşamasında olan teşebbüsler arasındaki anlaşmalar veya uyumlu politikalara denilmektedir. Yatay kısıtlamalar içinde imalatçıların tedarik fiyat ve şartları piyasayı zora sokacak şekilde kendilerine uygulanan rekabet kuralları belirlemeleri rekabet hukukuna aykırıdır. Bunun yanı sıra rakipler arasında pazar paylaşımı yapmak, alım veya satış fiyatlarını birlikte belirlemek, fiyat artışlarını birlikte tespiti, asgari ve azami fiyatları belirlemek, indirim ve iskontoları birlikte belirlemek, müşteri ve tedarikçiyi etkileyecek türde boykotlar, ortak girişimler ve piyasayı olumsuz etkileyecek ticaret birlikleri yasaklanmıştır.

Ticaret birliklerine örnek, belli bazı müşterilerle satış yapmamak ya da bazı tedarikçilerden alım yapmama konusunda birlikte karar almak verilebilir. Ancak Birliğin rekabet politikası; piyasayı ve tüketicileri zor durma düşürmek şeklinde değil rakiplerin üretimini, istihdamını, verimliliğini artıracak işbirliklerini amaçlamaktadır. Bunlar ortak AR-GE çalışmaları, ortak üretim, ortak pazarlama yapmak şeklinde olabilmektedir.

2.2.2.1.1.2.2. Dikey Kısıtlama

Dikey kısıtlamalara ise farklı pazarlama düzeyindeki teşebbüsler arasındaki rekabeti kısıtlayıcı anlaşmaları veya uyumlu politikaları örneklemek mümkündür. Müşteriler, dağıtıcılar, tedarikçiler ve üreticiler arasındaki rekabet kısıtlayıcı anlaşmalar; dikey kısıtlamalara girmektedir. Buna örnek olarak üretici, dağıtıcı tarafından verilen yeniden satış fiyatlarını tespit edememesidir. Örnek olarak bir ürün için dağıtıcıların veya bayilerin yeniden satış fiyatlarının belirlemesi, sipariş formlarıyla teklif, mektuplar, kataloglar, teşhirler, fiyat etiketleri, dağıtıcının önerilen

yeniden satış fiyatına uymasını koşul olarak sürmek buna karşılık dağıtıcı uymadığı takdirde anlaşmayı feshetmek, dağıtıcının iskonto ve indirim vermesine engel olmak, dağıtıcının kar oranını belirlemek gibi durumlardır. Birlik hukuku bu hallere izin vermemektedir. Ancak Birlik'te markalı ürünlerin yeniden satış fiyatı uygulamasında bağlayıcı olmayacak şekilde fiyat tavsiyesinde bulunulmasına izin verilmektedir.

2.2.2.1.1.3. Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması

Anlaşmanın 102'inci maddesi hâkim durumun kötüye kullanılması ve Birlik'in anti tröst anlayışını düzenlemektedir. Tek Pazar'da ya da Tek Pazar'ın önemli bir bölümünde, hâkim duruma sahip bir veya daha fazla teşebbüs tarafından bu durumun kötüye kullanılması, üye devletlerarasındaki ticareti olumsuz etkilediği ve ortak pazarda uyumsuzluk yarattığı çerçevede yasaklanmıştır. Buna göre:

- Adil olmayan alım veya satış fiyatları veya diğer haksız ticari koşulları doğrudan veya dolaylı olarak dayatmak,
- Tüketicilerin haklarını kısıtlayacak şekilde üretimi, piyasaları veya teknolojik gelişimi engellemek,
- Ticari ilişkilerde bulunduğu kişilere eşit işlemler için farklı şartlar öne sürerek rekabet dezavantajı yaratmak,
- Anlaşmaların yürürlüğe girebilmesi için ne karakteristik yapısı ne de ticari ilişki açısından anlaşmanın konusu ile ilgisiz ek yükümlülüklerin kabul edilmesini şart koşturmak yasaktır.

Hâkim durumun kötüye kullanılması tespit kriteri ise şu şekilde yapılır; hâkim durumun rakiplerinden, müşterilerden ve sonuçta tüketicilerden önemli sayılabilecek ölçüde bağımsız olup olmadığının tespiti gerekmektedir¹⁴⁹. Bir teşebbüsün rakiplerinden, tedarikçilerden ve müşterilerden bağımsız olarak belirli bir pazarda etkin rekabeti engelleyebilmesi gücüne hâkim durum denilmektedir.

1890 yılında kabul edilen Sherman Act'e dayanan hâkim durumun kötüye kullanılması; tekelleşmeyi ve aleni gizli çabaları yasaklamayı amaç edinmiştir¹⁵⁰.

¹⁴⁹ Göker, s.23.

¹⁵⁰ Özgöker, s.45.

ABİDA'nın 102'inci madde uyarınca yasaklanan hâkim durumun kötüye kullanılması eylemleri ise şu örneği verebilmek mümkündür. Aynı şartlara sahip dağıtıcı veya müşterilere farklı iskonto ya da yüksek fiyat uygulaması veya belirli hizmetler karşılığında özel indirimler, dağıtım kanallarındaki farklı seviyedeki dağıtıcılara farklı hizmet sağladıkları için farklı fiyat uygulaması yapmak yasaktır. Daha ayrıntılı örneklendirme yapılacaksa aşağıda gruplandırılabilir:

- Sadık müşteri iskontoları (ürünlerini belli tedarikçilerden alma koşulu ile yapılan indirimler),

- Fikri mülkiyet hakkının kötüye kullanılması,
- Yetersiz ve kötü yönetim
- Sadakat indirimleri
- Benzer etkiye sahip indirimler
- Aşırı fiyatlandırma
- Haksız veya yıkıcı fiyatlama
- İngiliz hükmü¹⁵¹ gibidir...

İngiliz Hükmü “Sağlayıcı ve onun müşterisi (örneğin perakendeci) arasında, müşterinin ürünü, söz konusu sağlayıcıdan ziyade daha iyi koşullar sağlayan başka bir sağlayıcıdan almasına imkân veren anlaşma” olarak açıklanabilir¹⁵². Hâkim durum tespitinde vaka üzerinden değerlendirme yapılması gerekmektedir. Hâkim firma tarafından anlaşma yaptığı teşebbüse sadık müşteri ve hedef alım indirimleri verilmesi yasaktır. Ayrıca hedef iskontoların taahhüt edilmesi, dampingli fiyat (maliyetin altında) verilmesi, sipariş edilen ürün miktarına ait önceden bilgi verilerek iskontolar, bazı dağıtıcı ve müşterilere satıştan kaçınmak, müşterilere mal satımı yaptığı rakiplerinin isim ve fiyatlarını bildirme zorunluluğu getiren “İngiliz Hükmü” koyma taahhüdü, geçerli neden olmadan eşit durumdaki müşterilere ayrımcı davranışlar, rakiplerin engellenmesi gibi durumlar; Birlik'in rekabet kurallarınca hâkim durum yaratma girişimi olarak görülmektedir.

Bazı haller ise hâkim durum yaratma olarak kabul edilmemektedir. Bunlar; ticari olarak haklı bir neden sözkonusu ise müşterilere satış yapmamak ve yetersiz

¹⁵¹ Özgöker, s.44.

¹⁵² Rekabet Kurulu, “Terimler Listesi İngiliz Şartı”, **Basın Bülteni**, [https://www.rekabet.gov.tr/\(X\(1\)S\(btc0eomrt04k35zdrannrkb0\)\)/tr/Sayfa/Yayinlar/rekabet-terimleri-sozlugu/terimler-listesi?icerik=689ccdd5-aa47-47af-824b-2306afb8e93e](https://www.rekabet.gov.tr/(X(1)S(btc0eomrt04k35zdrannrkb0))/tr/Sayfa/Yayinlar/rekabet-terimleri-sozlugu/terimler-listesi?icerik=689ccdd5-aa47-47af-824b-2306afb8e93e), 12.12.2018.

kapasite nedeniyle satıştan kaçınmaktır... Yine ana şirket ile yavru şirket arasındaki anlaşmalar da hâkim durum yaratma kapsamında değerlendirilmeyecektir. Ancak yavru ve ana şirket tarafından pazarlama planları, reklam broşürleri, fiyat listeleri rekabet kurallarına uygun olması gerekmektedir.

Avrupa Birliği rekabet mevzuatına göre bazı eğilimler de hâkim durumun kötüye kullanılması olarak görülmektedir. Bunlara örnek olarak; sömürücü nitelikte kötüye kullanmadır¹⁵³. Bir ürünün aşırı derecede fiyatının arttırılması, bağlayıcı sözleşmeler yapılması gibi... Bir diğer eğilim ise dışlayıcı kötüye kullanmadır. Münhasır satın alma sözleşmeleri, sadakat indirimleri buna örnektir. Yıkıcı fiyat uygulaması eğilimi ne yazık ki devam etmekte olup maliyetin altında satışlarla rakibinin piyasadan çekilmesini sağlama durumuna sebep olmaktadır.

2.2.2.1.1.4. Birleşmeler ve Devralmalar

Avrupa Birliği, birleşmelerin ya da devralmaların hâkim durumu kötüye kullanma durumu yaratabileceğini; bunun sonunda da oligopolleşme durumu yaratma olasılığını göze alarak bir kontrol mekanizması öngörmüştür. Avrupa Birliği Rekabet Hukuku, hangi firmaların birleşip, hangi firmaların birleşmeyeceğini belirleyebilmektedir. Bunun sebebi ise firmaların serbestçe hâkim duruma geçmelerini, tüketicinin, ekonominin ve genel olarak toplumun çıkarlarına zarar vermelerini engellemek amaçlıdır. Az sayıda firma ya da teşebbüste hâkim durumun oluşması ile piyasalarda kartel yapısı meydana gelebilmektedir.

Avrupa Birliği'nde 139/2004 sayılı Birleşmeler Tüzüğü'ne göre; birleşme ve devralmaların kapsamı belirlenmiştir. Bu tüzüğe göre birleşmeyi planlayan şirketler önce ilgili devlet kurumundan ön onay alacak; eğer bunu beklemeden hareket eder ve birleşmenin rekabeti kısıtlayıcı etkisi tespit edilirse, birleşen şirketler “*çözölmek*” (*eski hale dönmek*) zorunda kalacaklardır. Bu nedenden Birleşme Tüzüğü, oluşum gerçekleşikten sonra etkisinin ölçölmesinden çok, potansiyel piyasa şartlarının tahmin edilmesine dayalıdır¹⁵⁴. Esas ölçüt, birleşmenin hâkim durum yaratması veya kuvvetlendirmesiyle etkin rekabete karşı belirgin kısıtlar getirip getirmediğidir.

¹⁵⁴ Özgöker, s. 44.

Tüzük, bir firmanın diğer firmanın hissesini satın alması şeklinde ortaya çıkan birleşmeler veya devralmalarda, muhtemel kötü durumların oluşmasına engel olmak için bunu bir tüzük uyarınca kurula bağlamıştır. 139/2004 numaralı 20.01.2004 tarihli tüzüğe göre birleşmeler devralmalarda rekabet bozucu bir durum olduğu takdirde komisyonun müdahale hakkı da olmaktadır.

Birleşmeler ve devralmalar ölçek ekonomilerinden yararlanma avantajı sağlasa da tüketicilerin bu durumdan yararlanabilmeleri bazen mümkün olmaz ve hâkim durumun kötüye kullanılmasına imkân sağlayabilir. Bu durumda da Birlik mevzuatı birleşmenin olumsuz sonuç yaratma ihtimalini sorgular.

Tüzüğe göre yoğunlaşma birden fazla teşebbüsün birleşmesi, bir veya daha çok teşebbüsün satın alınması, teşebbüslerin doğrudan ya da dolaylı kontrolünün bir ya da daha fazla kişi tarafından alınmasıdır. Ülkeyi ya da Birlik'i kapsayacak birleşmeler, rekabete olumsuz etki edecektir.

Deutsche Bahn AG, DB Mobility Logistics AG, DB Energie GmbH, DB Netz AG, Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, DB Schenker Rail GmbH, DB Schenker Rail Deutschland AG v. European Commission 2016 Kararı; demiryolu lojistiğinde yaşanan hâkim duruma ilişkin rekabeti bozan durumla ilgili bir karardır¹⁵⁵.

Panalpina World Transport Ltd ve Kuühne+Nagel International AG Kararları; navlun hizmetlerindeki teşebbüslerin birleşmesi ile ilgili rekabet kurallarına ilişkin bir başka Avrupa Birliği Adalet Divanı Kararlarıdır¹⁵⁶.

2.2.2.2. Avrupa Birliği'nde İnhisar Niteliğinde Olan veya Özel Haklar Tanınan Teşebbüslere Uygulanan Rekabet Kuralları

Avrupa Birliği Rekabet kuralları piyasadaki rekabetçi yapının sağlanması için özel teşebbüslere ve kamu teşebbüslerine eşit düzeyde uygulanmaktadır. ABİDA'nın 106'ncı maddesinin birinci fıkrasına (madde 106/1) göre devlet tarafından inhisar

¹⁵⁵ Avrupa Birliği Adalet Divanı, "Deutsche Bahn and Others v Commission, 18.06.2015 Kararı", **Basın Duyurusu**, <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=-C-583/13&language=EN>, (14.05.2018).

¹⁵⁶ Avrupa Komisyonu, "Antitrust: Commission imposes € 169 million fine on freight forwarders for operating four price fixing cartels", 19.02.2018, **Basın Bülteni**, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-314_en.htm, (14.05.2018).

(tekel) olma yetkisi verilen özel teşebbüsler dahi diğer özel teşebbüslerin tabi olduğu rekabet kurallarına uymakla yükümlüdür.

2.2.2.3. Avrupa Birliği’nde Devlet (Kamu) Teşebbüslerine Uygulanan Rekabet Kuralları

Avrupa Birliği’nde devlet teşebbüslerine yönelik kartel yasağı ve hâkim durumun kötüye kullanılmasını; ABİDA’nın 106’ıncı maddesi ve 80/723 sayılı yönergesi düzenlemektedir.

ABİDA’nın 106/1 ve 106/2’inci maddelerine göre üye devletlerin özel ve münhasır yetkili teşebbüsleri bakımından da yasaklar geçerlidir. Avrupa Komisyonu kamu teşebbüslerine rekabet kurallarının uygulanabilmesi için 80/723 sayılı yönergesine göre bir teşebbüse kamu teşebbüsü demek için Kamunun:

- Teşebbüse sahip olması,
- Teşebbüsün mali yönetimini elinde bulundurması,
- Teşebbüse dolaylı ya da doğrudan egemenlik etkisinin olduğu durumlardan

birine sahip olması yeterlidir. Böylesi bir konumda olan devlet teşebbüsü dahi rekabet kurallarına tabidir.

2.2.2.4. Avrupa Birliği’nde Üye Devletlere Uygulanan Rekabet Kuralları (Devlet Yardımlarının Düzenlenmesi)

ABİDA’nın 107’inci ve 109’uncu maddeleri arasında devlet yardımları düzenlenmiştir. Anlaşmalarda aksi öngörülmemişse bir üye devlet tarafından belirli teşebbüsler ya da malların üretimi için bu teşebbüsleri kayırarak rekabeti bozan, bozma ihtimali olan kamu kaynakları ile yapılan pasif ya da aktif yardımlara devlet yardımı denilmektedir. Bunlara ucuz kredi, vergi teşviki, vergi bağışıklığı, harç ve resim bağışıklığı, vergi affı, taşınmaz kiralarda indirim gibi örnekleri verebiliriz.

ABİDA’nın 107’inci maddesine göre bir devlet yardımının rekabeti bozucu etkisi, ticareti etkilemek olarak kabul edilmektedir. Çalışmada iç pazarla bağdaşan devlet yardımları inceleme dışıdır. Ancak genel olarak iç pazarla bağdaşan, rekabeti bozmayan devlet yardımlarına örnekler verebiliriz. Bunlar; sosyal yardımlar, afet

yardımları, Almanya'nın bölünmesinden dolayı yardımlar, az gelişmiş bölgelerin gelişmesi için yapılan yardımlar, kültürel mirasın korunması için yapılanlar, Konsey tarafından öngörülecek istisnai yardımlardır.

Devlet Yardımları ile ilgili ABİDA'nın 107-109'uncu maddelerinin yanısıra 25 Haziran 1980 tarihli 80/723 sayılı Saydamlık Yönergesi, 28 Kasım 2005 tarihli 2005/81/EC sayılı değişiklik yönerge, 659/1999 sayılı ve 794/2004 sayılı tüzükler devlet yardımlarını düzenlemektedir¹⁵⁷. Bu kaynaklar iç pazarla bağdaşmayan, rekabeti bozan devlet yardımlarına ilişkin usulü belirlemektedir.

2.2.3. Avrupa Birliği'nde Taşımacılıkta Uygulanan Rekabet Kuralları

Avrupa Birliği'nin taşımacılık modlarında uyguladığı rekabet kuralları, taşımacılık pazarının daha etkin çalışmasını amaçlamaktadır. Taşımacılık pazarı yükselen bir saha olup daha özel anti-tröst kurallarına sahip olması gerekmektedir. Tüketicilerin esenliği için hâkim durumun kötüye kullanılması ya da uyumlu eylemlerin olmaması için daha özel kuralların getirilmesi gerekmektedir.

Örnek olarak 2010 Eylül'ünde Avrupa Komisyonu "*Tek Avrupa'da Demiryolu Alanı*"nı oluşturmak için demiryolu piyasasında rekabeti artırmayı amaçlamıştır. Bunun için ulusal denetleyici ve düzenleyici idari otoritelerin güçlenmesi ve demiryolu piyasasının hareketlenmesi için demiryolu taşımacılığı hacminin ve demiryolu istasyonlarının işlevselliğinin de artması gerekmektedir.

Komisyon sadece üye ülkeler değil, üçüncü ülkelerle anti-tröst kuralları konusunda da işbirliği içindedir. ABD ile imzalanan "*Open Skies Anlaşması*" ile hava taşımacılığındaki işbirliğinin artırılması hedeflenmiş, 2008 yılında havayolu araştırmalarında işbirliğine karar verilmiştir.

Deniz taşımacılığında da Japonya, Çin ve ABD ile ortak kurallar koyma ve uygulama, araştırmalar yapma konusunda işbirliği çalışmaları vardır.

Taşımacılık her Birlik vatandaşı için hayati derecede önem arzeden bir konudur. Etkin bir taşımacılık kişilerin, mal ve hizmetlerin serbest hareketini sağladığı gibi, ekonomik sektörlerin üretkenliğine, sürdürülebilir büyüme stratejisine

¹⁵⁷ Avrupa Komisyonu, "Competition", *Basın Bülteni*, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/rules.html, (20.12.2018).

de faydalı olmaktadır. Taşımacılıktan elde edilen gelir Gayrı Milli Hasılanın % 3.7'si istihdamın da %5.1'ini oluşturur¹⁵⁸.

Avrupa Taşımacılık Politikasının esasları; güvenli, etkili, yüksek kalitede ve rekabet kurallarının düzenlendiği ve denetelendiği bir taşımacılığı hedeflemektedir. Bölgesel gelişme, çevre dostu, sosyal fayda sağladığı gibi şeffaflık ve performans artırıcı da etkisi bulunmaktadır.

ABİDA'nın 106'ıncı maddesinin ikinci fıkrası (madde 106/2), genel ekonomik yarar sunan firmaların uyması gereken bir maddedir. Ancak kamu hizmeti niteliğindeki karayolu ve demiryolu taşımacılığında bu madde uygulanmaz. Böyle bir durumda ABİDA'nın 98'inci maddesi “*özel kural (lex specialist)*” olarak uygulanır. Kamu hizmeti niteliğinde karayolu taşımacılığında ABİDA'nın 98'inci maddesi ve 1370/2007 sayılı tüzük uygulanır.

Deniz ve hava taşımacılığında ise ABİDA'nın 106'ıncı maddesinin ikinci fıkrası (madde 106/2) ve 1008/2008 sayılı tüzük ve 3577/92 sayılı Tüzük uygulanmaktadır. Kamu hizmeti niteliğindeki taşımacılıktaki rekabet kurallarının farklı olması; kamu yararı ve iç pazarın korunmasıyla ilgilidir. Bunun yanı sıra kamu destekli taşımacılıkta Birlik'in devlet yardımları konusundaki esasları dikkate alınarak; bölgesel ekonomik farklılıklar, coğrafi uzaklıklar, gelir dağılımındaki eşitsizlikler göz önünde tutularak kurallar getirilmeye çalışılmaktadır.

Taşımacılıktaki liberalleşme, yeni pazarların ortaya çıkması ile rekabet önem kazanmıştır. Avrupa Konseyi'nin 1/2003 numaralı Tüzüğü rekabeti tanımlamakta, komisyonun soruşturma ve icrai yetkisinin olduğunu ifade etmektedir. Komisyon bütün taşımacılık aktivitelerinde icrai yetkiye sahiptir. Özel tüzükler azalsa da şu anda deniz taşımacılığında uygulanan blok muafiyeti 25 Nisan 2020'de son bulacaktır¹⁵⁹.

Devralma ve birleşmeler durumunda ise Birlik'te etkin bir uygulama sağlanamamaktadır. Vergisel avantaj açısından birleşme ve devralmalarda, Komisyon yine de yoğunlaşmalar konusunda inceleme yapsa da, devralma ve birleşmeler halen önemli bir sorundur.

¹⁵⁸ Avrupa Komisyonu, “Connecting Europe's Citizens and Businesses”, **Avrupa Birliği Yayını**, http://europa.eu/pol/index_en.htm, <http://europa.eu/!bY34KD>, (20.12.2018).

¹⁵⁹ Avrupa Komisyonu, “Maritime and inland waterway transport”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/transport/themes/psa/maritime-inland_en, (20.12.2018).

Hava taşımacılığındaki birleşme ve devralmalara örnek olarak Olympic Air ile Aegean Airlines arasında 2011 yılında birleşmede, Komisyon'un incelemesi sonucu red kararı vermiştir. Ancak 2013 yılında ise Komisyon yine bu iki şirketin birleşmesi durumunu incelemiştir. 2013 yılındaki ekonomik krizin iki büyük hava taşımacılığı şirketinin birinin birleşme sağlanmadığı takdirde ekonomik hayattan geri çekilme durumu ortaya çıkacağından; bu sefer Komisyon birleşmeyi kabul etmiştir¹⁶⁰.

Demiryolu sektöründe ise liberalleşmeden dolayı ülke aşan birleşmeler başlamış olup; Komisyon, Veolia Transport, Trenitalia ve JV şirketlerinin birleşmesini onaylamıştır¹⁶¹.

2.2.4. Avrupa Birliği Üyeliği Sürecinde Türkiye’de Lojistik Teşebbüslerine Uygulanan Rekabet Kuralları

Rekabet, doktrinde “*bir tüketici grubuna aynı dönemde, aynı türdeki mal ve hizmetleri satan teşebbüsler arasındaki ilişki olarak tanımlanmaktadır*”¹⁶². 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun’un (RKHK) Tanımlar başlığı ile üçüncü madde (madde 3) rekabeti “*mal ve hizmet piyasalarındaki teşebbüsler arasında özgürce ekonomik kararlar verilebilmesini sağlayan yarış*” şeklindedir.

Piyasalarda kartellerin oluşması, kartellerin oligopolleşmesi durumlarında piyasada yaşanacak tıkanıklıkları düzenlemek ve tıkanıklıkların meydana gelmemesi için rekabet kurallarına gerek duyulmaktadır. Piyasalarda arzu edilenin etkin rekabet piyasası olmasına rağmen çeşitli piyasa aksaklıkları nedeniyle bu ideal durum gerçekleşmemektedir. Bu aşamada rekabet politikaları, piyasa dengesi için etkin kaynak dağılımı ve toplumsal refah için önem taşır. Rekabet Hukuku bu aşamada piyasalarda serbest rekabet düzeninin oluşması, korunması ve piyasalardaki rekabet düzeninin ihlal edilmeden; işlerliğinin sağlanması açısından devreye girmekte ve önemli görevler üstlenmektedir.

¹⁶⁰ Avrupa Komisyonu, “Public Service Obligations (PSOs)”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal-market/psos_en, (20.12.2018).

¹⁶¹ Avrupa Parlamentosu, “Rail transport”, **Basın Bülteni**, <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/130/rail-transport>, (10.12.2018).

¹⁶² Pelin Güven, **Rekabet Hukuku Ders Kitabı**, Yetkin Yayınevi, Ankara, 2009. s.19.

07.12.1994 yılında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun yürürlüğe girmiştir. Kanunun temel dayanağı ise Anayasanın 14'üncü, 35'inci, 48'inci, 167'inci ve 172'ci maddeleridir.

Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının 14'üncü maddesine göre Anayasada yer alan hak ve özgürlükler; Anyasa'da tanımlanan, garanti altına alınan hak ve özgürlükleri sınırlandıramayacağı gibi, Cumhuriyetin temel ilkelerini ortadan kaldırma faaliyetinde kullanılamaz.

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası 35'inci madde, mülkiyet ve miras hakkı düzenlenmiştir. 48'inci madde, herkesin çalışma ve serbest sözleşme yapma özgürlüğü düzenlenmiştir. 167'inci maddesi devletin piyasalarda kartelleşmeyi önleme görevini tanımlamıştır. 172'inci maddesi ise tüketici haklarını düzenlemiştir. Anayasa'daki bu hükümlerden çıkan sonuç şudur; Devlet serbest piyasada: teşebbüslerin kurulması, etkinlik göstermesi, kötüye kullanıma olasılıkları veya durumlarını engelleme, gereken süreci başlatmak gibi tüketici ve KOBİ'ler aleyhine oluşacak ve piyasada rekabeti engelleyici bir durum oluşmamasını önleme misyonuna sahiptir. Devlet, gerektiğinde rekabeti düzenleyici yasalar ile gerektiğinde de regülasyon ile kamu düzenini koruma amacı ile ekonomiye müdahale eder.

Rekabet Hukuku yeni gelişen ve karma özellikler barındıran bir hukuk dalıdır. Kamu hukukuna daha yakın olsa da özel hukuk ile ortak noktaları çoktur. Ticaret Kanunu, Medeni Kanunu, Borçlar Kanunu ile birebir bağlantıları vardır. Tüketiciler (bireyler, hane halkı) esas olduğundan tüketicilerin seçme, sözleşme yapma özgürlüğüne engel olan ticari hayattaki teşebbüslerin meydana getirdiği haller Rekabet Hukukunun konusudur¹⁶³. Rekabet Hukukunun ilintili olduğu konular sözleşme özgürlüğü, haksız fiil, haksız rekabet, işletmeler ve şirketler hukuku gibi konular olup; bunlar da Borçlar Hukuku ve Ticaret Hukuku konusudurlar.

13.12.1994 yılında Resmi Gazete'de yayımlanmak suretiyle Rekabetin Korunması Hakkında Kanun Tasarısı yürürlüğe girmiştir. 1980'li yıllardan itibaren liberalleşme başlamış olsa da ülkemizde Gümrük Birliği ve AB ile hazırlık çalışmaları sonucu 1994 yılında Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanun yürürlüğe girmiştir.

¹⁶³ Zeynel Dinler, **Mikro İktisat**, Ekin Basım Yayın, Bursa,2013,s.15.

RKHK'nunun birinci kısımda üç madde yer alıp amaç, kapsam ve bazı kavramların tanımları yer almaktadır. İkinci kısım ise üç bölümden oluşan maddi rekabet hukuku kuralları yer almaktadır. Üçüncü kısımda ise, teşkilat yapısı yer almaktadır.

RKHK'nunun amacı rekabeti korumak ve kurmaktır. RKHK'un birinci maddesinde (madde 1) kanunun amacı belirtilmiştir. Kanun mal ve hizmet piyasalarında rekabeti engelleyici, bozan, kısıtlayan, kötüye kullanılan hâkim durumların oluşmasını, piyasayı kısıtlayan anlaşma, karar ve uygulamaları önleyerek gerekli düzenlemeleri yaparak piyasayı korumaktadır. Rekabet kuralları ve vergisel yükümlülükler Avrupa Birliği sürecindeki Türkiye için iki önemli konu olup; anlaşmada da aynı maddede düzenlenmiştir.

Kanunun amacı hâkim durumun kötüye kullanılması, birleşme ve devirler yolu ile rekabetin bozulması, rekabeti bozucu anlaşmaların oluşmaması için denetim, koruyucu önleyici ya da oluştuğunda önlem alınması yaptırım uygulanmasını amaçlamaktadır.

Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un ikinci maddesi (madde 2) yer yönünden yetkiyi düzenlemektedir. Kanunun süjesi teşebbüsler olup işletme, şirket, işletme birlikleri fark etmemektedir.

RKHK üçüncü maddesi (madde 3) ; rekabet, hâkim durum, teşebbüs, teşebbüs birliği, mail, hizmet gibi kavramları açıklamaktadır.

Konu bakımından RKHK'un uygulama alanında teşebbüs ya da işletmeler ekonomik birlik olarak kabul edilmektedir. Zira konsorsiyumlar, şahıs şirketleri, ticari şirketler, kooperatifler, joint venture'lar gibi ekonomik birlikler teşebbüs kavramı içindedir. Rekabet Hukukunun işletme kavramı ile Ticaret Hukukunun işletme kavramı farklıdır; Rekabet Hukukunda bağımsız ekonomik etkinlikte bulunma şartlarını taşıması şarttır.

RKHK, sektör bazında bir ayırım yapmayıp bütün sektörler bu kapsama girmektedir. Çünkü Avrupa Birliği egemen ülkelerden oluşmakta olup; belli sektörlerde ve yargılamada âdemi merkeziyetçi ulusal mevzuata üstünlük sağlayan bir yapısı vardır. Avrupa Birliği'nde kömür, çelik, atom enerjisi veya ülkeye göre stratejik öneme haiz bazı sektörler rekabet kuralları dışında bırakılmıştır. Federal Almanya'da posta, demiryolu, hava limanları rekabet kuralları dışındadır. Tarım

sektörü, ulaşım, gaz, su elektrik gibi bazı sektörlerde de genel rekabet kuralları dışında özel bir mevzuat da kabul edilmektedir.

2.2.4.1 Teşebbüslere Uygulanan Rekabet Kuralları

Türkiye'nin tam üyelik sürecinde, mali yükümlülükleri ve rekabet kurallarının uyumlaştırılması Birlik açısından önemlidir. Birlik müktesebatında rekabet ayrı bir fasıl olup, rekabet ve devlet yardımları (devlet destekleri) eşdeğer derecede önemli konular olarak görülmektedirler.

2.2.4.1.1 Anlaşmalar, Kararlar, Uyumlu Eylemler

4054 sayılı Kanun'un dördüncü maddesinde (madde 4) uyumlu eylemler, teşebbüs birlikleri yasaklanmıştır. Yasaklı halleri şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Mal ve hizmet piyasalarının bölüşülmesi,
- Mal ve hizmet alım ve satım fiyatlarının belirlenmesi
- Mal ve hizmetlerin arz ve talebinin kontrol edilmesi,
- Rakip teşebbüslerin faaliyetlerinin engellenmesi, zorlaştırılması, piyasa dışına çıkartılması,

- Eşit durumdaki kişilere farklı şartların uygulanması,

- Bir mal ve hizmetin satın alınmasının zorunlu kılınması örnekleri verilir. Bir anlaşma ya da uyumlu eylem ispat edilemediği durumlarda piyasadaki fiyat değişiklikleri, arz ya da talep denge değişiklikleri, rekabetin engellenmesi gibi belirtiler karine olarak kabul edilmektedir¹⁶⁴.

Kanunun üçüncü maddesinde teşebbüs, teşebbüsler birliği, uyumlu eylemler, danışıklılık gibi kavramlar yer almaktadır. Kanunda üçüncü maddede (madde 3); teşebbüs kavramı, piyasada mal veya hizmet üreten, pazarlayan, satan gerçek ve tüzel kişilerle, bağımsız karar verebilen ve ekonomik bakımdan bir bütün teşkil eden birimler olarak tanımlanırken; teşebbüs birliği ise teşebbüslerin belirli amaçlara ulaşmak için oluşturduğu tüzel kişiliğe haiz ya da tüzel kişiliği olmayan her türlü

¹⁶⁴ Yüksel, ss.19-28.

birlikleri olarak tanımlanmıştır. Teşebbüs kavramının içinde gerçek ya da tüzel kişi olmasının yabancı ya da yerli bir teşebbüs, özel ya da kamusal olmasının önemi yoktur. Teşebbüs adı verilebilen ekonomik birimin Rekabet Kanunu kapsamı içinde yer alması için Türk piyasalarını etkileme durumu olması yeterlidir.

Türk Ticaret Kanunu'nda ticari işletme kavramı tercih edilmekteyken, Rekabet Kanunu'nda daha genişletici olarak teşebbüs kavramı kullanılmaktadır. Ekonomik, ticari etkinlikte bulunan, piyasaya mal hizmet sunan, satışını yapan, tedarikini sağlayan gerçek veya tüzel kişiler, teşebbüs kapsamında değerlendirilir. Rekabet Kanunu içinde yer alması için özel ya da kamu sektöründe faaliyet gösterip teşebbüs kavramı içinde yer alması yeterlidir. Teşebbüs, bağımsız olarak karar alabilen ve ekonomik etkinlikte bulunan gerçek ya da tüzel kişi ya da ortaklıklara verilen addır.

Rekabet Hukukunun amacı mal ve hizmet piyasalarındaki serbest rekabet düzeninin sağlanması, korunması için denetlemelerin ve düzenlemelerin yapılmasıdır. Rekabeti ihlal eden bir durum ortaya çıktığında, kanunun kapsamında olup olmadığı belirlenmeli ve gereken yaptırımlar uygulanmalıdır.

Rekabet Hukukunda yer alan “de minimis” kuralı ile rekabet ihlali eğer ürün pazarı ya da coğrafyada uygulandığında çok az bir etkisi varsa kanunun uygulaması dışında olması mümkündür.

Rekabet Hukukundaki “*anlaşma kavramı*” sözleşme, mukavele, bağit gibi irade beyanı ve tarafları bağlayıcı bir boyutta değildir. Kanunun dördüncü maddesine (madde 4) göre anlaşmalar, Medeni Hukukun geçerlilik koşullarına uymasa bile “*tarafların birbirlerini bağlı hissettikleri uzlaşma veya uyuşma anlamında*” kullanılmıştır. Anlaşmaların şekil şartı olmayıp; teşebbüslerin kendi iradeleri yerine geçen bağımsız davranışlara verilen addır. Sözleşme, bağit, mukavele bir hukuki işlem türü olup; anlaşmadan farkı, bir sonuç doğurmaya yönelik irade beyanı söz konusudur. Oysa anlaşmada irade beyanı söz konusu değildir.

Anlaşmalar “*dikey, yatay, sözlü, yazılı, centilmenlik, iki taraflı çok taraflı ya da e-anlaşma*” şeklinde olabilmektedir. Bunun yanı sıra “*niyet açıklamaları, görüş bildiren, tespit yapan memorandumlar, tutanaklar, beyanlar, taahhütler, müşterek*

açıklamalar, genel işlem şartları, prensip anlaşmaları, çerçeve sözleşmeleri” de anlaşma içinde yer almaktadır¹⁶⁵.

Yatay anlaşma, aynı mal ve hizmet piyasasında aynı seviyede bulunan rakip teşebbüsler arasında yapılan anlaşmadır. Rakip sayısını düşürerek pazar paylarının artırımı için yapılan bir anlaşma türüdür. Bunu ulaşım, depo, sundurma, e-ticaret hizmeti veren siteler ve aracılık yapan teşebbüsler arasındaki anlaşma şeklinde olmaktadır.

Dikey anlaşma ise aynı mal ve hizmet piyasasında olup farklı seviyelerde etkinlik gösteren teşebbüsler arasında yapılan anlaşmalardır. Dikey sistem, hammadde tedarikinden depo edilip üretilmesine, finansmanına, son tüketiciye ulaşımına kadarki lojistik uygulamalar aşamasını kapsamaktadır. Dikey Anlaşmalara ilişkin Grup Muafiyeti Tebliği’ndeki ikinci madde (madde 2); üretim veya dağıtım zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren iki ya da daha fazla teşebbüs arasında belirli mal veya hizmetlerin alımı, satımı veya yeniden satımı amacıyla yapılan anlaşmaları dikey anlaşmalar olarak kabul edilmektedir¹⁶⁶.

Teşebbüs birlikleri yoluyla yapılan anlaşmalar fiyatlandırma açısından bazı hallerde rekabet ihlaline sebep olabilmektedir.

Uyumlu eylemler ya da paralel eylemler olarak nitelenebilecek davranışlar sözlü ya da yazılı açıklama olmadan taraflarda oluşan bilinçli bir uyumdan söz edilmektedir. Tespiti oldukça güç olan bu davranış türü rekabet düzenini etkileyen ve ihlallere sebep olmaktadır. Özellikle oligopolleşmenin ortaya çıkması ya da oligopolistik piyasalarda, uyumlu eylemler yaşanmaktadır. İki ya da daha fazla teşebbüsün anlaşma olmadan, uyumlu davranışlarda bulunarak piyasada rekabet bozması olarak nitelendirilir. Doktrinde, takım tekeli (oligopol) olan bir piyasada faaliyette bulunan teşebbüslerin, kendi aldıkları kararların rakip teşebbüslerin kararlarını etkilediğini bildikleri, karlarının sadece kendi davranışlarına değil; bu davranışlar karşısında rakip teşebbüslerin gösterdiği tepkilere de bağlı olduğunu

¹⁶⁵ Güven, s.72.

¹⁶⁶ Resmi Gazete, “Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliğindedeki Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (TEBLİĞ NO: 2007/2)” **Basın Bülteni**, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/05-/20070525-16.htm>, 16.12.2018.

bildikleri ve bu şekildeki bağımlılık sonucu oligopolistik piyasalarda paralel davranışların ortaya çıktığı ifade edilmektedir¹⁶⁷.

Rakipler arasında yapılan bilgi değişimi bazı hallerde rekabet hukukuna aykırı kabul edilmekte; bazı hallerde de aykırı kabul edilmemektedir. Ancak buradaki nokta, bilginin kolayca erişilebilen bir mevzu olup olmadığıdır. Teşebbüslere ait bilginin “*kolay erişimi*” sözkonusu ise uyumlu eylem kategorisinde kabul edilmeyecektir. Pazar’daki teşebbüsler arasındaki yoğunlaşma ile bilgi değişimi arasındaki bağ incelenmesi gereken bir diğer husus olup; rekabetçi bir yapının olup olmadığı ve arz piyasası belirtilerine göre tespit yapılması mümkündür¹⁶⁸.

Kanunun beşinci maddesi (madde 5), uyumlu eylemler konusunda istisnalar getirerek malların üretim ve dağıtım sırasında yeni teknolojik gelişme ve iyileştirme durumlarında ekonomik ve teknolojik işbirliği durumunun ihlale sebep olmayacağı, muaf tutulacağı belirtmiştir. Ancak bunun için tüketicinin bundan yarar sağlaması, piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması gerekmektedir. Bunun yanı sıra Rekabet Hukukunda içtihatlarla birlikte karineler de oluşmaktadır. Bunlar:

- En az iki ya da daha fazla teşebbüsün davranışlarında bilinçli bir paralellik olmalıdır (konu ile ilgili e-mail, bilgi alışverişi, teati mektupları, faksler telefonlar, yazılı ya da sözlü toplantılar).
- Bu davranışlar ilgili pazardaki teşebbüslerin davranışları etkileme, teşebbüslerin gelecekteki rekabetçi davranışlarındaki belirsizliği ortadan kaldırmak amacıyla yapılmalıdır.
- Yine teşebbüsler arasındaki bu davranışlar, ilgili teşebbüslerin ticari davranışlarını, serbest bir rekabet ortamında belirlenmeyecek bir şekilde oluşturma veya değiştirme etkisine sahip olmalıdır.
- Teşebbüslerin birbirine paralel olan davranışları ekonomik ve rasyonel gerekçelere dayanmamalı ve bu davranışlar sonucunda rekabet sınırlandırılmalıdır.

¹⁶⁷ Zafer Kahraman, **Rekabet Hukuku Açısından Oligopolistik Bağımlılık**, Beta Yayıncılık, İstanbul 2008, s.35.

¹⁶⁸ Yüksel, s.50.

2.2.4.1.2. Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması

Hâkim durum unsurlarını ekonomik güç, bağımsızlık, devamlılık olarak sıralayabiliriz. Bir teşebbüsün hâkim durumda olduğunu anlamak için çeşitli kıstaslar vardır. Bunlar, pazar payı, dikey bütünlük, teknolojik üstünlük, üründe çeşitlilik, kullanılmayan kapasite, performans, ürüne bağlılıktır. Bir hâkim işletmenin rekabeti sınırlayıcı, bozucu veya engelleyici olan veya kendisine haksız avantajlar sağlayabilecek olan her türlü davranışı kötüye kullanmadır¹⁶⁹.

Kanun hâkim durumu şu şekilde kabul etmektedir:

- Bir veya daha fazla teşebbüsün ülke genelinde veya
- Bir bölümünde mal ve hizmet piyasalarındaki hâkim durumu tek başına veya
- Başkaları ile anlaşma yaparak veya
- Uyumlu eylemler ile rakiplerinden ve müşterilerden bağımsız davranarak ekonomik ölçütleri belirleme ve piyasayı etkileme yönlendirme gücü ile kötüye kullanılması hali hâkim durumun kötüye kullanılması olarak kabul edilmektedir.

Rekabet mevzuatı hâkim durumu değil; ancak “*hâkim durumun kötüye kullanılmasını veya anlaşmalar ile rekabeti bozacak davranışları*” yasaklamıştır.

Hâkim durumun kötüye kullanılması şunlardır:

- Ticarî faaliyet alanına başka bir teşebbüsün girmesine doğrudan veya dolaylı olarak engel olunması ya da rakiplerin piyasadaki faaliyetlerinin zorlaştırılmasını amaçlayan eylemler,
- Bir mal veya hizmetle birlikte, diğer mal veya hizmetin satın alınmasını veya aracı teşebbüs durumundaki alıcıların talep ettiği bir malın veya hizmetin, diğer bir mal veya hizmetin de alıcı tarafından teşhiri şartına bağlanması ya da satın alınan bir malın belirli bir fiyatın altında satılmaması gibi tekrar satış halinde alım satım şartlarına ilişkin sınırlamalar getirilmesi,

¹⁶⁹ Yılmaz, s.137

- Belirli bir piyasadaki hâkimiyetin yaratmış olduğu finansal, teknolojik ve ticarî avantajlardan yararlanarak başka bir mal veya hizmet piyasasındaki rekabet koşullarını bozmayı amaçlayan eylemler,

- Tüketicinin zararına olarak üretimin, pazarlamanın ya da teknik gelişmenin kısıtlanması halleri kötüye kullanmaya girer ¹⁷⁰.

Hâkim durumun kötüye kullanılmasına örnek olarak rekabet karşıtı kötüye kullanma ve tüketicilere yönelik sömürüye karşı kötüye kullanma olarak ikiye ayrılabilir. Rekabet karşıtı kötüye kullanma aşırı fiyatlandırma ve mal ve hizmet vermeme olarak da gerçekleşebilir¹⁷¹. Buna ilişkin Rekabet Kurulu kararlarından biri de Türk Hava Yolları ile ilgilidir. Atatürk Havalimanı'nda yer hizmetlerinde en büyük paya sahip THY'nin hâkim durumda bulunmasının verdiği hizmet karşılığı fiyatlandırmada kötüye kullanma olup olmadığı incelenmiştir.

Medeni Kanunun 24'üncü maddesi gereği hukuka aykırı olarak kişilik hakkına saldırılan kimse, hâkimden saldırıda bulunanlara karşı korunmasını isteyebilir. Kişilik hakkı zedelenen kimsenin rızası, daha üstün nitelikte özel veya kamusal yarar ya da kanunun verdiği yetkinin kullanılması sebeplerinden biriyle haklı kılınmadıkça, kişilik haklarına yapılan her saldırı hukuka aykırıdır. Bu hükümden anlaşılacağı üzere teşebbüsler, ekonomik hakkı zedelendiği takdirde hukuken koruma altında olacağından rekabet ihlali durumunda gereken hukuki süreç işletilecektir. Hâkim durumun kötüye kullanılması tespitinde “kusur” aranmaz¹⁷². Ancak diğer taraftan, yıkıcı fiyat uygulamasında;

-Hâkim durumdaki teşebbüsün başta maliyetler olmak üzere pazar koşulları hakkında daha fazla bilgiye sahip olması,

-Hâkim durumdaki teşebbüsün, pazara girişleri caydırmak için pazarın karlılığı ile ilgili algıları manipüle etmesi,

¹⁷⁰ Rekabet Kurulu, Rekabet Kurulu Kararı, Yusem Logistics Turkey Lojistik Hizmetleri Limited Şirketi, Dosya Sayısı:2014-4-40 (Ortak Girişim) Karar Sayısı:14-24/486-216 Karar Tarihi: 16.07.2014, **Basın Bülteni**, <https://www.rekabet.gov.tr/Karar?kararId=b65e18e4-7dab-421b-bc71-d1094c544b43>, (13.03.2015).

¹⁷¹ Rekabet Kurulu, Rekabet Kurulu Kararı, İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yat. Yap. ve İşl. A.Ş. Dosya Sayısı: 2013-4-95, (Önaraştırma) Karar Sayısı: 14-01/15-12 Karar Tarihi:09.01.2014, **Basın Bülteni**, <https://www.rekabet.gov.tr/Karar?kararId=ea3fd2eb-cb9f-49b1-a7cf-8d5aaebf9422>, 19.12.2018.

¹⁷² Güven, s.204.

-Hâkim durumdaki teşebbüsün, yıkıcı fiyat uygulama konusunda bir şöhrete sahip olması,

-Yıkıcı fiyata maruz kalan teşebbüsün dış finansmana ihtiyaç duyması,

-Maliyet altı fiyatlamanın rakibe kayabilecek müşterilere yönelik olarak seçici bir şekilde uygulanması durumlarında hâkim teşebbüs, eyleminin rekabet karşısı bir piyasa kapamaya yol açma ihtimali artacaktır. Zira hâkim durumdaki bir teşebbüs maliyet veya diğer piyasa koşulları konusunda daha bilgili ise pazara girme potansiyeli olan teşebbüslerin beklentilerini etkileyerek, bu teşebbüsleri pazara girmekten caydırmak üzere yıkıcı davranışa başvurabilecektir. Hedef alınan rakip, dış finansmana bağımlı ise, hâkim durumdaki teşebbüsün önemli ölçüde fiyat indirimleri yapması veya başka türlü yıkıcı davranışlarda bulunması, rakibin performansını olumsuz bir şekilde etkileyebilecek ve bu şekilde rakibin finansal kaynaklara erişimi de engellenebilecektir.

Benzer şekilde, davranış ve muhtemel etkiler birden çok pazarda ve/veya muhtemel giriş zamanlarında ardı ardına hissediliyorsa, hâkim durumdaki teşebbüsün yıkıcı fiyatlama uyguladığı konusunda piyasada bilinirlik yaratma peşinde olduğu söylenebilecektir. Ayrıca hâkim durumdaki teşebbüsün maliyet altı fiyatları, yalnızca belirli müşterilere yönelik olarak seçici bir biçimde uygulaması, katlanacağı zararları sınırlayacağından bu şekilde yıkıcı davranışta bulunması daha kolay olabilecektir.

Yıkıcı fiyat yoluyla rekabet karşısı piyasa kapamanın tespitinde, rakiplerin pazardan fiilen çıkmış olması bir zorunluluk değildir. Hâkim durumdaki teşebbüsün rakibinin kendisiyle etkin bir şekilde rekabet etmesini engellemeyi ve bu şekilde rakibini tamamen piyasa dışına itmek yerine onun da kendi fiyat uygulamasını takip etmesini sağlamayı tercih etmesi ihtimali de göz ardı edilmemelidir. Bu tür bir disipline etme davranışı, rakiplerin pazar dışına itilmesinin beraberinde getireceği özellikle rakibin varlıklarının düşük bir fiyatla satılması ve yeni bir rakibin düşük maliyetli bir şekilde pazara girmesi gibi riskleri ortadan kaldıracaktır.

Genel olarak, yıkıcı fiyatlama sonucunda hâkim durumdaki teşebbüsün yıkıcı davranışına son verdiği dönemdeki pazar gücünün söz konusu davranıştan önceki pazar gücünden fazla olacağı beklenebiliyorsa, tüketici zararının ortaya çıkmasının muhtemel olduğu kabul edilebilir. Ancak tüketici zararının ortaya çıkmasının muhtemel olduğunun tespiti için mutlak anlamda hâkim durumdaki teşebbüsün

fiyatlarını söz konusu davranıştan önce geçerli olan seviyenin üzerine çıkarabilecek hale gelmesi aranmamalıdır.

Fiyatlarda aksi takdirde gerçekleşecek olan bir düşüşün davranış nedeniyle engellenme veya geciktirilme olasılığı da muhtemel tüketici zararının tespiti için yeterli görülebilir.

2.2.4.1.3. Birleşmeler ve Devralmalar

Birleşme veya devralmalar bir diğeri bağımsız iki veya daha fazla teşebbüsün birleşmesi veya herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğeri bir teşebbüsün mal varlığı, ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçlarını devralarak kontrolü elde etmesidir.

Avrupa Birliği Hukukunda 139/2004 sayılı Tüzük ile yoğunlaşmalar denetlenirken bizim hukukumuzda da birleşme veya devralma adı verilmiştir. Yoğunlaşmaların piyasa kapama etkisine sahip olması denetlenmesini de beraberinde getirmektedir¹⁷³.

Verimlilik kaybı, ekonomik gücün belirli kişilerde toplanması, merkezi yoğunlaşma, teşebbüslerin kontrolünün belirli grupların elinde toplanması, işsizlik ve bölgesel politika üzerinde etkiler birleşme ve devralmaların olumsuz etkileridir. Oligopolistik pazar yapısını güçlendirmek, pazara giriş engellerini arttırmak, pazarın bölünmesine paylaşımına neden olmak, rakipler tedarikçiler ve müşterilere karşı hâkim durumun kötüye kullanılmasına neden olabilecek şekilde pazar payının artması hallerini sıralayabiliriz. Catoni Hava ve Deniz Taşımacılık Ltd. Şti'nin Yusen Logistics Turkey Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti. (Yusen Türkiye) tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebine ilişkin kararda her iki şirketin birleşmesi aynı sektörde olması inceleme yapılsa da pazarda rekabet üzerinde ciddi bir etkisi olmayacağı kanaatine varılmıştır¹⁷⁴. Bu karardan da anlaşılabacağı gibi eğer birleşmede Pazar payları düşük ise hâkim durumun kötüye kullanılması olasılığı yok

¹⁷³ Karakurt, s.18.

¹⁷⁴ Rekabet Kurulu, Rekabet Kurulu Kararı, Yusen Logistics Turkey Lojistik Hizmetleri Limited Şirketi, Dosya Sayısı:2014-4-40 (Ortak Girişim) Karar Sayısı:14-24/486-216 Karar Tarihi: 16.07.2014, **Basın Bülteni**, <https://www.rekabet.gov.tr/Karar?kararId=b65e18e4-7dab-421b-bc71-d1094c544b43>, (13.03.2015).

ise rekabete aykırı bulunmamaktadır. Ayrıca pazar paylarına ilişkin değerlendirmelerde, pazar paylarının sürekliliği de önem kazanabilmektedir¹⁷⁵.

4054 sayılı Kanunun yedinci maddesi çerçevesinde hukuki geçerlilik kazanabilmesi için Rekabet Kurulu'ndan izin alınması gereken birleşme veya devralmaların belirlenmesi gerekmektedir.

Bir teşebbüsün devralınması çeşitli şekillerde ortaya çıkmaktadır. Bunlar; malvarlığının devralınması suretiyle kontrol el değiştirilebileceği gibi, halka açık olan ya da açık olmayan teşebbüslerin hisselerinin satın alınması yolu ile de teşebbüsün devralınması şeklinde, yine özel risk sermayesi fonlarına devri yolu ile kontrolün devralınması gerçekleşebilir¹⁷⁶. Devralma isim ya da imtiyaz şeklinde olabilir¹⁷⁷.

Türk Borçlar Kanunu, Türk Ticaret Kanunu devralmayı açıklamaktadır. Rekabet Kurulu devralmalar ve birleşmeleri değerlendirirken 1997/1 tebliği 6'ncı madde uyarınca şu ölçütleri göz önünde bulundurur;

- İlgili piyasanın yapısı ve ülke içinde veya dışında yerleşmiş olan teşebbüslerin fiili ve potansiyel rekabeti bakımından ülkedeki etkin rekabetin korunması ve geliştirilmesi ihtiyacını;
- İlgili teşebbüslerin pazardaki durumunu, ekonomik ve mali güçlerini, sağlayıcı ve kullanıcı bulabilme alternatiflerini, arz kaynaklarına ulaşabilme veya pazarlara giriş engelleri olup olmadığını,
- İlgili mal ve hizmetlere olan arz ve talep eğilimlerini, aracı ve nihai tüketicilerin menfaatlerini,
- Rekabet engeli şeklinde olmayan ve tüketiciye avantajlar sağlayan teknik ve ekonomik süreçteki gelişmeleri ve diğer konulardır. Kurum bu ölçütlere göre

¹⁷⁵ Rekabet Kurulu, Rekabet Kurulu Kararı, Yusen Logistics Turkey Lojistik Hizmetleri Limited Şirketi, Dosya Sayısı:2014-4-40 (Ortak Girişim) Karar Sayısı:14-24/486-216 Karar Tarihi: 16.07.2014, **Basın Bülteni**, <https://www.rekabet.gov.tr/Karar?kararId=b65e18e4-7dab-421b-bc71-d1094c544b43>, (13.03.2015).

¹⁷⁶ Rekabet Kurulu, Rekabet Kurulu Kararı, Yusen Logistics Turkey Lojistik Hizmetleri Limited Şirketi, Dosya Sayısı:2014-4-40 (Ortak Girişim) Karar Sayısı:14-24/486-216 Karar Tarihi: 16.07.2014, **Basın Bülteni**, <https://www.rekabet.gov.tr/Karar?kararId=b65e18e4-7dab-421b-bc71-d1094c544b43>, (13.03.2015).

¹⁷⁷ Rekabet Kurulu, Rekabet Kurulu Kararı, Yusen Logistics Turkey Lojistik Hizmetleri Limited Şirketi, Dosya Sayısı:2014-4-40 (Ortak Girişim) Karar Sayısı:14-24/486-216 Karar Tarihi: 16.07.2014, **Basın Bülteni**, <https://www.rekabet.gov.tr/Karar?kararId=b65e18e4-7dab-421b-bc71-d1094c544b43>, (13.03.2015).

yoğunlaşmaları ya da hâkim durum oluşturan haller eğer rekabeti bozacak bir duruma sebep olup olmaması açısından incelemektedir.

Kanun'un yedinci maddesi (madde 7) kapsamında bir ya da birden fazla teşebbüsün hâkim durum yaratmaya veya hâkim durumlarını daha da güçlendirmeye yönelik olarak, ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri veya herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün mal varlığını yahut ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçları, miras yoluyla iktisap durumu hariç olmak üzere, devralmasının hukuka aykırı ve yasak olduğu hükme bağlanmıştır.

2010/4 sayılı Tebliğ'in "Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi" başlıklı 13'üncü maddesinde ise birleşme ve devralmalar değerlendirilirken özellikle; ilgili pazarın yapısı, ülke içinde veya dışında yerleşmiş olan teşebbüslerin fiili ve potansiyel rekabeti, teşebbüslerin pazardaki durumu, ekonomik ve mali güçleri, sağlayıcı ve müşteri bulabilme alternatifleri, arz kaynaklarına ulaşabilme imkânı, pazarlara giriş engelleri, arz ve talep eğilimleri, tüketicilerin menfaatleri, tüketici yararına olan etkinlikler ve diğer hususların göz önünde tutulacağı belirtilmiştir.

Rekabet Hukukundan doğan anlaşmazlıklar için Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'nin de kararları mevcuttur. Avrupa Birliği Lizbon Anlaşması sonrası 14'üncü Protokol ile Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi ve Mahkeme içtihatlarını da kendi hukukuna dâhil etmiştir¹⁷⁸. İlk başlarda çift hukuk ya da Avrupa Birliği Adalet Divanının yarattığı hukuk sisteminde ikilik gibi görünse de birçok karar ile Avrupa Birliği içinde oluşan rekabet hukuku ve lojistik uyumsuzluğunda Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'nin yetkisi alanında dâhil edildiği gibi rekabete ilişkin kararlar denetime tabi tutulmuştur¹⁷⁹.

2011 yılındaki Menarini versus İtalya Kararında ise Birliğin rekabet hukukuna göre verilen bir karar için karar Avrupa İnsan Hakları Mahkemesinde adil

¹⁷⁸ İnsan Hakları Ve Ana Hürriyetlerini Korumaya Dair Sözleşmenin Oluşturduğu Denetim Mekanizmasının Değiştirilmesine İlişkin 14 No'lu Protokol Strazburg, 13.V.2004 http://www.inhak.adalet.gov.tr/inhak_bilgi_bankasi/aihs_ekprotokoller/ek14.pdf, (22.12.2018).

¹⁷⁹ Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi, "Bosphorus Hava Yolları Turizm ve Ticaret A.Ş. v. Ireland Kararı App. no 45036/98." (ECtHR, 30 June 2005), Basın Bülteni, <https://www.eui.eu/Documents/DepartmentsCentres/AcademyofEuropeanLaw/CourseMaterialsHR/HR2009/DeWet/DeWetBackgroundReadingCase3.pdf>, (12.12.2018).

yargılanma hakkının ihlal edilmesi ile başvuru yapılmıştır.¹⁸⁰ Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi de kendisini yetkili görerek inceleme yapmıştır. Avrupa İnsan Hakları Mahkemesine gelen bir rekabet uyuşmazlığı ile ilgili kararda “*adil yargılanma*”, “*ne bis in idem*”, “*kanunsuz suç ve ceza olmaz*”, etkili başvuru hakkının kullanılmaması ve özel yaşama saygı gibi haklar açısından incelenebilmektedir.

2.2.4.2. Kamu (Devlet) Teşebbüsleri İle Özel Haklar veya İnhisari Haklar Tanınan Teşebbüslere Uygulanan Rekabet Kuralları

4054 Sayılı Kanun, teşebbüs ayrımı yapmadığı için rekabet kuralları hem kamu teşebbüslerine hem de özel haklar veya inhisari haklar tanınan teşebbüslere de uygulanmaktadır. Kanunun ikinci maddesi Türkiye Cumhuriyeti sınırları içindeki mal ve hizmet piyasalarında faaliyet gösteren ya da piyasaları etkileyen teşebbüslerin 4054 sayılı Kanunun kapsamına girdiğini düzenlemektedir.

Küreselleşme ve Avrupa Birliği uyum süreci ile yasal tekel konumundaki birçok teşebbüs de rekabet sürecine dâhil edilmiştir. Ancak bazı teşebbüslerin doğal tekel olmasından dolayı ve bazı sektörlerin kamu müdahalesini gerektirmesinden özel düzenlemelere ihtiyaç vardır.

2.2.4.3. Devlet Desteklerine (Devlet Yardımları) İlişkin Rekabet Kuralları

Devlet destekleri, Türkiye ile Avrupa Birliği arasında ticareti etkilediği sürece kamu tarafından ya da kamu kaynakları aracılığıyla sağlanan belirli teşebbüslere ya da belirli ürünlerin üretimine ayrıcalık sağlayarak rekabeti bozan, bozma olasılığı olan yararlanan ise mali fayda sağlayan tasarruflara devlet desteği denilmektedir. Devlet destekleri üç unsurdan oluşur. Bunlar:

- Desteğin doğrudan kamu ya da kamu kaynakları tarafından sağlanması,

¹⁸⁰ Christopher Bellamy ,“ECHR and competition law post Menarini: An overview of EU and national case law”, **Concurrences**, 2012, <http://awa2013.concurrences.com/business-articles-awards/artic-le/echr-and-competition-law-post>, (10.10.2018).

- Belirli teşebbüslere veya belirli üretime ayrıcalık vererek rekabeti bozma ya da bozma olasılığı içinde olması,
- Yararlanana mali fayda sağlanması durumu olmalıdır.

Kanuna göre bazı devlet destekleri uygun olmayan, bazı devlet destekleri ise uygun olan şekilde ayrılmaktadır. Uygun olan devlet destekleri ise yönetmelikle belirlenecek olup, ikiye ayrılmaktadır. Uygun olan devlet desteklerini şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Ürünlerin ya da hizmetlerin kökenine (menşe) bakılmaksızın bireysel tüketiciye verilen sosyal nitelikli destekler,
- Doğal afetler ya da olağanüstü durumlarda zararın giderilmesine yönelik zararın maddi büyüklüğünü geçmeyecek türde destekler olarak ikiye ayrılmaktadır.

Ayrıca uygun görülebilen devlet desteklerini de şu şekilde sıralama mümkündür:

- Avrupa Birliği seviyesinden aşırı derecede düşük veya işsizlik oranının yüksek olduğu bölgelerde ekonomik gelişmeyi sağlamak amacıyla yapılan destekler,
- Türkiye ve Avrupa Birliği arasında yapısal uyum gereklerinin oluşması için yapılan destekler,
- Türkiye ve Avrupa Birliği arasındaki ticari ilişkiyi, dengeyi bozmayacak şekilde belirli bölgelere yapılan destekler,
- Avrupa Birliği ile Türkiye arasında ticareti olumsuz etkilemeyecek koşulda kültürel miras ve doğal varlıkların korunması amacı ile yapılan devlet destekleri,
- Türkiye-Avrupa Birliği Ortaklık Konseyi'nin belirlediği destekler,
- Türk ekonomisinde ortaya çıkan ciddi sorunları çözmeye yönelik destekler olarak belirlenebilir.

2.3. TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜ'NÜN AVRUPA BİRLİĞİ İLE UYUMU (REKABET VE REKABET KURALLARI)

Bu başlıkta Türkiye'deki lojistik uygulamaların rekabet durumu ve Türkiye'de lojistikte uygulanan rekabet kurallarının Avrupa Birliği ile uyum mevzusu tartışılacaktır.

2018'de yayınlanan İlerleme Raporu'na göre Türkiye birçok açıdan gelişim gösterse de rekabet, taşımacılık politikalarında gelişime daha ihtiyacı vardır. 2018 yılında yayınlanan İlerleme Raporu'nda ondördüncü (14) Fasılda düzenlenen taşımacılık politikası şu şekilde değerlendirilmiştir¹⁸¹:

- Avrupa Birliği bünyesinde taşımacılık modlarında teknik standartlar, emniyet standartları, sosyal standartlar, devlet desteği ve piyasanın serbestleşmesi kurallarına ilişkin ortak kurallar mevcuttur.
- Türkiye'nin taşımacılık politikası alanında kısmen hazırlık olduğu belirtilmiştir. Demiryolu taşımacılığı alanında serbestleşme kaydedilmiş, ancak kurumsal altyapı, piyasa kısıtlamaları, demiryollarındaki yeni girişimlerin engellemesi riski halen olduğu belirtilmiştir. Denizcilik sektörü ise, uluslararası sözleşmelerin imzalanması konusunda kurumsal ve teknik kapasite konusunda sınırlı durumdadır. Aynı şekilde havacılık sektöründe de insan kaynakları, kurumsal ve teknik kısıtlar devam etmekte olup güçlendirilmesi gerekmektedir.
- Bu eksikliklerin giderilmesi için karayolu güvenliği için karayolu kullanıcılarının eğitimi ve güvenli sistem yaklaşımı benimsenmesi gerekir. Demiryolu sektöründe gerçek bir serbestleşmenin sağlanması gerekir. Hava güvenliğinde akıllı ulaşım sistemlerinin oluşturulması gerekir. Tüm ulaşım modlarında yolcu hakları konusunda Avrupa Birliği müktesebatı ile uyumun sağlanması gerekir.
- Türkiye tarafından 2017-2021 Stratejik Plan kabul edilmiştir. Ancak bu plan için Avrupa Birliği kriterleri dikkate alınmamaktadır. Sürdürülebilir kentsel

¹⁸¹ Avrupa Birliği Bakanlığı, "Komisyon Tarafından Avrupa Parlamentosuna, Konseye, Ekonomik ve Sosyal Komiteye ve Bölgeler Komitesine Sunulan Bilgilendirme AB Genişleme Politikasına İlişkin 2018 Bilgilendirmesi", **İnternet Yayını**, https://www.ab.gov.tr/siteim-ages/pub/komisyon_ul-ke_raporlari/2018_turkiye_raporu_tr.pdf, (11.12.2018).

hareketlilik ve iklim değişikliği Birliğin önemsemediği konular olup planda yer alması gerekmektedir. Ulaştırma türleri için ulaştırma ana planı hazırlansa da; lojistik için hazırlıklar devam etmekte ve sivil havacılık ile demiryolu taşımacılığı konusunda idari kapasite oldukça düşük durumdadır.

- Karayolu taşımacılığı Birlik müktesebatı ile uyumu iyi düzeyde olu, yol kenarı denetimleri titizlikle uygulanmaktadır. Ancak kargo güvenliği halen daha sorunlu bir alan olduğu tespit edilmiştir. Kargo güvenliğinde yeni uusul ve güvnecelrien dâhil edilmesi gerekmektedir. “*Vizyon Sıfır Stratejisi*”nin uygulanması için öncü bir kuruma ihtiyaç duyulduğu tespit edilmiştir.
- Akıllı ulaşım sistemleri ve temiz enerji paketinin geliştirilmesinde yol alınmıştır.
- Demiryolu taşımacılığı sektöründe iyileşmeler olsa da Birlik için yeterli olmadığı tespit edilmiştir. Demiryolu piyasası halen daha esnek olmadığı için, demiryolu araçlarının temin edilmesi, yeni gelenlerin sektöre girişlerinde sorunlar yaşatmaktadır. Demiryolu araçlarını yöneten bir devlet şirketi olan TCDD taşımacılıkta serbest piyasaya göre işleyen bir yapısı yoktur. Subvansyonlar ve ortak teşebbüsleri olan araç tedarikçisi üç şirketten gelen fon transferina bağımlıdır. TCDD alt yapı yöneticisi rölünde olup diğer piyasa oyuncularını ile adil bir rekabet içinde değildir. Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü düzenleme ve emniyet makam görevi gördüğü için Ulaştırma Bakanlığı’ndan bağımsız değildir. Tek Avrupa Demiryolu Ağı’nı kuran 2012/34 sayılı direktif ile uyumlu olmadığı görölmüştür.
- Deniz taşımacılığı konusunda petrol sızıntısı gibi çevre felaketlerinde Türkiye yine yeterli bir donanım ve ekipmana sahip değildir. Tekirdağ ve Antalya’da bulunan acil müdahale merkezleri faaliyete geçmediği tespit edilmiştir. Denizcilik Çalışam sözleşmesi 2017 yılında onaylanmıştır Ancak Uluslararası Deniz Trafiği’nin Kolaylaştırılması Sözleşmesi’nin ikinci eki ve diğer Uluslararası Denizcilik Örgütü sözleşmelerine taraf olmadığı gibi Paris Mutabakat Zaptı’nı da imzalamamıştır. Türkiye, imzaladığı ve taahhüt altına girdiği uluslararası standartlar konusunda gereğini yapması gerektiği tespit edilmiştir. Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemleri deniz taşımacılığında teknolojik gelişmelere paralel bir şekilde geliştirilmesi gereken bir alandır.

- İç su yolu taşımacılığında da Birlik mevzuatı konusunda uyumlaştırma yapılması gerektiği belirtilmiştir. Türkiye, iç su yolları ile ilgili Birlik stratejileri içinde yer almamıştır.
- Havacılık alanında da çevre, ticari fırsatlar, rekabet, güvenlik, emniyet, hava trafik gibi konularda mevzuat uyumlaşmasında çaba sarfetmesi gerektiği belirtilmiştir. Sivil havacılık konusunda da ilerlemeler kaydedilse de EASA'nın hava trafik yönetimi ve seyrüsefer hizmetlerindeki emniyet denetimi gerçekleştirildiği takdirde uyum sağlanmış olacaktır.
- Kombine taşımacılıkta ise ilerleme kaydedilmesine rağmen 2014 yılında kabul edilen Türkiye Kombine Taşımacılık Strateji Belgesi henüz uygulanmamıştır. 92/107/AET sayılı direktif ve Beyaz Kitap hedefleriyle uyumlu olarak yük taşımacılığı konusunda diğer taşımacılık modlarının da kullanılmasına özendirici düzenleyici tedbirlerin alınması gerektiği belirtilmiştir¹⁸².

Trans- Avrupa Ağları artık kapanış kriterlerine gelmiş olan ve bu çalışmanın konusu fasıllardan müzakereye açılmış iki fasıldan birisidir. Trans-Avrupa Ağları'nda Türkiye çok ileri düzeyde olduğu, Avrupa Birliği ile taşımacılık teknik standartları, güvenlik standartlarını, piyasanın uyumu, sosyal standartlar, devlet destekleri konusunda ortak kurallar mevcuttur.

Türkiye, taşımacılık politikası alanında kısmen hazırlıklı olup; rapor döneminde, ağırlıklı olarak demiryolu taşımacılığının serbestleşmesi alanında bazı ilerlemeler kaydedilmiştir. Bununla birlikte, Türkiye'deki kurumsal yapı ve piyasa kısıtlamaları, demiryollarındaki yeni girişimlerin engellenmesi riskini taşımaktadır. Denizcilik sektöründe, uluslararası sözleşmelerin imzalanması için kurumsal ve teknik kapasite sınırlıdır. Havacılık sektörünün kurumsal, teknik ve insan kaynakları kapasitesinin güçlendirilmesi gerekmektedir.

Küreselleşmenin yaygınlaşması ile bütünleşik olarak çok sayıda lojistik uygulaması ön plana çıkmıştır. Küresel ticaretin şebekesi haline gelen lojistik sektörü ülkelerin küresel ticarete uyumunda en önemli ölçüt olmuştur. Son yıllarda yaşanan

¹⁸² Avrupa Birliği Bakanlığı, "Komisyon Tarafından Avrupa Parlamentosuna, Konseye, Ekonomik ve Sosyal Komiteye ve Bölgeler Komitesine Sunulan Bilgilendirme AB Genişleme Politikasına İlişkin 2018 Bilgilendirmesi", **İnternet Yayını**, https://www.ab.gov.tr/siteimages/pub/komisyon-ulke_raporlari/2018_turkiye_raporu_tr.pdf, , (11.12.2018).

gelişmeler olarak uluslararası ticaret hacminin ve bilgi akışının sunduğu imkânlar, küreselleşme, müşteri beklentilerinin değişmesi, yeni teknolojiler ve liberalizasyon, şirketlerde artan dikey bütünleşme hareketleri, rekabet ortamı; şirketlerin ürünlerini daha hızlı hazırlamaya ve teslim etmeye zorlaması, lojistik kavramını öne çıkarmıştır¹⁸³.

Lojistik uygulamaların etkin ve verimli olması, tüketici ve müşteri firma memnuniyetleri için lojistik uygulamalarının kalitesinin iyi olması gerekmektedir. Lojistikte etkinlik, verimlilik, hızlı yanıt, en az stok, en az maliyet, kalite, performans, izlenebilirlik, sürdürülebilirlik olarak ifade edilebilir ¹⁸⁴.

Rekabet, nispeten adil bir yarışma ortamında, birden çok benzer konumdaki katılımcıların yarışma kurallarına bağlı olarak istedikleri bir konuma ulaşmak için aynı anda yaptıkları çabalar olarak tanımlanabilir¹⁸⁵.

Lojistik teşebbüsleri depolama, gümrükleme, etiketleme, paketleme, ulaşım, freight forwarder gibi süreçleri bağımsız ve ekonomik etkinlik şeklinde gerçekleştiren kar amacı güden ekonomik birliklerdir. Bu durumda da teşebbüslerin pazara serbestçe girdiği, rekabetin işlediği, tüketici odaklı, daha demokratik piyasa oluşumu, maliyetin düşük olduğu, fiyatlandırma mekanizmasına tüketicilerin de dâhil olduğu, bağlantılı taşıma sistemlerinin olduğu, çevreye duyarlı, eş uyum ve standartlaşmanın olması gerekmektedir¹⁸⁶.

Avrupa Birliği'nde zaman içinde ihtiyaç ile gelişen rekabet kurallarına karşın; Türkiye'deki rekabet kuralları 1994 yılında yürürlüğe girmiştir. Avrupa Birliği'nin Rekabet Politikası adil ve etkin bir rekabet rejimin tesis edilmesi, rekabet hukukunun ekonomi ağırlıklı bir bakış açısına döndürmek, iç denetim ve değer unsurlarının etkinliğini artırmak, rekabet yargısındaki şeffaflığı artırmak, daha adil ve etkin yaptırımlar geliştirmek, özel girişimi desteklemek, devlet yardımı prosedürlerini modern hale getirmektir.

Avrupa Birliği rekabet kuralları ise tüketiciye öncelik tanımak, rekabet soruşturmalarının etkinliği ve adilliği ve yaratıcılığın teşviki en temel üç hedefi olup

¹⁸³ Selahattin Bekmez, **Türkiye Avrupa Birliği Sektörel Rekabet Analizleri**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2008, s.490.

¹⁸⁴ Bekmez, s. 491.

¹⁸⁵ Parasız, s.1.

¹⁸⁶ Avrupa Birliği, "EU Transport Policy", 2017, **Basın Bülteni**, https://europa.eu/european-union/topics/transport_en (20.03.2017).

kuralların ve mekanizmayı bu yönde işlemesi için çalışmalar yapmak gibi hedefleri vardır.

Türk Rekabet Hukuku teşebbüs kavramı ile işletme, şirket gibi davalarda sıfat sorunu yaşanmasını engellemiş daha pragmatist bir tavır içinde olmuştur. Elbette Rekabet Kanununun ve Tüketici Kanunun ve ilgili mevzuatın eksiklikleri ya da ülkenin ekonomik siyasi koşullarından dolayı kapsam sorunları olsa dahi, Türk Özel Kanunlar içinde en ileri seviyede yer almaktadır.

Muvazaa yasağı, uyumlu (paralel) eylem yasağı, kartel karşıtı bir yapılanma esasları Türk Rekabet Hukuku'nda hâkimdir. Ülkemizin Avrupa Birliği rekabet kurallarına ve lojistik sektörüne uyum süreci Avrupa Birliği tam üyelik süreci ile devam etmektedir. Lojistik sektöründe yapılan yenilikler, değişiklikler ve rekabet mevzuatında yapılan değişiklikler uyum sürecinin getirisidir.

Helsinki Avrupa Konseyi toplantısında (10-11.12.1999) Türkiye aday ülke olarak kabul edilmiştir. 03.10.2005 tarihinde ise üyelik müzakereleri başlamıştır. Aynı tarihte de Müzakere Çerçeve Belgesi kabul edilmiştir¹⁸⁷. Müzakere Çerçeve Belgesi'ne göre;

- Kopenhag siyasi kriterlerinin istisnasız olarak uygulanması, siyasi reformların derinleştirilmesi ve içselleştirilmesi,
- Birlik müktesebatının içselleştirilmesi ve uygulanması,
- Sivil toplum diyalogunun geliştirilmesidir.

Siyasi kriterlerin belli bir standarda oturmasından sonra müktesebatın içselleşmesi aşamasına geçilmiştir. Müktesebat 120 bin sayfa, 35 fasıldan oluşan bir bütündür. Rekabet de bu fasıllardan biri olup; teşebbüslere uygulanan antitröst kuralları, Devlet desteklerinin izlenmesi ve denetimi, kamu teşebbüsleri, özel ve münhasır haklaara sahip teşebbüs konularını kapsamaktadır. İlk tarama toplantısı 2005 yılında “Bilim ve Araştırma” faslı ile başlamıştır.

Türkiye Cumhuriyeti 12.09.1963 tarihli Ankara Anlaşması, 23.11.1970 tarihli Katma Protokol'ün 43'üncü maddesi Ortaklık Konseyi'nin Katma Protokolü

¹⁸⁷ Avrupa Birliği Başkanlığı, “Müzakere Fasılları Temelinde AB Müktesebatı Listesi”, **Başın Bülteni**, https://www.ab.gov.tr/muzakere-fasillari-temelinde-ab-muktesebati-listesi_42148.html, (12.12.2018).

yürürlüğe girişinden altı yıl içinde ATA yani Avrupa Topluluğunu Kuran Anlaşmanın 85, 86, 90, 92'inci maddelerine göre rekabet ve devlet destekleri ile ilgili temel ilkeleri düzenlemesi gerekmekte idi.

1964-1970 yılları arası hazırlık, 1973-1995 yılları arası geçiş, 1996'dan sonrası aşama da nihai aşama olarak kabul edilmektedir. Türkiye Cumhuriyeti rekabet kuralları ve Gümrük Birliği'nin yakın bağından dolayı Gümrük Birliği ile amaçlanan ekonomik bütünleşme için o dönem Topluluk olarak adlandırılan Birlik'in rekabet kuralları ile uyumlaştırma taahhüt edilmiştir.

1/95 sayılı Ortaklık konseyi Kararı'nda 32 ile 43'üncü maddeler arası rekabet kuralları ve gümrük birliği arasındaki bağın önemi, uyumu, uyumlu hale getirilmesi düzenlenmektedir. Türkiye Gümrük Birliği'ne girmeden önce teşebbüslere yönelik rekabet kurallarını ATA'da 85'inci ve 86'ıncı maddeler arasında düzenlenmesinden dolayı uyumlu hale getirmesi ve mevzuat açısından uyumluluğu etkin bir biçimde gerçekleştirmesi gerekmekteydi. Bu durumda da Türkiye, Birliğin hem birincil hem de ikinci rekabet düzenlemelerini ve Birliğin rekabet içtiyatı ile uyumlu hale gelmek zorundaydı.

Türk rekabet mevzuatı genel olarak Birliğin rekabet mevzuatı ile uyumlu bir tablo çizse de; ülkesel farklılıklar, ekonomik yapı, siyasi yapıdan kaynaklı bazı uyum sağlayamama halleri de mevcuttur.

Türk rekabet mevzuatının teşebbüslere uygulanan kuralları açısından 4054 sayılı Kanun olan RKHK yürürlüğe girmiştir. Bu kanuna uygun olarak Rekabet Kurulu kurulmuştur. Kanundaki temel ilkeler Avrupa Birliği'nin işleyişine dair rekabet kurallarına uyumludur. Rekabet Kurulu tarafından piyasa takip edilmekte olup 2018 İlerleme raporunda Birliğin serbest rekabeti koruduğu belirtilmiştir¹⁸⁸. Birliğe göre serbest rekabeti koruyan Türk Rekabet mevzuatı; anti-tröst (anti kartel), hâkim durumun kötüye kullanılması, teşebbüsler arası kısıtlayıcı anlaşmaları içermektedir.

İlerleme Raporu'nda Rekabet politikasının belirli düzeyde hazırlıklı olduğu, anti-tröst mevzuatının büyük ölçüde uyumlu olduğu, devlet desteklerinde ise

¹⁸⁸ Avrupa Birliği Bakanlığı, "Komisyon Tarafından Avrupa Parlamentosuna, Konseye, Ekonomik ve Sosyal Komiteye ve Bölgeler Komitesine Sunulan Bilgilendirme AB Genişleme Politikasına İlişkin 2018 Bilgilendirmesi", **İnternet Yayını**, https://www.ab.gov.tr/siteimages/pub/komisyon_ulke_raporlari/2018_turkiye_raporu_tr.pdf, (11.12.2018).

eksikliklerin devam ettiği belirtilmiştir. Bunun için de devlet desteklerinin denetimi ve gözetimi ile ilgili kanunun hızla, derhal uygulanması ve güncel destek programlarının sağlanması gerekmektedir. Bunun için bir envanterin şart olduğu ve bu konuda envanter programının çıkarılması gerektiği belirtilmiştir. Birlik, İlerleme raporu olarak 2018’de ülkemiz için sınırlı bir hızda da olsa müketsebata uyum sağladığı belirtilmiştir. Türkiye Şirketler hukuku, Trans-Avrupa ağları, bilim ve araştırma alanlarında ileri düzeyde bulunmaktadır. Malların serbest dolaşımı, mali hizmetler, işletme ve sanayi politikası, tüketici ve sağlığın korunması, gümrük birliği, mali kontrol gibi konularda iyi düzeyde hazırlık bulunmuştur¹⁸⁹.

- Birlik içinde olan rekabet baskısı ve piyasa aktörleri karşısında iyi düzeyde hazırlıklı bulunmaktadır. Yatırım konusunda, ticaret konusunda ileri düzeyde uyumlu ve bütünleşme içinde bulunmaktadır. Gaz piyasası, enerji sektörü, Ar-Ge harcamalarında biraz ilerleme kaydedilmektedir. Bundan dolayı Türkiye, düşük vasıflı işçi niteliğini eğitim ile araştırma ve geliştirme kapasitesinin arttırılması, eğitim sisteminin güçlendirilmesi gibi yönelimleri benimsemesi gerektiği belirtilmiştir¹⁹⁰.
- Şirketler hukuku, Ticaret Kanunu konusudna ileri düzeyde olup, bağımsız denetim konusunda da müktesebat ile uyumlu olunması gerektiği belirtilmiştir.

Serbest piyasada faaliyet gösteren lojistik teşebbüsleri tüketici odaklı, tüketicinin katıldığı mal lojistiği sürecinde tüketici aleyhine sonuç doğuracak küresel rekabeti zarara uğratabilecek hallerin oluşmaması için 1994 yılından itibaren istisnalar hariç (havayolu taşımacılığı) ulusal rekabet hukukuna tabi olmaktadır.

Birlik tarafından yürürlükteki Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanun, ABİDA ile uyumlu olduğu kabul edilmekte olup, Rekabet Kurumu’nu da bağımsız ve Birlik ile paralel hareket ettiği kabul etmektedir.

¹⁸⁹Avrupa Birliği Bakanlığı, “Komisyon Tarafından Avrupa Parlamentosuna, Konseye, Ekonomik ve Sosyal Komiteye ve Bölgeler Komitesine Sunulan Bilgilendirme AB Genişleme Politikasına İlişkin 2018 Bilgilendirmesi”, **İnternet Yayını**, https://www.ab.gov.tr/siteimages/pub/komisyon_ulke_raporlari/2018_turkiye_raporu_tr.pdf, (11.12.2018).

¹⁹⁰Avrupa Birliği Bakanlığı, “Komisyon Tarafından Avrupa Parlamentosuna, Konseye, Ekonomik ve Sosyal Komiteye ve Bölgeler Komitesine Sunulan Bilgilendirme AB Genişleme Politikasına İlişkin 2018 Bilgilendirmesi”, **İnternet Yayını**, https://www.ab.gov.tr/siteimages/pub/komisyon_ulke_raporlari/2018_turkiye_raporu_tr.pdf, (11.12.2018).

Devlet Planlama Teşkilatı'nın 10. Kalkınma Planı'nda da rekabet kurallarının Birlik politikaları ile uyumlu olduğu kabul edilmektedir¹⁹¹. Türkiye daha çok ikincil mevzuatta bazı uyumsuzluklar yaşasa da genel olarak İlerleme Raporları ve Kalkınma Planlarında mevzuat uyumlaşması olumlu kabul edilmektedir. Yine Rekabet Kurulu, Avrupa Birliği Adalet Divanı kadar köklü olmamasına rağmen rekabet ile ilgili kararlarda Divanının kararlarına atıfta bulunmaktadır¹⁹².

Avrupa Birliği'nde devlet destekleri rekabet kuralları içerisinde düzenlenmiştir. Devlet destekleri, ülke ekonomisi içinde ve Birlik ekonomisi içinde rekabeti engelleyen yönleri de ortaya çıkabilme ihtimali taşımaktadır. Türkiye 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın 34'üncü maddesinde devlet yardımları ile belli ürünlerin, belli teşebbüslerin, belli girişimlerin kayırılması konusunun Gümrük Birliği'nin iç işleyişi ile bağdaşmadığı belirtilmektedir. Ancak RKHK'da devlet desteklerine ilişkin temel bir hükme yerilmemiştir. Oysa ATA 67-69'uncu maddeler ve ABİDA 107-109'uncu maddeler arası devlet destekleri düzenlenmiştir. Bu konu 2003 Ulusal Program'da ayrıntılı incelenmiştir¹⁹³. 2018 İlerleme Raporu'nda ise Devlet Destekleri için 2010 yılında 6015 sayılı Devlet Desteklerinin izlenmesi ve Denetlenmesi Hakkında Kanun yürürlüğe girmiş olmasına rağmen Komisyon tarafından yetersiz ve atıl bulunmaktadır. Komisyon temel ilkeler ve ikincil mevzuat bakımından eksiklikler olduğu için atıl bulunmaktadır¹⁹⁴.

Kamu teşebbüsleri, özel veya inhisari haklar tanınan teşebbüsler konusunda ise yine Türkiye rekabet mevzuatına uyum yükümlülüğü içindedir. Yürürlükteki kanunda bu konuya ilişkin düzenleme yoktur. Bu durumda da uyum konusunda eksiklik olduğu belirtmek gerekmektedir. Tv yayıncılığı, havayolu ulaşımı, elektrik dağıtımı, doğal gaz dağıtımı gibi sektörlerde önemli aşamalar kaydedilmiştir. Ancak bu teşebbüslere uygulanan kurallar RKHK içerisinde düzenlenmesi gerekmektedir.

Rekabet kuralları Birlik için “*lehim ve tutkal*” benzetmesi yapılan kurallardır. Entegrasyonun ana motoru olan rekabet faslı Türkiye için de oldukça öneme haizdir.

¹⁹¹ Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, “Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018)”, **İnternet Yayını**, 2013, www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Onuncu-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-2014-2018.pdf, (12.12.2018).

¹⁹² Dilek Cengiz, **Rekabet Politikası Faslı Neden Müzakereye Açılmıyor?**, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, 2017. s.149.

¹⁹³ Avrupa Birliği Başkanlığı, 2008 Ulusal Program, **İnternet Yayını**, 2008, https://www.ab.gov.tr/_42260.html, (12.12.2018).

¹⁹⁴ Cengiz, s.159.

Birlik 2005 yılında tarama toplantısında Rekabet Politikasının açılış kriterleri Türkiye'ye sunulmuş olup altı adet kriterin tamamı devlet yardımlarına ilişkindir.

- Devlet destekleri konusunda şeffaflığın sağlanması, 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın kapsadığı devlet destekleri envanterinin Birliğe bildirilmesi
- 2001 yılından bugüne kadar çelik sektöründeki kapasite değişimi ve devlet desteklerine ilişkin Birliğe ayrıntılı bilgi sunulması,
- Birlik ve Türkiye arasındaki ikili anlaşmalardaki yükümlülüklerin yerine getirilmesi amacıyla devlet desteklerinin oyalınması, izlenmesi, denetlenmesi konusunda kanunun kabulü ve yürürlüğe girişi,
- Bağımsız bir devlet desteği mekanizmasının kurulması
- Birlik ile Türkiye arasındaki destek tedbirlerindeki uyumun sağlanması,
- Kömür ve çelik üretimi ile ilgili uyumun sağlanması şeklindedir...

Türkiye açılış kriterlerine ilişkin yükümlülükler devlet desteklerine ilişkin olması önemlidir. Zira devlet desteği adı altında yapılan yardımlar ile piyasada rekabet bozucu durumun yaratılması söz konusu olabilmektedir.

2008 yılı Ulusal Program'ında "Avrupa Birliği içerisindeki rekabet ile baş edebilme" sorunu üzerine bir program belirlenmiştir¹⁹⁵. Müktesebata uyumlu devlet destekleri Kanunun kabul edilmesi gerektiği, şeffaflık yükümlülüklerini yerine getirebilecek, bağımsız bir devlet destekleri izleme otoritesinin oluşturulması gerektiği hedeflenmiştir. Bu durumda devlet destekleri Birlik mevzuatı ile uyumlu olacak yani ABİDA'nın devlet destekleri ile ilgili kısmı ile uyumlu olması gerekmektedir. Bunun yanı sıra 659/1999 sayılı Konsey Tüzüğü'nün 2009'da yürürlüğe konulması gerekmekte idi. Ayrıca Tüzük, duyuru, Bildiri, kılavuz, Çerçeve belgelerindeki kurallara yani ikincil hukuka da uyulması gerekmekteydi.

Bunlar için ulusal eylem planları çıkarılmıştır. 2010-2011 Eylem Planı, 2014-2015 Eylem Planı, 2015-2019 Eylem Planı ve 2016-2019 Ulusal eylem Planı çıkarılmıştır. 2016-2019 Ulusal Eylem Planı, önceki planların güncellenmiş ve yeni stratejilerin eklendiği bir plandır. Planda:

¹⁹⁵ Avrupa Birliği Başkanlığı, 2008 Ulusal Program, **İnternet Yayını**, 2008, https://www.ab.gov.tr/_42260.html, (12.12.2018).

- Açılış kriterleri kapsamında uyum sağlanması gerektiği belirtilmiştir,
- Devlet destekleri rekabet politikasının bir bileşeni olduğu için ikincil mevzuat uyumu gerekmektedir,
- Devlet desteği kurallarının işletmelerin vergilendirilmesine ilişkin kurallarda uyumun sağlanması gerekmektedir.
- Kamuya ait arazi ve taşınmazların satışında devlet desteklerine ilişkin konularda uyumun sağlanması,
- İç Pazar ile ABİDA arasında devlet desteği konusunda uyumun sağlanması,
- Rekabet kuralları açısından Birliğin ikincil nitelikli kuralları ile uyumun sağlanması gerekmektedir,
- Motorlu araçlar sektöründe dikey anlaşmalar ve uyumlu eylemler konusunda uyumun sağlanması gibi planları vardır.

2018 yılında Devlet desteklerine ilişkin Türkiye için hazırlanan İlerleme Raporu'nda¹⁹⁶:

- Yasal mevzuatta kısmen uyum olduğu tespit edilmiştir. ABİDA 107'inci ve 108'inci maddeleri ile Devlet Desteklerinin İzlenmesi Hakkındaki Kanun büyük ölçüde uyumlu olduğu tespit edilmiştir. Ancak ilgili kanun için yönetmelik çıkarılmadığı için uygulama sorunu yaşanmaktadır.
- Devlet Desteklerinin İzlenmesi Hakkındaki Kanun'un yönetmeliğinin yürürlüğe girmesi konusunda halen daha netlik olmadığı için hatta bu konuda Bakanlar Kuruluna bu yönetmeliğin uygulanmasının erteleme yetkisinin verilmesi ciddi sorun teşkil etmektedir.
- Henüz devlet desteği envanteri oluşmadığı için Türkiye'nin kapasitesi ve tablosunu bilmek mümkün değildir.
- Devlet destekleri konusunda tam bir uyumlaştırma ve Birlik müktesebatına yönelik bir eylem planının olmadığı tespit edilmiştir.

Avrupa Birliği 2018 İlerleme Raporu'nda, Rekabet Kurumu ile de ilgili tespitlerde bulunmuştur. Rekabet Kurulu'nun kapasitesini yeterli bulmakta ve etkili

¹⁹⁶ Avrupa Birliği Bakanlığı, "Komisyon Tarafından Avrupa Parlamentosuna, Konseye, Ekonomik ve Sosyal Komiteye ve Bölgeler Komitesine Sunulan Bilgilendirme AB Genişleme Politikasına İlişkin 2018 Bilgilendirmesi", **İnternet Yayını**, https://www.ab.gov.tr/siteimages/pub/komis-yon_ulke_raporlari/2018_turkiye_raporu_tr.pdf, , (11.12.2018).

bulmaktadır. Ancak uygulama etkililiğinde azalma olduğunu tespit etmiştir. Bunu da 2013 ile 2017 arasındaki uygulanan para cezalarında azalma (2013'te 280 milyon Avro'dan 2016'da 194 milyon Avro'ya), anti-tröst kararlarındaki azalma ve re'sen yürütülen soruşturmalardaki azalmaya (2012'de 17'den 2016'da 9'a ve 2017'de 0'a) bağlamıştır¹⁹⁷. Ayrıca şikâyet sonucu soruşturmaların açılması da 2017 yılına gelindiğinde azalmıştır (2013'te 20'den 2016'da 5'e.). Bunun yanısıra Rekabet Kurulu'nun kararlarına karşı yapılan temyiz başvuruları 2013-2015 arası yılda 155 iken 2016'da 277'ye çıkmıştır. Yapılan temyiz başvurularının dörtte üçü de yerel mahkemelerin kararlarının onanması ile sonuçlanmıştır¹⁹⁸. Rekabet Kurulu'nun denetim ve kontrol etkililiği soruşturma sayısı, karar azalma sayısından anlaşılmaktadır. Ancak bir başka durum ise kararlara karşı temyiz başvurusu sayısının artmasıdır.

Rekabet Kurulu'nun etkililiğine dair azalmasına ilişkin lojistik, depolama, taşımacılık ve araç hizmetleri ile verilen kararların yıllara dayalı olarak düşüşünü görerek sağlamasını yapmak da mümkündür.

Tablo 26'da görüldüğü üzere 2013-2017 arasında depolama, lojistik hizmetleri ve taşımacılık, motorlu taşıtlar hizmetleri hakkında verilen kurul kararlarını hem ayrı gruplandırıldığında hem de toplam olarak rakamlara bakıldığında uygulama etkililiği konusunda düşme olduğu görülmektedir.

Tablo 25: 2013-2017 Arası Rekabet Kurulu'nun Vermiş Olduğu Sektör Bazlı Kararlar

Yıllar	Lojistik, depolama	Taşımacılık, Motorlu taşıtlar	Toplam
2013	4	61	65
2014	5	61	66
2015	2	39	41
2016	1	40	41
2017	12	23	35

Kaynak: Rekabet Kurumu, "Karar İstatistikleri", **İnternet Yayını**, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, <https://www.rekabet.gov.tr/tr/Sayfa/Yayinlar/karar-istatistikleri>, (12.12.2018).

¹⁹⁷ Rekabet Kurumu, "Karar İstatistikleri", **İnternet Yayını**, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, <https://www.rekabet.gov.tr/tr/Sayfa/Yayinlar/karar-istatistikleri>, (12.12.2018).

¹⁹⁸ Avrupa Birliği Bakanlığı, "Komisyon Tarafından Avrupa Parlamentosuna, Konseye, Ekonomik ve Sosyal Komiteye ve Bölgeler Komitesine Sunulan Bilgilendirme AB Genişleme Politikasına İlişkin 2018 Bilgilendirmesi", **İnternet Yayını**, https://www.ab.gov.tr/siteimages/pub/komisyon_ulke_raporlari/2018_turkiye_raporu_tr.pdf, , (11.12.2018).

Birinci bölümde uluslararası lojistik, tedarik zinciri, lojistik uygulamaları, uluslararası lojistiğe sebep olan etmenler, lojistiğin gelişimi, uluslararası lojistik örnekleri incelenmiştir. Ayrıca modern lojistiğin bileşenleri olan girişimcilik, yenilikçilik, rekabet ve Endüstri 4.0 gibi kavramlar ve lojistiğe etkileri incelenip; küresel endeksler bağlamında dünyadaki mevcut durum hakkında bilgi verilmiş ve çerçeve çizilmiştir.

Konunun lojistikte uygulanan rekabet kurallarıyla ve Avrupa Birliği ile bağlantılı olmasından dolayı lojistik Avrupa Birliği uygulaması ve Avrupa Birliği mevzuatına göre “*taşımacılık*” boyutunda ele alınmıştır. Taşımacılık lojistik uygulamaların bir çeşitidir. Ancak taşımacılıkla ilgili diğer lojistik uygulamalara da kısmen yer verilmiştir.

İkinci bölümde Avrupa Birliği ile kıyas sözkonusu olduğundan taşımacılık ana eksen olsa da diğer lojistik uygulamalara kısmen yer verilmiştir. Ancak taşımacılık ve ulaştırma ile bağı olan, Başlık XVI’da 170 ile 172’inci maddeler arasında yer alan “*Trans-Avrupa Ağları*” başlıklı fasıla da yer verilmiştir. Trans-Avrupa Ağları faslında ise “T” (Taşımacılık) konusu üzerinde durulmuştur. Lojistik uygulamalarına uygulanan rekabet kuralları Avrupa Birliği ve Türkiye karşılaştırması çerçevesinde incelenmiştir. Ancak bunu yaparken tam adaylık sürecinde olan Türkiye’nin bir anlamda Avrupa Birliği ile uyumu bağlamında inceleme yapılması gerekmiştir. Dolayısı ile Türkiye’nin uyması gereken, mevzuat ve uygulamalarını uyumlaştırması gereken Avrupa Birliği müktesebatı çerçevesinde bir değerlendirme olmuştur.

Lojistik uygulamalardan taşımacılık ve ilintili lojistik uygulamalar merkezli bir çalışma yapıldığından rekabet kuralları incelemesi de bu seyirde gitmiştir. Rekabet kuralları ABİDA’nın Başlık VII’de vergilendirme ile düzenlenmiştir. Birlik rekabet ve mali yükümlülükleri birbiriyle bağlantılı gördüğünden aynı başlıkta düzenlemiştir. 101’inci madde ile 109’uncu madde arasında rekabete ilişkin kurallar “*Teşebbüsler*”e ilişkin ve “*Devlet Destekleri (Yardımları)*”ne ilişkin olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Yani kamu, özel ya da inhisar niteliğindeki teşebbüslerin uyması olduğu kurallar ve devletlerin uyması gerektiği rekabete ilişkin kurallar olarak ikiye ayrılmaktadır. Devletler egemenlik yetkilerinden kaynaklı teşebbüslere sağladıkları maliyeyi de ilgilendiren vergi teşvik, vergi affı, vergi borçlarının

silinmesi gibi tedbirleri uygulayarak mali araçları kullanarak rekabeti bozucu durumlar yaratabileceğinden Birlik bu yardımları da kurallara bağlamıştır. Bu durumda da ikinci bölümde teşebbüslere uygulanan rekabet kuralları ve devletlere uygulanan rekabet kuralları olarak ayırım yapılarak; hem Avrupa Birliği hem de Türkiye bazlı bir inceleme yapılmıştır. Bunları yaparken “*rekabet faslı*”nın Birlik ile uyumu da irdelenmiştir. Devlet destekleri konusu çalışmanın mali yükümlülüklerin incelendiği üçüncü bölümü ile rekabet kuralları arasında bağı kurmaktadır.

ABİDA’nın üçüncü kısmının altıncı başlığında yer alan “*taşımacılık faslı*” merkezli incemeyi, hem Avrupa Birliği hem de Türkiye karşılaştırmasıyla yapılmıştır. Bunu yaparken Avrupa Birliği ile uyuma ve ortak projelere de yer verilmiştir. Birinci bölümde küresel endeksler incelendiğinde ilk on ülke içinde Avrupa Birliği üyesi ülkelerin çok sayıda yer almasından dolayı lojistik (taşımacılık) uygulaması ile yakın bağı olan, gelişmesini sağlayan Küresel Yenilikçilik (İnovasyon), Küresel Girişimcilik, Küresel Rekabet (Endüstri 4.0) ve Küresel Lojistik Endeksleri’nde Türkiye’nin yeri, değerlendirme kriterleri ve Birlik üyelerinin sıralamasıyla kıyaslanarak yer verilmiştir.

Bundan sonraki üçüncü ve son bölümde ise lojistik sektöründe uygulanan mali yükümlülüklerinde (ABİDA Başlık VII’da yer alan 111’inci madde ile 118’inci madde arasında) Avrupa Birliği ve Türkiye karşılaştırması yapılacaktır. Ancak bunu yaparken “*vergileendirme*” ile bağı olan Başlık II’de yer alan “*Gümrük Birliği*” faslı ve “*Malların Serbest Dolaşımı*” fasılları ile birlikte incelemesi yapılacaktır. Türkiye Gümrük Birliği üyesi ancak Birliğe üye olmayan tam adaylık sürecinde olan bir ülkedir. Avrupa Birliği’nin lojistik süreçlerde uyguladığı vergi ve benzeri mali yükümlülükler ve Türkiye’nin lojistik süreçlerde uyguladığı mali yükümlülüklerle verilecektir. Ancak bu inceleme yapılırken Türkiye’nin Gümrük Birliği üyesi ancak Birlik üyesi olmayan bir ülke olarak incelemesi yapılacaktır. Son bölümdeki irdeme sadece Türkiye’nin uyum sürecinden dolayı yükümlülükleri bazında değil; Avrupa Birliği ve üye ülkelerin Türkiye’ye olan yükümlülükleri de incelenecektir. Ortaklık Konseyi Kararı, Ankara Anlaşması, Katılım Ortaklı Belgesi gibi çok sayıda bağta karşılıklı imza atılıp, taahhütte bulunulmuştur. Bu durumda da Birlik karşısında Türk Lojistik teşebbüslerinin hakları neler olduğu da tartışılacaktır.

Üçüncü bölümde Türkiye’deki lojistik süreçlerde uygulanan mali yükümlülükleri Birlik ile uyumu değerlendirmesine yer verilecektir. Son bölümde Endüstri 4.0’ın etkisi ve yeni ekonomik gelişmelere bağlı olarak vergilendirmedeki yeni eğilim ve uygulamalar, uyum sürecindeki bir ülkede vergilendirmenin geleceği de incelenecektir. Üçüncü bölümde Gümrük Birliği üyesi ancak Birliğe aday olmayan Türkiye’nin yükümlülükleri olduğu kadar Avrupa Birliği ve Birlik üyelerinin de Türkiye’ye karşı sorumluluğu olduğu için Türk lojistik şirketlerinin yaşadığı sorunları “*taşımacılık*”, “*malların serbest dolaşımı*”, “*gümrük birliği*”, “*rekabet*” ve “*vergilendirme*” açısından bir değerlendirmesi yapılacaktır.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI LOJİSTİKTE MALİ YÜKÜMLÜLÜKLERDE AVRUPA BİRLİĞİ TÜRKİYE KARŞILAŞTIRMASI

Çalışmanın son bölümünde metodoloji olarak Avrupa Birliği müktesebatı esas alındığı için, “*vergileendirme*”, “*malların serbest dolaşımı*” ve “*gümrük birliği*” fasılları ile sınırlı tutulacaktır. Konular her iki ekonomik-siyasî yapı açısından karşılıklı yükümlülükler açısından incelenmiştir. Lojistik süreçlerde uygulanan vergiler ise dolaylı vergiler boyutu ile incelenmiştir. Bunun yanısıra Endüstri 4.0 bağlamında Türk vergi yapısının özellikle de dolaylı vergiler konusunda yaşayacağı sorunlar ve yapılan çalışmalar incelenmiş; son olarak Avrupa Birliği’nin Türkiye’ye karşı lojistik sektörden kaynaklı görevleri ve Türk lojistik teşebbüslerinin Birlik içindeki hakları irdelenmiştir.

3.1. ULUSLARARASI LOJİSTİKTE VERGİ UYGULAMALARI

Avrupa Birliği’nde lojistik sektöründe alınan vergilere geçmeden önce; uluslararası lojistikte, lojistik ağının oluşturduğu uluslararası ticarete vergileendirme eğilimlerine, vergi uygulamalarına değinmek gerekecektir. Uluslararası ticaretin vergileendirilmesinde, birçok hukukun devreye girmesi ve çatışması; uluslararası bir vergi sisteminin olmasını ve ilkelerin, küresel ve bölgesel işbirliklerin, ilkelerin nasıl olması gerektiğinin ve sorununu ortaya çıkmıştır.

3.1.1. Uluslararası Ticarete Yeni Bir Vergileme Anlayışına Etki Eden Gelişmeler

Ticaretin uluslararasılaşması sonucu ticaretten alınan vergilerden dolayı, devletlerin egemenlik alanları karşı karşıya gelmiştir. Ticaretin ülke sınırlarını aşması küresel bir hal alması yeni bir vergileendirme anlayışını da bereberinde getirmiştir.

Uluslararası alanda yapılan ticarete, çifte vergileendirme ve rekabeti bozucu farklı vergi sistemleri; vergilerin uyumlaşmasını ve yakınlaştırmasını gündeme

getirmiştir. Ancak bunun için uluslararası işbirliğinin şart olduğu, anlaşmalar ve işbirlikleriyle vergi kaçaklığının önlenmesi, zararlı vergi rekabetinin önüne geçilmesi, devletlerin karşılıklı vergilendirmede bazı yetkilerinde ortak uygulama yoluna gitmeleri gerektiği anlayışını doğmuştur.

Uluslararası vergilendirmeye, hem ulusal vergi sistemlerinin çatışması engellenmeye çalışılmış; hem de uluslararası düzende oluşan vergi sorunları giderilmek istenmiştir. Uluslararası vergilendirme, bir anlamda bölgesel veya küresel bütünleşmeler için de zemin oluşturmaktadır.

Uluslararası vergilendirme konusunda yapılan anlaşmalarla hem iç hukukta hem de uluslararası hukukta ticaretin ve sermaye hareketlerinin serbest dolaşımı sağlanabilmektedir. Uluslararası vergi hukukunda, uluslararası yargı kararları, uluslararası vergilendirme ilkeleri, iki ya da çok taraflı anlaşmalar ve bölgesel anlaşmalar kaynak olarak kabul edilir. Uluslararası ticarete vergilendirme ve mali yükümlülüklerin kolayca belirlenebilmesi için bazı örgütler kurulmuş ve kurallar getirilmiştir. Bu örgütler, ticaretin hızlı, etkin yapılması ve belli kurallara bağlanması için esaslar belirlemektedir.

İkinci Dünya Savaşı'nın bitmesinden hemen sonra dünyada yeni arayışlar meydana gelmiştir. Devletlerin dış ticarete aldıkları gümrük vergileri, ulusal ekonomilerini koruma amaçlı olsa da; dünyadaki yeni yönelim gümrük tarifelerine ve gümrük vergilerine asgari bir standart getirmek olmuştur.

3.1.1.1. Gümrük Tarifelerine Yönelik Uluslararası Yükümlülükler

Ticaret hacminin artması, kıtaları aşan bir ticaretin oluşmaya başlaması, ülkelerin uyguladıkları gümrük vergileri ve tarifeleri ile ilgili usul ve esasların belirlenmesi ihtiyacını ortaya çıkmıştır.

Devletlerin dış ticaret konusunda uyguladıkları gümrük vergisi ve eşetkili vergileri ticaretin hacmini azalttığı, sermayenin dolaşımına engel olduğu için gümrük vergisi tarzı dış ticaret vergilerinde teklik oluşturulmak istenmiştir. Bunun için de Gümrük Tarifeleri ve Dış Ticaret Genel Anlaşması (GATT, General Agreement on Tariffs and Trade) 1948 yılında yürürlüğe girmiştir. Bu anlaşma 1948 ile 1994 yılları arasında yürürlükte kalmıştır.

“En Çok Gözetilen Ulus Kaydı”, “Ulusal Muamele Kuralı”, “Gümrük Vergilerinin İndirilmesi”, “Tarifeler Vasıtasıyla Ticari Şeffaflığın Sağlanması” gibi ilkeleri olan GATT, 1995 yılında yerini Dünya Ticaret Örgütüne bırakmıştır.

3.1.1.2. Dünya Ticaret Örgütü’nün Kurulması ve Kurallar Koyması

Dünya Ticaret Örgütü, uluslararası ticaretin teşviki ve genişletilmesini hedefleyen kurallara bağlı ticaret sistemini amaçlamaktadır. Dünya Ticaret Örgütü; ihracatçı kuruluşların yabancı pazarlarda liberal ve güvenli erişimlerini sağlayabilmek, gelişmekte olan ülkelerin de dünya ticaretinde yer edinmesini sağlamak, uluslararası ticari işbirlikleri ile uluslararası ticaretin önündeki engelleri kaldırmak ve çok taraflı ticaret sistemini geliştirmeyi amaçlar. Bunun için, ulusal hukuklarda genel ve ayrımcı gümrük vergiler, menşe kuralları, anti damping ve sübvansiyon uygulamaları gibi vergi uygulamalarında kurallar geliştirmektedir.

3.1.1.3. Ayrımcı Vergilerin Denetimi

Ayrımcı vergilendirme salt Dünya Ticaret Örgütünün değil; Avrupa Birliği gibi hizmet, mal, para ve emeğin serbest dolaşımını savunan birçok ekonomik birliğin temel sorunlarından biridir. Aynı ya da benzer ürünler söz konusu olduğunda, ülkelerin diğer benzer bir ürüne farklı bir vergileme yapıp yapmadığına, farklı vergi uygulanmayan ürüne avantaj sağlayıp sağlamadığına bakılır. Ayrımcı vergilendirme ile ilgili, ürünlerin birbirine benzer ürün olduğunda, benzer ürüne ayrımcı vergilendirme yapıp yapılmadığı ve belirlenen ayrımcı vergilendirmenin dava konusu ürüne koruma sağlayıp sağlamadığı durumu ayrımcı vergilendirmeyi belirlemektedir.

3.1.2. Uluslararası Ticarete Vergi Uygulamaları

Uluslararası ticaret hacminin artması, dünyanın siyasi yapısının değişmesi ile uluslararası yeni bir vergi anlayışına sebep olmuştur. Yeni anlayışın vergi uygulamaları; küreselleşen dünyada devletlerin egemenlik yetkilerinin çatışmasından

dolayı, zaman içinde gelişmiş rekabet ve ticaretin, mal ve hizmetlerin, paranın mobilitesi açısından gerekli olan ve gelişen bir alandır.

Uluslararası ticarete, sermaye ve ticaretin seri şekilde yürümesi için devletlerin de oydaşması sonucu yeni kurallar oluşmuştur. Özellikle de “*çifte vergilendirme*” ve “*zararlı vergi rekabeti*” gibi küresel anlamda zararları olacak uygulamaların oluşmaması için belli başlı vergi uygulamaları ve esasları vardır.

3.1.2.1. Uluslararası Ticaretin Vergilendirilmesi

Mal ve hizmetlerin tanıtım ve satış işlemlerinin telekomünikasyon ağı üzerinden yapılması elektronik ticaret olarak tanımlanmaktadır¹⁹⁹. İnternet denen ağ üzerinden yapılan ülkeler arası satışlarda, vergilendirmenin nasıl olacağı, internet üzerinden yapılan bir satış için arz tedarik zinciri sürecinde alınacak vergiler, istisnalar, muafiyetler, mali ikametgâh, e-ticaret; ticaretin daha doğrusu uluslararasılaşan verginin konularındandır. Bu konuda Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü’nün Gelir ve Servet Üzerinden Alınan Vergilere İlişkin Model Vergi Anlaşması (OECD Model Vergi Anlaşması) önemli bir düzenlemedir.

Küreselleşen dünyada ülkelerin ekonomik, siyasi ve sosyal amaçla bir araya gelmeleri ticarete belirli kuralların koyulmasına da sebep olmuştur. Bunun yanı sıra ülkelerarası yapılan ticaret için vergisel kuralların oluşturulması da gerekmektedir. Ülkeler arası yapılan ticaretin mali kurallara tabi tutulması, vergilendirilmesi belli esaslar içinde olmaktadır. Ülkemiz de, Dünya Ticaret Örgütü ve Avrupa Birliği gibi organizasyonlarla ülkeler arası yapılan ticaretin mali kuralları bağlanmasını kabul etmiştir.

Dış ticaretin vergilendirilmesinde, uluslararası vergi esasları ilkeleri, sözleşmeleri esas alınmaktadır.

¹⁹⁹ Dünya Ticaret Örgütü, “Elektronik Commerce”, **Basın Bülteni**, https://www.wto.org/english/trat-op_e/ecom_e/ecom_e.htm, (20.05.2018).

3.1.2.2. Çifte Vergilendirme Sorunu

Uluslararası vergi uygulamalarından ve uluslararası vergi hukukunun doğuşuna sebep olan uygulamalardan bir tanesi de “*çifte vergilendirme*”dir. Devletlerin egemenlik yetkisinin kullanması sonucu vergilendirme uygulamalarının çakışması, mükerrer olması sonucu oluşabilmektedir. Bu durum, rekabete de zarar vermektedir. Ticaretin sorunsuz işleyebilmesi için uluslararası düzlemde yapılan ticarete, belli başlı vergilendirme kriterleri getirilerek, anlaşmalarla mal ve hizmetin, paranın, rekabetin aksamaması için çifte vergilendirmeyi önleyici çalışmalar yapılmıştır.

3.2. AVRUPA BİRLİĞİ LOJİSTİĞİNDE VERGİ UYGULAMALARI

Avrupa Birliği lojistik uygulamalarda vergileme süreci, Birliğin bu konudaki ilkeleri uyarınca üye devletlerin yürüttüğü bir süreçtir.

“*Yetki İkamesi İlkesi*”nin olduğu Avrupa Birliği’nde, lojistik uygulamaları üzerinden alınan vergiler aslında ülkelerin egemenlik yetkisine bırakılmış bir kamusal gelir türüdür. Ancak Avrupa Birliği ilkeleri, üye devletlerin taahhütleri vergilendirmede usul ve esaslar açısından belirleyicidir. Avrupa Birliği, vergilendirme sürecini hükümetlere devretmiş olsa dahi usul ve esaslarda Birliğin ilkeleri egemen olmaktadır.

Avrupa Birliği, hükümetleri belli konu ve amaçlarda vergilendirme sürecini sürdürmelerini amaçlamaktadır. Birliğin gözettiği amaçlar ise şunlardır; ekonomik büyüme, mal, hizmet ve sermayenin Avrupa Birliği’nde serbestçe dolaşımını sağlamak, bir ülkenin ayrımcı vergi uygulaması ve zararlı rekabete girmesini önlemek gibidir...

“*Tek Pazar*”da aynılaşmış vergi uygulamaları ile vergi duvarlarını kırmak, hizmet ve mallarda standartlaşma sağlamak, adil bir vergi uygulaması ile vergi yozlaşmasını engellemek, finansal işlemlerin vergilendirilmesi ile önemli bir vergi geliri elde etmek ve yeknesak vergilendirme çalışmaları yapmak; Avrupa Birliği’nin vergi uygulamalarındandır. Mal ticaretinin ağı olan lojistik uygulamalarında da Avrupa Birliği dolaylı vergilendirme ilkeleri geçerlidir.

3.2.1. Avrupa Birliği Ticaretinde Lojistiğin Yeri

Avrupa, zenginlik ve istihdamı yükseltmek için ekonomik büyüme ve ticaretin gelişmesi için güçlü bir lojistik ağına ihtiyaç duymaktadır. Özellikle de ulaştırma metodları, Avrupa Birliği için hayati önem taşımaktadır. Ulaştırma ağları, bir ülkenin ekonomisinin, büyümesi arz ve tedarik zincirinin kalbi niteliğindedir. Ulaştırma ağlarının güçlü olması ayrıca ülkeler arası işbirliği, kültürler arası yakınlaşma ve Avrupa içinde sosyal bağların da oluşmasını ve güçlenmesini sağlamaktadır. Lojistik uygulamaları ve özellikle ulaştırma Avrupa entegrasyonu için bir köşe taşı niteliğinde olup; iç pazarın uluslararası pazarla bağını da sağlamakta ve ticarete aynı kuralların ve ilkelerin yerleşmesine de sebep olmaktadır. Avrupa entegrasyonu için 1957 yılında imzalanan Roma Anlaşmasına göre; mal, hizmet ve kişilerin serbestçe dolaşımı için ulaştırma ağı hayatı önem taşımaktadır. Eksik ya da aksak bir ulaştırma ağı bütünleştirmeyi geciktirdiği gibi; Roma Antlaşması'ndaki hedeflere ulaşımı geciktirmektedir. Avrupa Birliği'nin lojistik ve ulaştırmaya neden bu kadar önem verdiği “*Tek Avrupa*” idealinin oluşması içindir.

Ticaretin gelişmesi için güçlü bir lojistik ağına duyulan ihtiyaçtan dolayı birçok Avrupa firması, lojistik ve ulaştırma aracı üretiminde dünya lideridir. Avrupa'da hane halkı harcamasında ev ile ilgili harcamalardan sonra ulaştırma gelirlerinin %13.5 kısmını ayırmaktadır²⁰⁰. Son 60 yılda Avrupa Birliği'ndeki lojistik uygulamalar, anlamlı bir şekilde gelişmiştir. Son gelişmeler sonucu ulaşımındaki yenilikler devletlerin tekel kurduğu hava ve demiryolu taşımacılığını da özel sektöre, rekabete ve yatırımlara açmıştır. Daha önceden demiryolu, hava ulaşımı gibi bazı alanlarda kamusal monopollerin oluşmasından dolayı ülkelerin kendi farklı vergi uygulamaları, yatırımsızlık, yenileşmeye açık olmama ve bu tip ulaştırma modlarında atılığa sebep olmuştur.

Maaschriect Anlaşması sonrası 1990'lı yıllarda “*Trans-Avrupa Ağları*”nın önemi artmış ve genişlemiştir. Serbest Pazar anlayışı tek başına ulaşım ağının büyümesi ve standartlaşması için yeterli olmamıştır. Modernleşme genişlemeyle, ulaşımın ana akım haline gelmesiyle; lojistik ve ulaştırmada alt yapının güçlenmesi,

²⁰⁰ Avrupa Birliği, “EU Transport Policy”, **Basın Bülteni**, https://europa.eu/european-union/topics/budget_en, https://europa.eu/european-union/topics/transport_en, (23.05.2018).

sınırlar arası ağın oluşmasını sağlamıştır. Bunun yanı sıra Avrupa Birliği ulaştırma ağı ve lojistik uygulamalarında çevre dostu anlayış da hâkim olmaya başlamıştır. Ayrıca “tüketicinin korunduğu”, “çevrenin korunduğu” bir ulaşım politikası Avrupa Birliği’nde hâkimdir. Avrupa Birliği, tüketici ve çevreyle dost bir ortak ulaşım ağı ilk oluşturan bölgedir.

Avrupa Birliği’nde lojistik uygulamaları, ticaretin temelidir. Ancak lojistik uygulamalarında ilkeler ve alınan vergiler de Avrupa Birliği’nin esaslarına uyumlu olduğu gibi üye ve üyelik sürecindeki ülkelerin de bunlara uyması gerekmektedir.

3.2.2. Avrupa Birliği Vergi Sistemi

Avrupa Birliği bütçesinin finansmanını;

- Katma Değer Vergisi’ne dayalı öz kaynak,
- Üye olmayan üçüncü ülkelerden ithalatta aldıkları gümrük vergileri,
- Gayri Safi Milli Hâsıla Bazlı öz kaynak gibi gelirler oluşturu²⁰¹.

Birliğin vergilerdeki uyum politikası (cohesion policy) sayesinde üye devletlerarasında ekonomik farkları kapattığı gibi Birlik’te yeni büyüme alanları yaratır.

Birliğin vergilendirme uygulamaları, uyum politikası için önemli olup Avrupa Birliği Vergi Sistemi’ni ve Avrupa Birliği Bütçesi’nin amacına uygun kullanılmasını sağlamaktadır. Bu sayede de Birlik içinde ekonomik farklılıklar ve kırsal bölgelere yardım için de kaynak yaratmaktadır²⁰².

Avrupa Birliği Anlaşması’na göre vergi ile ilgili ölçütler üye ülkeler tarafından oy birliği ile kabul edilmesi gerekmektedir. Vergiden kaçınma, vergi cennetleri ve “agressive vergi planması” yeni tartışma konuları olup bununla ilgili strateji belirlenmesi gerekmektedir²⁰³.

²⁰¹ Avrupa Birliği, “EU Transport Policy”, **Basın Bülteni**, https://europa.eu/european-union/topics/budget_en, https://europa.eu/european-union/topics/transport_en, (23.05.2018).

²⁰² Sema Gençay Çapanoğlu, **Vergilendirme Politikası**, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, Yayın No 246, İstanbul, 2011, s.6.

²⁰³ Tulin Canbay, Çokuluslu Şirketlerde Vergi Ödememe Yöntemi: Agresif Vergi Planlaması, **IERFM Uluslararası Ekonomi Araştırmaları Ve Finansal Piyasalar Kongresi Özet Bildiri Kitabı**, 2-14.04.2018, NEVŞEHİR, 2018. http://ierfm.com/Documents/ierfm_2018_ozet_bildiri_kitabi.pdf (20.05.2018)

Yaşanan sorunlar ile mücadele edildiği takdirde vergi gelirlerinde ciddi bir artış sağlanabilmektedir. Vergi cennetleri konusu bir diğer önemli mevzu olup Panama Belgeleri'nde belirtilen konular üzerinde çalışmalar yapıp vergi politikası yeniden şekillenmesi mümkündür²⁰⁴. Avrupa Birliği Vergi Sisteminin belli başlı uygulamaları olup vergilendirmede bir çerçeve belirlenmeye çalışılmaktadır.

3.2.2.1. Ortak Gümrük Tarifesi ve Gümrük Tarifelerinin Kaldırılması

Avrupa Birliği'ne giden yolda 1958 yılında yürürlüğe giren Roma Antlaşması ile üye altı ülke, kendi arasında gümrük duvarlarını kaldırmışlardır. Üçüncü ülkelere ise “Ortak Gümrük Tarifesi” (OGT) uygulama kararı alınmıştır.

Anlaşmaya göre Gümrük duvarları kalkan üye ülkelerin, üçüncü ülkelere karşı gelen mallarda belirlenen tarifiedeki vergi oranında vergi alması öngörülmekte idi. Üçüncü ülkelerden alınan vergilerin anlamı ise rekabetin düzenlenmesi ve Topluluğun bütçesi için bir gelir olmasıydı.

3.2.2.2. Eş Etkili Vergilerin Kaldırılması

Diğer üye ülkelerden gelen mallara külfet getirecek şekilde, ithal edilen malın fiyatına yansıyacak şekilde kendi ülkesinde üretilen mallara uygulanan vergiden farklı veya uygulanan vergiden fazla bir vergi uygulamasına eş etkili vergi uygulaması denmektedir.

Kurucu Anlaşmada üye ülkeler arasındaki gümrük vergileri ve duvarlarının kaldırılması ve ek olarak “eş etkili vergiler”in de kaldırılması öngörülmekteydi. Ancak Kurucu Anlaşma'da belirtilen kurallara rağmen üye ülkeler uygulamada zorluk yaşamışlar ve yaşamaktadırlar.

Avrupa Birliği'nin İşleyişine Dair Anlaşma'nın Başlık II kısmında 28'inci ve 37'inci maddeleri arasında “Malların Serbest Dolaşımı” için “Gümrük Birliği”ne dair düzenleme yapılmıştır. Malların Serbest Dolaşımı ve Gümrük Birliği aynı

²⁰⁴ Avrupa Birliği, “Taxation”, **Basın Bülteni**, 2015, https://europa.eu/european-union/topics/taxation_en (12.10.2018) , <https://eu.boell.org/en/2016/04/11/panama-papers-and-international-battle-against-tax-havens-lessons-eu>, (21.05.2018).

zamanda Avrupa Birliği müktesebatı içindeki fasıllar arasında yer almaktadır. Türkiye bu iki fasıla ilişkin müktesabata ilişkin yükümlölüklerini yerine getirmek zorundadır. Türkiye, Gümrük Birliği üyesi olduğu için ABİDA 30’uncu madde ve 32’inci madde Türkiye için uygulanmaktadır. Bu konu ile ilgili açıklama ilerki bölümlerde yapılacaktır.

ABİDA 28’inci maddesi Avrupa Birliği, mal ticaretinin tümünde üye devletlerarasındaki ithalat ve ihracatta gümrük vergileri ve eş etkili tüm mali tedbirlerin yasaklanması ve üçüncü ölkelerle olan ilişkilerde ortak bir gümrük tarifesinin kabulünü içeren bir gümrük birliği kapsar kuralını düzenlemektedir. 29’uncu madde ise *“bir üye devlette ithalat işlemleri tamamlanmış, ödenmesi gereken gümrük vergileri ve eş etkili vergiler tahsil edilmiş ve bu vergilerin tam veya kısmi iadesinden yararlanmamış olan üçüncü ölkeli çıkışlı ürünlerin, o üye devlette serbest dolaşımında olduğu kabul edilir”* kuralını düzenlemektedir.

ABİDA 33’üncü ve 37’inci maddeleri arasında ithalat ve ihracata ilişkin miktar ve eş etkili vergilerin kısıtlamasının yasak olduğunu düzenlemektedirler.

3.2.2.3. Vergi Uyumlaştırılması

Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşma’sının Başlık VII altında 101’inci ve 108’inci maddeleri arasında *“rekabet”* (teşebbüslere uygulanan ve devletlere uygulanan rekabet kuralları), *“vergileştirme”* ve *“mevzuatın yakınlaştırması”* şeklinde bir düzenleme bölümü vardır. Çalışmanın konusu lojistik süreçlerde uygulanan dolaylı vergiler olduğu için dolaylı vergiler için kullanılan ifade; *“vergi uyumlaştırılması”*dır.

Tek Pazar için *“malların serbest dolaşımı, sermayenin serbest dolaşımı, serbest rekabetin önündeki engellerin kaldırılması, şahısların serbest dolaşımı, yerleşim özgürlüğü”* gibi gereklilikler olması gerekir.

Üye ölkelerde, gümrük duvarlarının kaldırılması, gümrük vergilerinin kaldırılmasının yanı sıra gümrük vergileri gibi etki eden, malın fiyatına yansıyan eş etkili vergilerin de kaldırılması gerekmektedir. Ulusal vergi mevzuatlarının da özellikle dolaylı vergilerde uyumlaştırma (harmonization) sağlanması gerekir. ABİDA (Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşma) 113’üncü maddesine göre

dolaylı vergilerde uyumlaştırma terimi kullanılmaktadır. Ancak doğrudan vergilerde “*yakınlaştırma (approximization)*” kavramı kullanılmaktadır.

Dolaylı Vergiler Birliğin en önemli vergi sorunu ve konusudur. Çünkü Birlik bütçesinin de gelir kaynağı olup; Birlik için dolaylı vergilerin uyumu dolaysız vergilerin yaklaşmasından da önemlidir.

3.2.2.4. Ayrımcı Vergileendirme ve Aşırı Vergi İadesi Yasağı

ABİDA’nın 110’uncu maddesi; üye devletlerin diğer üye devletlerin ürünlerine, kendi ürünlerine uyguladıkları iç vergiden daha yüksek bir vergiyi dolaylı ya da doğrudan bir şekilde koyamayacağını düzenlemiştir. Ayrıca üye ülkeler diğer üye devletlerin ürünlerine dolaylı koruma sağlayacak şekilde iç vergi koyamayacağı düzenlenmiştir. Ayrımcı vergileme yasağı aynı cins ürünler için olduğu kadar benzer ürünler için de geçerlidir.

Bunun yanısıra ABİDA’nın 111’inci maddesi ise üye devletlerden birine ihraç edilen mallara ilişkin dolaylı ve doğrudan olarak tabi tutuldukları iç vergiden daha yüksek vergi iadesinden yararlanamayacağı düzenlemiştir. 112’inci madde ise dolaylı vergilere ilişkin bu yasakların dolaysız vergileri de kapsayacak şekilde düzenlemesine yer vermiştir.

3.2.2.5. Devlet Destekleri Niteliğindeki Mali Tedbirler

ABİDA’nın 107’inci maddesinde, devlet yardımları uygulaması düzenlenmiştir. Çalışmanın konusuna göre; mali tedbir niteliğindeki “*devlet yardımları (devlet destekleri, state aids)*” bazı teşebbüslere ya da ürünlere vergi iadesi, vergi teşviki, muafiyeti, istisnası ve indirimi yapılarak desteklenmektedir. İkinci bölümde Devlet yardımları niteliğindeki mali tedbirler, rekabet kuralları açısından incelenmiştir. Bu bölümde de devlet yardımı niteliğindeki mali tedbirleri mali yükümlülükler açısından incelenecektir.

Dolaylı vergiler şeklinde de uygulanan mali tedbirler; ihraç edilen ürüne uygulanan vergi iadesinin, benzer ürün ithal edilmesi sırasında uygulanan vergi miktarından daha fazla uygulanması şeklinde de olabilmektedir.

İhracatta aşırı Katma Değer Vergisi (KDV) iadesi yine Birlik üyesi ülkelerinde yasaktır. Ancak bazı durumlarda devlet yardımı niteliğindeki mali uygulamalar yasak kapsamının dışındadır. Yasak kapsamı dışında olan mali uygulamalar;

- AR-GE, çevre, eğitim, istihdam gibi alanlarda vergi yükünün azaltılması,
- Az gelişmiş bölgelerin gelişimi için avantajlı vergi uygulamaları,
- Tarım, balıkçılık, gemi inşaatı gibi bazı sektörlere yönelik teşvikler gibi...

3.2.2.6. Vergi Kaçakçılığının Önlenmesi

Avrupa Birliği vergi kaçakçılığının önlenmesi için çeşitli çalışmalar yapmaktadır. Vergi kaçağı hem rekabete zarar vermesi hem de Tek Pazar için sorunlar yaratacağından üye devletlerin ve Birliğin dikkat etmesi gereken bir konudur.

Vergi kaçağı uluslararası boyutta olup “*transfer fiyatlandırması*” adı altında Avrupa Birliği üyesi ülkelerde de meydana gelmektedir. Adaletsiz vergi rekabet, olarak adlandırılan bu uygulamalar Fransa, İspanya, İngiltere, Finlandiya egemenlikleri altında bulunan yerlerde yaptıkları gibi ve düşük kurumlar vergisi uygulayan İrlanda da bizzat kendi ülkesinde buna imkân sağlamaktadır²⁰⁵.

1997 tarihinde “İşletme Vergilendirilmesinde Uyulması Gerekli Temel Prensipler” adı altında Konsey karar almıştır. Ardından 2003 yılında Birlik, 2012’ye kadar zararlı vergi uygulamalarının sona ermesine ilişkin karar almasına rağmen halen daha sorunlar devam etmektedir²⁰⁶.

Avrupa Birliği’nde 2017 yılında yürürlüğe giren bir uygulamaya göre, belli periyotlarda üye ülkelerin sınırötesi faaliyette bulunan şirketlerin bilgisini birbirlerine verme yükümlülüğü altındadır. Bu durumda da işletme hareketlerinin denetimi ve kontrol edilmesi mümkün olabilecektir.

²⁰⁵ M. Fatih Köprü, “Kurumlar vergisi oranında indirim yarışı”, **Vergide Gündem**, <https://www.vergidegundem.com/makale?categoryName=Ekonomist&publicationNumber=0&publicationYear=2017&publicationId=4719010>, (12.12.2018).

²⁰⁶ Volkan Yurdadağ ve Murat Albayrak, “OECD Ülkelerinde Vergi Rekabeti”, 2017, Vol.25 (32), **Sosyoekonomi**, <http://sosyoekonomi.dergipark.gov.tr/download/article-file/274881>, (12.12.2018).

3.2.3. Avrupa Birliği Vergi Sisteminin Hukuki Dayanakları ve Vergilendirme ile İlgili Birlik Organları

Avrupa Birliği Vergi Sisteminin hukuki dayanaklarını sıralamak mümkündür:

- 1950 Schuman Planı,
- 1951 yılında Paris'te imzalanan Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu Kuran Antlaşma,
- 1957 yılında Roma'da imzalanan işgücü ile mal ve hizmetlerin serbest dolaşımına dayanan Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu Kuran Antlaşma ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu'nu Kuran Antlaşmalar (Avrupa Birliğini kuran kurucu antlaşmalar),
- 1965 yılında Füzyon Anlaşması (Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu, Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu için tek bir Konsey ve tek bir Komisyon oluşturulup Avrupa Toplulukları adı aldı),
- 1968 yılında Gümrük Birliği (mamul mallarda gümrük vergisi kaldırıldı),
- 1973 yılında ilk genişleme dalgası,
- 1980'li yıllarda Topluluğun Güney'e genişlemesi,
- 1987 Avrupa Tek Senedi,
- 1992 yılında Maastricht'te imzalanan 1993 yılında yürürlüğe giren Avrupa Birliği Antlaşması (mevcut kurucu antlaşmalara o tarihte değişiklik getiren tadil antlaşması niteliğinde olup üç sütunlu Avrupa Birliği yapısı kurmuştur),
- 1995 yılında yeni bir genişleme dalgası,
- 1999 yılında Amsterdam Anlaşması,
- 2002 yılında yeni para birimi olan Avro'nun tedavüle girmesi,
- 2003 yılında Nice Anlaşması,
- 2004 yılında yeni genişleme dalgası,
- 2007 yılında yeni genişleme dalgası,
- 2013 yılında yeni genişleme dalgası,
- 2009 yılında Lizbon Anlaşması yürürlüğe girmiştir.

Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu Kuran Antlaşma, 50 yıllık bir süre için imzalanmıştır. Ancak bu anlaşma 23 Temmuz 2002 tarihinde sona ermiştir.

AKÇTKA sona erdikten sonra kurucu antlaşmalarda çeşitli tarihlerde değişiklikler yapılmıştır. Kurucu antlaşmalara değişiklik getiren en önemli belgeler şunlardır; Avrupa Tek Senedi (1987), Avrupa Birliği Antlaşması (1993), Amsterdam Antlaşması (1999), Nice Antlaşması (2003) ve Lizbon Antlaşmasıdır (2009).

Birliğin kurucu antlaşmalardan olan Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu Kuran Antlaşma, çeşitli tarihlerde yapılan değişikliklerle; hem içerik hem de isim değişikliğine uğramıştır. 1 Kasım 1993 yılında Avrupa Birliği Antlaşmasının yürürlüğe girmesi ile Avrupa Topluluğun Kuran Antlaşma adını almıştır. 1 Aralık 2009 tarihinde yürürlüğe giren Lizbon Antlaşması ise, Avrupa Topluluğu'nu Kuran Antlaşma'nın adını Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma ya da Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşma olarak değiştirmiştir.

Bunun yanı sıra Avrupa Birliği Antlaşması ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu'nu Kuran Antlaşmalar ise isim değişmeden varlıklarını sürdürmektedirler.

1957 yılında imzalanan Roma Antlaşması, “*malların, kişilerin ve sermayenin serbest dolaşımını*” amaç edinmiştir. Bu amaç için, Tek Pazar içinde engellerin kaldırılması gerektiğinden Avrupa Birliği süreci 2000 Lizbon Stratejisi ile yeni bir dönemece girmiştir. Tek Pazarın oluşması için malların, hizmetlerin, sermayenin serbestçe dolaşımı şarttır. Bunun için serbest ticaret, rekabet, ortak tarım, ulaştırma, dış ticaret gibi ortak politikaların uyumu vergi uyumlulaştırması ve yakınlaştırılması amaçlanmaktadır.

2009'da imzalanan Lizbon Antlaşması'yla Avrupa Birliği organları ve Avrupa Birliği ülke ve ulusları arasında bir denge gözetilmek istenmiştir. “*Tek Avrupa*” idealinin ya da hedefinden dolayı üst bir yasama organının oluşması ancak üye ülkelerin egemenlik yetkisinin ellerinden alınacağı kaygısının oluşmaması amaçlanmıştır. Yasama ve yürütme yetkisi güçlendirilecek ancak yasama organını doğrudan halkın seçeceği ve yasama organını halkın iradesini yansıtacağı öngörülmüştür. Birliğin yasama organında “*doğrudan temsil*” ile üye devletlerin ve ulusların egemenlik yetkisinin devredileceği algısının yerleşmesi engellenmek istenmiştir²⁰⁷.

²⁰⁷ Özgür Mengiler, **Paris Antlaşması'ndan Lizbon Antlaşması'na Avrupa Birliği**, İmaj Yayınevi, 2013, s.288.

Avrupa Birliği'nde Lizbon Antlaşması ile Birlik mevzuatında birçok yenilik olmuştur²⁰⁸. Bunlar:

- Tek Hukuksal Kişilik,
- Yetki kategorileri,
- Ulusal parlamentolar ve yetki ikamesi,
- Vatandaşlık girişimi,
- Temel haklar şartının bağlayıcılık kazanması,
- Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesine katılımı,
- Yeni haliyle özgürlük, güvenlik ve adalet bölgesi,
- Ortak dış politika ve güvenlik politikasının oluşması,
- Kurucu antlaşmalarda değişiklik yapması,
- Üyelikten çekilme durumudur.

Lizbon Antlaşması, Avrupa Birliği'nde tek bir yapı değişikliğini getirmiştir. Lizbon Antlaşması'yla uluslararası alanda Birliğin temsilinde uyum ve netlik sağlanması da amaçlanmıştır.

Lizbon Antlaşması ile yetki kategorileri getirilmiştir. Avrupa Birliği Antlaşması'nın beşinci maddesinin birinci fıkrasına göre (madde 5/1); Birliğin yetkileri katmanlı ve oranlı yetki ilkelerine göre yetkilendirilmenin sınırları içinde olmaktadır. Yetki devri ilkesi Birliğin, yalnızca üye devletler tarafından kendisine devredilen yetkileri kullanmasını öngörmektedir. Aynı öngörü önceki kurucu antlaşmalarda da yer almakla birlikte; Lizbon Antlaşması'nı farklı kılan unsur, üye devletlerce devredilmeyen yetkilerin ulusal yetki kapsamında kalacağını öncekine göre vurgulanmış olmasıdır²⁰⁹. ABİDA'nın ikinci madde ile altıncı maddesi arası (madde 2-6) da yetki kategorilerini düzenlemektedir. ABİDA'na göre taşımacılık ve Trans-Avrupa Ağları'nda üye devletle yetkisini paylaşmakta ancak rekabet, gümrük birliği konularında münhasır yetkiye sahiptir. Çalışmanın konusu dolaylı vergilerde vergileme ilkelerini; Birlik belirlemekte ancak vergilendirme yetkisi üye devletlere bırakılmıştır.

²⁰⁸ T.C. Dışişleri Bakanlığı, "Lizbon Anlaşması", **Basın Bülteni**, <http://www.mfa.gov.tr/lizbon-antlasmasi.tr.mfa>, (20.05.2018).

²⁰⁹ Mengiler, s.288.

Yetkilendirilme ilkesiyle Birlik, Antlaşmalarla belirlenen hedefler için üye devletlerin Antlaşmalarla verilen yetkilerin sınırı içinde hareket eder. Birlik Antlaşmalarındaki yetkilerle sınırlıdır. Ancak yetkilerin kategorileşmesinde ulusal sistemlerdeki gibi işlev temelinde bir ayırım benimsemiş değildir. Birliğin her faaliyet alanına ilişkin olarak yasama yetkisini hangi ölçüde ve nasıl kullanacağı konusunda hükümler her politika başlığı çerçevesinde yer almaktadır. Lizbon Antlaşmasının getirdiği yenilik, bu yapıyı korumakla birlikte Birliğin politika alanlarını üç yetki kategorisi kapsamında bir araya getirerek sıralamış olmasıdır²¹⁰.

Birlik, belli konularda münhasır yetki alanı politikasını uygular. Avrupa Birliği İşleyişine Dair Anlaşma'nın üçüncü maddesinin birinci fıkrasına (madde 3/1) göre, Birlik belli konularda münhasır yetkiye sahiptir. Bunlar; gümrük birliği, iç pazarın işleyişi için gerekli olan rekabet kurallarının oluşturulması, para birimi Euro olan üye devletler için para politikası, ortak balıkçılık politikası çerçevesinde biyolojik deniz kaynaklarının koruma altına alınması, ortak ticaret politikası gibi alanlardır. Çalışmanın konusu olan gümrük birliği, rekabet kuralları konusunda Birlik münhasır yetkiye sahiptir. Diğer yetki kullanımı noktası ise dördüncü maddede düzenlenmiştir. Birlik ve üye devletlerarasındaki yetki; iç pazar, anlaşmaya göre sosyal politika, ekonomik ve yersel uyum, biyolojik deniz kaynaklarının koruma altına alınması dışında kalan balıkçılık ve tarım, çevre, tüketicinin korunması, taşımacılık, Trans-Avrupa ağları, enerji, özgürlük, güvenlik ve adalet alanı, halk sağlığını ilgilendiren ortak güvenlik meseleleri konularındadır. Birlik ile üye devletlerarasında adı geçen konularda yetki paylaşımı vardır.

Vergilendirme süreci ise “Ulusal Parlamentolar” ve “Yetki İkamesi İlkesi” ilkesi ile ilgilidir. Vergilendirmenin esaslarını (hukuki zemini) her ülke kendi vergi yasaları ile sağlamaktadır. Ancak ülkeler Avrupa Birliği Vergi Sistemi'ni meydana getirirken Birliğin ilkelerine uygun vergilendirmeyi meydana getirerek; Birliğin vergi gelirlerini de sağlamış olmaktadır.

Avrupa Birliği tavsiyeler ve belli konularda politika rehberleri hazırlamaktadır. Avrupa Komisyonu; *Yetki Devri (Katmanlı Yetki Devri İlkesi)* ve *Orantılılık İlkeleri*'ni benimsemiştir.

²¹⁰ Mengiler, s.289.

Avrupa Birliği’nde vergi kuralları yürürlüğe girmeden önce, diğer Birlik üyeleri tarafından oybirliği ile kabul edilmesi gerekmektedir. Avrupa Birliğinde bir vergi kuralı ya da politikası belirlenmeden önce Avrupa Kamuoyu’ndan görüş ve tepkiler alınmaktadır. Bir vergi uygulaması sonucu “*vergi mükelleflerine etkisi ne olur*”, “*harcama, tasarruf etkisi ne olur*”, “*Birlik ülkelerinin iç ekonomileri ve bütçelerine ne gibi etkisi olur*”, “*ne gibi problemler çıkar*” gibi sorular üzerinde durulmaktadır.

3.2.3.1. Avrupa Birliği’nde Vergilendirme ve İlgili Birlik Organları

Bu bölümde Avrupa Birliği’nde vergilendirme ile ilgili bazı Birlik erkleri hakkında bilgi verilecektir.

3.2.3.1.1. Avrupa Birliği Zirvesi

Avrupa Birliği Zirvesi Avrupa Birliği Antlaşması’nın 15’inci maddesinde yer bulmuştur²¹¹. Bu antlaşmada Avrupa Birliği Zirvesi’nin, yasama faaliyeti yoktur; ancak Avrupa Birliği’nin gelişimi için gereken siyasi yönelimleri ve öncelikleri belirleme görevi vardır. Avrupa Birliği Zirvesi, üye devletlerin devlet ya da hükümet başkanlarının yanı sıra kendi başkanı ve Komisyon başkanından oluşur. Zirvenin çalışmalarına Avrupa Birliği Dışışleri ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilcisi katılır. Zirve, her altı ayda iki kez Başkanı’nın davetiyle toplanır. Durum gerektirdiğinde, Başkan, Zirve’yi olağanüstü toplantıya çağırır.

Avrupa Birliği Zirvesi antlaşmalardaki aksi yok hüküm yok ise kararları oydaşma usulü ile alır. Avrupa Birliği Zirvesi iki buçuk yılda bir başkanını nitelikli çoğunluk ile seçer. Başkanın görev süresi bir defaya mahsus yenilenebilir.

Avrupa Birliği Zirvesi Başkanın görevleri şu şekildedir;

- Zirve’ye başkanlık etmek ve çalışmalara yön çizmek,
- Komisyon başkanı ile işbirliği halinde olmak ve Zirve çalışmalarının hazırlanmasını sağlamak,

²¹¹ Nurettin Bilici, **Avrupa Birliği Türkiye’si**, Savaş Yayınevi, Ankara, 2017, (Avrupa Birliği) s.34., <https://www.ab.gov.tr/files/pub/antlasmalar.pdf> (08.12.2018)

- Zirve’de uyum ve consensusu oluşturmak için çaba harcamak,
- Zirve toplantıları sonrası Avrupa Parlamentosu’na rapor hazırlamaktır.

Avrupa Birliği Zirvesi Başkanının ulusal bir görevi, rolü yoktur. Zirve başkanı Birlik Dışışleri ve Güvenlik Politikası yüksek Temsilcisinin yetkilerine zarar verilmeden, ortak dış ve güvenlik politikasını ilgilendiren konularda kendi yetkisinde dış temsil görevi vardır.

3.2.3.1.2. Avrupa Birliği Konseyi

Avrupa Birliği Konseyi’nin tanımı Avrupa Birliği Anlaşması’nın 16’ncı maddede yapılmıştır.

Konsey, Avrupa Parlamentosu ile birlikte yasama ve bütçe görevini yerine getirir. Antlaşmalardaki koşullar gözetilerek, politika ve koordinasyon belirleme görevi de vardır. Bunun yanında Konsey’de her üye devletin, temsil ettiği devleti taahhüt altına sokabilecek ve oy kullanacak bakan düzeyinde temsilcisi bulunur.

Lizbon Anlaşması sonrası değişiklikler ile Avrupa Konseyi’nin anayasa yapıcı olma özelliğini güçlendirmeyi amaçlamıştır. Konsensus (oydaşma) Lizbon Anlaşması ile gelen diğer bir özelliktir. Avrupa Birliği Konseyi, Lizbon Anlaşması ile “*federal boyutta merkezi bir konum*” edinmiştir²¹².

Avrupa Birliği Anlaşması’nın 16’ncı maddesi uyarınca; Konsey, yasama ve bütçe işlevlerini Avrupa Parlamentosu ile ortaklaşa yapmak ayrıca Birlik politikalarını ve eşgüdümü sağlama işlevini yürütmekle görevli kılınmıştır²¹³.

Lizbon Antlaşması ile nitelikli çoğunlukla olağan karar alma yöntemi haline gelmesine rağmen, bazı konularda halen daha oybirliği ile karar alma yöntemi korunmaktadır. Oybirliği istenen konular; vergi, sosyal politikalar, ekonomi ve para politikası, özgürlük, güvenlik ve adalet, üçüncü ülkeler ve uluslararası örgütlere dair anlaşmalar, ortaklık anlaşmaları, tam üyelik adayı ülkelerle yapılan anlaşmalar, ortak savunma gibi konulardır.

Oybirliği yöntemi yerine nitelikli çoğunluğa geçiş için, ulusal parlamentoların rol oynadığı dolayısıyla Konsey’in yasama yetkisini kullanmasına etki eden

²¹² Mengiler, s. 261.

²¹³ Mengiler, s. 262.

süreçlerin çeşitlenerek, temsil yeteneğinin güçlenmesine işaret etmesi olarak ifade etmek mümkündür.

Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Antlaşma'nın 238'inci maddesine göre bazı durumlarda basit çoğunluk bazı özel durumlarda ise nitelikli çoğunluk ile karar alır.

3.2.3.1.3. Avrupa Parlamentosu

Avrupa Birliği'nde, Avrupa Konseyi ile Avrupa Parlamentosu'nun birlikte bütçe yapma ve yasama işlevleri vardır. Avrupa Parlamentosu, siyasi denetim ve danışma yeridir ve Birlik vatandaşlarının temsilcilerinden oluşur. Avrupa Parlamentosu, yasama yetkilerini Konsey ile paylaşır. Üye devletleri bağlayıcı düzenlemeler (hukuki) için hem Avrupa Parlamentosu hem de Konseyin onayı ile mümkün olmaktadır. Parlamentonun bazen sadece danışma organı işlevi bulunmakla birlikte, bazen de bağlayıcı kararlar alabilmektedir. Dış politikada ise danışma organı işlevi vardır. Konsey ile birçok yetkiyi bölüşür; bunlardan biri de bütçe yapma yetkisidir. Ayrıca Avrupa Birliğinin diğer kurumları üzerinde de siyasi denetim yetkisi mevcuttur.

3.2.3.1.4. Avrupa Komisyonu

Merkezi Brüksel'de olan Komisyon, Birlik üyesi ülkelerden bağımsız bir niteliğe sahip yürütme organıdır. Birliğin bütçesini, politikalarını kurallarını uygular. Avrupa Birliği Adalet Divanı'nda mevzuata uymayan üye ülkeleri dava edebilir. Komisyon Ayrıca yasama sürecini de başlatan bir özelliği vardır. Komisyon idari denetimden sorumlu olduğu gibi bütçeyi ve programları da uygulamaktadır. Komisyonun başkanı, Avrupa Zirvesi tarafından belirlenirken parlamentonun da onayı gerekmektedir.

3.2.3.1.5. Avrupa Birliği Adalet Divanı

Merkezi Luksemburg olan Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Antlaşma'nın 19'uncu maddesi uyarınca Birliğin yargı organı olduğu gibi; divan, genel mahkeme

ve uzmanlık mahkemeleri olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Divanın amacı Birlik Hukukunun uygulanması ve yorumlanmasıdır²¹⁴.

Avrupa Birliği hukukundan doğan davalara bakan Divan, üye devletlerin ve AB kurumlarının ortak hukuka uyup uymadığını denetler ve ulusal mahkemelerde AB Hukukunun uygulanması konusunda kararlar alır.

3.2.3.2. Avrupa Birliği Vergi Sisteminin Hukuki Kaynakları

Dolaylı vergiler ile ilgili Avrupa Birliği'nin hukuki kaynakları ABİDA'nın ilgili maddeleri, Birliğin genel ilkeleri gibi birincil hukuk; tüzük, yönetmelik ve ABAD kararları ise ikincil hukuk kaynaklarıdır.

Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşma 113'üncü maddesine göre Konsey, özel yasama usulünden dolayı oybirliği ile karar almakta olup; Avrupa Parlamentosu ve Ekonomik ve Sosyal Komite'ye danışması gerekmektedir. İç pazarın kurulması ve işlemesi, rekabetin bozulmaması için gerektiği ölçüde muamele vergileri, özel tüketim ve vergiler ve diğer dolaylı vergilerde (Katma Değer Vergisi, harcama vergileri) mevzuatın uyumlaştırılmasına ilişkin hükümleri kabul etmektedir.

115'inci madde ide iç Pazar ve rekabet için kanun, ikincil hukuk niteliğinde olan direktif ve düzenlemeleri konsey tıpkı 113'üncü maddedeki usul gibi kabul eder. Üye ülkeler 113'üncü, 114'üncü ve 115'inci madde vergi konularında düzenleme içermektedir.

Lojistik, tedarik zinciri hizmetlerinin ve malların serbest dolaşımını olumsuz etkileme riski taşımalarından dolayı iç pazarda üye ülkelerde, uyumlaşmış dolaylı vergi uygulamalarının olması gerekmektedir. Dolaylı vergilerdeki farklılıklar, rekabetin sapmasına da sebep olmaktadır. İkincil mevzuat denen direktif ve düzenlemeler (Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşmanın 113'üncü madde temelinde); dolaylı vergilerde rekabeti, lojistik, tedarik zincirini ve malların serbestçe dolaşımını bozucu etkisini düzeltmektedir. Bunun yanı sıra dolaylı vergiler enerji vergilenmesinde de rol almakta ve daha temiz bir çevre için işlevi vardır.

²¹⁴ Ergun Özsunay, **Avrupa Birliği Hukuku**, Vedat Yayıncılık, İstanbul, 2015, s.229-259., Mengiler, s.55.

3.2.4. Avrupa Birliği Vergilendirme Süreci

Ülkelerin egemenliği ile eş anlamlı olan vergilendirme yetkisi, Avrupa Birliği’nde intergovernmentalist bir yaklaşımla düzenlenmeye çalışılmıştır. Avrupa Birliği vergilendirmeye ilişkin emir verici kararlar yerine vergi uyumlaştırmasını sağlayıcı, salık verici kararlar almıştır.

Avrupa Birliği Vergi Politikası için şu çıkarımları yapmam mümkündür:

- Avrupa Birliği’nde vergi konularını kapsayan bir politika yoktur.
- Vergi politikasının temel felsefesi, vergilerin; ülkeler arası mal, hizmet, sermaye ve işgücü hareketlerinde rekabeti bozucu etki yapmasını önlemek ve tarafsız kalmasını sağlamaktır.
- Vergi kaçakçılığını, milliyete dayalı ayrımcı vergilendirmeyi ve çifte vergilendirmeyi önlemeyi sağlamaktır.
- Avrupa Birliğinde tüm vergileri kapsayan bir politika oluşmadığı için vergi “Uyumlaştırması” veya “Harmonizasyonu” gerçekleştirmektir²¹⁵.

13.12.2007 tarihinde Lizbon Antlaşması imzalanmış, 2009 yılında yürürlüğe girmiştir. Lizbon Antlaşması, AB’nin bütünleşme sürecinde kaydettiği önemli bir aşamadır²¹⁶. Demokratik hesap verilebilirliğin ve Avrupa Birliği’nin karar alma süreçlerinin etkinliğinin geliştirilmesinin yanı sıra, genişlemiş birliğin işleyişlerine yasal bir çerçeve çizmeyi de amaçlamaktadır. Bu antlaşma, Hollanda ve Fransa tarafından reddedilen anayasa sonrasında oluşan farklı kaygılara yanıt verici niteliktedir²¹⁷.

Lizbon Antlaşması ile reddedilen Anayasal Antlaşma arasındaki en önemli farklardan birisi, başta “anayasa” kelimesi olmak üzere federalizmi çağrıştıran bayrak, marş gibi ortak sembolik unsurların kullanılmasından vazgeçilmiştir. Avrupa Birliği Antlaşması’nda yapılan değişiklikler ile kurumlar, güçlendirilmiş işbirliği, güvenlik ve savunma politikası ve dış politika konularında yenilikler getirilmektedir. Avrupa Topluluğunu Kuran Antlaşma, “Avrupa Birliği’nin İşleyişine İlişkin Antlaşma veya Avrupa Birliği’nin İşleyişine Dair Antlaşma” olarak yeniden

²¹⁵ Hakan Ay, **AB Mali Yapısı**, İzmir, 2012,s.81.

²¹⁶ Mengiler, s.288.

²¹⁷ Mengiler, s.288.

adlandırılmaktadır. Birliğe tüzel kişilik kazandırılmakta, Birliğin yetkileri adlandırılmakta ve Birliğin yetkileri hakkında düzenlemeler yapılmaktadır²¹⁸.

Özellikle geçmişteki bütünleşme aşamalarındaki egemenlik yetkisi ile ilgili sınırlamalarda yaşanan uyuşmazlık sonrası Lizbon Antlaşması'ndan sonra egemenlik haklarında daha dikkatli davranılması ile giderilmiştir. Lizbon Antlaşması yetki kullanımında yürürlüğe giremeyen Anayasal Antlaşma'nın devamı niteliğindedir. Lizbon Antlaşması ile Konsey ve Parlamento olmak üzere çift yasama yetkisine sahip olmuştur. Lizbon Antlaşması ile getirilen yeniliklerden bazıları şunlardır;

- AİHS'e taraf olmak,
- Üye devletlerin ulusal parlamentolarının ve vatandaşların Birliğin yasama sürecine katılmak,
- Yetki derecelendirmeleri yapmak,
- Özellikle özgürlük, güvenlik, adalet gibi konularda kurumsallaşma ve Avrupa Sosyal Alanı'nın oluşması gibi yenilikler getirmek gibidir.

Lizbon Antlaşması, yetki devri ya da yetki kullanımı ile ilgili getirdiği yeniliklerle Avrupa Birliği yurttaşları için meşru bir zemin hazırlamıştır. Avrupa halkları arasında sıkı bir birlik sürecine girmeyi amaçlayan Lizbon Antlaşması ile uyumlulaşan ve yakınlaşan vergi politikası ve uygulamaları ile ileride “*Tek Avrupa*” için bir yol almayı da amaçlamıştır. Vergilendirmenin egemenlik yetkisi ile eş anlamlı olması gerçeğine göre doğrudan ülkeleri kapsayacak vergi kanunları çıkarmanın oldukça sakıncalı durumları düşünülmüştür. “*Tek Avrupa*” için öncelikle altyapıda uyumlulaştırma olduktan sonra, farklı siyasi yapıların kendi içlerinde uyumlulaştırması ve yakınlaştırması tercih edilmektedir.

Birlik ülkelerinde dolaylı vergilerde uyumlaştırma tercih edilmektedir. Doğrudan vergilerde ise yetki ikamesi ilkesi ve kararların en uygun düzeyde alınması ilkesi gereğince vergilendirme, ülkelerin takdirine bırakılmıştır. Ancak Avrupa Birliği'nde doğrudan vergiler ülkelerin egemenlik yetkilerinin takdirine bırakılmış olsa da “*mal, sermaye, emek, kişilerin serbestçe dolaşımı*” esas olduğu için; doğrudan vergilerde “*yakınlaştırma*” kaçınılmazdır.

²¹⁸ Mengiler, s.289.

Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Antlaşma'nın 110'uncu ile 113'üncü maddeleri arasında göre vergilendirme ile ilgili düzenlemeler bulunmaktadır.

110'uncu madde şu şekildedir; üye devletlerden hiç biri diğer üye devletlerin ürünlerine, kendi benzer ürünlerine doğrudan ya da dolaylı olarak kendi ürününe uyguladığı iç vergiden daha yüksek vergi uygulayamayacaktır. Üye devletlerden hiç biri, diğer üye devletlerin ürünlerine kendi ürünlerine koruma sağlayacak şekilde fiyata yansyacak şekilde bir iç vergi koyamayacaktır. Bu madde, üye devletin kendi vergi sistemini garanti altına alan, kendi ürünlerini koruyucu ek vergilendirme eğilimini yasaklamayı amaç edinmiştir. Tek pazarı hedefleyen malların, hizmetlerin, emeğin, sermayenin serbestçe dolaşımı hedeflendiğinden, farklı vergi uygulamaları istenmemektedir.

Anlaşmanın 111'inci maddesi vergi iadesini düzenlemektedir. şöyle ki; doğrudan ve dolaylı olarak uygulanan ulusal vergiden daha yüksek ulusal vergi iadesinden yararlanamayacaklarına dair ifade yerini almıştır. 112'inci maddesi; Muamele vergileri, özel tüketim vergileri ve diğer dolaylı vergi türleri dışındaki vergileri düzenler.

Anlaşmada 113'üncü madde; Konsey'in özel bir yasama usulü ve oybirliği esasıyla Parlamento ve Ekonomik ve Sosyal Komite'ye danışılması sonrası birçok konuda hükümlere ilişkindir. Bunlar; iç pazarın işleyişi için rekabetin düzenlenmesi ve bozulmasından kaçınmak için, gerekli durumlarda muamele vergileri, özel tüketim vergileri ve başka dolaylı vergiler için mevzuat uyumlaşmalarıdır. Konsey özel bir yasama usulü ve oybirliği esasıyla Parlamento, Ekonomik ve Sosyal Komite'ye danışarak; üye devletlerin iç pazarlarını oluşturması ve işleyişinde için mevzuat düzenlemede direktif kabul etmek Konseyin bir diğer görevidir. Ancak bunu yaparken; 14'üncü maddeyi çiğnememesi gerekmektedir.

Birlik içinde dolaylı vergilerde uyumlaştırma uygulanırken; doğrudan vergilerde tek pazarı ilgilendiren bir konuda ise “*yakınlaştırma*”ya izin vermektedir. Birlikte, doğrudan vergilerde tek pazarı doğrudan ilgilendiren konu olduğu zaman; hukukların yakınlaştırılması önem kazanmaktadır.

Komisyon, doğrudan vergilerde tali rol oynamakta, devletlerin vergilendirme yetkisine karışmamaktadır. Ancak üye devletler vergilendirmede yetki sahibi olsalar

dahi; bazı konularda doğrudan, bazı konularda (mal ve hizmetlerin serbest dolaşımı, adil rekabet) da dolaylı kısıtlamalara tabi tutulmuşlardır.

Avrupa Birliği'nde vergileme sürecine üç organ etki eder. Bunlar:

- Avrupa Parlamentosu,
- Avrupa Konseyi,
- Avrupa Komisyonudur.

Avrupa Birliği Adalet Divanı ise vergi hukukuna ilişkin hukuki yorumlar ve kararlar vermektedir. “*Mal, sermaye, hizmet, kişilerin serbest dolaşımı*” söz konusu olduğunda üye ülkelere sınırlama getirilmekte ve egemenlik yetkilerinin üstünde tutulmaktadır. İç hukuk dört temel özgürlükle uyumlu olmalıdır. Avrupa Birliği Adalet Divanı bu konuda yetkili olup Divan kararları bağlayıcıdır.

Avrupa Parlamentosu direkt Avrupa Birliği vatandaşlarının seçimi ile meydana gelmektedir. Avrupa Konseyi; üye ülkelerin görevlilerinin meydana getirdiği bir organdır. Komisyon ise Birliği bir bütün olarak temsil eder.

İkincil mevzuatı ise şu şekilde ifade etmek mümkündür; Birlik organları, Avrupa Birliğini kuran antlaşmaları da kapsayan birincil mevzuata dayanarak çıkarılan mevzuat denmektedir. Vergi politikasının belirlenmesi ve icrası da ikincil mevzuat hükmündedir²¹⁹. Üye devletler asli ve tali mevzuata aykırı hareket edemez. Özellikle de dolaylı vergilerde ve dört temel özgürlüğü ilgilendiren doğrudan vergilerde, uyulması gereken kurallar vardır. Doğrudan vergilendirmede dört temel özgürlük ihlali söz konusu ise Divan direkt karar vermektedir.

Avrupa Birliği yeni dönem devlet anlayışına uyduğu, ulusüstü ya da uluslararasılaşmış devlet anlayışına uyduğu için egemenlik yetkilerinde kısmi devir söz konusudur. Yasama, yürütme ve yargı yetkilerinde kısmi devir söz konusudur.

Vergilendirme yetkisi 110'uncu ve 113'üncü maddeler arasında düzenlenmiştir. Birliğin vergi salma ve toplama yetkisi yoktur. Sadece üye ülkelerde uyumlulaştırma ve yakınlaştırma konusunda kurallar koyup uymalarını sağlama yetkisi vardır. Avrupa Topluluğu'nu kuran antlaşmaya uyumlu olmaları esas olup;

²¹⁹ Mengiler, s.298.

üye devletler vergilendirme konusunda kısmi olarak devir yapmıştır. Ancak bunlar da dört temel özgürlük ile sınırlıdır.

Vergi tarhiyatı, Avrupa Birliği üye ülkelerinin egemenlik alanları içindedir. Ancak dolaylı vergilerde uyum çalışmaları sonucu oluşan tablo dolaysız vergilerdeki uyum çalışmalarından daha ileri seviyededir. Dolaylı vergiler, Avrupa Birliği Bütçesi için önemli bir gelir türü olup; “*Tek Pazar*” için mal, tedarik ve lojistik hizmetlerinin eksiksiz ve rekabetin sorunsuz olması için çok önemlidir²²⁰. Avrupa Birliği her ne kadar vergilendirmeyi özellikle de dolaysız vergileri ülkelerin yetkisine bıraksa da; dolaylı vergilerin usul ve esaslarda Birliğin ilkeleri belirleyicidir. Zira ulusüstü bir Tek Pazar’ı öngören Avrupa Birliği için dolaylı vergiler, Avrupa Birliği Bütçesi için önemli bir gelir türüdür. Vergi gelirlerinin azalmasına sebep olan adil bir rekabet için vergiden kaçınma ve vergi yozlaşması ile mücadele oldukça önemlidir. Anlaşmaya göre vergileme üye ülkelere bırakılmıştır. Ancak Avrupa Birliği Adalet Divanı’nın “case law” anlayışı ve Avrupa Parlamentosu; Birliğin vergi politikasını belirlemektedir.

3.2.4.1. Dolaylı Vergiler

Katma Değer Vergisi ve Harcama Vergileri dolaylı vergi olarak kabul edilmektedir. “*Genel Katma Değer Vergisi Sistemi*”, hizmet ve mallara tüketim ve kullanım için satın alınan ve satılan mallarda uygulanmaktadır.

Harcama vergileri ise özel bazı kullanım ve satım amaçlı ürünlerden alınmaktadır. Dolaylı vergiler “*Tek Pazar*” yerleşmesi, rekabetin sağlanması, malların serbest dolaşımı ve dolayısı ile lojistik faaliyetler için alınan ulusal mevzuatların uyumlaştığı bir sistemde tahsil edilmektedir.

3.2.4.2. Dolaysız Vergiler

Dolaysız vergiler, doğrudan Avrupa Birliği kurallarına göre toplanmamaktadır. Kurumsal ve bireysel vergiler üye ülkeler tarafından toplansa da

²²⁰ Kamil Tüğen, *Devlet Bütçesi*, 9.Baskı Bassaray Matbaası, İzmir, 2010, ss.3-4.

Adalet Divanı kararları ve bir takım direktiflerle uyumlulaştırma sürecindedir. Çifte vergileme ve vergi kaçırma konusunda çalışmalar devam etmektedir. Büyük firmalara yapılan vergilendirme rekabetin bozulması gibi sonuçlar doğurma riski taşıdığından Birliğin vergi anlayışının da vergi sorunlarını getirmektedir.

3.2.5. Avrupa Birliği'nde Lojistik Uygulamaları İçin Uygulanan Vergilendirme Esasları ve Vergiler

Bu bölümde Birlik içinde lojistik uygulamalarda uygulanan dolaylı vergiler incelenecektir.

3.2.5.1. Katma Değer Vergisi

Katma Değer Vergisi, Avrupa Birliğinde genel olarak yerleşik bir vergi türü olup; mal ya da hizmetin satın alınması sırasında fiyatına eklenerek alınan bir vergi türüdür.

İhraç edilen mal ya da hizmetlerde KDV uygulanmazken; ithal edilen mal ve hizmete KDV uygulanır. Çünkü Avrupa Birliği'nde üretilen bir malın ithal edilen bir mal ile yarışabilmesi, Avrupa Birliği üreticilerinin korunması ve rekabetin bozulmaması için Avrupa Birliği dışından ithal edilen ürünlere KDV uygulanmaktadır.

Bazı firmalar dikey bütünleşmeye gidebilmektedir. Dikey bütünleşmeye gidemeyen firmalar karşısında rekabet üstünlüğü yaşamaktadır²²¹. Katma Değer vergisi bir anlamda firmalar nezdinde elemine edici bir işlevi de olmaktadır. Dikey bütünleşmelere giden firmalar rekabet üstünlüğü elde etmektedirler.

Katma Değer Vergilerinin olumlu yönlerini şu şekilde sıralanabilir:

- Katma değer vergisinde ciro vergisinde olduğu gibi, vergileme üretim dağıtım zincirinin tüm halkalarında yapılmaktadır. Ancak burada ciro vergisinden farklı olarak vergi, tüm satış fiyatı üzerine değil, sadece o aşamada yaratılan katma değer üzerine uygulanmaktadır.

²²¹ Bilici, (Avrupa Birliği), s.116.

- KDV matrahına, daha önceki aşamada ödenen vergi girmemekte, böylece vergi piramidi oluşması söz konusu olmamaktadır. Bu da KDV'nin ciro vergisine olan üstünlüğüdür.
- KDV, yayılı muamele vergilerinin dikey bütünleşmesini teşvik ederken, ihracatta malların taşıdığı verginin hesabını güçleştirerek, olumsuz etkilerini de ortadan kaldırmaktadır.

KDV; genel, yayılı ancak katlanmış olmayan bir satış vergisidir.

- KDV; yatırımları teşvik etmektedir.
- KDV, bütünleşmiş bir pazarda uygulanan dolaylı vergilerin ortaya çıkarabileceği rekabet eşitsizliklerini önlemektedir. Bu sistemde vergi, ithalattan alınmaktadır. İthal edilen mala uygulanan oran, hem ithal ürün hem de aynı cinsten yerli ürün için aynı orandır.
- İhracatta sıfır vergi oranı uygulanmakta, yani vergi alınmamakta, hatta bu ürünün alışlarında ödenen KDV, ihracatçıya iade edilmektedir. Bu haliyle KDV, özellikle tüketim vergisi olarak KDV'yi uygulamayan ülkeler karşısında bir ihracat teşviki kimliğine bürünebilmektedir²²².

Avrupa Birliği'nde Katma Değer Vergisi bir tüketim vergisi olup mal ve hizmetlerden alınmaktadır. Avrupa Birliği'nde KDV sisteminin temel özellikleri 1967 yılında kabul edilmiş olan KDV Direktifi'nin birinci ve ikinci maddeleri esasını oluşturmuştur²²³.

Avrupa Birliği'nde uygulanan KDV; bazı istisnalar dışında her mal ve hizmete uygulanmaktadır. Mal ve hizmetlerde uygulanmasından dolayı üye ülke ve aday ülkelerde rahatlıkla uygulanabilen bir vergi türü olmuştur. Uygulamada ülkelerin ithalat ve ihracat mallarında vergi sorunları yaşayacağı öngörülerek “*varış ülkesi vergilendirme*” esas alınarak vergilendirme anlayışı hâkim olmuştur.

Özel şahıslar ve vergiye tabi olmayan şahısların alımlarında ise menşe ülkesi ilkesi uygulanmaktadır.

Vergiye tabi kişilerde ise varış ülkesi sistemi uygulanmaktadır. Birlik içindeki hizmet ve mallarda KDV, nihai tüketicinin ülkesine göre vergilendirilmektedir. Varış ülkesi ilkesi esas alınarak, ülkeler arası satın almalar birlik içi işlem kabul edilip;

²²² Bilici, s.117.

²²³ Bilici, s.117.

menşe değil nihai tüketici ülkesinde vergilendirilmesi esas alınmıştır. Katma Değer Vergisinin doğum şekli farklılık göstermektedir. Malın teslim edildiği veya hizmetin ifa edildiği an, mal ya da hizmet ertelense dahi vergiyi doğuran olay gerçekleşmiştir. Ancak hizmet ya da malın teslim edilmesinden önce ödeme gerçekleştirmişse ödemenin gerçekleştiği anda vergiyi doğuran olay gerçekleşmiştir.

Katma Değer Vergisinin vergi matrahı, vergiye tabi olabilen alıcı ve satıcı arasındaki her şeyden meydana gelir. Matrah, KDV'nin kendisinden başka tüm vergi, mali yükümlülükleri ve vergiye tabi işlemle ilgili olarak komisyon, ambalajlama, taşıma, sigorta masraflarını da içermektedir²²⁴.

Birlik, üye devletler için vergi oranı olarak %15-25 arası belirleme yapmaktadır²²⁵. Üst oranı aşan uygulamaları değiştirmek zorundadırlar. Avrupa Birliği İşleyişine Dair Antlaşması 113'üncü maddesi oranlar ile ilgili ölçütleri açıklamaktadır.

3.2.5.1.1. Katma Değer Vergisinin Yürürlüğe Girişi

Katma Değer Vergisinin uygulanması için bir dizi çalışmalar ve ortaklaştırmacı çabalar sonucu Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun muamele vergisi olarak kabul edilmiştir. Avrupa Ekonomik Topluluğu, tüketim vergilerindeki rejim farklılıklarının mal ve hizmetlerin serbestçe dolaşımı ve adil sağlıklı rekabetin oluşmaması riskinden dolayı uzun çalışmalar yapmıştır. Fransa'da uygulanan KDV, ortak muamele vergisi olarak kabul edilmiştir. 1 Ocak 1970 tarihinden itibaren de daha önce uygulanan muamele vergilerinin terke edilmesi kararı alınmıştır.

Avrupa Birliği ortak katma değer vergisinin tarihsel seyrini şu şekilde verebiliriz:

- Neumark Raporu (Temmuz 1962)
- Birinci KDV Direktifi, 67/227/CEE (KDV'nin kabulü)
- İkinci KDV Direktifi, 67/228/CEE (ortak KDV)

²²⁴ Bilici,s.150.

²²⁵ Bilici,s.150.

- Altıncı KDV Direktifi, 77/388/CEE (İkinci Direktifin yerine geçti: Ortak KDV)
- Tek Pazarın başlatılmasına yönelik “Beyaz Kitap” (Haziran 1985)
- Cockfield Raporu (21 Ağustos 1987)
- 16 Aralık 1991 tarihli direktif (91/680/CEE) (AB içindeki vergi sınırlarını kaldıran, dolayısıyla ortak KDV sistemini değiştiren Direktif)
- 2006/112/EC numaralı 28 Kasım 2006 tarihli KDV Çerçeve Direktifi şeklinde ilerlemiştir²²⁶.

Vergilendirme Avrupa Birliği ile ilgili anlaşmaların en önemli konularından biridir. Çünkü “*Tek Pazar*”a ulaşma ve rekabeti adil olması için piyasa kurallarının yeknesak işlemesi gerekir.

3.2.5.1.2. Katma Değer Vergisinin Yapısı

Avrupa Birliği’nde, tüketimden alınan Katma Değer Vergisi benimsenmiştir. Ülkedeki tüketim üzerinden alınan bir vergi türü olan KDV; tasarruf ve yatırımdan alınmamaktadır. Ancak Avrupa Birliği üye ülkeleri arasında, mal transferleri de olmaktadır. E-ticaret ya da başka bir AB üye ülkesinden gelen mal için KDV uygulaması sorun yaratabilmektedir.

3.2.5.1.3. Ticari Amaç Taşıyan Mal Giriş Çıkışlarında KDV Uygulaması

Avrupa Birliği’ne üye ülkeler arasında KDV uygulaması üye ülke ve üye olmayan ülke olarak ikiye ayrılmaktadır. Üye ülkelerdeki ticari amaç taşıyan mal giriş-çıkışlarındaki KDV uygulaması ile üye olmayan ülkelerdeki uygulama farklıdır.

²²⁶ Bilici,s.150.

3.2.5.1.3.1. Avrupa Birliği'ne Üye Ülkeler Arasında KDV Uygulaması

Ticari amaç taşıyan mal girişlerinde varış ülkesinde vergilendirme ilkesi uygulanır. Vergi, ithalatı yapan ülkede alınması esası uygulanmaktadır. 1992 yılında yapılan değişiklik ile malın ihraç edildiği ülkede “sıfır” vergi uygulanacaktır²²⁷.

Katma Değer Vergisi Bilgi Değişim Sistemi ile 27.01.1992 tarihli tüzük yayınlanmıştır²²⁸. Bu tüzüğe göre Birlik'te faaliyet gösteren her işletmeye KDV numarası verilmiştir. Verilen kod ile işletmenin mensup olduğu ülkeyi belirtmektedir. İhracatçılar üç ayda bir beyanname verme zorunluluğu ile üye ülkelere yaptıkları satışlar ve müşteriler hakkında ayrıntılı bilgi vermek durumundadır. KDV Bilgi Değişim Sistemi (BDS) ile ülkeler, aralarında mal hareketlerini kontrol etmek imkânına sahiptir. Mükellefler ve mallar hakkında bilgi vermek durumundadırlar. Gümrük idareleri ile doğrudan iletişim kurma hakları olduğu gibi bilgi alışverişi, teknik işbirliği de getirilmiştir. Ancak bu sistemin eksiklikleri şudur; vergi kaçağında artış olduğu için tekrar çıkış ülkesinde vergilendirme eğilimi güçlenmiştir.

Çıkış ülkesinde vergilendirmeye geçmeden önce üye ülkeler arasında sıkı bir işbirliği yapılması ve mevzuat uyumlaştırılması şarttır.

Fiscalis Programı ile elektronik bilgi alışverişi, aktif denetim, vergi idarelerinin karşılıklı işbirliği, vergi idarelerinin ortak eğitim programları şeklinde bir vergi yönetim sistemi öngörülmektedir²²⁹.

Gelecekte oluşturulmak istenen Clearing Sistemi ise üye ülkeleri tek ülke düşünüldüğünde merkez hesaba göre çıkış ülkesinde KDV ödenecek, mal satıldığı takdirde vergi iadesi yapılacaktır.

²²⁷ Nurettin Bilici, **Avrupa Birliği ve Türkiye II**, Savaş Yayınevi, Ankara, 2018, (Türkiye II), s.67.

²²⁸ Bilici, s.68.

²²⁹ Bilici, s.70.

3.2.5.1.3.2. Avrupa Birliği Üye Ülkeleri ile Üçüncü Ülkeler Arasındaki Satışlarda KDV Uygulaması

Üye olmayan üçüncü ülkeye, ticari amaç taşıyan mal girişlerinde, varış ülkesinde vergilendirme ilkesi uygulanır. Verginin, ithalatı yapan ülkede alınması esası benimsenmiştir. 1992 yılında yapılan değişiklik ile ihraç edilen ülkede “sıfır” vergi uygulanması gerekmektedir²³⁰. Bunun sebebi ise vergi iadesi uygulamasından dolayı hayâlî ihracata yol açmamaktır. Katma Değer Vergisi Bilgi Değişim Sistemi isimli 27.01.1992 tarihli tüzük yayınlanmıştır²³¹. Bu tüzüğe göre Birlik’te faaliyet gösteren her işletmeye KDV numarası verilmiştir. Verilen kod ile işletmenin mensup olduğu ülkeyi belirtmektedir. İhracatçılar üç ayda bir beyanname zorunluluğu ile üye ülkelere yaptıkları satışlar ve müşteriler hakkında ayrıntılı bilgi vermek durumundadır. KDV Bilgi Değişim Sistemi (KDVBDs) ile ülkeler aralarında mal hareketlerini kontrol etmek imkânına sahiptir. Mükellefler ve mallar hakkında bilgi vermek durumundadırlar. Gümrük idareleri ile doğrudan iletişim kurma hakları olduğu gibi bilgi alışverişi, teknik işbirliği de getirilmiştir. Ancak bu sistemin eksiklikleri şudur; vergi kaçaklığında artış olduğu için tekrar çıkış ülkesinde vergilendirme eğitimi güçlenmiştir. Çıkış ülkesinde vergilendirmeye geçmeden önce üye ülkeler arasında sıkı bir işbirliği yapılması ve mevzuat uyumlaştırılması şarttır. Fiscalis Programı’yla yapılan ticaret söz konusu olduğunda ise birlik dışına ihracat yapıldığında ihracat yapana gümrükte işlemler sonrası iade yapılmaktadır²³². Birlik üyesi bir ülke üçüncü bir ülkeden ithal mal getiriyorsa gümrükteki ithalat işlemlerine paralel tahsil edilme uygulaması vardır.

3.2.6.1.4. İnternet Satışlarında KDV’nin Uygulaması

Çalışmanın ilk bölümünde anlatılan “Yeni Ekonomi” nin getirisi olan dijital ürünler ve maddi ürün satışları internet üzerinden yapılabilir. Böyle bir durumda da vergilendirme, varış ülkesinde olması gerekmektedir.

²³⁰ Bilici, s.80.

²³¹ Bilici, s.85.

²³² Bilici, s.86.

3.2.6.1.4.1. Birliğe Üye Ülkelerde Faal Olan İşletmelerin Satışlarının Vergilendirilmesi

İnternet satışı, aynı ülke içinde olabildiği gibi başka bir Birlik üyesi ülkesindeki tüketicisi tarafından yapılmaktadır. Bu durumda aynı ülke içinde satış oluyorsa geçerli KDV mevzuatı uygulanacaktır. Başka bir Birlik ülkesine satış durumunda ise; alıcı vergi yükümlüsü ise hem alıcı hem de fiili sorumlu olarak yükümlülüğünü yerine getirmesi gerekmektedir.

Birlik üyesi içindeki alıcı tüketici ise bu durumda da varış ülkesindeki KDV mevzuatına uygun bir şekilde vergi kesilecektir. Satıcı vergiyi kendi ülkesine ödeyecek; ödediği ülke de tüketicinin bulunduğu ülkeye gönderecektir. Birlik dışı bir ülkeye satışta ise vergi dışı kalacaktır.

3.2.6.1.4.2. Birliğe Üye Olmayan Bir Ülkedeki İşletmelerin Satışlarının Vergilendirilmesi Durumu

Üye olmayan bir ülkedeki işletmeler, herhangi bir AB ülkesinde öncelikle yükümlülük tesis ettirmesi gerekmektedir. Basitleştirilmiş bir çevrimiçi yükümlülük ya da büro açması gerekir.

Alıcı, vergi yükümlüsü ise; KDV beyan edip ödeme yükümlülüğü vardır. Ancak alıcı, tüketici ise; satıcı KDV'yi tahsil eder mükellefiyet tesis ettiği ülkeye öder, ülke de vergiyi tüketimin yapıldığı ülkeye aktarır.

3.2.7.1.5. KDV'nin İstisnaları

Avrupa Birliği'nde bütçe gelirlerinden biri de KDV payıdır²³³. Birlik Bütçesi, KDV Payını KDV matrahı üzerinden alır. KDV'nin Birlik bütçesi için öneminden dolayı devlet yardımı şeklindeki mali tedbirlere ilişkin eleştiriler mevcuttur.

²³³ Bilici, s.100.

3.2.7.1.5.1. Ülke İçi Mal Teslimlerindeki KDV'nin İstisnaları

Birlik içinde, toplum yararına yönelik faaliyetler için mal ve hizmet alımında KDV uygulamasında bazı istisnalar mevcuttur. Bu istisnalar da toplum yararına olduğu için kabul görmektedir.

3.2.7.1.5.2. İthalatta Uygulanan KDV'nin İstisnaları

İthalatta uygulanan KDV uygulaması istisnaları ise şöyle sıralayabiliriz:

- Geçici ithalat istisnası,
- Yurt içinde vergiden muaf kabul edilen mal ithalatı,
- Yurt içinden transit geçeceği beyan olunan ithal ürünler,
- Gümrük muafiyeti tanınmış ortak gümrük tarifesine göre ürünlerin ithalatı,
- Merkez bankaları tarafından gerçekleştirilen altın ithalatı,
- Uluslararası antlaşmalar içerisinde kurulan uluslararası kuruluşlar adına yapılan ithalat,
- Konsolosluk ve diplomatik ilişkiler kapsamında yapılan ithalattır.

3.2.7.1.5.3. İhracat Alanında ve Taşımacılıkta Uygulanan KDV'nin İstisnaları

İhracat alanında ve taşımacılık alanında uygulanan istisnalara örnek olarak:

- Yurt dışına ihraç edilen ürünler,
- Yurda, kiralanmak içinde gelen, sahibi yurt dışında olan menkul malların hizmet sonrası yeniden ihracı sırasında
- Deniz, hava ulaşım araçlarının yakıt ve diğer bütün gereksinimlerinin tedariki için yapılan teslim, bakım, onarım, kirası ve teslim edilmelerini gösterebiliriz.

3.2.7.1.5.4. Malların Uluslararası Dolaşımı ile İlgili KDV İstisnaları

Gümrük bölgesinde, geçici depolarda bulunan mallar, serbest bölge rejimi içinde ithal edilen mallar veya gümrük antrepo rejimi dâhilinde ithal edilen mamuller sözkonusu olduğunda, yine KDV uygulaması istisnasına dâhildir.

3.2.5.2. Özel Tüketim Vergisi

Katma Değer Vergisi genel nitelikli bir vergi türüdür. Özel Tüketim Vergisi ise akaryakıt ürünleri, tütün mamulleri ve alkollü içkilerden alınan özel nitelikli bir vergi vardır.

Özel tüketim vergilerinin alınmasının bazı sebepleri vardır;

- ÖTV'ye konu olan malların tüketiminden dolayı, kamuya ek bir gelir ihtiyacı duyulmaktadır.
- Sigara, petrol, alkol gibi malların kullanımının; çevreye verdiği zarar ve kamuya sağlık harcaması olarak ek külfet getirmesidir.
- ÖTV ile bir kısmı sağlığa zararlı olan bu malların satımı ve tüketilmesinin de azaltılması düşünülmektedir²³⁴.

Özel tüketim vergileri bazı malların tüketim ya da kullanımı ile doğan bir vergi türüdür. Katma Değer Vergisinden farkı malın birim üzerindeki parasal tutar olarak ifade edilen özel vergidir. Avrupa Birliği'nde enerji ürünleri üzerinden ÖTV alınmaktadır. Bunlar; motor yağları, petrol, benzin, elektrik, doğal gaz kömür ve kok kömürü ürünleridir²³⁵. Enerji ürünlerinden alınan vergilerin bir diğer amacı ise çevreye verilen zararın bir anlamda azaltılmasıdır.

²³⁴ Avrupa Komisyonu, “Excise duties on alcohol, tobacco and energy”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/excise-duties-alcohol-tobacco-energy_en, (20.05.2017)

²³⁵ Avrupa Komisyonu, “Excise duties on alcohol, tobacco and energy”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/excise-duties-alcohol-tobacco-energy_en, (20.05.2017).

3.2.5.2.1. Özel Tüketim Vergisinin Yürürlüğe Girişi

Özel Tüketim Vergileri de tıpkı KDV gibi rekabet şartlarını etkileyen vergileridir. KDV ve ÖTV alanındaki uyumlulaştırma tamamlayıcı etki göstermektedir.

ÖTV ve KDV uygulamalarında mevzuat uyumlulaştırılması esas olsa da, Birlik içinde uyumlaştırma çalışmaları zorlu bir süreçten geçmiştir. ÖTV uygulamasından önce Birlik içinde eş etkili vergiler, gümrük vergilerinin kaldırılması çalışmaları da uzun bir dönemi kapsamıştır. Gümrük vergileri, üye ülkelerin milli gümrük mevzuatında belirlenen, tarifeye bağlanan ve malların ülke sınırından geçmeleri sırasında alınan vergilerdir²³⁶. Eş etkili vergiler ise; üye ülkelerde tek yanlı olarak, ithalat sırasında ya da ithalat gerçekleştirildikten sonra benzer yerli mallara uygulanmayıp sadece üye ülkelerden ithal edilen mallara uygulanan ve böylece söz konusu malın fiyatını yükselterek, malların serbest dolaşımı üzerinde bir gümrük vergisi etkisi yapan vergilerdir²³⁷.

Roma Antlaşması, eş etkili vergilerin ve gümrük vergilerinin kaldırılmasını amaçlamıştır. Eş etkili vergiler, rekabeti bozucu ve mal ve hizmetin sermayenin serbestçe dolaşımını engellemekteydi. Haksız rekabete sebep olduğu için eş etkili vergilerin kaldırılması gerekmektedir. Bundan dolayı Roma Antlaşmasının 95'inci maddesi şu hükmü getirmiştir; *“Hiçbir üye devlet, diğer üye devletin ürünlerine kendi benzer ürünlerine doğrudan veya dolaylı olarak uyguladığından daha yüksek herhangi bir iç vergiyi doğrudan veya dolaylı koyamaz”*.

Avrupa Birliği'nde, ithal edilen sanayi ürünlerine de aynı gümrük oranı uygulanmakta, ancak ithal edilen mallara yurt içindeki mallardan daha yüksek vergi oranı uygulanmamaktadır. Ülkeler ulusal üreticiyi korumak amacıyla ithal mal ve hizmetlere daha çok vergi oranı uygulamak istese de bunu yapamaz. Zira Roma Antlaşması 95'inci madde; vergi ayrımcılığına, ihracatı teşvik edici ithalatı caydırıcı uygulamalara izin vermemektedir.

²³⁶ Bilici, (Türkiye II), s. 109., Avrupa Komisyonu, “Excise duties on alcohol, tobacco and energy”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/excise-duties-alcohol-tobacco-energy_en, (20.05.2017).

²³⁷ Ay, s.50.

Roma Antlaşması 90'ıncı ve 91'inci maddelerde aynı ürün ve benzer ürünlerde ithalatı cezalandırıcı, ihracatı özendirici haksız rekabete sebep olan ayrımcı vergiler ve vergi iadesi uygulamasının sınırlarını çizmektedir.

Özel Tüketim vergisi olmasa da değişik adlar altında alınan Özel Tüketim Vergilerinin Topluluk/Birlik içinde uyumlu bir şekilde alınması ile ilgili uyumlaştırma çalışmaları yapılmıştır. 1993 yılında Tek Pazar'a geçiş ile özel tüketim vergilerinin matrah, oran ve konu yönünden uyumlaştırılması için çıkarılan direktifler uygulanmaya başlanmıştır.

01.01.2004 tarihinde yürürlüğe giren 2003/96/EC sayılı direktifle, şu hususların gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır:

- Üye ülkeler arasında, enerji ürünlerine uygulanan farklı vergi oranlarının, rekabeti bozucu etkisinin azaltılması,
- Madeni yağlar ve Birlik vergilendirme mevzuatına tabi olmayan diğer enerji ürünleri arasındaki rekabetin bozulmasının önlenmesi,
- İthal enerjiye olan bağımlılığın ve karbon gazı emisyonlarının azaltılması amacıyla enerjinin daha verimli kullanılmasının teşvik edilmesi,
- Emisyonların azaltılmasına yönelik olarak, üye ülkelerin belirli işletmelere vergi avantajları sağlamasına izin verilmesi vb.

3.2.5.2.2. Özel Tüketim Vergisinin Yapısı

Üç türü olan ÖTV'nin, özellikle petrol ürünleri, enerji ürünlerine uygulanan türü bu çalışma için önemlidir. Lojistik uygulamaları açısından petrol ve enerji ürünlerinden alınan ÖTV ve istisnalar, yapılan çalışma için önem arz etmektedir.

Alkollü içecek, petrol ürünleri ve tütünden alınan ÖTV ile ilgili beş grupta uyumlulaştırma çalışmaları yapılmaktadır. Sigara- sigara dışındaki tütün ürünleri, petrol ve enerji ürünleri, bira şarap ve bira şarap dışında kalan alkollü içeceklerde uyumlulaştırma yapılmıştır.

2003/96/EC sayılı direktif ile

- Üye ülkeler arasındaki farklı düzenlemeleri minimize etmek istenmiştir,
- Mineral yağ ürünleri ve diğer enerji ve elektrik ürünlerinde vergi oranlarında asgari bir oran oluşturulmak istenmiştir.

- Çevre bilinci ve bakışı Anlaşmanın altıncı maddesine (madde 6) uygun bir şekilde üye ülkelerde oluşturulması gerekmektedir²³⁸.

3.2.5.2.3. ÖTV'nin İstisnaları

Özel Tüketim Vergisi Muafiyetlerinden bazıları şunlardır; diplomatik muafiyetler, uluslararası örgütlerle ilgili olan muafiyetler, imha edilen tütün ile ilgili muafiyet, NATO ülkeleri ile ilgili muafiyettir²³⁹.

3.2.5.3. Taşımacılıktan Alınan Çevre Dostu Vergiler

Avrupa Birliği müktesebatında lojistiğe ilişkin bir fasıl olmadığı çalışmada daha önceki bölümlerde belirtilmiştir. Ancak müktesebatta lojistiğin içinde bir uygulama olan taşımacılığa ilişkin bir fasıl mevcuttur. Bu çalışma, Birlik müktesebatında taşımacılık, Trans-Avrupa Ağları, rekabet, dolaylı vergiler, Gümrük Birliği, malların serbest dolaşımı üzerinde şekillenmiştir. Dolayısı ile Avrupa Birliği'nin lojistik uygulamalardaki dolaylı vergilere ilişkin genel bir bakış açısının yanısıra, bir de lojistiğin bir alanı olan taşımacılığa ilişkin vergilendirme ilkeleri ve uygulamalarını rekabet kurallarıyla ilişkisi açısından değerlendirmek gerekecektir.

Avrupa Birliği'nde mal ve hizmetlerin fiyatlarının belirlenmesi taşımacılıkla bağlantılıdır. Fabrikanın, tedarik merkezinin tüketiciye uzak olması ya da taşımacılıkta yaşanacak sorunlar malın fiyatını da belirlemektedir²⁴⁰. Bu da rekabete ve vergilere yansımaktadır. Yani taşımacılık maliyeti ile fiyat arasında sıkı bir bağ vardır. Taşımacılık türü, taşımacılıktaki teknoloji, alt yapının olup olmaması malın maliyetine etki etmektedir. Ayrıca malın tüketiciye ulaşımındaki maliyet ve lojistik

²³⁸ Avrupa Birliği, Council Directive 2003/96/EC, **Avrupa Birliği Resmi Gazetesi**, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:283:0051:0070:EN:PDF>, (20.05.2017).

²³⁹ Avrupa Birliği, Council Directive 2003/96/Ec, **Avrupa Birliği Resmi Gazetesi**, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:283:0051:0070:EN:PDF>, (20.05.2017).

²⁴⁰ Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komite, "Taşımacılıkta Beyaz Kitap, 2016", **Avrupa Birliği İnternet Yayını**, <https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/resources/docs/pp-white-paper-transport-may16-en.pdf>, (18.07.2017).

girdilere uygulanan vergisel yükümlülükler (ayrımcı vergi uygulaması, eş etkili vergi uygulaması gibi) malın fiyatını belirlemektedir.

Karayolu, demiryolu, havayolu taşımacılık modlarındaki devlet yardımları ve mali yükümlülükler fiyatlandırmada etkilidir. Birlik'te karayolu taşıtları çok yüksek taşıt vergisi öderken; havayolu taşımacılığı vergiden muaf tutulmakta ancak havayolu taşımacılığı için altyapı kullanımında ücret ödenmektedir.

Birlik'te yeni gelir kaynağının bulunması ve “temiz taşımacılık araçları” ile rekabetin sürmesi adına “kirlenen öder” “kullanıcı öder” ilkesinin uygulanması, haksız devlet desteklerinin ortadan kalkması ile mümkün olabilmektedir²⁴¹. Kirlenen öder bakış açısı yeni taşımacılık projelerinin de finanse edilmesini, çevreye dost, üstün teknolojik yatırımların oluşmasına, yeni istihdam alanlarının oluşmasına sebep olması yüksektir.

“Kirlenen öder” ilkesine göre, yakıt vergileri sera gazı emisyonlarına ilişkin olumlu küresel dışsallık ve yerel anlamda da yine hava kirliliği, gürültü, kazalar gibi konularda olumlu dışsallık sağlamaktadır. “Dışsal Maliyetlerin İçselleştirilmesine Yönelik Strateji ile ilgili Bildirim ve Bildirimin Teknik Eki”nde; kirlenen öder ilkesini, marjinal sosyal maliyet ücretlendirilmesi şeklinde olması gerektiğini belirtmiştir²⁴².

Enerji ürünleri ve elektriğin vergilendirilmesine ilişkin Topluluk çerçevesini yeniden yapılandıran 27 Ekim 2003 tarih ve 2003/96/EC sayılı Konsey'in Enerji Vergilendirme Direktifi ile yakıt vergileri ve bağlantılı iklim değişikliği için olumlu dışsallık yayma ihtimali yüksektir. Ancak bunun için ulusal otoritelerle işbirliği ve mutabakat gerekmektedir²⁴³. Bu vergiler ile Birlik içinde yakıttaki karbondioksit unsuru tanımlanarak kullanıcılara gözle görülen bir fiyat ve vergi sunulacaktır. Bu durumda da temiz yakıtlar ve düşük çevre kirliliğine sebep olacaktır.

²⁴¹ Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komite, “Taşımacılıkta Beyaz Kitap, 2016”, **Avrupa Birliği İnternet Yayını**, <https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/resources/docs/pp-white-paper-transport-may16-en.pdf>, (18.07.2017).

²⁴² Avrupa Topluluğu, “Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The Economic And Social Committee And The Committee Of the Regions”, **Avrupa Birliği**, 08.07.2008, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0435:FIN:EN:PDF>, (10.09.2018).

²⁴³ Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komite, “Taşımacılıkta Beyaz Kitap, 2016”, **Avrupa Birliği İnternet Yayını**, <https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/resources/docs/pp-white-paper-transport-may16-en.pdf>, (18.07.2017).

Havayolu taşımacılığında 2012'den itibaren “AB-Emisyon Ticari Sistemi”ne dâhil olup Avrupa havalimanından hareket eden veya bir Avrupa Havalimanına varan her uçuş için uygulanmaktadır²⁴⁴. Deniz taşımacılığında da uluslararası rekabeti bozmamak koşulu ile gemi yakıt vergisi küresel bir pazar aracı haline gelmesi gerekmektedir.

Avrupa Komisyonu'nun 2011 tarihli Beyaz Kitap Eki– Tektip Bir Avrupa Taşımacılık Alanı için Yol Haritası – Rekabetçi ve verimli kaynaklara sahip bir taşımacılık sistemine doğru isimli çalışmasında taşımacılık alanında mali yükümlülüklerle ilişkin uygulamalardan bahsetmektedir.

Beyaz Kitap; taşımacılığa (karayolu, demiryolu, iç su, hava yolu, deniz yolu) ilişkin kamu finansmanı konusunda, çevre dostu vergileri ve yüksek teknoloji altyapılara yönlendirme yapmaktadır. Karayolu taşımacılığında karayolu ücretlendirilmesi, Trans-Avrupa trafiğindeki tüm ticari yolların geçiş kuralı ve ücretlendirilmesinde uyumlaştırma, karşılıklı işbirliği ile “Avrupa Elektronik Geçiş Sistemi”ni öngörmektedir.

Demiryollarında ise; çevreye en az zarar veren taşımacılık modu olduğundan ayrı bir önem verilmektedir. Gürültülü emisyonların azaltılması, gürültü emisyonuna göre vergilendirme öngörülmektedir.

Havayolu taşımacılığında ise; havalimanı kullanıcılarının ödediği ücreti vergi olarak kabul edildiğinden gürültü emisyonuna yönelik vergilendirmeye ilişkin bir plan yoktur. Havayolu taşımacılığı altyapıya ağırlık veren daha farklı bir taşımacılık modu ve geliri öngörmektedir.

Denizyolu taşımacılığında; sülfür ve azot emisyonları, gürültü, kirlilik, çöp ve atık suların yayılması gibi külfetlerinden dolayı, hem yüksek ve çevreye dost teknolojilerin kullanılması, hem de kirleten öder anlayışıyla limanların ücretlendirilmesi, düşük sülfürlü yakıtların kullanılması öngörülmüştür.

İçsular taşımacılığı ise Ren Nehri ve kolları üzerinde yapılmaktadır. Mannheim Anlaşması'nın üçüncü maddesine göre Ren Nehri ve kollarında taşınan yüklere seyrüsefere dair vergi uygulanmayacağı düzenlenmiştir. Ancak bu bir sorun

²⁴⁴ Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komite, “Taşımacılıkta Beyaz Kitap, 2016”, **Avrupa Birliği İnternet Yayını**, <https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/resources/docs/pp-white-paper-transport-may16-en.pdf>, (18.07.2017).

olup Avrupa'daki diğer içsular taşımacılığında dışsallıklara yönelik mali yükümlölük getirilmesi gerekmektedir.

Taşımacılıkta vergilendirme, hem altyapı çalışmaları için, hem de kullanan öder esasıyla dışsallıklara ilişkin maliyet çıkarılması içindir.

3.3. TÜRK VERGİ SİSTEMİNDE LOJİSTİK FAALİYETLERİNDEN ALINAN VERGİLER

Lojistik süreçlerinde vergi sistemimizde alınan vergiler; Gümrük Vergisi, Katma Değer Vergisi, Özel Tüketim Vergisi ve bazı fonlardır. Ancak Türkiye'nin Avrupa Birliği, tam üyelik sürecinin sürmesi ve Gümrük Birliği üyeliğinden dolayı Avrupa Birliği kökenli mal lojistiğinde uygulanan vergiler değişmektedir.

3.3.1. Gümrükleme Süreci ve Mali Yükümlölükler

Gümrük vergisini harcama ya da işlem üzerinden alınan, düzenli olmayan, dış ticarete konu olan eşyanın gümrüğe gelmesiyle alınan bir vergi türü olarak tanımlanabilir.

3.3.1.1. Gümrük Vergisi Tarihi, Yürürlüğe Girişi

Uluslararası lojistik uygulamalarının en önemli kısmı gümrükleme işlemleridir. Uluslararası ticaret için yapılacak lojistik işlemlerden ilk iş gümrükleme sürecidir.

Ulusal sınırların dışına yapılacak mal satımı ya da ulusal sınırların dışından yapılacak mal alımı, bir yandan hızla değişen mevzuata uyulmasını ve gümrükleme işlemlerinin tamamlanmasını gerektirirken; diğer yandan da yurtiçi ve yurtdışı taşıma, hammadde ve malzeme planlama ve tedarik etme, ürünü doğru yöntemlerle depolama, dağıtma, paketlenme, ambalajlama ve geri dönen malların değerlendirilmesi vb. lojistik iş süreçlerini içermektedir.

Lojistik iş süreçleri malın üreticiden tüketiciye ulaşımı sırasındaki iş süreçlerini ifade etmektedir. Bu durumda söz konusu iş süreçlerinde yapılan hizmetlerin ve lojistik konusu malın vergiye tabi tutulması gerekecektir.

Uluslararası lojistikte gümrükleme, kendine özgü mevzuatı ve özellikli uygulamalarından dolayı önemli bir süreçtir. Lojistik hizmet sağlayıcı firmaların da gümrük işlemlerine ilişkin yükümlülüklerini yerine getirirken dikkatli olmaları, gündemdeki yasal düzenleme ve değişiklikleri takip etmeleri ve sürekli araştırmaları gereklidir.

Gümrük vergisi yürürlükteki Gümrük Kanu'nuna ve buna dayanılarak çıkarılan Gümrük Yönetmeliği'ndeki hükümlere göre, ithalat ve ihracat sırasında ülkeye giren ve çıkan mallardan alınan mali yükümlülükler denilmektedir²⁴⁵. Yani Gümrük Bölgesi sınırlarından içeriye ve dışarıya veya transit geçmesi sonucu miktar ve/veya değer üzerinden alınan vergi türüne Gümrük Vergisidir.

Vergi Usul Kanunu'nda düzenlenmeyen Gümrük Vergisi telafi edici vergiler ayrı tutulduğu takdirde ülkeye giren eşyadan alınmaktadır. Bu durumda da kanunilik icabı İthalat Rejim Kararında ithalatın Gümrük Vergisi'ne tabi olduğu anlaşılmaktadır. 4458 sayılı Kanun kapsamında Gümrük Vergisi tahsili usul ve esasları belirlenmiştir.

Günümüzde Gümrük Vergisi uygulanırken, uluslararası ticaret kuralları ve uluslararası antlaşmalar ve uyumlulaştırılmış iç hukuk kuralları doğrultusunda belirlenir ve tahsil edilir. Gümrük Vergisi uyumlulaştırılmak istenen ticaret kuralları ve uluslararası ticaret örgütleri ve ekonomik birliklerden dolayı sermayenin, mal, hizmet ve rekabetin sorun yaşamaması için alınan bir vergi türü olup kamu geliri işlevi içinde değildir. Gümrük Vergisi özellikle ekonomik birliklerde üye ülkelerin birbiri ile olan dış ticaretinde gümrük vergisi olmayıp diğer ülkelere de aynı tarife uygulaması amaç edinilmiştir.

Çalışmanın konusu olan Avrupa Birliği Gümrük Vergisi uygulamasında da sınır ülke hangisi ise orada vergilendirilmekte tekrar vergiye tabi tutulmamaktadır.

Türkiye, Avrupa Birliği müktesebatına ve Gümrük Birliği Anlaşması'na uygun olarak iç hukukta bir takım düzenlemeler yapmıştır. 4458 sayılı 04.11.1999

²⁴⁵ Ufuk Selen, **Gümrük İşlemleri**, Ekin Yayınları, Bursa, 2015, s.137.

tarihinde yürürlüğe giren Gümrük Kanunu ve devamındaki Bakanlar Kurulu Kararları, Yönetmelikler ve Tebliğler ile Gümrük Vergisi'ni düzenlemiştir. Ancak Gümrük Birliği üyeliği ile Anayasamızın vergilendirme ile ilgili maddesi tezatlık içermektedir. Gümrük Vergisi Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 90'ıncı maddesinin bir yansıması olup vergilendirmeye ilişkin Anayasamızdaki ilgili kısım ise başka bir yönetim biçiminin uzantısı olan Gümrük Birliği ile karşılaştığında bir tezat teşkil etmektedir. Bu durumla da ilgili doktrinde tartışmalar devam etmektedir.

Gümrük vergileri, vergileme amaçlarına uygun olarak şekillendirilmiş ve iki amaca yönelmiştir. Bunların ilki mali amaç olup, devlete gelir sağlamaktadır. Gümrük vergileri devletin aldığı en eski vergilerden biridir²⁴⁶.

Gümrük vergileri modern vergiciliğin gelişen vergileri yanında eski önemini yitirmekte ancak dış ticaret politikası için önemli bir vergi türüdür. Yani gümrük vergileri ekonomik ve politik yönü olan vergilerdir. Gerek gelişmekte olan ülkeler açısından gerekse merkantalist dönemde gümrük vergileri; korunma amaçlıydı. Ulusal sermayenin korunması doğrultusunda uluslararasılaşmanın ve uyumlulaşmanın artması ile önemini kaybetmişlerdir. Ancak yine de ülkeler gümrük vergilerini sınırlı olarak kullanmaktadır.

Gümrük vergileri için sınıflandırma yapıldığında; gümrük vergileri dolaylı vergiler gurubuna girmekte olup, vergiyi yükümlü ödemektedir. Gümrük vergileri düzenli vergilerden olmayıp; dış ticarete konu olan emtianın gümrüğe girdiği zaman bir defaya özgü alınan harcama ve işlem vergisi olarak tanımlanabilmektedir.

Gümrük vergisi de eşyaya yönelik bir vergi olup objektif bir vergi türüdür²⁴⁷. Ancak diğer vergi türlerinde olduğu gibi gümrük vergisinde de istisna ve muafiyetler bulunmaktadır. Gümrük vergiler emtiaya özgülendiği için emtia verginin de garantisi sayılmaktadır. Gümrüğe gelen emtia eğer alınmazsa satışa çıkarılarak ve satış bedelinden gümrük vergisi alınmasından sonra sahibine verilir.

Gümrük Kanunu Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesini kapsamakta olup; ülkenin Devletler Genel Hukukuna göre belirlenen sınırlarını kapsamaktadır.

²⁴⁶ Selen, s.147.

²⁴⁷ Türkmen Derdiyok, **Dış Ticarete Vergi ve Mali Yükümlülükler**, Seçkin Yayınları, Ankara, 2013, s.63.

Gümrük Bölgesine giren, çıkan mal ve taşıt araçlarına uygulanması gereken gümrük, vergi ve benzeri mali kuralları, kazaları belirtmektedir.

Gümrük Kanunu, vergi ve mali yükümlülüklerin beyan, tarh, tahakkuk, tebliği, tahsili ve vergi ve mali yükümlülüklerin sona ermesi konularını düzenlemektedir. Gümrük Kanunu uluslararası angaje olunan antlaşmalar doğrultusunda düzenlenmiş olup Dünya Ticaret Örgütü ve Avrupa Birliği tam adaylık süreci ile uyum içindedir.

Gümrük Vergisi, Vergi Usul Kanunu (VUK) kapsamı içinde olmayan bir vergi türüdür. VUK ikinci madde (madde 2) gereğince “*Gümrük ve Tekel idareleri tarafından alınan vergi ve resimler bu kanuna tabi değildir*” hükmü ile gümrük vergileri, VUK dışındadır. Gümrük Vergisinin tarh tahakkuk tahsil ile ilgili konularını Gümrük Kanunu düzenler ve Gümrük ve Ticaret Bakanlığı aracılığı ile gerçekleşir.

3.3.1.2. Gümrük Vergisi Türleri

Gümrük Vergileri serbest dolaşıma giriş rejimleri ve şartlı muafiyet ve ekonomik etkili gümrük rejimleri olarak ikiye ayrılır. Şartlı muafiyetin olduğu ve ekonomik etkili gümrük rejimleri de transit rejimi, gümrük antrepo rejimi, dâhilde işleme rejimi, geçici ithalat rejimi, ihracat rejimi gibi çeşitleri vardır.

Gümrük vergilerinin etkileri şu şekildedir:

- Tüketim Etkisi; ilave bir gümrük vergisinin konulması ile yükselecek iç piyasa fiyatlarının, tüketicilerin alım gücünün düşürülmesi ve buna bağlı olarak tüketimi azaltmasıdır.
- Üretim etkisi; tarifedeki artış ile alınacak gümrük vergilerinin o malın fiyatını yükseltmesi ve iç piyasada aynı türdeki malı üretenlerin karlılığının yükselmesidir. Buna bağlı olarak korumalı ve yüksek fiyatlı malı üretebilmek amacıyla birçok girişimcinin bu alana yönelmesi söz konusu olabilmektedir. Bu ise; gümrük vergisinin üretim artışındaki rolünü ortaya koymaktadır.

- Gelir etkisi; tarife yükselmesi şeklinde toplanacak ilave gümrük vergisinin, kamu gelirlerini arttırması yasaklayıcı bir tarife uygulaması halinde gümrük vergi gelirlerinin sıfırlanmasıdır.
- Ticaret Etkisi; bir mal üzerine konulacak ilave gümrük vergisi, o malın ithalatını azaltacak, buna karşılık yurt içi üretimini arttıracaktır. Sonuç olarak toplam tüketim düşecektir. Yasaklayıcı tarifeler, ülkeyi otarşiye zorlama riski taşımaktadır.
- Yeniden dağıtım etkisi; Gümrük vergilerinin tüketiciden üreticiye dağıtıcı bir etkisi de vardır.

Türkiye'nin Avrupa Birliği ile yapmış olduğu Gümrük Birliği Anlaşmasından sonra; İthalat Rejimi Kararına ekli listede yer alan Gümrük Tarife Cetveline göre yeni bir yol izlenmeye başlanmıştır. Türkiye'de, Avrupa Birliği'ne üye ülkeler arasındaki ticarete tüm malları kapsayacak şekilde vergilerin sıfırlanması ve üçüncü ülkelerden olan malların ithalatı söz konusu olduğunda ise ortak ve tek tarife kabul edilmiştir.

Gümrük Vergileri, en eski vergi türlerinden biri olup bir ülke için garantileyici bir işlevi vardır. Dış ticarete konu olan malın ülkenin sınırlarından, yani siyasi ya da gümrük sınırlarından geçip, miktar veya değerlerine göre alınan bir vergi türüdür.

Gümrük vergileri; yerli endüstriyi dış rekabetten korumak ve Hazineye gelir sağlamak temel amaçları ile alınmaktadır²⁴⁸. İthalata konu olan mallarda uygulanacak gümrük vergisinin amacı ithal malların yurt içi fiyatını yükseltmek ve yerli üretimlerin dış rekabete karşı korunaklı hale gelmesidir. 4458 sayılı Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği Gümrük Vergisine ilişkin esasları ve usulü belirtmektedir. Gümrük Kanunu ikinci madde gereğince; Türk Gümrük Vergisinin yetki alanı Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi ve Türkiye Cumhuriyeti topraklarını (kara suları, iç sular, hava sahası) ifade eder²⁴⁹.

Gümrük vergisi süreci şu şekilde başlar; Gümrük vergisini doğuran olay, eşyanın gümrük idaresi tarafından onay verilmiş bir işlem ya da kullanıma tabi

²⁴⁸ Derdiyok, s.298.

²⁴⁹ Derdiyok, s.299.

tutulmasıdır. İşlem türüne göre de yükümlülükler belirlenmektedir. Gümrük Vergisini doğuran olaylar:

- Eşya gümrük rejimine tabi tutulmasıyla,
- Eşyanın serbest bölgeye girmesiyle,
- Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesi dışına yeniden ihracıyla
- Eşyanın inhasıyla
- Eşyanın gümrüğe terkedilmesidir.

Gümrük rejimleri de yine farklı vergileme türü ve yükümlülüklerini doğurur. Serbest dolaşıma girişi rejimi, transit rejimi, Gümrük antrepo rejimi, dâhilde işleme rejimi, Gümrük kontrolü altında işleme rejimi, geçici ithalat rejimi, hariçte işleme rejimi, ihracat rejimi; vergilemenin türünü ve yükümlülüğünü belirler. Gümrük vergisi çeşitleri çok olduğundan verginin türünü belirlerken; eşyanın türü/vasfı ve kökeni (menşei) önemlidir²⁵⁰.

Gümrük Kanunu üçüncü madde ve dördüncü fıkrası (madde 3/4) gereği gereği gümrük vergisinin yükümlüsü, gümrük yükümlülüklerini yerine getirmesi gereken kişi ve gümrüğe beyanda bulunan gümrük idaresi ile muhatap olan kişi şeklinde belirtilmiştir²⁵¹. Gümrük beyanı mevzuatça belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde eşyanın gümrük rejimine tabi tutulması talebidir. Gümrük beyanı “*eşyanın gümrüğe sunulması*” ile somutlaşacak ve fiili yükümlülüklerin başlamasına yol açacaktır²⁵².

Gümrük vergisinin konusunu dış ticarete konu edilen emtia, değer ve ürün oluşturur. Bir gümrük bölgesine giren, çıkan ve gümrük bölgesinden transit geçen tüm mallar, gümrük vergisinin konusunu oluşturmaktadır. Uluslararası vergilemede önemli bir ilke olan varış yeri ilkesi gereği, gümrük vergisi, eşyanın bir ülke sınırına girişinde alınır. 4458 sayılı Gümrük Kanunu açısından da gümrük vergisinin konusunu Türk Gümrük Birliği (TGB)’ne giren eşya oluşturmaktadır. Türkiye’de “*varış yeri ilkesi*” gereği, TGB’nden transit geçişler ve ihracat işlemleri vergi dışı bırakılmıştır.

²⁵⁰ Tunay Köksal, **Uluslararası Ticarete Pratik Bilgiler ve Yaygın Kullanılan Belgeler**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2009, s.103.

²⁵¹ Derdiyok, s.75.

²⁵² Derdiyok, s.75.

İhracat işlemleri aşamasında sadece, teminat yatırılarak şartlı giriş yapan eşyanın, Avrupa Birliği ülkelerine ihracatında alınan “telafi edici vergi” alınmaktadır. Bu vergi dışında ihracat aşamasında gümrük vergisi alınmamaktadır²⁵³.

Kanundaki Serbest dolaşımli eşya için şu tanım yapılabilir:

- “Türkiye Gümrük Bölgesinde elde edilen ancak üretiminde ithal girdileri bulunmayan, şartlı muafiyet kaidelerine tabi eşyadan elde edilmiş uygulanacak rejim gereği özel bir ekonomik değer taşımayan, Türkiye Gümrük Bölgesi dışındaki topraklardan serbest dolaşım rejimi ile ithal edilen, Türkiye Gümrük Bölgesinde saydığımız türde eşyadan ayrı ya da birlikte elde edilen eşyaya denir”²⁵⁴. Bu durumda da gümrük vergisi ve diğer mali yükümlülükler ödenmemiş ise dış ticarete tabi mal serbest dolaşıma girememektedir.

Türk Gümrük Birliği, gümrük mevzuatının geçerli olduğu alanı ifade eder. Serbest bölgeler dışında kalan iç sular, karasular ve hava sahasını ifade etmektedir. Serbest bölgedeki emtianın gümrük vergisi konusu olabilmesi için şu şartları taşıması gerekir; serbest bölgede bulunan eşyanın kanuna aykırı olarak tüketilmesi, kullanılması veya kaybedilmesi halinde kaybın kanıtlanamaması ve gümrük vergisini tabi eşyanın serbest bölgeden TGB’ne girmesidir.

Gümrük bölgesine gelen her eşya gümrük vergisinin konusuna girmektedir. Yani bu verginin konusu eşyalardır. Gümrük işlemlerine göre gümrük vergisi ise ithalat gümrük vergisi, ihracat gümrük vergisi, transit gümrük vergisi olarak üçe ayrılır. Ancak çifte vergilendirme en büyük sorun olmasından dolayı özellikle de Gümrük Birliği üyesi ülkemiz için bütün vergiler ithalat gümrük vergisi şeklinde tahsil edilmektedir.

3.3.1.3. Gümrük Vergisinin Yükümlüsü

Gümrük vergisinin yükümlüsü; gümrük yükümlülüklerini yerine getirmek zorunda olan kişi, gümrük idaresine beyanda bulunan ve gümrük idaresi ile muhatap olan kişi şeklinde tanımlanmıştır.

²⁵³ Selen, s.151.

²⁵⁴ Derdiyok, s.62.

Lojistik veya dış ticaret gibi alanlarda çalışanlar, verginin yükümlülüğünün yerine getirilmesi için bir kişi ile anlaşp o kişiyi temsilci atayabilirler. Temsilci atamak, dolaylı ya da doğrudan olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Gümrük vergisinde yükümlü, esas olarak vergi beyannamesine imza koyan kişidir. Yani yükümlü sıfatıyla imza alan kişidir.

Dolaylı temsil, gümrük vergisinin garanti altına alınması için getirilen bir düzenlemedir. 4458 sayılı Gümrük Kanuna göre gümrük müşavirleri gümrük işlemlerini her türlü dolaylı temsil ile takip etmeye yetkili kılınmışlardır. Eşya sahibinin yanı sıra gümrük müşaviri de bu işleri takip edebilmektedir. Bu durumda da eşya sahibinin yasal sorumlulukları devam etse de eşya sahibinin dışında işlemleri gerçekleştiren gümrük müşavirlerin sorumluluk almaktadır. Dolaylı temsil başkası adına kendi hesabına sorumluluk halidir²⁵⁵. Dolaylı temsilcinin sorumluluğu 5911 sayılı Kanun ile sınırlandırılmıştır. Dolaylı temsilcinin sorumluluğu “...beyanda kullanılan verilenin yanlış olduğunu bildiği veya mesleği icabı ve mutad olarak bilmesi gerektiği...” gibi bir ölçüt getirilmiştir. Sorumluluk, alacağı garanti almaya çalışan bir mekanizmadır. Dolaylı temsil durumu var ise beyan sahibi ile birlikte yükümlü ile birlikte müteselsilen sorumlu olmaktadır.

Gümrük vergisi sorumluluğu şu hallerde önemlidir:

- 1- Gümrük beyannamesinin kapsamı, eşyadan alınması gereken vergilerin eksik veya hiç alınmamasına neden olan durumlarda,
- 2- Beyanname işlemlerinde eksik ve yanlış bilgi verilen hallerde,
- 3- Bu bilgilerin normal olarak yanlış veya eksik olduğunu bilmesi gereken durumlarda,
- 4- Gümrük gözetimi altında bulunan bir eşyanın yasal olmayan yollarla gümrük gözetimi dışına çıkarak kişiler sorumludur. Sorumluluk oldukça geniş tutularak gümrük memurları da dâhil edilmiştir. Yükümlü tarafından tahsil ve tahakkuk zamanaşımı defî ile ödenmeyen vergilerden dolayı zamanaşımına sebebiyet veren memurlar sorumlu tutulmuştur.

²⁵⁵ Selen, s.155.

Vergiye doğuran haller ise, gümrük yükümlüsü tarafından vergi konusu eşyanın TGB'ne girişinin gerçekleştirilmesi ve/veya dış ticaret işlemlerine konu eşyanın gümrük idareleri ile muhatap olması biçimde tanımlanmaktadır²⁵⁶.

3.3.1.3.1. Normal İthalatta Gümrük Vergisi Yükümlülüğü

5911 sayılı Kanun; gümrük vergilerini, ithalat ve ihracattan alınan vergiler olmak üzere ikiye ayırmaktadır. Gümrük Yönetmeliği'nin 483'üncü maddesinde, ithalatta gümrük yükümlülüğünü ithalat vergilerine tabi eşyanın serbest dolaşıma girmesi ile ya da ithalat vergilerinde kısmi muafiyet ile geçici ithalat için normal prosedür beyanlarında gümrük beyannamesine tescili ile doğduğu düzenlenmiştir. Basitleştirilmiş usul beyanlarında gümrük vergisi yükümlülüğü; basitleştirilmiş işlemlere ilişkin beyanname veya gümrük idaresince kabul edilen ticari ya da idari belgenin tescil edilmesi veya tescil anlamında kayıt işlemi ile başlar.

3.3.1.3.2. Normal İhracatta Gümrük Vergisi Yükümlülüğü

İhracata dayalı gümrük vergisi ise Gümrük Yönetmeliği'nin 488'inci maddesinde yazıldığı üzere gümrük yükümlülüğü; normal usulde beyanlarında gümrük beyannamesinin tescil edildiğinde başlar. Basitleştirilmiş usul beyanlarda ise basitleştirilmiş işlemlere ilişkin beyanname veya faturanın tescili veya tescil hükmünde olan kayıt edildiğinde başlar.

Vergi yükümlülüğünü doğuran hukuki ilişki ise normal usulde beyan şeklinin kullanılması halinde gümrük giriş beyannamesinin kabulü, basitleştirilmiş işlemlere ilişkin beyannamenin ya da gümrük idarelerince beyanname yerine kullanılmasına izin verilen ticari ya da idari belgenin kabulü veya kabul hükmündeki kayıt işleminin yapılmasıdır. Kabul veya kabul işlemi hükmündeki kayıt işlemlerinin yapıldığı tarihte gümrük yükümlülüğü doğmuştur²⁵⁷.

Gümrük vergilerinde vergiyi doğuran olay gümrük yükümlüsü tarafından vergi konusu eşyanın TGB'ye girişinin gerçekleştirilmesi ve/veya dış ticaret

²⁵⁶ Selen, s.155

²⁵⁷ Selen, s.156.

işlemlerine konu eşyanın gümrük idareleri ile muhatap olması biçiminde tanımlanabilir²⁵⁸.

En çok karşılaşılan, gümrük vergisini doğuran olay ise, gümrük vergisine tabi eşyanın serbest dolaşıma girmesi halidir. Gümrük Kanununun 74'üncü Maddesinde, Türk Gümrük Birliğine gelen eşyanın serbest dolaşıma girmesi kanunen ödenmesi gereken verginin tahsili ile mümkündür.

İhracat işlemlerinde vergiyi doğuran olay ise yönetmeliğin 488'inci maddesinde belirtilmiştir. Normal usul beyanlarında gümrük beyannamesi tescil tarihi, basitleştirilmiş beyanlarda beyannamenin ya da faturanın tescili ya da tescil hükmünde kabul edilen kayıt işlemi ile doğar.

Vergi mükellefiyetini doğuran hukuki unsur (konu) ise normal usulde beyan şeklinin kullanılması halinde gümrük giriş beyannamesinin kabulü, basitleştirilmiş işlemlere ilişkin beyannamenin ya da gümrük idarelerince beyanname yerine kullanılmasına izin verilen ticari ya da idari belgenin kabulü veya kabul hükmündeki kayıt işleminin yapılmasıdır. Kabul veya kabul işlemi hükmündeki kayıt işlemlerinin yapıldığı tarihteki gümrük yükümlülüğü doğmuştur. Farklı durumlardaki gümrük yükümlülüğünün doğuşu için Gümrük Yönetmeliğinin 614 ve 637 sayılı maddelerinde yer almaktadır;

- Sözlü beyana tabi eşyada tahakkuk belgesinin yükümlü tarafından imzalanması durumunda,
- Posta aracılığı ile gönderilen eşyada koliye ait belgelerin idarece kabul edilmesi durumunda,
- Gümrük vergisine tabi eşyanın kaçırılması halinde kaçakçılık fiilinin tespiti veya yakalanması durumlarında da gümrük vergisi doğar.

Gümrük vergilerinde muafiyet ve istisnalar oldukça sorunlu bir konudur. Vergide genellik ve Anayasal vergilendirme ilkesine getirilen ayırıksı durumlardır.

İstisna, vergi kanunlarında vergilendirilmesi planlanan bir konunun kısmen veya tamamen devamlı ya da geçici bir şekilde vergi dışında tutulmasını ifade etmektedir. Muafiyet ise, esasen kanunda kendilerine vergi borcu doğması

²⁵⁸ Selen, s.157.

gerektiren, belirli kişilerin veya vergi yükümlülüğü dışında tutulmalarını ifade etmektedir.²⁵⁹

Gümrük Kanununda 167,168,169 ve 170’inci maddeleri muafiyet ve istisnaya ayrıntılı bir şekilde yer vermiştir.

İthalatta alınacak Türkiye’de gümrük vergisi hesabında üç tip tarife yapısı uygulanır:

- “ *Avrupa Birliği ve Avrupa Serbest Ticaret Birliği (EFTA) ülkeleri menşeli ürünlere uygulanan oranlar,*
- *Ortak gümrük tarifesi oranlar,*
- *Serbest ticaret anlaşmaları kapsamında uygulanan tercihli oranlar*”dır.

3.3.1.4. Lojistik Uygulamalarda Gümrük Vergisi İstisna ve Muafiyetleri

Genel olarak vergileme sosyal bir devletin daha etkin fonksiyonlar görmesi için gereklidir. Vergilemenin devletin gelir sağlaması açısından etkin olması kadar, bireyler ve kurumlar arasında da adil uygulanması beklenir. Buna bağlı olarak, vergilemenin esasları ve çerçevesinin belirli ve açık olması gerekir.

Ancak bazı durumlarda verginin mükellefi ya da konusu üzerinden muafiyet ve istisna uygulanarak, vergileme yapılamamaktadır. Uluslararası lojistikte muafiyetlere girmeden önce istisna ve muafiyet kavramlarını irdelemek faydalı olacaktır. Ayrıcalık verginin konusuna yönelik ise buna istisna denmektedir. Verginin yükümlüsüne yönelik ise muafiyet denilmektedir.

Gümrük Kanunu 167, 168, 169 ve 170’inci maddeleri muafiyet ve istisnaları anlatmaktadır. Gümrük ve Ticaret Bakanlığınca yayınlanan tebliğler de daha ayrıntılı bir şekilde istisna ve muafiyetleri izah etmektedir.

²⁵⁹ Selen, s.157.

3.3.1.4.1. Lojistikte Tam ve Kısmi Muafiyet ile Geçici İthalat Rejiminin Uygulanacağı Ambalajlamayı İlgilendiren Muafiyetler

Geçici ithalat rejimi, henüz serbest dolaşıma girmeyen eşyanın ithalat vergilerinden tamamen veya kısmen muaf olmak suretiyle Türk Gümrük Bölgesi içinde kullanılması ve olağan yıpranma dışında, bir değişikliğe uğramadan yeniden ihracını sağlayan rejimdir.

Ambalajlama lojistik uygulamalarından biridir. Ambalajı, eşyanın (malın) dış ve iç paketlenmesi, tespiti, katlanması için kullanılan kaplar, mesnetler olarak tanımlayabiliriz.

Lojistik uygulamalarından biri olan ambalajlamada, gümrük vergisi konusunda muafiyet tanınmıştır. Ancak muafiyetten yararlanması için, ithal edilen ambalajlar dolu ise yeniden ihraç edilmek amacıyla boşaltılması ya da doldurulacağının beyan edilmesi ve ithal edilen ambalajlar boş ise yeniden ihraç sırasında doldurulacağının beyan edilmesi şeklinde olmaktadır. Dikkat edilmesi gereken bir diğer nokta da balya halinde ithal edilmesi sözkonusu olan saman, kâğıt, cam elyafı ve talaş gibi malzemeler ambalaj olarak kabul edilmemektedir. Ancak geçici ithalat, ithalat sürecinde ithal edilen ambalajlar iç taşımada kullanılmaz. Ambalajların içi dolu ise boşaltıldıktan sonra bu yasak başlar.

3.3.1.4.2. Lojistikte Tam ve Kısmi Muafiyet ile Geçici İthalat Rejiminin Uygulanacağı Taşımacılığı İlgilendiren Muafiyetler

Taşımacılık sektörü, lojistik ve uluslararası lojistiğin en temel ve en geniş uygulamasıdır. Avrupa Birliği müktesebatına ve Türk mevzuatının uyumlaştırılması çalışmalarında, taşımacılık sektörü en çok çalışılan alanlardan biridir.

Mal lojistiği süreçlerinden biri olan taşımacılıkta rekabet kuralları ve mali yükümlülükler, Avrupa Birliği'nin en çok önem verdiği konulardır. Sermaye, mal, hizmetin serbestçe dolaşımı ve tam rekabetin olması Avrupa Birliği lojistiğinin temelidir.

Ticari amaçla yapılan mal lojistiğinde, kara taşıtlara ilişkin olmak üzere geçici ithalat rejimi kapsamında gümrük vergisinde tam ve kısmi muafiyet

uygulamasından yararlanılır. Ticari kullanıma özel kara taşıtları her türlü kara taşıtları gibi bu iş için kullanılacak römorkları da içermektedir. Sözü edilen muafiyet Demiryolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığı için ise iki tür muafiyet geçerlidir. Paletler, üzerlerinde eşyayı mekanik bir sistem yardımı ile istiflenip taşımaya uygun hale getiren bir araçtır. Palet hava taşımacılığına uygun yüksekliği forklift ya da paletli bir çekici ile kaldırmaya uygun özel bir düzlemde oluşur.

İthalat vergilerinden tam muafiyet, geçici ithalat rejimi paletlerinde uygulanır. Palet operatörü araçta fiili kontrol sağlayan kişidir. Palet rejimi kullanıcısı ise palet işletmecisi veya temsilcisidir. Üzerinde sabit etiketlerden tanımlama yapılabiliriyorsa ulusal gümrük bölgesinde 12 ay süre ile kalmaları mümkündür. Tanımlanamayan paletler ise ulusal gümrük bölgesinde altı ay süre ile kalabilir.

3.3.1.4.3. Lojistikte Geçici İthalat Rejimi Kapsamında Taşıma Sektöründe Kullanılan Ekipman Konteynere İlişkin Muafiyetler

Gümrük Kanunu'nun 133'üncü maddesi uyarınca kısmi muafiyet yolu ile geçici ithal edilen eşyadan alınacak vergiler ve hesaplaması düzenlenmiştir. Bu maddeye göre, bu şekilde ithali gerçekleşen eşyadan her ay için alınacak ithal vergileri, geçici ithalat rejimine ilişkin beyannamenin tescil tarihinde, söz konusu eşyanın serbest dolaşıma girişi sırasında alınacak verginin %3ü olarak tespit edilmiştir.

3.3.2. Lojistikte Katma Değer Vergisi

02.11.1984 tarih ve 18563 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu ile Türkiye'de yapılan tüm ticari, zirai, sınai ve serbest meslek faaliyeti kapsamında yapılan teslim ve hizmetler ile her türlü mal ve hizmet ithalatı vergi kapsamına alınmıştır²⁶⁰. Uluslararası ticarete konu her tür mal ve hizmet KDV kapsamındadır ayrıca KDV'de istisnalar da sayılmıştır.

²⁶⁰ Derdiyok, s.317.

3.3.2.1. Katma Değer Vergisinin Konusu

Katma Değer Vergisi, harcamalar üzerinden alınan en gelişmiş ve modern vergi türüdür. “*Bu vergide harcamalar üzerinden alınan vergilerin diğer türlerinde görülen(perakende satış vergisi hariç) vergi piramidinin bulunmaması ve tüketim-üretim zincirinde satıcılarla alıcılar arasında hazine yararına sonuçlanan çıkar çatışmasının olması, bu vergiyi üstün kılan başlıca özellikleridir*”²⁶¹. Avrupa Birliğinin özendirdiği bir vergi tipi olan KDV’nin konusunu Türkiye’de ticari, sınai, zirai ve mesleki faaliyetler çerçevesinde yapılan mal teslimleri, hizmet ifaları ile her türlü mal ve hizmet ithalatını oluşturur²⁶².

3.3.2.2. Katma Değer Vergisini Doğuran Olay

Uluslararası lojistikte Katma Değer Vergisini dış ticarete konu olan olaylar doğurur. Bunun yanı sıra, müzayede mahallerinde ve gümrük depolarında yapılan satışlar ile Tarım Ürünleri Lisanslı Depoculuk Kanununa göre düzenlenen ürün senetlerinin, senedin temsil ettiği ürünü depodan çekecek olanlara teslimi, boru hattı ile ham petrol, gaz ve bunların ürünlerinin taşınmaları da KDV’nin konusuna dâhildir.

İthalatın; kamu sektörü, özel sektör veya herhangi bir gerçek veya tüzel kişi tarafından yapılması veya herhangi bir şekil ve surette gerçekleştirilmesi, özellik taşıması vergilendirmeyi değiştirmez²⁶³.

Uluslararası lojistikte vergiyi doğuran olay ise, Gümrük Kanunu’na göre gümrük vergisi ödeme mükellefiyetinin başlamasıdır. Gümrük vergisine tabi olmayan işlemlerde ise gümrük beyannamesinin tescili anında meydana gelir²⁶⁴. İthalatta KDV’ni doğuran olay; Gümrük Kanununa göre gümrük vergisi ödeme mükellefiyetinin başlamasıdır. Gümrük vergisine tabi olmayan işlemlerde ise gümrük beyannamesinin tescili; ancak lojistik uygulamalarda KDV uygulaması ve istisnası taşımacılıkta şu şekilde uygulanmaktadır:

²⁶¹ Kumrulu, s.401.

²⁶² Kumrulu, s.401.

²⁶³ Selen, s.70.

²⁶⁴ Selen, s.72.

Türkiye ile yabancı ülkeler arasında yapılan taşımacılık ve transit işlerinde iç parkurda yapılan hizmet Türkiye’de yapılmış sayılır, KDV’nin konusuna girmektedir.

İç parkur; uluslararası taşımacılığın Türkiye Gümrük Bölgesi içerisinde gerçekleşen kesitidir. İç parkurun dışında kalan, dışarıya dönük taşıma hizmeti ise verginin konusuna girmemektedir²⁶⁵.

Yük taşıma işlerinde ise katma değer vergisi matrahı, şahıs ve ton başına kilometre itibarı ile yurt içi emsalleri göz önüne alınma şartı ile maliye Bakanlığınca belirlenmektedir.

Mali ikametgâh, kavramı vergilendirmede önem kazanmaktadır²⁶⁶. Kanuni ikametgâh ve iş merkezi Türkiye’de bulunan kişiler, tam mükellefler tarafından lojistik süreci gerçekleştğinde vergilendirme genel esaslara göre yapılmaktadır. Türkiye içi parkura isabet eden ücret üzerinden vergilendirme yapılmaktadır.

3.3.2.3. Katma Değer Vergisinde Vergi Yükümlüsü

İthalatta mal ve hizmet ithal edenler ile transit taşımalarda gümrük veya geçiş sürecine tabi tutulanlar KDV’nin yükümlüsüdürler.

İthalatta KDV matrahı şu şekillerde tespit edilir:

- İthalat sırasında ödenen her türlü vergi, resim, harç ve paylar,
- Gümrük beyannamesinin tescil tarihine kadar yapılan diğer giderler ve ödemelerden vergilendirilmeyenler ile mal bedeli üzerinden hesaplanan fiyat farkı, kur farkı gibi ödemeler,
- İthal edilen malın gümrük vergisi tarhına esas olan kıymeti, gümrük vergisinin kıymet esasına göre alınmaması veya malın gümrük vergisinden muaf olması halinde sigorta ve navlun bedelleri dâhil CIF (cost-insurance-freight, mal bedeli-sigorta-navlun) değeri bunun belli olmadığı hallerde malın gümrükçe tespit edilecek değeridir²⁶⁷.

²⁶⁵ Koban, s.313.

²⁶⁶ Zeynep Arıkan, **Türk Vergi Hukukunda Mali İkametgâh**, Maliye ve Hukuk Yayınları, Ankara, 2007, ss. 5-10.

²⁶⁷ Derdiyok, s.100.

Matrah ise şu şekilde belirlenir; uluslararası yük ve yolcu taşıma işlerinde ikametgâhı, kanuni merkezi ve iş merkezi Türkiye’de bulunmayanlar tarafından yabancı ülkeler ile Türkiye arasında yapılan taşımacılık ile transit taşımacılıkta şahıs ve ton başına kilometre itibariyle yurt içi emsalleri göz önüne alınmak suretiyle matrah tespitine Maliye Bakanlığı yetkilidir.

Yine Gümrük depolarında ve müzayede mahallerinde yapılan satışlarda kesin satış bedeli ile 5300 sayılı Tarım rnleri Lisanslı Depoculuk Kanunu kapsamında düzenlenen ürün senetlerinin, senedin temsil ettiği ürünü depodan çekecek olanlara tesliminde, senedin en son işlem gördüğü borsada oluşan değer, matrahtır²⁶⁸.

Ancak uluslararası ticarete vergilendirmede farklı bir uygulama vardır. Vergilendirmede ulusal bakış açısı yerine “*malın tüketildiği ülkede vergilendirilmesi*” esastır. Bu yaklaşımda ciddi bir gelir kaybı olacağı için ithal edilen mal ve hizmetlerin ülkede retiliyormuş gibi ithalat sırasında vergilendirilmesi düşünülmüştür. Buradaki amaç, verginin tarafsızlığının sağlanması amacı ile yurt dışından ithal edilen mal ve hizmetlerin Katma Değer Vergisinin konusuna dâhil edilmesidir.

İthalatta mal ve hizmet ithal edenler ve transit taşımadan gümrük veya geçiş işlemine muhatap olanlar KDV’nin yükümlüsüdür. Yani Türkiye’de başlayıp yabancı bir ülkede biten, yabancı bir ülkede başlayıp Türkiye’de biten, yabancı bir ülkede başlayıp Türkiye’den geçerek bir başka yabancı ülkede biten her türlü eşya taşıma işlemleri sayılmaktadır.

Bakanlar Kurulu, sınırlama olmadan uluslararası nitelik arz eden her lojistik süreci istisna kapsamına almıştır. Ancak bu taşıma işi Türkiye sınırlarında ise istisnadan yararlanmamaktadır. İstisnasının olması için yabancılık unsuru içermesi gerekmektedir.

3.3.2.4. Lojistikte Katma Değer Vergisinde Taşımacılık İstisnaları

Lojistik süreçlerde, Katma Değer Vergisinde transit taşımacılık, ithalat, diplomatik istisnalar olmak üzere çeşitli uygulamalar mevcuttur.

²⁶⁸ Koban, s.314.

3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanununun 14'üncü Maddesinde taşımacılık ile ilgili istisna ve uygulamalara yer verilmiştir:

- 1- Transit ve Türkiye ile yabancı ülkeler arasında yapılan taşımacılık işlerinde, Bakanlar Kurulu tarafından belirlenecek taşıma işleri vergiden muaftır.
- 2- Bu istisna, ikametgâhı, kanuni merkezi ve iş merkezi Türkiye'de bulunmayan mükelleflere, ilgili ülkeler itibarıyla karşılıklılık ilkesine göre tanınır.
- 3- 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun ve Petrol Piyasası Kanunu çerçevesinde yine belli istisnalar vardır.

3.3.2.4.1. Transit Taşımacılık İstisnası

Bakanlar Kurulu'nun 24.12.1984 tarihli 84/8889 sayılı Kararnamesi'ne göre transit taşımacılık olarak Türkiye ile yabancı ülke arasında deniz, hava, demiryolu ile yapılan mal ve yolcu taşımacılığında taşıma işlerinin istisnaya tabi olduğu düzenlenmiştir. Bu istisna ikametgâhı, kanuni merkez ve iş merkezi Türkiye'de bulunmayan yükümlülere karşılıklılık esasına göre uygulanır. Deniz, hava ve demiryolu taşıma araçlarına ilişkin uygulanan istisnalar mevcuttur.²⁶⁹

3.3.2.4.2. İthalat İstisnası

KDV Kanunu (madde 16/1-a') 16'ncı maddenin birinci fıkrasının a bendine göre teslimleri vergiden müstesna tutulan malların ithali de istisna içindedir²⁷⁰. Ayrıca geçici ithalat ve hariçte işleme rejimleri ve geri dönen mala ilişkin hükümler içerisinde olan gümrük vergisinden müstesna mal ithali ve yine Gümrük Kanunu'ndaki transit, gümrük antrepo rejimleri ile geçici depolama ve serbest bölge uygulamalarında bulunan mallar da ithalat istisnasına tabidir²⁷¹.

²⁶⁹ Kemal Oktar, **KDV ve ÖTV Uygulaması**, Maliye ve Hukuk Yayınları, Ankara, 2011, s.49.

²⁷⁰ Oktar, s.68.

²⁷¹ Koban ve Keser, s.307.

3.3.2.4.3. Diplomatik İstisnalar

Karşılıklı olmak kaydı ile yabancı ülke diplomatik temsilcileri ve konsolosluklarına ve bunların diplomatik haklara sahip mensuplarına, uluslararası anlaşmalar gereği vergi muafiyeti tanınan uluslararası kuruluşlara ve mensuplarına yapılan teslim ve hizmetler, istisnaya dâhildir.

3.3.2.4.4. Diğer İstisnalar

Boru hattı lojistiği ile yapılan hizmetler, serbest bölge hizmetleri, ulaştırımacılıkta kullanılan mallar, gümrük antrepoları geçici depolama hizmeti gibi diğer lojistik uygulama hizmetleri de istisna içindedir.

3.3.3. Lojistikte Özel Tüketim Vergisi

4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu, 12.06.2002 Tarih ve 24783 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmış ve yürürlüğe girmiştir.

ÖTV de Avrupa Birliği Müktesebatına uyumlu bir şekilde hazırlanmıştır. Avrupa Birliği Müktesebatı ve diğer uluslararası ticaret angajmanları dikkate alınarak hazırlanmıştır.

3.3.3.1. Özel Tüketim Vergisinin Konusu

Lojistik uygulamalarında özellikle de petrol üzerinden alınan motorlu kara, deniz ve hava taşıtları üzerinden özel tüketim vergisi alınmaktadır.

3.3.3.2. Özel Tüketim Vergisini Doğuran Olay

Bu verginin yürürlüğe girmesiyle dağınık görünümde olan vergi ve fon yapısı toparlanmıştır. Özel Tüketim Vergisi de Katma Değer Vergisinde olduğu gibi iki yönlü mali mükellefiyet söz konusudur. Bir bölümünde; dâhilde alınan ve uygulaması Maliye Bakanlığı tarafından yürütülürken; diğer bölümü vergi adaletini sağlamak ve

ekonomik dengeyi korumak amacıyla dâhilde vergiye tabi tutulan mal ve ürünler üzerinden, ithalat aşamasında benzer tamamlayıcı bir verinin alınmasıdır ki; bu da ithalde alınan Özel Tüketim Vergisi olarak Gümrük Müsteşarlığı tarafından yürütülmektedir

3.3.3.3. Özel Tüketim Vergisinde Vergi Yükümlüsü

Özel Tüketim Vergisinin konusu, 4760 sayılı kanunun birinci maddesine (madde 1) göre I sayılı listede yer alan petrol ürünlerini ithal eden veya üretenler tarafından teslim edilmesi ve II sayılı listede yer alan motorlu kara, hava ve deniz taşıtlarının ilk defa satın alınması sırasında meydana gelmektedir. Bu verginin yükümlüsü malları üreten veya ithal edenlerdir.

3.3.3.4. Lojistikte Özel Tüketim Vergisinde Taşımacılık İstisnaları

Lojistik uygulamalarda ise petrol ürünleri üzerinden ve motorlu kara, deniz ve hava taşıtları üzerinden alınır. ÖTV Kanunu birinci madde (madde 1)'de, I ve II sayılı listede yer alan petrol ürünleri motorlu kara, hava ve deniz taşıtları bu verginin konusuna girmektedir. Bu vergiye tabi malları üretenler veya ithal edenler yükümlüdür. Vergiyi doğuran olay ise şu şekilde tespit edilmektedir; I sayılı liste için akaryakıt ürünlerini ithal edenler veya üretimi yapanlar tarafından teslim edilmesi, II sayılı listede yer alan motorlu taşıtlar için ise motorlu taşıtların ilk defa satın alınması ile gerçekleşmektedir. İstisnalar ise ihracat, diplomatik araç yakıtı, taşımacılık alanında ve geçici ithalat ve hariçte işleme rejimleri kapsamında vardır. 5303 sayılı Kanunla onaylanan ve yürürlüğe giren Avrupa Birliği ile olan çerçeve anlaşma ile ÖTV istisnası uygulanmaktadır.

3.3.3.4.1. İhracat İstisnası

Mal tesliminin yurtdışındaki bir müşteriye yapılması durumunda ve Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesinden çıkan mallar söz konusu olduğunda ihracat istisnası uygulanacaktır.

3.3.3.4.2. Diplomatik İstisna

Karşılıklı olmak kaydıyla yabancı ülke diplomatik temsilcileri ve konsolosluklarına, bunların diplomatik haklara sahip mensuplarına, uluslararası anlaşmalar gereği vergi muafiyeti tanınan uluslararası kuruluşlara ve mensuplarına yapılan teslim ve hizmetler istisnaya dâhildir.

3.3.3.4.3. Araç Yakıtı İstisnası ve Taşımacılık Alanında Uygulanan İstisnalar

4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun ile 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu hükümleri çerçevesince; Bakanlar Kurulunca belirlenen sınır kapılarında 4458 sayılı Gümrük Kanununun ihracat rejimi kapsamında yurt dışına çıkarılacak eşyayı taşıyan kamyon, çekici ve soğutucu ünitesine sahip yarı römorkların depolarına (araçların ve soğutucu ünitelerin standart yakıt deposu miktarlarını aşmamak kaydıyla) yalnızca yurt dışına çıkışlarında yapılacak motorin teslimi vergiden istisnadır.

3.3.3.4.4. Geçici İthalat ve Hariçte İşleme Rejimleri Kapsamında İstisna

Transit, gümrük antrepo rejimleri ile geçici depolama ve serbest bölge uygulamalarında bulunan mallar istisnaya tabidir.

3.3.4. Lojistikte Diğer Kamusal Alacak Uygulamaları

Lojistik sektöründe toplu konut fonu gibi kaynak destekleme fonu başkaca kamusal nitelikli alacaklar da bulunmaktadır.

3.3.4.1. Toplu Konut Fonu

İthal tarım ürünlerinin CIF değerinin belirli bir yüzdesi Toplu Konut Fonu olarak alınmaktadır. Ancak Avrupa Birliğinden ithal edilecek sanayi ürünleri üzerinden Toplu Konut Fonu alınmamaktadır.

3.3.4.2. Kaynak Kullanımı Destekleme Fonu

İthal malının fatura bedelinin %3'ü oranında Kaynak Kullanımı Destekleme Fonu için alınmaktadır. İhracatı Teşvik Belgesi ve Dâhilde İşleme İzin Belgesi kapsamında olsun veya olmasın, sadece kabul kredili, vadeli akreditif ve mal mukabili ödeme şekillerine göre yapılan ithalatta uygulanır. Bu fon gümrük veznesine değil, bankaya ödenmekte ve banka dekontu gümrüğe ibraz edilmektedir.

Bunların yanı sıra Madencilik Fonu gibi kamusal alacaklar lojistik süreçlerden alınmakta olup ancak Gümrük Birliği'nden gelen mallarda uygulanmamaktadır.

Çevre Kirliliğini Önleme Fonu, Destekleme ve Fiyat İstikrar Fonu, Damga Vergisi, Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu kaynaklı, Radyo-Televizyon Gelirler Kanunu gibi kamusal alacaklar da uluslararası lojistik süreçlerde alınmaktadır.

3.4. TÜRKİYE-AVRUPA BİRLİĞİ İLİŞKİLERİ (LOJİSTİK, REKABET KURALLARI VE MALİ YÜKÜMLÜLÜKLER AÇISINDAN)

İkinci bölümde lojistik sektöründeki rekabet ve uygulanan rekabet kuralları, Türkiye ve Avrupa Birliği açısından incelenmiştir. Rekabet ve vergilendirmenin aynı başlık altında düzenlendiği Avrupa Birliği metodolojisinde, Türkiye ve Avrupa Birliği ilişkileri de kısaca bu başlık altında incelenecektir. Çalışmada incelenen malların serbest dolaşımı için taşımacılık ve ulaşım ağlarında ayırıcı uygulamaların olmaması gerektiği gibi, yeknesak, bütüncül bir yönetim olması gerekmektedir. Bunlar için de rekabet kuralları ve vergi kurallarının belli bir sistematik içinde olması gerekmektedir. Bir sonraki başlık olan ve çalışmanın son başlıklarına geçmeden önce kısaca Avrupa Birliği-Türkiye ilişkilerine bakmak gerekmektedir.

Türkiye'nin en büyük ticaret ortağı Avrupa Birliği'dir. Türkiye'nin bir diğer ilişki bağı ise Gümrük Birliğidir. Gümrük Birliği sayesinde Türkiye kendi ulusal endüstrilerini koruyan tarife ve tarife dışı önlemleri kaldırmış olması, üçüncü ülkelerin de bu ayrıcalıklardan yararlanmasını (tercihli/serbest ticaret anlaşmaları, ortak ticaret politikası) sağlamıştır.

31 Temmuz 1959 yılında yapmış olduğu adaylık başvurusu ile başlamıştır. 12 Eylül 1963 tarihinde ise Ankara Anlaşması'nın imzalanması ile yeni bir boyut kazanmıştır.

1964 yılında yürürlüğe giren Ankara Anlaşması'nda ikinci maddesinde (madde 2) amaçlar belirtilmiştir. Anlaşmanın üçüncü maddesinde (madde 3) ise Türkiye'nin gümrük birliğine hazırlık süreci ele alınmıştır. Dördüncü maddesi (madde 4) Topluluk politikalarına Türk Ekonomisinin geçiş dönemini ifade etmiştir. Beşinci madde (madde 5) ise Topluluk ile Türkiye arasındaki ekonomi politikalarının aşamalı olarak düzenlenmesi, hizmet ve sermayenin serbestçe dolaşımının düzenlenmesi, dış ticaret politikalarının uyumlu hale gelmesi, rekabet mevzuatının uyumlu hale gelmesine ilişkin bir düzenlemedir. Dokuzuncu madde (madde 9) taraflar arasında her tür ayrımcılığı yasaklanmıştır.

Türkiye, Avrupa Birliği ilişkileri 1964 yılına kadar gitmektedir. 1964 yılından itibaren gelişen Türkiye Avrupa Birliği ilişkileri 1964 yılında yürürlüğe giren Ortaklık Antlaşması ve 1995 yılında yürürlüğe giren Gümrük Birliği ve 1999'de Avrupa Birliği Zirvesi ile aday ülke haline dönüşerek gelişmektedir. 2005 yılında katılım müzakere süreci ile yeni boyut kazanmıştır.

1964'te imzalanan Ankara Antlaşması ile Türkiye ekonomisinin hızlandırılması, kalkındırılması, Türk Halkının çalışma seviyesinin ve yaşam standardının yükseltilmesini sağlamak amacıyla dengeli, uyumlu ve sürekli ticari ve ekonomik ilişkilerde bulunmayı amaç edinmiştir.

23 Aralık 1970 tarihinde ise Katma Protokol imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre geçiş dönemi bitmiş hazırlık dönemi başlamıştır. Katma Protokol'e göre karşılıklı olarak ithalatta gümrük vergisi ve eş değerli vergileri koymaktan kaçınmayı taahhüt edilmiştir. Protokolün 42'inci maddesi Türkiye'nin coğrafi durumu göz önüne alınarak Topluluğu kuran Anlaşmanın ulaştırma ile ilgili hükümlerini Türkiye'ye teşmil edebilmektedir. Yani Ortaklık Konseyi, ulaştırma modlarına

uygun bir şekilde, diğer üyelerle aynı şartlar altında Türkiye'ye de uygulayabilmektedir. 14.04.1987 tarihinde de tam üyelik başvurusu yapılmıştır.

Ortaklık Konseyi Kararı, 6 Mart 1995 tarihinde Türkiye Avrupa Topluluğu Ortaklık Konseyi toplantısında alınmış; kamuoyunda bilinen tabiri ile Gümrük Birliği'ne girilmiştir. Bu toplantıda alınan karar ile Türkiye, Gümrük Birliğine dayalı ortaklığın son aşamasına gelmiştir. Bu karar, Topluluk (Birlik) içinde hukuk kaynakları arasında kabul edilmektedir. Avrupa Birliği Adalet Divanı da uyuşmazlıklar söz konusu olduğunda birincil ve ikinci hukuk kuralları arasında ayırım yapmadan örnek olarak Ortaklık Konseyi Kararlarını da uygulamaktadır. Türkiye ile Avrupa Topluluğu arasındaki bu kararın 66'ncı maddesi ise Gümrük Birliği'ne giren ürünlere dair uygulamalar yargıya taşındığında Avrupa Topluluğu Adalet Divanı kararlarının uygulanacağını düzenlemektedir. Dördüncü madde ise ithalat ve ihracatta uygulanan gümrük vergileri ve eş etkili mali tedbirlerin tarafların karşılıklı kaldıracağını düzenlemektedir.

Katma Protokolde 42'inci madde ile Ortaklık Konseyi, Türkiye'deki coğrafi durumu gözönüne alarak, usulleri, ölçüleri tespit ederek Topluluğu kuran Anlaşmadaki ulaştırma ve ulaştırma ile ilgili hükümleri Türkiye'ye teşmil etmesi gerekmektedir. Topluluk tarafından alınmış kararlar, aynı şartlarda Türkiye'ye teşmil edilmesi gerekmektedir.

Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmiş, Avrupa Birliği-Türkiye Ortaklık İlişkisinin son dönemine geçilmiştir. 8 Mart 2001 tarihinde Katılım Ortaklığı Belgesi imzalanmıştır. Bu belge belli zamanlarda güncellenmiştir. 17 Aralık 2004 tarihinde Brüksel Zirvesi ile 3 Ekim 2005 tarihinde müzakerelere başlanma kararı alınmıştır. Bugüne kadar 16 fasıl müzakareye açılmıştır.

Katılım müzakereleri süreci aday ülkenin Avrupa Birliği mevzuatını ne kadar sürede, hangi düzenleme ile uygulamaya başlayacağını ve ne zaman, ne şekilde yapacağını belirleyen bir süreçtir. Aday ülke Avrupa Birliği müktesebatını tümünü kabul etmesi, mevzuat uyumu yapması yetmemektedir. Ayrıca 1995 Madrid Zirve sonuçlarına göre mevzuatı etkin şekilde uygulamak için adli ve idari kapasiteyi de oluşturması yani mevzuatı uygulayacak kurumları ve birimleri oluşturması gerekir.

Bir aday ülke, Avrupa Birliği'ne katılımı için müktesebatı benimsemek zorundadır. Müktesebat Birlik sisteminin ve Birliğin kurumsal çerçevesinde olan hak ve yükümlülüklerin kabulü ve uygulanması gerekir.

“AB müktesebatı, toplumsal yaşamı ilgilendiren tüm alanlarda AB'nin yürürlükte olan hukuk sistemi ve kurallar bütünüdür”²⁷². Anlaşmaların yanısıra, tadil eden anlaşmalar, ikincil mevzuat (direktif, karar, tüzük) ve üçüncü ülkelerle yapılan anlaşmalardan oluşur. Ayrıca ilke kararları, bildirimleri, tavsiyeler, yönlendirici ilkeler, hukuki bağlayıcılığı olan ve olmayan deklarasyonlar da müktesebat kapsamına girmektedir. Müktesebat çerçevesinde 35 başlık yer almaktadır.

Katılım Ortaklığı Belgesi (KOB), resmen aday kabul edilen bir ülke için Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan ve Konseyin onayladığı Avrupa Resmi Gazetesinde yayınlanan bir belgedir. Müktesebatın bir parçası olup aday ülkeler için yol haritası niteliğindedir.

En son çıkan 2008 yılı Katılım Ortaklığı belgesinde; altıncı fasılda yeni Ticaret Kanununun yapılması, müktesebata uygun rekabet politikasının yapılandırılması istenmiştir.

²⁷² Avrupa Birliği Başkanlığı, “Müzakere Sürecine İlişkin Sıkça Sorular Sorular”, **İnternet Yayını**, <https://www.ab.gov.tr/44460.html> (20.05.2016).

Tablo 26: Avrupa Birliği Müktesebatı (Çalışmada İncelenen Altı Fasıl)

<u>Malların Serbest Dolaşımı</u>	Kurumlar	Özgürlük ve Güvenlik	Bilim ve Araştırma	Eğitim ve Kültür
Sermayenin Serbest Dolaşımı	Çevre	Tüketicinin ve Sağlığın Korunması	<u>Gümrük Birliği</u>	Dış İlişkiler
İş Kurma Hakkı ve Hizmet Sunumu Serbestisi	Güvenlik ve Savunma Politikası	Mali Kontrol	Mali ve Bütçesel Hükümler	Gıda Güvenliği
Şirketler Hukuku	İstatistik	Sosyal Politika ve İstihdam	Bölgesel Politika ve Yapısal Araçların Koordinasyonu	Yargı ve Temel Adalet Hakları,
Kamu Alımları	<u>Vergilendirme</u>	<u>Trans-Avrupa Ağları</u>	İşletme ve Sanayi Politikası	Ekonomik ve Parasal Politika
Fikri Mülkiyet Hukuku	Veterinerlik ve Bitki Sağlığı	Balıkçılık	<u>Taşımacılık Politikası</u>	Enerji
<u>Rekabet Politikası</u>	Mali Hizmetler	Bilgi Toplumu ve Medya	Tarım ve Kırsal Kalkınma	Diğerleri

Kaynak: Avrupa Birliği Başkanlığı, “Müzakere Fasılları Temelinde AB Müktesebatı Listesi”, **Basın Bülteni**, https://www.ab.gov.tr/muzakere-fasillari-temelinde-ab-muktesebati-listesi_42148.html, (12.12.2018).

Bağlayıcı olmasa da Katılım Ortaklığı Belgesi'ne uygun bir de ulusal program hazırlanmış olup 2008 yılı Ulusal Programda alınan hedefler şunlardır; Müktesebata uygun rekabet politikası için devlet yardımları ile ilgili bir kanun kabul edilmesi ve yardımları izleme otoritesinin kurulmasıdır.

Türkiye'nin yaşadığı yüksek cari işlem açığı, küresel koşulları kırılgan hale getirmiş; enflasyon, istikrar ve paylaşım sorununu ortaya çıkarmıştır. Ancak raporda Türkiye'nin AB içindeki rekabet şartları ve piyasa güçleri ile baş etmeye oldukça hazırlıklı olduğu yer almaktadır. Raporda cinsiyet eşitliği, eğitimin niteliği özel vurgulanmış olup AB ile ilişkiler ve AB içi rekabet ile uyum gösterebilmek için cinsiyet eşitliği ve eğitim önemle vurgulanmıştır.

Lojistik uygulamaları güvenli, sürdürülebilir olması gerekmektedir. Bu durumda da Avrupa lojistiğinde neler yapılması ya da yeniliklerin ne olması gerekliliği tartışılmaktadır. Altyapı, rekabet, akaryakıt imkânı, seragazı emisyonu ve

ulaşım yollarının bağlantısı halen daha Avrupa Lojistiğinin temel tartışma konularıdır²⁷³.

Bugüne kadar Trans-Avrupa Ağları faslı açılış ve kapanış aşamasına gelmiştir. Ancak ileriki başlıklarda tartışılacağı gibi siyasi nedenlerden dolayı gümrük birliği, rekabet, taşımacılık, vergilendirme ve malların serbest dolaşımı fasılları açılmamıştır.

3.5. TÜRK VERGİ SİSTEMİ’NİN AVRUPA BİRLİğİ İLE UYUMU

Türkiye’nin Gümrük Birliği’ne girmesi ile salt vergi mevzuatı ve uygulamaları değil; birçok alanda uyumlaşma süreci başlamıştır. Aslında bu bölümün ve çalışmanın amacı mevzuatların karşılaştırmasından çok, Türk Mali mevzuatının uyumlaşmadaki konumudur.

Türkiye, yelik başvurusundan sonra Ankara Antlaşması, Katma Protokol, Gümrük Birliği, KDV’nin kabulü, TV’nin kabulü gibi birçok düzenleyici işlem ve uygulamayı kabul etmiştir.

Vergi uyumlulaştırması ve yakınlaştırması sadece ülkemiz için değil; Avrupa Birliği lkeleri için de ciddi bir sorundur. Tek Pazarın oluşması için ekonomik bütünleşmenin yanı sıra vergisel tekliliğin de olması gerekmektedir. şu anda AB lkelerinde vergilendirme yetkisi ye ülkelere ait olup, dolaylı ve doğrudan vergilerde yakınlaştırma, uyumlulaştırma yoluyla vergi tekliliği yaratılmak istenmiştir. Avrupa Birliği doğrudan vergi konularında yasama yetkisi kullanmak yerine, ye ülkelere yetki devri ve aday ülkelere uyumlulaştırma ve yakınlaştırma yolunu öngörmüştür.

Avrupa Birliği’nde malların, hizmetlerin, kişilerin, sermayenin serbestçe dolaşımı, haksız rekabet ile mücadele ve tam rekabet hedeflendiğinden, bunların sağlanması ülkelerin egemenlik yetkisi ve birliğin ilklerinin atışması durumu yaşanacaktır. Bu durumda da ülkeler kendi mevzuatlarında değişiklik yoluyla AB hedeflerini uyarlayarak uyumlulaşmayı sağlamaktadır.

²⁷³ Avrupa Komisyonu, “Avrupa Birliği Taşımacılık İstatistik Cep Kitabı”, **İstatistiki cep Kitabı**, 2016,s.4. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2016.pdf>, (09.12.2018).

Avrupa Birliği'nde vergilendirme ulusal hukuklara devredilmiştir. Ancak üye devletlerin doğrudan vergi mevzuatlarında Antlaşma hükümleri göz önüne alınmalıdır. Daha açık bir ifade ile üye devletlere en önemli dört temel özgürlüğü (kişilerin, hizmetlerin, malların ve sermayenin serbest dolaşımı) ve serbest rekabetle ilgili olan hükümleri ihlal etmemeleri amacıyla sınırlama getirilmiştir. Bu özgürlüklerin ihlali durumunda söz konusu olduğunda, ya da kısıtlaması söz konusu olduğunda, Birlik Hukuku ulusal hukukların üstünde yer almaktadır. Avrupa Birliği Adalet Divanı bahsedilen hükümlerde antlaşmanın tek yorumcusu olmaktadır.

AB Vergi Politikasında, birincil mevzuatın yanı sıra ikincil mevzuatın da önemi çoktur. Avrupa Birliği'ne üye devletler, birincil ve ikincil mevzuatı ihlal edecek bir vergi kanunu getiremezler. KDV'nin uyumlaştırılmasından sonra KDV ile aynı özellikte “*muamele vergisi*” getirmeleri yasaklanmıştır. Üye devletler vergilendirilmede yetkili olsalar da Birliğin mevzuatı ile uyumlu olmak zorundadır²⁷⁴.

Avrupa Topluluğunu Kuran Antlaşma'nın 81'inci ve 97'inci maddeleri arasında vergi yükümlülükleri ve rekabet kurallarına dair düzenlemeler vardır. Ancak elli yıl için öngörülen antlaşma yürürlükten kaldırıldıktan sonra Lizbon Antlaşması yürürlüğe girmiştir. Lizbon Antlaşması ile Avrupa Birliği Tüzel Kişiliği oluşturulmuş; ulusal parlamentolara Birliğin işleyişine dair katkı sağlama imkânı, Avrupa Birliği Temel Haklar Anlaşması'nın kabulü, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'ne taraf olunmuştur.

Gerek rekabet kuralları gerekse vergi uyumlaştırması için Lizbon Stratejisi'nin hedeflerine bakmak gerekmektedir. Bunlar: gelişmiş teknoloji, bilgi temelli toplum, daha rekabete dayalı bir Avrupa, finansal pazarların entegrasyonu ve makroekonomik politikalarda koordinasyon, Avrupa sosyal modelini genişletmek ve modernize etmektir.²⁷⁵ Ancak Avrupa Birliğinin kendi hedefleri olduğu kadar Türkiye'nin de uyum sorunu vardır. Avrupa Birliği kendi içindeki birlik bütünlüğünü

²⁷⁴ Mengiler, s.2.

²⁷⁵ Avrupa Birliği, “The Lisbon Special European Council (March 2000): Towards a Europe of Innovation and Knowledge”, **İnternet Özeti**, http://europa.eu/legislation_summaries/education_training_youth/general_framework/c10241_en.htm (20.05.2017)., Avrupa Parlamentosu, “Lisbon European Council 23 And 24 March 2000 Presidency Conclusions”, **Basın Özeti**, http://www.europarl.europa.eu/summits/lis1_en.htm, (20.05.2017).

sağlamaya çalışırken; Türkiye ekonomik ve mali yapısını Avrupa Birliği'ne yakınlaştırmak ve uyumlulaştırmak zorundadır.

Türkiye, ilişkili olduğu Avrupa Birliği ile vergi sisteminde uyum sağlamak ve mevzuatını yakınlaştırmak ve uyumlulaştırmak için, imzaladığı anlaşmalar uyarınca yol almaktadır. Ancak bir ulus devlet olan Türkiye Cumhuriyetinin de egemenlik sorunsalı devreye girmektedir. Sadece Türkiye değil; Avrupa Birliği üyesi ülkelerde dahi egemenlik önemli bir mevzudur²⁷⁶. Vergilendirme de egemenlik sorunsalı açısından oldukça hassas bir yer edinmektedir. Avrupa Birliği daha önceden olumsuz deneyimler sonrası vergilendirmeyi üye ülkelerin belli esaslara bağlı kalmak koşulu ile devletin yetkisine bırakmış; ancak mal, sermaye, emek serbestiyeti ve rekabet açısından sınırlar getirmiştir.

Dolaylı vergilerde ve doğrudan vergilerde farklı yol izlemiş, dolaylı vergiler üzerinde daha çok yoğunlaşmıştır. Dolaylı vergiler mal ve hizmet üzerinden alındığı, mal ve emeğin serbest dolaşımını ilgilendirdiği için Avrupa Birliği bu konuda öncelikli davranmıştır. Çıkış ülkesi varış ülkesi gibi vergi teorisini ilgilendiren mevzularda aynı yaklaşımı yaymaya çalışmıştır.

Malların, emeğin sermayenin serbest dolaşımı ve rekabet kurallarının uygulanması için ilgili vergi türlerinde eş uyum olması gerekmektedir. Zira “*Tek Pazar*”, “*Tek Avrupa*” idealinin hayata geçirilmesi için üye ülkeler her ne kadar “*vergilendirme eşittir egemenlik*” bağlamından dolayı serbestiyetleri olsa da dört konu Birliğin müdahale alanıdır.

Ulusüstü ve hükümetlerarası anlayışın yan yana olduğu ve çatıştığı, tartışmalar yaratılan Avrupa Birliği'nde vergileme gibi konularda hükümetlerarası bir anlayış vardır. Vergilendirmenin, egemenlik ile eş değer de tutulmasından dolayı, Avrupa Birliği'nin belli konularda egemenlik yetkisini devrettiği Komisyon ve Konsey ile değil; vergilendirmenin ülkelere bırakıldığı, vergi uyumlulaştırması ve yakınlaştırması ile ülke egemenliklerinden vazgeçilmeden vergi çalışmalarında uyum sağlanmaya çalışılmaktadır.

²⁷⁶ Fatih Saraçoğlu, **Avrupa Birliğinde Vergi Uyumlulaştırma Süreci ve Türkiye**, Maliye ve Hukuk Yayınları, Ankara, 2006, s.70-71., Ersan Öz, **Vergilendirmede Kanunilik ve Türk Vergi Sistemi**, Gazi Kitabevi, Ankara, 2004, s.238-239.

3.5.1. Uluslararası Ticaretteki Mali Yükümlölüklerin Türk Mevzuatı ile Uyumlaştırılması

Türkiye Cumhuriyeti Avrupa Birliğı'ne uyum sağlamak için çok ciddi anlamda mevzuat uyumlulaştırması ve yakınlaştırması sürecine girmiştir. Anayasal düzenlemeler rekabet, tüketici hakları ve ticaret alanındaki çalışmalar buna örnektir.

3.5.1.1. Anayasal Düzenlemeler

Ülkemiz, çok sayıda uluslararası anlaşmaya imza atmıştır. Çalışma konusu olan dış ticaret, ulaştırma ve lojistik uygulamaları ile imzaladığı uluslararası anlaşmaların ülkemizde uygulanmasına olanak sağlayan Anayasa'nın 90'ıncı maddedir.

Ekonomik, ticari veya teknik ilişkileri düzenleyen ve süresi bir yılı geçmeyen, Devlet Maliyesine yük getirmeyen, kişi hallerine ve Türklerin yabancı ölkelerdeki mülkiyet haklarına dokunmamak koşuluyla yayımlanma ile yürürlüğe konabilmektedir. Ancak bu durumda bile yayımlandıktan sonra iki ay içinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin bilgisine sunulmaktadır.

Türk yasalarında değişiklik getiren her türlü anlaşmaların yapılmasında, anlaşmaların onaylanmasında Türkiye Büyük Millet Meclisi, bir kanunla uygun bulunduğuna dair onay verecektir.

Usulüne göre yürürlüğe konulmuş uluslararası anlaşmalar kanun hükmünde olup; Anayasa aykırılık iddiasında bulunmaz. Ancak usulüne uygun yürürlüğe konulmuş olsa da ulusal mevzuatla çelişen temel hak ve özgürlöklere dair anlaşma metinleri sözkonusu olduğunda da uluslararası anlaşma metni esas alınmaktadır.

3.5.1.2. Dış Ticaret Alanında Düzenlemeler

Dış Ticaret işlemlerinin yürütölmesi ve koordinasyonu Dış Ticaret Müsteşarlığınca yapılır. Gümrük Müsteşarlığı ise uygulama işlemlerini yapar

Gümrük tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması Nihai Senedi, Gümrük Birliğı Anlaşması, Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğunu Kuran Anlaşmanın yetki alanına

giren konular için imzalanan Serbest Ticaret Anlaşması, Dünya Ticaret Örgütü Anlaşması gibi anlaşmalar dış ticareti düzenleyen uluslararası taraf olduğumuz mevzuattır.

Bunun yanı sıra İhracatı Geliştirmek Amacı ile Vergilerle İlgili Olarak Hükümetçe Alınacak Tedbirlere Dair Kanun, Dış Ticaretin Düzenlenmesi Hakkında Kanun, Gümrük Kanunu, Petrol Kanunu, Harçlar Kanunu, Destekleme ve Fiyat İstikrar Fonu mevzuatı ihracatı düzenleyen mevzuatın bir kısmıdır.

Dış Ticaretin düzenlenmesi için vergi dışında ek mali yükümlülükler, yükümlülük esasları, kullanımı konusunda Bakanlar Kurulu yetkilidir.

3.5.1.3. İthalat Alanında Düzenlemeler

İthalat rejimi içinde işlemlerinin yürütülmesi ve koordinasyonu Dış Ticaret Müsteşarlığınca yürütülür. Türk Parasının Kıymetinin Korunması ile ilgili düzenleme, Gümrük Giriş Tarife Cetveli, Gümrük Muafiyetlerinin Kaldırılması ile ilgili düzenlemeler, dış ticaretin düzenlenmesi hakkında ve uluslararası düzenlemeler ithalat alanındaki düzenlemelerden bazılarıdır.

3.5.2. Türkiye'nin Avrupa Mali Sistemine Entegre Süreci İle Katılım Müzakereleri Süreci

Avrupa Birliği Devlet ve Hükümet Başkanlarının Zirvesinde (17 Aralık 2004 tarihinde) kararlar konusunda Luksemburg'ta Hükümetler Arası Konferansta ülkemiz ile katılım müzakereleri başlamıştır.

Müzakere Çerçeve Belgesi adını alan Hükümetler arası Konferansta (03.05.2005) müzakerelerin usul ve esası belirlenerek üç temel unsur üzerinden üyelik sürecinin yürüyeceği belirtilmiştir.

Bunlar:

- 1- Kopenhag siyasi ölçütlerinin hilafsız bir şekilde uygulanması, siyasal reform ve yeniliklerin özümseme, detaylandırılması,
- 2- Avrupa Birliği müktesebatının uygulanması ve uyum sürecinin başlatılması,

- 3- Sivil Toplum ile iletişimin güçlenmesi hem Avrupa Birliği ile hem de Türkiye’deki sivil toplum ile bağın güçlenmesi için ulusal bir planın yapılmasıydı²⁷⁷.

Türkiye ile müzakereler, Kopenhag siyasi ölçütleri konusunda belli bir zemin yaratılmasından sonra mümkün olmuştur. 35 başlık şeklinde müzakere süreci konuları belirlenmiştir. Ancak Türkiye, Kopenhag siyasi ölçütlerini istisnasız ve eksiksiz uygulaması ve zeminin oluşturması, Avrupa Birliği müktesebatının üstlenilmesi ve uygulanması için çalışmaların yapılması ve Sivil Toplum diyalogunun güçlenmesi gibi başlıkların gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu başlıklar temel kriterler olup, ekonomik kriterler müzakerelere konu olmamaklar birlikte, bazı müktesebat başlıklarında da ölçüt olarak kabul edilmiştir. Makroekonomik politikalar, mali dengesizlik gibi durumlarda ekonomik ölçütler söz konusudur.

Avrupa Birliği müktesebatı Avrupa Birliği Hukukuna verilen isimdir. Bu müktesebata Katılım Müzakereleri Fasıllar ile 35 başlık halinde sınıflandırılmıştır. Avrupa Birliğini kuran, değişikliğe uğrayan antlaşmaları, aday ülkelerin Avrupa Birliği’ne katılırken imzaladıkları katılım anlaşmalarını, Topluluk ve Birlik organlarının mevzuatlarını ifade eder.

Bu süreç, tarama ile başlamış ve mevzuat farklılıkları tespit edilerek uyum süreci içinde giderilmektedir. Türkiye için Tarama Süreci 20.10.2005 tarihinde Bilim ve Araştırma faslı ile başlamış 13.10.2006 tarihinde Yargı ve Temel Haklar faslı ile devam etmiştir²⁷⁸.

Raporlar, müzakereye hazır olup olmadığı, tartışılıp tamamlanması gerekenler ve benchmark belirlenmektedir. Tarama yapıldıktan sonra rapor hazırlanıp müzakerelerin açılıp açılmamasına temel teşkil etmektedir²⁷⁹.

²⁷⁷ Avrupa Birliği Bakanlığı, “Katılım Müzakereleri”, **Basın Bülteni**, https://www.ab.gov.tr/katilim-muzakereleri_37.html, (20.05.2018).

²⁷⁸ Avrupa Birliği Bakanlığı, “Katılım Müzakereleri”, **Basın Bülteni**, https://www.ab.gov.tr/katilim-muzakereleri_37.html, (20.05.2018).

²⁷⁹ Avrupa Birliği Bakanlığı, “2006/35/EC Sayılı Kararın Feshine ve Türkiye ile Katılım Ortaklığının kapsadığı ilkeler, öncelikler ve koşullara dair bir KONSEY KARARI”, **KonseY Kararı**, http://www.ab.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/Kob/Turkiye_Kat_Ort_B-elg_2007.pdf (20.05.2017)

3.5.2.1. Katılım Ortaklığı Belgelerinde Vergilendirme

2001, 2003 ve 2008 yıllarında Katılım Ortaklığı Belgeleri düzenlenmiştir. 2008 yılı Katılım Ortaklığı Belgesinde 16'ncı Fasıl vergilendirmeyi düzenlemektedir.

Vergilendirme ile ilgili şu değerlendirmeler mevcuttur:

- 4- Alkollü mallar, ithal mallar, ithal sigaralara uygulanan ayrımcı vergilerin azaltılması için adımlar atılması, ayrımcı vergilerin çözülmesi, Komisyon'un kabul ettiği bir programın yapılması,
- 5- Alkollü ürünler, ithal tütün ve ithal sigaralara ilişkin ayrımcı vergilerin önemli ölçüde azaltılmasına yönelik uygulanabilir adımların atılması ve bunların dışında kalan ayrımcı vergilendirmenin ivedilikle kaldırılması amacıyla, Komisyon'un da kabul ettiği ve kilometre taşlarının belirlediği bir planın sunulması,
- 6- Özel Tüketim Vergileri ve Katma Değer Vergileri konusunda vergi yapıları ve oranlar ile ilgili uyumun sürdürülmesi.
- 7- Kayıt dışı ekonominin azaltılması için Bilgi Teknolojisi sektörünün, vergi idare yapısının güçlendirilmesi vergi gelirlerinin artması vergi kayıp ve kaçaklarının azaltılması için hayati önem arz ettiğinden bilgi teknolojilerinin, otomasyona önem verilmesidir.

3.5.2.2. Ulusal Programda Vergilendirme

Ulusal Program, Avrupa Birliği Müktesebatı (Acquis Communautaire) ve Avrupa Birliği Katılım Süreci için yapılacak çalışmaları kapsamakta, kısaca uyum çalışmaları için hazırlanmaktadır. Ulusal Programın girişinde şu cümleler ile neden uyum programının olduğu hakkında bilgi sahibi olunabilmektedir. Ulusal Program, ülkemizin hedeflerinden birini Avrupa Birliğine tam üyelik olarak tanımlamaktadır.

1999 Helsinki Zirvesi ile Türkiye'nin adaylığının kabul edilmesi, 12-13 Aralık 2002 Kopenhag Zirvesi ile Kopenhag Kriterlerinin yerine getirilmesi ve üyelik görüşmeleri için rapor ve öneriler çalışmaların başlaması süreci başlamıştır.

3 Ekim 2005'te görüşmelere başlanmış ve 33 fasıl halinde uyum süreci çalışmaları hedeflenmiştir. Ulusal Programda Maliye politikası Türk Vergi Sistemi için önemli bir yer tutmaktadır.

Avrupa Birliği'nde vergilendirme alanı hükümetlerarası bir yaklaşımı kabul etmekte; ülkelerin vergilendirme yetkisi kısıtlanmadan vergilendirme yetkisi ile uyumlulaştırma ve yakınlaştırma yapılarak maliye politikası aracı olmaktadır.

2008 yılında ise Ulusal Program'da alkollü ürünler, ithal tütün, ithal sigara ürünlerinin nasıl vergilendirileceğine dair bir Eylem Planı amaçlanmış olup vergileme ölçüleri ve oranlarına ilişkin düzenleme yapılması için ÖTV oranlarında değişiklik olması için Bakanlar Kurulu Kararı çıkarılmıştır.

Petrol ve petrol ürünleri, enerji ürünlerine ilişkin vergileme ölçüsü içinde düzenleme yapılmıştır. Katma Değer Vergisi ile ilgili düzenleme yapılmasına ilişkin Kanun çıkarılmıştır. Seyahat acentelerinin vergilendirilmesi ile ilgili düzenleme yapılmıştır. İthalat sürecinde Katma Değer Vergisi alınması yerine mali sınırların kaldırılarak yeni düzenleme yapılmıştır. Müşterek bahis, şans ve kumar oyunları ile ilgili mali düzenlemelere uyum sağlanmıştır. Küçük işletmelerin vergilendirilmesinde KDV konusunda kanun çıkarılmıştır. İkinci el mallar, sanat eseri ve koleksiyon parçalarının vergilendirilmesi ile ilgili KDV'ye ilişkin kanun çıkarılmıştır.

3.5.3. Türkiye'nin Avrupa Birliği Vergilendirme İlkeleri Karşısındaki Uyum

Ticaret lojistiğinde küreselleşmenin getirisi ve ülkemizin Gümrük Birliğine üye olmasından dolayı dış ticarete alınan vergiler ve mali yükümlülükler lojistik için önemlidir. Mali yükümlülükler, vergiyi de içeren daha geniş kamu gelirlerini ifade etmekte olup, lojistiği ilgilendiren özellikle de Avrupa Birliği-Türkiye'deki lojistik uygulamalarındaki sadece vergi uygulamaları değil; fon uygulaması gibi mali yükümlülükler de düzenlenmiştir.

Devlet, bir kamu tüzel kişisi olarak bütün kamusal yetkileri elinde bulundurur. Bununla birlikte; bazı yetkilerini Anayasal kurallar çerçevesinde başkalarına kullanırabilir, devredebilir. Birçok ülkede vergi, resim harç gibi

gelirlerin tahsili, merkezi idare tarafından yerel idarelere devredilebilir. Ayrıca parafiskal gelirlerin toplanması, bazı kamu kuruluşlarınca yapılırken; para basma hakkı Merkez Bankalarına devredilmektedir²⁸⁰.

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası 73'üncü maddesindeki düzenleme ile çelişki taşıyan Gümrük Birliği üyeliği; vergisel dönüşümde anlam kazanmaktadır. Türkiye 1996 yılında Avrupa Birliği Gümrük Birliğine katılımı gerçekleştirmiştir. Ülke içi ve dışı mal ve hizmet piyasası; fiyat hareketleri, vergilerin, özellikle de dolaylı vergilerin uyumlulaştırılması; piyasa kurumlarının yapılandırılması; ithalat ve ihracat rejimlerinin Avrupa Birliği Mevzuatıyla uyumlu hale getirilmesi yükümlülüğü sonucu iç hukukta birçok mevzuat düzenlenmesi yapılmıştır.²⁸¹

Ülkemiz küresel bir çok vergi antlaşmasına imza attığı gibi lokal anlamda uygulanan Avrupa Birliğinin de vergisel ve mali yükümlülükleri ile ilgili taahhütlerde bulunmuştur. Ankara Antlaşması ve Katma Protokol ve Gümrük Birliği Yükümlülüklerinin Uygulanmaya Konulmasına İlişkin 1/95 sayılı Türkiye-AT Ortaklık Konseyi Kararı en önemlilerindendir.

12 Eylül 1963 tarihli Ankara Anlaşması ile ülkemiz belli başlı taahhütlere girmiştir. Bunlar şu şekildedir:

Sözleşmeciler devletler, kendi aralarında ithalat ve ihracatta Gümrük Vergileri ve eş etkili mali tedbir koymaktan kaçınmayı ve karşılıklı ticari ilişkiler kuracakları ülkelere artırım yapmayacaklarını taahhüt etmektedirler. Ortaklık Konseyi taraflara bu konu ile ilgili yetki vermediği hallerde tarafların karşılıklı taahhütleri mevcuttur.

Topluluk Türkiye çıkışlı ithalata gümrük vergisi ve eş etkili mali tedbirleri kaldırmayı taahhüt etmiştir. Bunun yanı sıra anlaşmanın özüne aykırı olan her tür tedbir de yasaktır. Türkiye'nin üçüncü ülkelerle olan ilişkilerinde de Topluluğun Gümrük Tarifesi'nin kabulü, Topluluğun dış ticaret mevzuatına yaklaşma ve uyumlaşması gerekmektedir. Bu durumda da Türkiye de bu anlaşma ile Gümrük Tarifesi'nde ve Ortak Gümrük Tarifelerinde değişiklik yapması gerekmiştir. Hiç bir taraf devlet diğer taraf devletin ürünlerine kendi ürünleri ve benzer ürünlerine uyguladığı iç verigden daha yüksek bir vergi uygulayamayacaktır. Sözleşmeciler devletler kendi ulusal ürünlerini koruyucu tedbirler alamayacaklardır.

²⁸⁰ Asuman Altay, **Kamu Maliyesi**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2015, s. 123.

²⁸¹ Derdiyok, s. 23.

Gümrük Birliği Yükümlülüklerinin Uygulanmaya Konulmasına ilişkin 1/95 sayılı Türkiye-AT Ortaklık Konseyi Kararında AT-Türkiye Ortaklık Konseyi vergi ve mali yükümlülüklerde bazı kararlar almışlardır. Dördüncü, beşinci, altıncı, yedinci, sekizinci (madde 4,5,6,7,8), 16'ncı, 28'inci ve 49'uncu maddelerde düzenlendiği üzere; Topluluk ile Türkiye arasında ithalat ve ihracat arasında Topluluk ile Türkiye arasında ithalat ve ihracat arasında gümrük vergileri ile eş etkili vergi, resimler bu kararın yürürlüğe girmesi ile kaldırılırlar. Topluluk ile Türkiye bu tarihten itibaren yeni ithalat ve ihracat vergileri, eş etkili vergileri, resimleri uygulamaktan kaçınmaları ve gümrük vergilerini de kapsamaktadır. Taraflar her tür eş etkili tedbiri genel ahlak, kamu düzeni gibi evrensel hukukun kabul ettiği özel durumlar ve insan, hayvan, bitki sağlığı, sanat ve tarih değeri taşıyan arkeolojik varlıkları koruma dışında bir malın ithali, ihracı ve transit geçişinde kısıtlama yapılamaz. Keyfi ayrımcı ve dolaylı kısıtlayıcı bir uygulama olmaması gerekmektedir.

Türkiye, bu Protokolün yürürlüğe girmesinden beş yıl içinde teknik engellerin kaldırılması için Topluluk belgelerini ulusal hukuka entegre etme yükümlülüğünde bulunmuştur. Türkiye, ticaret politikasını uyumla hale getirmek durumunda olduğu gibi beş yıl içinde gümrük rejimine uyum sağlamak zorundadır. Uyum süreci özerk rejimleri ve üçüncü ülkelerin tercihli anlaşmalarını kapsamaktaydı.

Uyum sürecinde Türkiye, Topluluktan farklı bir tarife uygulaması yaptığı takdirde üçüncü ülkelere Topluluğa köken ya da ihracatçı ülke açısından tercihli olarak ithal edilen ve serbest dolaşıma giren mallar ülkemize ithal edilen telafi edici vergiye tabi tutulması mümkündür. Bu şu şartlarda mümkündür;

- 8- Türkiye ile aynı tercihli tarifeyi tanımadığı ülkelere ithal edilirse,
- 9- Söz konusu ülkelere ithal edildikleri belirlenebiliyorsa,
- 10- Türkiye'de tahsil edilecek vergi,
- 11- İki taraftan biri diğer tarafın verdiği vergisel avantajları diğer tarafa yayamama durumu,
- 12- Vergi kaçakçılığı ile ilgili önlem ve uygulama engellenmesi,
- 13- Yerleşik vergi mükelleflerine vergisel mevzuat hükümlerinin uygulama hakkı engellenmesi durumu

- 14- Toplulukta uygulanan vergiden en az beş puandan fazlaysa ve
- 15- Önemli bir seyri farklılığı yaşıyorsa Gümrük Birliği Ortak Komitesi telafi edici vergi uygulanacak mallar ve vergi miktarını belirten bir liste hazırlar.

Bu protokol yürürlüğe girmekle, Topluluğun Gümrük Mevzuatını da kabul etmiş olur. Bunlar temel alanlara ilişkin olup malın kökeni, gümrük değeri, Gümrük Bölgesine girişi, beyannamesi, dolaşıma girişi, gümrük işlemleri ve erteleme rejimleri, malların dolaşımı, gümrük borcu ve itiraz hakkıdır.

Türkiye, kararın yürürlüğe girmesinden sonra da önlem almakla yükümlüdür. Bunlar;

- 16- Taklit malların serbest dolaşımı ile ilişkin önemler (EEC) 3842/86 sayılı Konsey Yönetmeliği (17) ile onun uygulama hükümlerini belirleyen 14 Ekim 1987 tarih ve (EEC) 3077/87 sayılı Komisyon Yönetmeliği (18),
- 17- Gümrük vergisi istisnalarını düzenleyen (EEC) 918/83 sayılı Konsey Yönetmeliği (19) ile onun uygulama hükümlerini belirleyen 29 Temmuz 1983 tarih ve (EEC) 2287/83, (EEC) 2288/83, (EEC) 2289/83 ve (EEC) 2290/83 sayılı Komisyon Yönetmelikleri,
- 18- Ortak gümrük Tarifesinde yer alan Topluluğa ithal edilen tekstil ürünleri köken kanıtları (EEC) 616/78 sayılı Konsey Yönetmeliği ve Gümrük İşbirliği Komitesi Kararlarıdır.

Dolaylı Vergilerde ise 50'inci madde uyarınca taraflar diğer tarafın mallarına dolaylı ya da dolaysız vergiler konusunda ulusal hukukundan daha üst bir vergi uygulayamaz. Kendi ürününe dolaylı koruma sağlayacak bir ulusal hukuk düzenlemesi yapamaz. İhraç edilen mallarda dolaylı ya da dolaysız vergilerde ulusal vergileri aşan dolaylı vergi iadesi yararlandırması yapamayacağı düzenlenmiştir.

Türkiye'de dolaylı vergiler iki gruba ayrılmaktadırlar. Vergi Usul Kanuna giren vergiler ve Vergi Usul Kanunu kapsamında olmayıp da diğer kamu kuruluşlarınca yönetilip alınan vergiler vardır. Bu durumda da uluslararası ticaretten alınan vergiler Vergi Ulusal Kanunu kapsamı dışında kalan diğer kanunlarda düzenlenmiş vergilerdendir.

Uluslararası ticarete özellikle ithalat ile ilgili kısım akışının tamamlanması malların serbest dolaşıma çıkması için vergi ve mali yükümlülüklerin yerine

getirilmesi şarttır. Serbest dolaşıma çıkması için bir malın gereken mali yükümlerin tamamlanması gerekir. Bir mal Türkiye gümrük sınırlarına geldiğinde serbest dolaşıma çıkması için hem bazı işlemlerin tamamlanması hem de mali yükümlülüklerin yerine getirilmesi gerekmektedir. Ancak uluslararası ticaretin tabi olduğu mali yükümlülüklerin bir kısmı uluslararası antlaşmaların yürürlüğe girmesi ile uygulanmakta bir kısmı da Türkiye'nin yakınlaşma ve uyumlulaştırma yaşadığı ekonomik birliklere uygun oluşmaktadır.

Anayasa'nın 73'üncü madde vergi ödevini düzenlemektedir. Anayasa 90'ıncı maddesi ise uluslararası ticarete alınan vergi ve benzeri mali yükümlülükler için imzalanan antlaşmalar iç hukuk normu niteliğindedir. Usulüne göre yürürlüğe girmiş antlaşmalar Anayasa'ya aykırı olsa dahi uygulanmak zorunda olup, iç hukuk normu olup, yargının uyması gereken normlardır.

Anayasa'nın 167'inci madde de tekelleşme ve kartelleşme konusunda Devletin görevlerini belirtmiştir. Yine Devlet dış ticaret için ülke ekonomisinin yararı söz konusu olduğunda ithalat, ihracat ve diğer dış ticaret işlemleri için vergi ve benzeri kamusal yükümlülükler ek olarak başka ek yükümlülükler koyabilir. Ancak bunun için Bakanlar Kurulu yetkisi şarttır.

Ancak uluslararası ticaretin tabi olduğu hukuki düzenlemeler salt ulusal hukuk ile sınırlı değil uluslararası antlaşmalar ya da ulusüstü hukuka uyumlulaştırılmış ulusal hukuklar ile yapılmaktadır. İhracatı ve ithalatı düzenleyen yasal kaynaklardan önce uluslararası ticaretin konusu olan ihracat ve ithalatın ne olduğu ne gibi işlemler içerdiğini belirtmek gerekmektedir

Dış ticaret iki veya daha fazla arasında yapılan mal ve hizmet alış verişine verilen addır. Bazen iki ülke arasında olacağı gibi bazen de ikiden fazla ülke arasında olmaktadır. Dış ticaret mevzuatı ihracat ve ithalat işlemlerinin girişi ve çıkış işlemlerini düzenler. Dış ticaret işlemler ile uygulamalar, ulusal dış ticaret, vergi, gümrük ve kambiyo mevzuatının yanı sıra bankacılık, sigortacılık ve taşımacılık mevzuatı ile uluslararası ticari teamüller ve kurallar, ayrıca ilişki kurulan ülkenin bu konudaki mevzuatı da göz önünde tutularak yürütülmektedir ²⁸².

²⁸² Derdiyok, s. 51.

Dış ticaret işlemlerine ilişkin süreci Dış Ticaret Müsteşarlığı yapmakta olup uygulama kısmı ise Gümrük Müsteşarlığına aittir. Malların ihraç ve ithaline ilişkin usul ve esasların belirlendiği “ulusal dış ticaret mevzuatı”, Malların ülkeye giriş ve çıkışı ile ilgili usul ve esasların tespit edildiği “ulusal gümrük mevzuatı”, Dış ticarete konu işlemlerden kaynaklanan vergi ve mali yükümlülüklerin düzenlendiği “ulusal gümrük ve vergi mevzuatı” ile yürütülmektedir²⁸³. Yine ithalata dayalı her tür işlemi, kararı, düzenlemeleri, düzenlemeler ışığında uygulamayı Dış Ticaret Müsteşarlığı yetkili kılınmıştır. Türkiye Cumhuriyetinin akdettiği Ankara Antlaşması ve Katma Protokol sonrası Gümrük Giriş Tarife Cetveli Hakkında Kanun yürürlüğe girmiştir.

Tek Pazarı hedefleyen, ülkelerin egemenlikleri gerçeğine rağmen günümüzde en etkin, gelişmiş ekonomik bütünlük kabul edilen Avrupa Birliği’nin vergi politikası da hem tek pazarı kurma ve koruma, geliştirme amaçlıdır hem de ülkelerin egemenlik yetkisine üye devletlerin kaygılarından dolayı belli bir düzeydedir.

Ulusüstü bir siyasi yapısı olan Avrupa Birliği’nin vergi politikası oldukça hassas dengeler içermektedir. Tek Pazar ideali için rekabetin tam, engellerden arındırılmış olması, mal ve hizmetin sorunsuz dolaşımı için ülke mevzuatları mümkün olduğunda yakın ve uyumlu olmak zorundadır.

Türkiye de aday ülke olarak üyelik serüveninde Avrupa Birliğinin geçirdiği fazlara uygun olarak mevzuatındaki uyumsuzluk kabul edilen ya da düzenlenmemiş konuları düzenlemeye çalışmıştır. Tezimizin ikinci bölümünde rekabet kurallarındaki her iki hukuk anlatılmış ve uyum ve yakınlık dereceleri incelenmiştir. Ancak üçüncü bölümdeki mali yükümlülüklerin uyumu ve yakınlık sorunu daha farklıdır. Zira mali yükümlülüklerin egemenlik kavramı ile sıkı bir bağı vardır. Mali yükümlülüklerde uyum ve yakınlaştırma o kadar kolay olmamaktadır. Ülke bile olmayıp ülkelerden oluşan bir ekonomik birliğe uyum çalışmaları ve mevzuat yakınlaştırma çalışmaları son derece önemli bir konudur.

Uluslararası ticaret için mal, sermaye, emeğin rahatlıkla dolaşımı ve rekabet şartlarının gerçekleşmesi, haksız rekabetin olmaması gerekir. Tezimizde Avrupa Birliği ve Türkiye nezdinde rekabet kuralları ve mali yükümlülükler olarak

²⁸³Derdiyok, s. 51.

incelediğimiz konularda temel sorun uluslararası ticaret için gerçekleştirilen lojistik uygulamalarında malların serbestçe dolaşımı ve rekabet şartlarının etkin olması gerekir. Dolayısıyla Türk mali mevzuatı Avrupa Birliği üyeliği süreci ve Gümrük Birliğine girmesi ile uyum ve yakınlaştırma sürecine girmiştir.

Uluslararası ticaretin çalıştırıcısı olan lojistik uygulamalarda uygulanan mali yükümlülükler Türkiye Cumhuriyeti'nin Avrupa Birliği'ne üyelik süreci ile paralellik arz etmektedir. Avrupa Birliği'nde gümrük vergileri ve eş etkili vergilen kaldırılması, ortak gümrük tarifesinin kabulü ayrımcı vergileme yasağı gibi ilkelere Türkiye uymak durumunda kalmıştır.

Ülkemizin imzaladığı Ankara Antlaşmasının 16'ncı maddesinde göre rekabet, vergileme ve mevzuatın yakınlaştırılması ilgili hükümlerde ortaklık ilişkilerine uygulaması gerekmektedir. Yine geçiş dönemini düzenleyen Katma Protokol'de bu hükümler mevcuttur. .

Türkiye henüz Avrupa Birliği üyesi olmamakla birlikte Gümrük Birliği üyesidir. Dolayısıyla Avrupa Birliği üye ülkelerinin tabi olduğu birlik hukukuna tabi olmamakla beraber uyma zorunluluğu olmamasına rağmen, üyelik sürecinde olması sebebiyle vergi uyumlulaştırmasına girmiştir.

Katma protokol 48'inci madde ve Ortaklık Konseyi Kararı 49'uncu madde gereğince vergi uyumlulaştırılmasından bahsedilse de genelde ifade edilen ortaklığın işleyebilmesi ve ilerleyebilmesi için vergi mevzuatının yakınlaştırılabileceğini öngörmüştür. Ülkemiz direkt uyumlulaştırma yükümlülüğü olmasa da mevzuat uyumlulaştırılmasına özellikle de lojistik sürecini ilgilendiren dolaylı vergilerde uyumlulaştırmayı gerçekleştirmesi gerekli olmuştur. Ancak tam üyelik sürecinde vergilendirme ile ilgili süreç başladığı için Anayasamızda bazı sorunlar gündeme gelecektir. Gümrük Birliğine üye olmamız bile Anayasa ile sorun teşkil etse de madde 90 gereğince sorun giderilmiş gibi gözükse de yüzeysel bir hafifleme söz konusudur.

Anayasamızın altıncı, yedinci, sekizinci, dokuzuncu maddeeri ve 73'üncü maddeleri Avrupa Birliği tam üyelik sürecindeki ülkemizin vergilendirme ile ilgili bölümünde egemenliğin belli bir kısmının uluslararası organlara devredilmesi sorununu gündeme getirecektir. Bu durumda da ülkenin siyasi yapısı, kuruluş

ilkeleri, yönetim biçimi ve ülkedeki siyasi dengeler açısından ciddi sorunların meydana geleceği açıktır.

Avrupa Birliği'nin vergilendirme ile ilgili ülkemizden beklentilerinden biri de KDV ve özel tüketim vergilerini kapsayan Birlik Müktesebatınca yerli ve ithal ürün ayrımı yapılmamasıdır, ayrımcı vergi uygulamalarının düzenlenmesidir.

Avrupa Birliği Vergileme İlkeleri ve vergi politikaları düşünüldüğünde Türkiye yakınlaştırma ve uyumlaştırma çalışmalarını birlikte yürütmüştür. Çalışma konusu gereği dolaysız vergilerde yakınlaştırma değil dolaylı vergilerde uyumlaştırma incelenmiştir. Yine gümrük vergileri, ortak gümrük tarifesi sorunu, ayrımcı vergilendirme ve vergi kaçakçılığı önemli uyum konularıdır.

3.5.3.1. Gümrük Vergileri

Ankara Anlaşması, Katma Protokol ve Ortaklık Konseyi Kararı uyarınca Türkiye, Birlik üyesi ülkelere uyguladığı gümrük vergilerini sıfırlamış ve gümrük vergileri ile eş etkili olan Toplu Konut Fonu, Damga Resmi, Belediye Resmi, Rıhtım Resmi, Destekleme ve Fiyat İstikrar Fonu, Maden Fonu gibi fonları kaldırmak durumunda kalmıştır.

Gümrük vergileri ve eş etkili vergiler ile ilgili yükümlülükler karşılıklı olması gerekmektedir. Ancak ne yazık ki Türk lojistik şirketleri Avrupa Birliği ve üçüncü ülkelerde rekabet edebilmelerini zorlaştıran ayrımcı amlî tedbirlerle karşılaşmaktadır. Özellikle de Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın Türk tırlarının Macaristan'dan geçerken alınmak istenen vergi ve cezaları ile ilgili verdiği karar çok önemlidir. Türk Tırlarından her geçişte ücret alınmasının Gümrük vergisi niteliğindeki eş etkili vergiye sebep olduğu kararını vermiştir. Bunu da Avrupa Topluluğu-Türkiye Katılım Ortaklığı anlaşmasına dayandırmıştır.

2018 yılı ilerleme raprolarında “*gümrük birliği*” faslının içinde olduğu “*malların serbest dolaşımı*” fasılları ile ilgili Birlik'in değerlendirmeleri şu yöndedir:

19- Malların serbest dolaşımı oldukça ileri düzeyde olup, yeni ve küresel yaklaşım konusunda ilerleme kaydedilmiştir.

20- Ancak Türkiye de henüz uyum aşamasında olduğu için yerleşme adı altında AB kökenli ürünlere ayrımcı uygulamaları devam ettirmektedir.

21- Gözetim tedbirleri, tarife kotalarının yönetimi, serbest bölgeler ve vergi muafiyeti uygulamaları AB müktesebatıyla henüz uyumlaştırılmamış; bununla birlikte, tarife kotalarının yönetimine ilişkin az sayıda kısıtlama kaldırılmıştır.

22- Türkiye bazı ürünlere ilave gümrük vergisi koyarak koruma bir tutum içinde olduğu gözlenmiştir.

3.5.3.2. Ortak Gümrük Tarifesinin Kabulü

Türkiye'nin Ortak Gümrük Tarifesine tam uyumu 2011 yılında yerine getirebilmiştir. Ankara Anlaşması, Katma Protokol ve Ortaklık Konseyi kararınca ortak gümrük tarifesi kabul edildiği halde 2001 yılında uyum sağlanmıştır.

3.5.3.3. Vergi Uyumlaştırılması

Tam üyelik müzakeresine başlanmadan önce, Türkiye'nin özel anlaşmalarda dolaylı vergilerde uyumlulaştırma yapacağına dair özel bir düzenleme yoktu. Ancak Ankara Anlaşması'nın 16'ncı maddesi vergilendirmede Roma Anlaşmasının vergilendirmeye ilişkin hükümlerinin uygulanacağını belirtmişti. Katma Protokol'de özel bir düzenleme yoktur. Ancak Gümrük Birliği aşamasında, Türkiye Gümrük vergilerine ilişkin kısımlarda Gümrük Birliği Anlaşması'nda düzenleme olmamasına rağmen yine de uyumlulaştırma sürecine girmiştir. 2009 yılında Vergilendirme Faslı ile dolaylı vergilerde uyumlulaştırma yapmaya başlamıştır.

Avrupa Birliği müktesebatı Türkiye'nin uyması gereken hukuk kurallarından olmasından dolayı özellikle vergi uyumlaştırmasında engel teşkil etmektedir.

2018 İlerleme Raporunda ise Türkiye'nin vergilendirme faslına kısmen hazırlıklı olduğu belirtilmiştir. Tütün ürünlerine ilişkin 2009 Eylem Planı ve Vergi Konularında Karşılıklı İdari Yardımlaşma Sözleşmesinin onaylanması dışında vergilendirme konusunda pek ilerleme tespit edilemediği belirtilmiştir. Bir yıl içinde özellikle bazı konularda adım atılması gerekmektedir. Bunlar:

23- ÖTV'ye tabi enerji ürünlerinin Birlik müktesebatı ile uyumu,

24- Alkollü içecekler ve tütün üzerindeki ayrımcı özel tüketim vergisinin tamamen 2018 yılında kaldırılması,

25-Bilgi Değişimi ve saydamlık Küresel Forumu'nda tespit edilen eksikliklerden kaynaklanan vergi rejimindeki eksikliklerin ele alınmasıdır.

Dolaylı vergilerde ise geniş bir alan Birlik müktesebatından farklı olarak %1 KDV'ye tabi tutulmaktadır. Muafiyetler, indirimli oranların kapsamı ile ilgili mevzuatın Birlik ile uyumlaştırılması gerektiği belirtilmiştir.

Özel tüketim vergilerinde ise, enerji ürünlerinde İdari işbirliğini karşılıklı yardımlaşma ile ilgili sözleşmeyi onamış ve 2017'de yürürlüğe koymuştur. Matrah Aşındırma ve Kâr Aktarımının Önlenmesi Amacıyla Vergi Anlaşması ile İlişkili Önlemlerin Uygulanmasına Yönelik Çok Taraflı Konvansiyon'u imzalamıştır. Bu sözleşme ve konvansiyon ile vergiden kaçınma imkânlarının azaltılması için karşılıklı işbirliğini düzenlemekte ve usullerini belirlemektedir.2017-2020 arası Bütünleşik Kamu Mali Yönetim Bilişim Sistemi Planı'nı kabul etmiş; kamu kurumları ve bakanlıklarda kullanılan otomasyon sistemlerine yönelik bütünleşik bir modülü tasarlaması beklenmektedir²⁸⁴.

Uygulama kapasitesi ve bilgisayar ortamına geçiş ile ilgili olarak Türkiye, 2017-2020 Bütünleşik Kamu Mali Yönetim Bilişim Sistemi Planı'nı kabul etmiştir. Söz konusu Plan, farklı kamu kurumları ve bakanlıklar tarafından geliştirilmekte olan ve hâlihazırda kullanılan merkezi olmayan ve kurumsal otomasyon sistemlerine yönelik bütünleşik bir parça tasarlamayı amaçlamaktadır²⁸⁵.

3.5.3.4. Avrupa Birliği'nin ve Türk Lojistiğinin Endüstri 4.0 Sürecinde Vergisel Dönüşümü ve Çalışmaları

Dünyanın Endüstri 4.0 denilen ve çok konuştuğu bu dönüşümde Türkiye'nin lojistik uygulamaları, lojistik sektörü açısından yeri rekabet edebilme gücüne bağlıdır. Ancak bu rekabet edebilme gücü, tek yönlü değildir. Lojistik sektörünün

²⁸⁴ Avrupa Birliği Bakanlığı, "Komisyon Tarafından Avrupa Parlamentosuna, Konseye, Ekonomik ve Sosyal Komiteye ve Bölgeler Komitesine Sunulan Bilgilendirme AB Genişleme Politikasına İlişkin 2018 Bilgilendirmesi", **İnternet Yayını**, https://www.ab.gov.tr/siteimages/pub/komisyon_ulke_raporlari/2018_turkiye_raporu_tr.pdf, (11.12.2018).

²⁸⁵ Maliye Bakanlığı, "Bütünleşik Kamu Mali Yönetim Bilişim Sistemi", **Basın Bülteni**, <http://bkmybs.maliye.gov.tr/>, (12.12.2018).

rekabet edebilme gücü teknoloji, yenilikçilik, girişimcilik ile beslenmesi gerekmektedir.

Çalışmada lojistik sektörü için rekabet (rekabet ve kuralları) ve mali yükümlülükler açısından bir inceleme yapılmıştır. Ancak bütün bunlar lojistiğin günümüzdeki yaşadığı dönüşüm çalışma konusu olan mali yükümlülükler ve rekabeti de yakından ilgilendirmektedir. Birinci bölümde Endüstri 4.0 getirdiği farklı uygulamalardan bahsedilmiştir. Ancak bunların lojistiğe yansımaları, rekabete yansımaları ve mali yükümlülüklerle yansımaları da vardır. Bu sadece Türkiye için değil Avrupa Birliği için de önemli bir konudur. Avrupa Birliği, Tek Pazar'ın sürmesi ve sağlamlaşması için teknolojiden, yenilikçiliğe, rekabet kurallarından, bilimsel araştırmalara, ticaret kurallarından, taşımacılığa ve vergi kurallarına kadar sürekli uygulama, izleme, kontrol sürecini işletmektedir.

Endüstri 4.0 ile meydana gelecekler ya da şimdiden başlayan uygulamalara göre lojistik uygulamalardaki değişimin en büyük etkisi istihdama olacaktır. Robotların etkinliği ve gücü birçok işkolunu ortadan kaldıracaktır. Şimdi bile ütopya olmaktan çıkan Yeni Sanayi Devrimi'nin lojistik uygulamalarını şöylece özetleyebiliriz; sürücüsüz tırlar, kaptansız gemiler, pilotsuz uçaklar, drone'ların nakliye aracı olarak kullanılması, nesnelerin interneti ile ödemeler uzaktan erişimli hale gelmektedir. Bir lojistik uygulaması olan yük taşımacılığında paletler veya ürünlerin düşmesinin önlenmesi için sensörler ile kusurlu depolama riski azalması sözkonusudur. Akıllı depo yönetimi, akıllı yollar, mobil izolasyon için RFID teknolojisi ile depo yönetimi de daha kolay hale gelmesi sözkonusudur. Sensörler sayesinde filo yönetimi kolaylaşacak bu da ulaşım trafiğinde canl ve mal kaybını azaltacaktır. Şu anda RFİD, GPS, insansız taşıt sürüşleri, dronlar ile mal sevkiyatı başlamış olsa da şimdi de Blockchain uygulaması ile lojistik başka bir boyuta taşınacağı gibi bunun hukuktaki yansımaları da olacaktır. Blockchain, *“bir ağ ortamındaki veri bloğunun o ağa girme izni verilmiş bütün kullanıcılar tarafından aynı anda takip edilmesini, doğrulanmasını ve merkezi olmayan değişmez bir dağıtık veri tabanına kalıcı olarak kaydedilmesini sağlayan şifrelenmiş bir dosyalama sistemi”* olarak tanımlanabilmektedir²⁸⁶. Bu sistemin kurulması için *“akıllı sözleşme”* denilen bir

²⁸⁶ UTİKAD, “Blockchain Teknolojisi Nedir Lojistiği Nasıl Etkileyecek?”, **Basın Bülteni**, [Http://www.Utikad.Org.Tr/Sektorelhaber.aspx?Dataid=20988&Baslik=Blockchain%20teknoloj%C4](http://www.utikad.org.tr/Sektorelhaber.aspx?Dataid=20988&Baslik=Blockchain%20teknoloj%C4)

sözleşme türünün ortaya çıkması ve dijital protokoller de hukuk dünyasında yeni bir alan açmaktadır.

Endüstri 4.0 ile teknoloji gücüne geçiş ile makine kontrolü artacaktır. Otomatik sistemler ile 3D boyutlu yazıcılar sayesinde üretimin kimliği değişecektir. Bu durumda da arz ve tedarik zinciri, üreticiden tüketiciye dağıtım gibi kavramlarda değişim kaçınılmaz olacaktır. Nesnelerin interneti ve bulut bilişim ile üretim yapan fabrikalar ve işçilere gerek kalmayan bir düzene geçmek hayal değildir. Ancak bu durum çifte vergilendirme veya vergiden kaçınma hallerini artırma riski taşımaktadır. Robot işyerleri içinse vergileme sorunu ortaya çıkacaktır. Data tüketimi bir anlamda data kullanımını vergilendirme konusu haline getirme durumunu ortaya çıkaracaktır.

Lojistikte de iş yapan lojistik firmaları ve müşteriler Blockchain teknolojisine dayalı “akıllı sözleşmeler” ile yük sevkiyatı boyunca ticari işlemleri yapmaktadır. Blockchain üreticiden tüketiciye uzanan bir süreci yönetebilmektedir. Ayrıca eklenen diğer yeni teknolojiler (nesnelerin interneti) güvenlik ve verimin en yüksek noktaya çıkmasını sağlamaktadır. Şu anda Maersk ve IBM arasındaki “Küresel Ticaret Dijitalleştirme Platformu” ile akıllı konteynerlar ile dijital ürünler kıtalararası yolculuk yapmaktadır. Ayrıca Walmart, Dole, Nestlé, Unilever gibi 9 büyük gıda üreticisi, perakende şirketleri ve IBM girişimi ile kurulan bir özel Blockchain Gıda Güvenliği Birliği sayesinde gıda güvenliği, taşıma güvenliği, etkinliği ve hızlılığını da sağlamaktadır ²⁸⁷. Gıda sektörü lojistiğinde üreticiden tüketiciye uzanan Blockchain süreci ile gıda güvenliği, atık azaltmak, çevreye dost uygulamaları da sağlamaktadır. Bu sayede depo, nakliye gibi süreçlerde de ileri teknolojiler sayesinde zarar minimize edilmiş olmaktadır.

Akıllı sözleşmeler ise blockchain ağı üzerinden navlun sözleşmelerinden, yükleme ihalelerine kadar hepsinde anlaşma sağlanmaktadır. Ancak bu teknoloji için bilgi teknolojisinde güçlü bir altyapı ve yetişmiş teknik donanımı yüksek bir insan kaynağına ihtiyaç duyulmaktadır.

%B0s%C4%B0%20ned%C4%B0r%20ve%20loj%C4%B0st%C4%B0%C4%9e%C4%B0%20nasıl%20etk%C4%B0leyecek?, (10.12.2018).

²⁸⁷ UTİKAD, “Blockchain Teknolojisi Nedir Lojistiği Nasıl Etkileyecek?”, **Basın Bülteni**, <http://www.utikad.org.tr/Sektorelhaber.aspx?DataId=20988&Baslik=Blockchain%20teknoloj%C4%B0s%C4%B0%20ned%C4%B0r%20ve%20loj%C4%B0st%C4%B0%C4%9e%C4%B0%20nasıl%20etk%C4%B0leyecek?>, (10.12.2018).

Lojistikte robotik otomasyon süreçleri gümrükleme süreçlerinde de önem arzedecektir. Aşağıdaki örnekte gümrük işlemi türüne göre robotikotomasyon süreçleri anlatılmıştır.

Rekabetçi kalmak ve sürdürülebilir karlılık Endüstri 4.0 ile lojistiği çok yakın yapmaktadır. Bu durum şirketlerin insan kaynakları politikası ve istihdam yapısını da değiştirmeye sebep olma ihtimali çok yüksektir.

Böylesi bir süreçte Avrupa Birliği'ni de Türkiye'yi de bir dönüşüm beklemektedir. Lojistiğin yaşayacağı bu dönüşümde vergi uygulamaları da elbette bilgi teknolojilerine uygun, akıllı uygulamaların olduğu bir sistem halini alacaktır. Avrupa Birliği KDV Forumu'nun yayınladığı rapora göre dijitalleşmenin getirdiği lojistik uygulamalarda dolaylı vergilerin uygulanması da farklılaşacaktır. Rapora göre iş dünyası ile kamunun işbirliği önemli olup; e-ticaretten kaynaklı bilgi değişiminin hem tüketiciye sunulmasına kadarki sürecin güvenliği hem de vergiden kaçınma konusu açısından önemlidir²⁸⁸. Avrupa 2020 Stratejisi: Sürdürülebilir ve Kapsayıcı Büyüme için Avrupa Stratejisi'nde:

- 26- Tüketiciler ve işletmeler için daha iyi internete erişim,
- 27- Dijital ağlarda daha iyi hizmet ve gelişmiş dijital ağlar,
- 28- Dijitalleşen ekonomiyi geliştirmek olarak sınıflandırmak mümkündür.

Avrupa Birliği, dijital ekonomi için bazı engelleri belirlemiştir²⁸⁹. Bunlar dağınık dijital Pazar, birlikte çalışma eksikliği, siber suç ve güvenlik sorunu, internet üzerinden yatırımların düşüklüğü, dijitalleşme için Ar-Ge'nin yeterli olmaması, dijital okuryazarlığın gelişmemesi ve düşük olmasıdır. Bu engeller için de eylem planı geliştirmiştir. Yeni Sanayi Devrimi sürecinde bilgi işlem teknolojileri, Birlik anlamında kalkınma ve Tek Pazar için hem de rekabet gücü açısından önemli olup gereken Ar-Ge finansmanı oldukça önemlidir. Dijitalleşme, bir malın siparişinden nihai tüketiciye teslimi, ürünün iadesi ya da değişimi, tedarikçilerin birbirleri ile olan sözleşmeler kurması, satış sözleşmelerinin yapılması, ödemelerin yapılması, lojistik süreçlerin dolaylı vergiye tabi tutulma süreçlerini dahi ilgilendirmektedir. Avrupa

²⁸⁸ Avrupa Komisyonu, "EU VAT Forum", **Komisyon Raporu**, 2018, https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/d-1507602_report_consolidated_en.pdf, (10.11.2018).

²⁸⁹ Budak, s.46.

Birliğı değişen koşullara uygun tüketiciler, tedarikçiler, ödeme biçimleri, vergilendirme ve vergi tahsilatına ilişkin çalışmalar yapmaktadır.

Uzaktan satış şeklinde yapılan sözleşmelerde KDV uygulaması Avrupa Birliğı genel KDV kuralları çerçevesinde yapılmaktadır.

Tablo 27: E-Ticaret Malları İşlemi (Uzaktan Satış)

Vergilendirmenin Yeri	Örnek
Tedarikçinin yıllık satışları, müşterinin üye devleti tarafından uygulanan eşik üzerinde olduğunda varış ülkesinde vergileme şekli	Bir İspanya şirketi internet üzerinden CD'leri AB genelindeki özel müşterilere satmakta ve mülterileri için mal nakliyatı düzenlemektedir. CD'ler Danimark'da uygulanan eşik değeri aşıldığında Danimarka KDV tahsil eder. Hollanda'nın uyguladığı eşik değeri aşıldığında Hollanda'daki müşterilerden Hollanda KDV tahsil etmektedir.
Tedarikçinin yıllık satışları, müşterinin üye devleti tarafından uygulanan eşik altında olduğunda (2006/11/EC) m.34.KDV direktifi) uzaktan satışın vergilendirilmesinde opsiyonel işlem yapılır	a. Belçika'da bulunan bir müşteriye gönderilen/satılan CD'ler için İspanya'daki şirketin yıllık satış miktarı, Belçika eşikini aşmazsa, CD'lere İspanya'daki KDV uygulanır (kaynak/menşei ilkesi)

Kaynak: Budak, s.74.

OECD BEPS (Matrah Aşındırması ve Kar Aktarımı) Eylem Planındaki 1 No'lu Aksiyon "*dijital ekonominin vergi zorluklarını*" ile ilgili çalışmasında dijital ekonominin bizzat kendisinin bir ekonomi olmasından dolayı vergilemede yaşanacak zorlukları belirtmiştir²⁹⁰.

Dijital ekonominin yapısal zorluklar yaşadığını bundan dolayı denizaşırı ülkelerdeki tedarikçilerden gelen bir malın varış ülkesinde dolaylı vergiye tabi tutulması gibi sorunun ortaya çıkacağını ifade etmiştir. Sınırötesi işletmeden tüketiciye ulaşan mal için uluslararası mutabakatın olması gerektiğini belirten rapor,

²⁹⁰ KPMG, "BEPS Eylem Planı ve Yeni Belgelendirme Yükümlülükleri Rehberi", **KPMG Basın Bülteni** <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/tr/pdf/2017/09/beps-eylem-planı.pdf> (12.12.2018)., Abdülkadir Kahraman, "Dijital Ekonomide Vergileme Tercihleri ve Türkiye: Ne Tür Bir "İnternet Vergilemesi"?", **KPMG Blog Haberi**, <https://kpmgvergi.com/Blog/Pages/FullBlog.as-px?article=776>, (12.12.2018).

"ekonomik faaliyetlerin yapıldığı yer" ve "değerin yaratıldığı yer" olgusunun yarıştığını ve karışıklılığa sebep olduğunu belirtmektedir²⁹¹. Bundan dolayı da OECD’de Model Anlaşma metninde değişikliğine dair bir düşüncenin geliştildiği ve bazı değişikliklerin gündem olduğu tartışmaları vardır. Bunlar:

29- Bağımlı acentenin tespiti konusundaki kriterlerin değişmesi

30- Bağımsız acente muafiyetinin daraltılması

31- Depo, teşhir ve teslim yerleri için teşebbüs muafiyetlerinin daraltılması gibi.

Belirtilen bazı değişiklikler için “*Matrah Aşındırma ve Kar Aktarımının Önlenmesi Amacıyla Vergi Anlaşması İle İlgili BEPS Aksiyonlarının Uygulanmasına Yönelik Çok Taraflı Konvansiyonu*”nu ülkemiz de imzalamıştır.

OECD Raporu’nda e-ticaret, bulut teknolojileri, ödeme hizmetleri, katılımcı ağ platformları gibi yeni iş modellerini belirtmiştir²⁹².

²⁹¹ Tamer Budak, **Dijital Ekonominin Vergilendirilmesi**, Oniki Levha Yayınları, İstanbul,2018, S.93.

²⁹² Abdülkadir Kahraman, “Dijital Ekonomide Vergileme Tercihleri ve Türkiye: Ne Tür Bir "İnternet Vergilemesi"?", **KPMG Blog Haberi**, <https://kpmgvergi.com/Blog/Pages/FullBlog.aspx?article=776>, (12.12.2018).

Tablo 28: Dijital Ekonominin Vergilendirilmesinde OECD ve AB; Çözümler ve Eylemler

Dijital Ekonominin Vergilendirilmesi	OECS BEPS Çözümleri	AB Eylemleri
Eylem 3: Kontrol Edilen Yabancı Kurumlar	Kontrol Edilen Yabancı Kurumlar kurallarını uygulamak	Kontrol Edilen Yabancı Kurumlar kurallarını içeren AB Vergiden kaçınmayı Önleme Direktifi kurallarının uygulanması
Eylem 5: Zararlı Vergi Rekabeti	Vergisel İdari Kararlar: İlgili bilgilerin derhal ve kendliğinden değişimi. Patent Box: Fikri Mülkiyete ilişkin olarak “Nexus Yaklaşımı”nı uygulamak	Vergisel İdari Kararlar: 2017’den itibaren tüm sınır ötesi faaliyetlerle ilgili olan idari kararlar hakkında zorunlu otomatik bilgi değişimi. Patent Box: Üye ülkeler, AB Patent Box kurallarının “Nexus Yaklaşımı”na uyumun sağlanması ve uygulanması
Eylem 7: Daimi İş Yeri	Daimi İşyeri, kavramı, Model Vergi Anlaşmalarına dahil edilmiştir ve uygulanması önerilmiştir.	Kontrol Edilen Yabancı Kurumlar kurallarında OECD yaklaşımının uygulanması önerilmekte
Eylem 8-10 Transfer Fiyatlandırılması: Gayri Maddi Varlıklar, Risk ve Sermaye; Yüksek Riskli İşlemler	Emsallere Uygunluk İlkesi ve Karşılaştırılabilirlik Analizlerinin transfer fiyatlandırılmasının temel unsurları olarak Kabul edildi.	AB yaklaşımıyla ilgili olarak transfer fiyatlandırmasını gözden geçirmek ve güncellemek için Ortak Transfer Fiyatlandırma Forumu kuruldu. Forum, transfer fiyatlama konusunda ileri ekonomil analizleri; şirketlerin iç sistemlerinin daha iyi kullanılması, transfer fiyatlandırması konularını araştıracaktır.

Kaynak: Budak, s.143.

AirBnB taşınmaz sahibi olmadığı halde, Alibaba envanter taşımadığı halde, booking.com otel sahibi olmadığı halde, Twitter ve Facebook içerik üretmediği halde e-ticarete mal,hizmet gayri maddi mal satışında dolaylı vergilerin nasıl olması gerektiği sorusu halen daha sorulmaktadır²⁹³. Makineler arası etkileşimin olduğu ve daha da çoğalacağı bir düzlemde Endüstri 4.0’ın vergisel boyutunun planlanması gerekmektedir. Dolaylı vergilerin öneminin artacağı bir düzlemde yeni çıkan

²⁹³ UTİKAD,”Blockchain Teknolojisi Nedir Lojistiği Nasıl Etkileyecek?”, **Basın Bülteni**, <http://www.utikad.org.tr/SektorelHaber.aspx?DataID=20988&Baslik=BLOCKCHAIN%20TEKNOL OJ%C4%B0S%C4%B0%20NED%C4%B0R%20VE%20LOJ%C4%B0ST%C4%B0%C4%9E%C4%B0%20NASIL%20ETK%C4%B0LEYECEK?>, (10.12.2018).

harcamalar, hizmetler, mallar nasıl belirlenecektir sorusu ortaya çıkmaktadır. Yapay zekâ önümüzdeki günlerde vergi tahsilatında en temel oyuncu haline gelecektir.

Türkiye lojistik süreçlerin dijitalleşmesi sonucu dolaylı vergilerde ise KDV Kanunu'nda değişiklikler yapılmıştır. Dokuzuncu maddedeki vergi sorumlusu tanımına e-ticaret ile yapılan satışlarla ilgili ekleme yapılmıştır. Elektronik hizmet sunanlar için KDV yükümlülüğü yolu açılmıştır. Bu konuda da Gelir İdaresi Başkanlığının internet sitesi de dijital hizmet sunanlar için ayrı bir bölüm düzenlemiştir.

3.6. TÜRK LOJİSTİK TEŞEBBÜSLERİNİN AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUM BAĞLAMINDA YAŞADIĞI SORUNLAR VE HAKLARI

Bu başlığa kadar Türkiye'nin yükümlülükleri ve müktesebat fasıllarının Birliğe tam üyelik sürecindeki gelişmesi üzerinde durulmuştur. Ancak Avrupa Birliği ve Gümrük Birliği'nin de sözleşmecisi taraf olan Türkiye'ye karşı yükümlülükleri mevcuttur.

2015 yılı Türkiye-AB Karayolu Yük Taşımacılığı Anlaşması Etki Analizi'nde, kotalardan dolayı Türk teşebbüslerine uygulanan ayrımcı vergilerin Türkiye-AB ticaretinde yıllık 3,5 milyar avro zarara yol açtığı açıklanmıştır²⁹⁴. Kota engeline takılmayan başka ülke teşebbüsleri ise Türk lojistik teşebbüslerinin hem kazancını engellemekte hem de Türk lojistik teşebbüslerinin rekabet etme hakkını elinden almaktadır.

15 ülke ülkemize kota uygulamakta belli bir miktar üstü tır giriş yaptığında çeşitli isimler adı altında transit geçiş ücreti alınmaktadır. Bu da Gümrük Birliği'nin temel prensibi olan malların serbest dolaşımı ilkesini ihlal etmektedir. Kota uygulaması sonucu transit geçişte alınan vergiler ve cezalar Türk lojistik sektörünün rekabet edebilirliğini engelleyen ayrımcı nitelikte uygulamalardır.

²⁹⁴ Merve Özcan, "TIR'la Gelen Hukuk Zaferi Mercek Altında", **IKV e- Bülteni**, https://bulten.ikv.org.tr/icerik_print.asp?ust_id=8123&id=8149, (10.12.2018).

Türkiye ticaretinin yüzde 41'inin gerçekleştirildiği Avrupa Birliği, Türkiye'nin bir numaralı ticaret ortağı olduğu ve Birlik ticaretinde de yüzde 4'lük payına sahip Türkiye'nin, AB'nin en büyük beşinci ticaret ortağıdır²⁹⁵.

Dünya Bankası Lojistik Performans endeksine göre, Türkiye 2016 yılında 33'üncü sırada iken 47'inci sıraya düşmüştür²⁹⁶. Endeksin kriterlerinden bazıları, “*Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat düzenlenmesindeki kolaylık*“, “*Sevkiyatların planlanan zamanda ya da beklenen teslim saatinde varış yerine ulaşmasındaki zamanlama*“, “*Lojistik hizmetlerde yetkinlik ve kalite*”dir. Taşımacılık da lojistik uygulamalarından biridir. Türk şirketlerinin yaşadığı “*kota*”, “*mali yükümlülük*”, “*zorunlu mod*”, “*transit geçişte ayrımcı uygulamalar*”; hem haksız rekabete, hem ulaşımın gecikmesine, hem malın daha yüksek fiyata satılmasına sebep olmaktadır. Bütün bunlar da Birlik içi mevzuata aykırıdır.

Avrupa Birliği Adalet Divanı, 19 Ekim 2017 tarihinde bir taşımacılık şirketi olan İstanbul Lojistik için C-65/16 sayılı vermiş olduğu karar, gözardı edilen bir konuyu tekrar gündeme getirmiştir²⁹⁷. Türkiye'nin Gümrük Birliği üyesi olarak Türk teşebbüslerinin ya da Türk vatandaşlarının hakları “*hak*” olarak tekrar düşünölmeye başlanmıştır. Bu dava ile sözleşmeci taraf olan Türk vatandaşları ve teşebbüslerinin her iki Birlik karşısında konumu farklı bi açıdan gündeme gelmiştir.

1963 yılından beri süregelen tam üyelik serüveni, eski sıcaklığını yitiren bu konu, Avrupa Birliği içinde Gümrük Birliği üyesi olarak yükümlölüklerin olduğu kadar, hakların da olduğu mahkeme kararı ile canlanmıştır.

Türkiye'nin adaylık süreci, Avrupa Ekonomik Topluluğu'na 31 Temmuz 1959 yılında yapmış olduğu adaylık başvurusu ile başlamıştır. 12 Eylül 1963 tarihinde ise Ankara Anlaşması'nın imzalanması ile yeni bir boyut kazanmıştır. Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın, Birlik içindeki muamelelerden dolayı Türk vatandaşları için vermiş olduğu kararlar bilinirken; bir Türk firması için vermiş

²⁹⁵ Dünya Gazetesi, “Türkiye dış ticarete AB'nin 5. büyük ortağı”, **Dünya**, <https://www.dunya.com/dunya/turkiye-dis-ticarete-abnin-5-buyuk-ortagi-haberi-408063>, (10.10.2018)

²⁹⁶ Dünya Bankası (World Bank), “2018 Lojistik Performans Endeksi”, **Basın Bülteni**, <https://lpi.worldbank.org/international/global>, (18.12.2018).

²⁹⁷ Avrup Adalet Divanı, “İstanbul Lojistik Kararı”, **Basın Bülteni**, 2017, <http://curia.europa.eu/j-uris/liste.jsf?num=C-65/16,2017>, (06.06.2018).

olduğu karar lojistik sektörü başta olmak üzere ticaret yapan firmalar için önemli bir kazanım olmuştur.

Avrupa Birliği üyesi ülkelere mal taşıyan bir Türk firmasının tırlarına uygulanan geçiş ücretlerinin Gümrük Birliği'ne aykırı olmasından dolayı “*eş etkili vergi etkisi*” yarattığı kabul edilmiştir²⁹⁸.

Avrupa Birliğini kuran Roma Anlaşması'nda üye devletlerin hepsini kapsamak suretiyle, üye devletlerarasında ithalatta ve ihracatta gümrük vergileri ve eş etkili vergileri kaldıran düzenleme mevcuttur. Bu hüküm ve bakış açısı şu an yürürlükte olan Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşma'da da vardır. Sadece gümrük vergilerini kaldırılmakla kalmamış, ayrıca gümrük vergilerine eş değerdeki vergilerin de kaldırılması amaçlanmıştır.

Avrupa Birliği Adalet Divanı gümrük vergileri ve eş etkili vergiler konusunda birçok üye ülke hakkında karar vermiştir. Luxemburg (C-2/62 ve 3/62), İtalya (C 24/68), İtalya (C-7/68), İtalya (C-24/68), Belçika Krallığı (C-314/82), Matthias Donner (C-39/82), Viamar (C-402/14), Diamantarbeiders (C2/69 ve 3/69) gibi kararlar önemlidir.

Avrupa Birliği Adalet Divanı'na göre yerli ürün yerine sadece ithal ürüne uygulanan mali tedbirler hem fiyata etki etmekte (ithal ürünün daha yüksek satılması ve tercih edilmemesine sebep olmaktadır); bu da rekabeti olumsuz etkilemektedir. Ayrıca malalrın serbest dolaşımı ilkesine de aykırı bir hal yaratmaktadır²⁹⁹. Belçika Kararı'nda da gümrük duvarlarının kaldırılma amacının, sadece ülkelerin kendi ürünlerine ilişkin mevcut koruyucu önlemlerin kaldırılması olmadığını belirtmiştir. Üstelik malların serbest dolaşımının sağlanması için tüm gümrük vergilerinin ve eş etkili önlemlerin kaldırılması olduğunu belirtmiştir³⁰⁰. Bu durumda da Adalet Divanı, kökeni ne olursa olsun üye ülkeye giriş yaptıktan sonra tek taraflı yüklenen parasal yaptırımını Birlik kurallarına aykırı bulmaktadır.

²⁹⁸ Avrupa Adalet Divanı, “İstanbul Lojistik Kararı, **Basın Bülteni**, 2017, <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-65/16,2017>, (06.06.2018).

²⁹⁹ Tolga Candan, “Türkiye-Ab Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: Abad'in C-65/16 Sayılı “İstanbul Lojistik Ltd.” Kararı Hakkında Bir Değerlendirme”, **Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2018, [Http://Dergipark.Gov.Tr/Download/Article-File/475424](http://Dergipark.Gov.Tr/Download/Article-File/475424), (12.11.2018).

³⁰⁰ Tolga Candan, “Türkiye-Ab Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: Abad'in C-65/16 Sayılı “İstanbul Lojistik Ltd.” Kararı Hakkında Bir Değerlendirme”, **Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2018, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/475424>, (12.11.2018).

1964 yılında yürürlüğe giren Ankara Anlaşması ile ülkemiz belli standartlar doğrultusunda büyüme konusunda yol almıştır. Ankara Anlaşması'nda ikinci maddesinde (madde 2) amaçlar belirtilmiştir. Anlaşmanın üçüncü maddesinde (madde 3) ise Türkiye'nin gümrük birliğine hazırlık süreci ele alınmıştır. Dördüncü maddesi (madde 4) Topluluk politikalarına Türk Ekonomisinin geçiş dönemini ifade etmiştir. Beşinci madde (madde 5) ise Topluluk ile Türkiye arasındaki ekonomi politikalarının aşamalı olarak düzenlenmesi, hizmet ve sermayenin serbestçe dolaşımının düzenlenmesi, dış ticaret politikalarının uyumlu hale gelmesi, rekabet mevzuatının uyumlu hale gelmesine ilişkin bir düzenlemedir. Dokuzuncu madde (madde 9) taraflar arasında her tür ayrımcılığı yasaklanmıştır.

23 Aralık 1970 tarihinde ise Katma Protokol imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre geçiş dönemi bitmiş hazırlık dönemi başlamıştır. Katma Protokol'e göre karşılıklı olarak ithalatta gümrük vergisi ve eş değerli vergileri koymaktan kaçınmayı taahhüt etmişlerdir. Ancak Türkiye için bu aşamalı bir şekilde düzenlenmiştir. Protokolün 42'inci maddesi Türkiye'nin coğrafi durumu göz önüne alınarak Topluluğu kuran Anlaşmanın ulaştırma ile ilgili hükümlerini Türkiye'ye teşmil edebilmektedir. Yani Ortaklık Konseyi, ulaştırma modlarına uygun bir şekilde, diğer üyelerle aynı şartlar altında Türkiye'ye de uygulayabilmektedir .

Ortaklık Konseyi Kararı, 6 Mart 1995 tarihinde Türkiye Avrupa Topluluğu Ortaklık Konseyi toplantısında alınmış; kamuoyunda bilinen tabiri ile Gümrük Birliği'ne girilmiştir. Bu toplantıda alınan karar ile Türkiye, Gümrük Birliğine dayalı ortaklığın son aşamasına gelmiştir. Bu karar, Topluluk (Birlik) içinde hukuk kaynakları arasında kabul edilmektedir. Avrupa Birliği Adalet Divanı da uyuşmazlıklar söz konusu olduğunda birincil ve ikinci hukuk kuralları arasında ayırım yapmadan örnek olarak Ortaklık Konseyi Kararlarını da uygulamaktadır. Çalışmanın çıkış noktası olan İstanbul Lojistik Davasında da Avrupa Birliği Adalet Divanı ikincil hukuk kaynağı nitelikli bu kararı uyuşmazlıkta uygulamıştır.

Türkiye ile Avrupa Topluluğu arasındaki bu kararın 66'ıncı maddesi ise Gümrük Birliği'ne giren ürünlere dair uygulamalar yargıya taşındığında Avrupa Topluluğu Adalet Divanı kararlarının uygulanacağını düzenlemektedir. Dördüncü madde ise ithalat ve ihracatta uygulanan gümrük vergileri ve eş etkili mali tedbirlerin

tarafların karşılıklı kaldıracağını düzenlemektedir. Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşmanın 30'uncu maddesinde de aynı düzenleme mevcuttur.

İstanbul Lojistik Limited Şirketi, İstanbul Ticaret Sicil Müdürlüğüne kayıtlı, Almanya ile Türkiye arasında taşımacılık yapan bir şirkettir. 30 Mart 2015 tarihinde Macaristan ulusal otoriteleri, Almanya'ya tekstil ürünleri götürürken ve Macar-Türk transit geçiş izni ve tüm prosedürleri tamamlamış olmasına rağmen, Romanya sınırına yakın bir yerde, şirket tırlarının 12 Tondan fazla yük taşıma izni olmasına karşın İstanbul Lojistik Şirketine yaptırım uygulamıştır. Macaristan Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu uyarınca İstanbul Lojistik'in vergi yükümlülüğünü yerine getirmediği, transit geçiş izin belgesinin geçersiz olduğu sebebiyle 60 000 HUF (yaklaşık 200 Avro) motorlu taşıt vergisi, 300 000 HUF vergi para cezası (yaklaşık 1000 Avro), 300 000 HUF (yaklaşık 1000 Avro) idari para cezası olmak üzere toplamda 660 000 HUF (yaklaşık 2200 Avro) para cezasına çarptırmıştır. Karara itiraz eden firma üst derece itiraz makamında talebi reddedilmiş bunun üzerine de yargıya taşımıştır. Szegedi Vergi ve İş Mahkemesinde açılan davada mahkeme Macaristan ulusal vergi mevzuatının ilgili hükümleri ile Türkiye ile AB arasında Gümrük Birliğini oluşturan 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın dört, beş ve altıncı maddeleri arasında çelişme görmesinden dolayı bekletici sorun yapmış ve Avrupa Birliği Adalet Divanına konu hakkına yorum talebinde bulunmuştur.

Avrupa Birliği Adalet Divanı, da Macaristan ulusal mevzuatına göre Türk firmasının ödemesi talep edilen verginin, Ortaklık Konseyi Kararına aykırı olup olmadığını incelemiştir. Ortaklık Konseyi Kararının birinci maddesi (madde 1), dördüncü maddesi (madde 4), 66'ıncı maddesi ve Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşmanın 30'uncu maddesine göre bir inceleme yapmıştır. Buna göre Divan her ne ad altına olursa olsun, miktarı çok az dahi olsa ilgili mevzuat gereğince Avrupa Birliği İşleyişine Dair Anlaşmanın 28'inci ve 30'uncu maddeleri uyarınca bu uygulamayı eş etkili vergi olarak kabul etmiştir. Bunun yanı sıra mahkeme bu tarz yükümlülüklerin haksız rekabet, suni dengesizlik yaratmasından dolayı malların serbestçe dolaşımı ilkesine aykırı olduğunu ve rekabeti bozucu etki yarattığına kanaat getirmiştir. Bunun yanı sıra transit geçiş izni olduğu halde transit geçiş için mali yükümlülük koyulmasını ve bunun malların fiyatına yansıtacağını haksız rekabete yol açacağından dolayı Birlik mevzuatına aykırı bulmuştur. 1/95 Ortaklık

Konseyi, kararının dördüncü maddesinde (madde 4) yer alan yasak paralelinde eş etkili vergi olarak kabul etmiş ve hukuka aykırı bulmuştur³⁰¹.

Türk yurttaşlarının ve Türk teşebbüslerinin Avrupa’da yaşadıkları sorunlardan biri vize, diğeri ise ticari faaliyette bulunma sırasında tabi tutuldukları mali yükümlülüklerdir. Türkiye’nin dış ticaretindeki ilk sırayı Avrupa Birliği almaktadır. Sonuç olarak Avrupa Birliği-Türkiye ilişkileri çok yakın bir şekilde devam etmektedir. Ancak bugüne kadar taşımacılık yapan Türk tırlarına uygulanan eş etkili mali yükümlülüğün yargıya taşınması, Birlik ile ticaret yapan firmalar için oldukça önemli bir ilgi alanıdır. Türkiye’nin Gümrük Birliği üyesi olduğu ve Gümrük Birliği üyesi ülkelerin de uyması gereken kurallar olduğu ne yazık ki kendi iç kamuoyu tarafından unutulmaktadır.

Türk taşımacılık şirketlerinin Avrupa Birliği’ne yük taşırken; eş etkili mali tedbir uygulandığı gibi, kota ve zorunlu ulaşım modu da dayatılmaktadır³⁰². Birlik ile Türkiye ilişkilerini düzenleyen mevzuata (Ankara Anlaşması, Katma Protokol, 1/95 Ortaklık Konseyi Kararı, Avrupa Birliği Adalet Divanı kararları) bakıldığında, Birlik ülkelerini yükümlülüklerini ve Türk ticari şirketlerinin hakları gözardı edilmektedir.

1/95 Ortaklık Konseyi Kararı üçüncü maddesi (madde 3) ile Türkiye, Gümrük Birliği alanına girmiştir. Ayrıca ülkemiz ile Avrupa Ekonomik Topluluğu’nun imzaladığı Ankara Anlaşmasına göre 10’uncu maddede Gümrük Birliği mal alışverişinin tümünü kapsadığı gibi, üye devletler ve Türkiye karşılıklı eş etkili mali yükümlülükler ve miktar kısıtlamasının kaldırılması yani eş etkili her tür tedbirin kaldırılacağını taahhüt etmektedir.

Katma Protokoldeki 21’inci ve 22’inci maddeler ve Ortaklık Konseyi Kararı ikinci maddede miktar kısıtlamalarının kaldırılacağını taraflar taahhüt etmektedirler. Gümrük Birliği ve Türkiye miktar konusunda kota getirme konusunda “*stand still*” ilkesine uymayı taahhüt etmektedir. Yani şartların anlaşmalar öncesine göre kötüye gitmeyeceğini Katma Protokol 23’üncü ve 41’inci maddede düzenlenmiştir.

³⁰¹ Tolga Candan, “Türkiye-Ab Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: Abad’ın C-65/16 Sayılı “İstanbul Lojistik Ltd.” Kararı Hakkında Bir Değerlendirme”, **Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2018, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/475424>, (12.11.2018).

³⁰² Cihangir Cengiz ve Ömer Kurtbağ, “Türkiye-AB Gümrük Birliğinde Yaşanan Güncel Sorunlar ve Bunlara Olası Çözüm Önerileri”, **Akademik Yaklaşımlar Dergisi Journal of Academic Approaches** Kış 2015 Cilt: 6 Sayı:2 Winter 2015 Volume: 6 Issue: 2,10,<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/269341>, (12.10.2018).

Transit kotaları Türk taşımacılık firmalarının yaşadığı bir sorun olup, yine mevcut mevzuat buna izin vermemektedir. Bu konu Ortaklık Konseyi Kararı beşinci, altıncı ve yedinci maddelerde düzenlemiştir. Ne yazık ki Avrupa Birliği Türk firmalarına transit kotaları uygulamaktadır.

Türk Taşımacılık firmaları Avrupa Birliği içinde “zorunlu taşımacılık modu uygulaması”na tabi tutulmaktadır³⁰³. Oysa yine 1/95 Ortaklık Konseyi Kararı yedinci madde tarafların karşılıklı olarak her tür ayrımcı tedbiri uygulamayacağını düzenlemektedir. Aynı şekilde Ankara Anlaşması 15’inci maddede ulaştırma ile ilgili hükümlerin uygulanması ve tasarrufu Türkiye’nin coğrafi konumunu göz önünde bulundurması gerektiğini düzenlemektedir.

3.7. DEĞERLENDİRME

Çalışmanın sonunda bir değerlendirme yapmak gerekirse, günümüz lojistik başarı sıralaması ve ölçütleri Türkiye’deki lojistiğin uluslararası lojistik pratikleri ile rekabetinde nelerin eksik olduğuna ve yapılması gerekenlere işaret etmektedir. Türkiye, Küresel Yenilikçilik Endeksi’nde 50’inci, Küresel Girişimcilik Endeksi’nde 37’inci sırada, Endüstri 4.0 Rekabet Endeksi’nde 61’inci sıradadır. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi’ne göre ise 2018 yılında 47’inci sırada yerini almış; 2016 yılında ise aynı endeksin sıralamasında 34’üncü sırada yerini almıştır. Yani Türkiye lojistik performans sıralamasında ki yılda 13 sıra düşmüştür. Türkiye’nin tabi tutulduğu bu sıralamanın (Dünya Bankası değerlendirmesi) kriterlerinden bazıları şunlardır; “rekabetçi fiyatlarla sevkiyat düzenlenmesindeki kolaylık“, “sevkiyatların planlanan zamanda ya da beklenen teslim saatinde varış yerine ulaşmasındaki zamanlama“, “lojistik hizmetlerde yetkinlik ve kalite”dir.

Çalışma, küresel endekslerdeki Türkiye’nin sıralaması ve uyum sürecindeki Avrupa Birliği üyesi ülkelerin sıralaması üzerine kurulmuştur. Çünkü Türkiye küreselleşme içinde yer aldığı gibi Avrupa Birliği’ne de üye olmayı istemektedir. Kaldı ki küresel endeksler, sıralamadaki ilk on ülkenin önemli bir kısmı Birlik üyesi

³⁰³ Cihangir Cengiz ve Ömer Kurtbağ, “Türkiye-AB Gümrük Birliğinde Yaşanan Güncel Sorunlar ve Bunlara Olası Çözüm Önerileri”, **Akademik Yaklaşımlar Dergisi Journal of Academic Approaches**, Kış 2015 Cilt: 6 Sayı:2 Winter 2015 Volume: 6 Issue: 2,10,<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/269341>, (12.10.2018).

lkeler olmasından dolayı Türkiye için önemlidir. Yani lojistik başta olmak üzere lojistiğin diğer etkenleri olan yenilikçilik, rekabet ve girişimcilik endekslerindeki Birlik yelerinin başarıları Türkiye için dikkate alınması gereken bir durumdur. Türkiye'nin sıralaması; aynı zamanda Türkiye'nin küresel ve Birlik lojistiği karşısında konumunu da belirlemektedir. Endeksler, lojistik rekabeti, lojistikte uygulanan rekabet kuralları ve mali yükümlülükler hakkında çıkarım yapma imkânı sağlamıştır.

Çalışmanın adı “*Lojistik Sektöründe Uygulanan Rekabet Hukuku ve Mali Boyutu; Avrupa Birliği-Türkiye Karşılaştırması*”dır. Ancak tam üyelik sürecindeki Türkiye'nin Avrupa Birliği müktesebatına uyumu, Türkiye'nin yükümlülükleri ve Avrupa Birliği'nin Türkiye'ye karşı yükümlülükleri boyutu da eklenerek inceleme yapılmıştır. Dolayısı ile üzerinde çalışılan konu “*Uluslararası Lojistikte Rekabet Kuralları ve Mali Yükümlülükler; Türkiye- Avrupa Birliği Karşılaştırması*” şekline dönmüştür.

Türkiye'nin aday ye olması salt Türkiye'nin yükümlülükleri açısından değil Avrupa Birliği'nin yükümlülükleri açısından da üzerinde durulması gerekmektedir. Gümrük Birliği yesi ancak Avrupa Birliği'ne ye olmayan Türkiye'nin yükümlülükleri şeklinde devam eden Avrupa Birliği uyum sürecinin, Avrupa Birliği'nin yükümlülükleri açısı da vardır. 1957 yılında başlayan Avrupa Birliği-Türkiye ilişkileri halen devam etmektedir.

Çalışmanın birinci bölümünde temel kavramlar ve günümüz lojistiğine yön veren kavramlar açıklanmıştır. İkinci bölümünde ise önce her iki ekonomik-siyasi yapının taşımacılık ve Trans-Avrupa Ağları uygulamalarındaki rekabeti incelenmiş daha sonra da her iki ülkenin rekabetini düzenleyen kurallar incelenmiştir. Rekabetin kuralları incelenirken Avrupa Birliği'nin metodu benimsenerek, teşebbüslere ve devletlere uygulanan kurallar olarak ikiye ayrılmıştır. Devletlere uygulanan kuralların haksız rekabet açısından özel bir önemi vardır. Zira devlet yardımı adı altında vergi teşvikleri, indirimleri, afları, borç silme gibi mali tedbirler rekabeti bozma etkisi yaratmaktadır. nc bölüm ise son bölüm olup lojistik süreçlerde Birlik müktesebatı fasıllarından vergilendirme (dolaylı vergiler), Gümrük Birliği, malların serbest dolaşımı fasılları açısından her iki ekonomik-siyasi yapının kuralları ve uygulamalarıyla inceleme yapılmıştır. Son bölüm bir anlamda alışmanın ana

bölümü olduğundan son bölümün bir kısmını da lojistik sektörünün Avrupa Birliği karşısında yaşadığı sorunları beş fasıl (malların serbest dolaşımı, gümrük birliği, rekabet, taşımacılık ve Trans-Avrupa Ağları) açısından değerlendirmeye ayrılmıştır.

Çalışmanın başlığı konu olarak lojistik, rekabet ve vergilendirme konularını barındırıyor gibi görünse de; *“malların serbest dolaşımı, gümrük birliği, vergilendirme, taşımacılık ve Trans-Avrupa ağları”* da inceleme konuları olmuştur. Türkiye’nin Avrupa Birliği’ne uyumlaşma sürecinde olması ve Avrupa Birliği müktesebatında lojistik isimli bir fasıl olmamasından dolayı; çalışmada Avrupa Birliği müktesebatı merkezli bir hat oluşturulduğundan, *“taşımacılık”* esaslı inceleme sonucunu doğurmuştur. Bundan dolayı taşımacılığın çok yakın bağ içinde olduğu Trans-Avrupa Ağları da çalışma konusunda girmiştir.

Çalışmada rekabet kurallarına girmeden önce Avrupa Birliği ile Türkiye arasındaki lojistik uygulamalardan biri olan *“taşımacılık ve Trans-Avrupa Ağları”* *“rekabet açısından”* incelendikten sonra uygulanan *“rekabet kuralları”* karşılaştırmalı incelenmiştir.

“Vergilendirme” ile ilgili incelemede ise (üçüncü bölüm) lojistik sektöründeki dolaylı vergiler açısından ele alınmış, *“malların serbest dolaşımı ve gümrük birliği”* fasılları da dâhil edilerek incelenmiştir. Bu durumda da Avrupa Birliği’nin toplam 35 fasıl tutan müktesebatının altısı inceleme konusu olmuştur. İncelenen altı fasıl, Avrupa Birliği ve Türkiye mevzuatı ve uygulamaları, Türkiye’nin uyumu ve Avrupa Birliği’nin yükümlülükleri açısından ele alınmıştır.

Birliğe adaylık ve Gümrük Birliği üyeliği açısından Türkiye, adaylık sürecinde Birliğe uyum konusunda atılması gereken adımlar konusunda yol almıştır. Trans-Avrupa Ağları, ticaret kanunu, malların serbest dolaşımı, fikri mülkiyet hukuku, mali hizmetler, işletme ve sanayi politikası, tüketici ve sağlığın korunması, gümrük birliği ve mali kontrol alanlarında ileri düzeyde sayılmaktadır. Müktesebat ile uyum halen daha problem teşkil etse de özellikle rekabet, taşımacılık ve vergisel yükümlülüklerde aşamalar kaydedilmektedir.

Avrupa Birliği üyeliği Türkiye’nin uzun zamandır dâhil olmaya çalıştığı bir süreçtir. Gümrük Birliği üyesi olup Birlik üyesi olmayan tek ülke ise Türkiyedir. Türkiye, tam üyelik için bazı alanlarda ileri düzeyde olup yol almıştır. Bunlar Trans-Avrupa Ağları, Ticaret Kanunu, malların serbest dolaşımı, fikri mülkiyet hukuku,

mali hizmetler, işletme ve sanayi politikası, tüketici ve sağlığın korunması, gümrük birliği ve mali kontrol alanlarında ileri düzeyde sayılmaktadır. Gümrük Birliği üyeliğine kabul edilen ancak Birlik üyeliği için gümrük birliği faslının açılmaması da Birliğin Türkiye'ye yönelik oldukça yanlı bir bakış açısı içinde olduğuna işarettir.

Müktesebat ile uyum halen daha problem teşkil etse de özellikle rekabet, taşımacılık ve vergisel yükümlülüklerde aşamalar kaydedilmektedir. Türkiye rekabet, vergi, taşımacılık fasılları ile ilgili ilerlemeler elde etmiştir. İlerleme raporlarında da Türkiye'ye dair olumlu görüşler olmasına rağmen Türkiye neden halen üye değildir? Ya da sorunun seviyesini yumuşatarak; *“Gümrük Birliği üyesi olan ancak Avrupa Birliği üyesi olmayan Türkiye”*, ticaretinde en çok paya sahip Avrupa ile ticaretle neden ayrımcılığa maruz kalmaktadır? Bu soruyu daha ayrıntılı sormak gerekirse Türk lojistik teşebbüslerine neden yük, taşımacılık modu ve mali eş etkili tedbirler uygulanmaktadır? Avrupa Birliği'nin “rekabet”, “taşımacılık”, “malların serbest dolaşımı”, “gümrük birliği” fasıllarını neden açmadığını düşünmek gerekmektedir..

Çalışmada incelen beş fasla göre Türkiye için Trans-Avrupa ağları faslı açılıp, müzakere edilmiş ve kapanış boyutuna gelinmiştir. Trans-Avrupa Ağları, Avrupa'yı enerji kaynaklarına yakınlaştıran enerji, telekomünikasyon ve ulaşım ağları olup; Avrupa Birliği'nin beslenme damarı gibidir. Türkiye, Avrupa Birliği'nin beslenme damarı olan, enerji kaynaklarına erişimini sağlayacak Trans-Avrupa Ağlarına dâhil olmasına rağmen taşımacılık faslı henüz açılmamıştır.

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin Birlik'e dâhil olması sonrası, Türkiye'nin bu konudaki endişelerini dile getirmesi, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin Taşımacılık faslının açılmamasına ilişkin görüşü ve Konsey'in kararı sonucu taşımacılık faslı beklemektedir. Taşımacılık faslının yanısıra *“lehim ve tutkal”* benzetmesi yapılan rekabet faslı da henüz açılmayan, açılması gereken fasıllardan biridir. Gümrük Birliği, malların serbest dolaşımı faslı da açılmayan diğer fasıllardandır.

Gümrük Birliği üyesi olup, Avrupa Birliği'nin serbest ticaret anlaşmalarından dolayı üçüncü ülkelere ithal edilecek mallara Türkiye için dezavantaj teşkil edecek farklı gümrük tarifesi uygulamak zorunda olmasına rağmen; Türkiye için gümrük birliği ve malların serbest dolaşımı faslı açılmamaktadır.

Küreselleşmeden dolayı lojistik teşebbüslerini en çok ticaret yaptığımız Avrupa Birliği lojistik teşebbüsleri ile karşılaştırdığımızda SWOT analizi yapılması gerekmektedir. Swot analizi; strength (güçlü yönler), weakness (zayıflık), opportunity (olanak, kolaylık) ve threats (tehdit) sözcüklerinin baş harflerinden oluşur. Bu analiz ile organizasyonun güçlü, zayıf, yeni imkânlar ve tehdite açık yönleri tartışılır.

Swot analizine göre bir çıkarsama yapmadan önce bazı gerçekleri tekrar hatırlamak gerekir; Avrupa Birliği, dünyanın ikinci büyük ticari bölgesidir. Türkiye uyum süreci ile Avrupa Birliği'ndeki lojistik uygulamaları ile karşılaştırıldığında yapısal ve uygulama farklılıklarına sahiptir. Lojistiğin ülkemizde algılanma biçimi ile Birlik'teki algılanma ve uygulanma biçimi arasında ciddi farklılıklar vardır. Türkiye'de halen daha lojistik; nakliyecilik ve gümrükleme olarak algılanmaya devam edilmektedir. Avrupa Birliği lojistik uygulamalarında eşyayum, standartlaşma, çevreye duyarlı, fiyat mekanizmasında “düşük maliyet düşük ücret”, müşteri katılımlı-odaklı taşımacılık politikası hedeflenmektedir. Avrupa Birliği lojistiği çoklu yönleri ile ele almakta; sürdürülebilir, çevreye dost, yeni teknolojilerle yenilenen, tüketici haklarına saygılı, geçiş yollarının çevresel haklarına önem veren, lojistik iş kollarındaki çalışanların haklarına saygılı, gaz emisyonu sorununu önemseyen çözüm odaklı, alt yapıya önem veren bir politika belirlemiştir.

Ülkemizde son yıllarda taşımacılık sektöründe yenilikler, daha doğrusu yenilik anlayışı ile demiryollarında, denizyolu taşımacılığında ve karayolları taşımacılığında aşamalar kaydedilmeye başlanmıştır. Lojistik teşebbüslerinde en büyük sorunlardan biri de yerli sermayeli şirketlerin oldukça azlığıdır.

SWOT analizi yapıldığında Türkiye Lojistik sektöründeki tablo şu şekildedir:

Güçlü Yönler:

- Türkiye'nin stratejik ve coğrafi konumu,
- Pazar ekonomisi deneyimli büyük bir ülke olması, üretkenlik artışı,
- Üç tarafı denizlerle çevrili ve liman yapmaya elverişli bir altyapıya ve kara taşımacılığında önemli bir filoya sahip olması,
- Malların serbest dolaşımı konusunda ilerleme kaydetmiş bir ülke olması,
- Trans-Avrupa Ağları konusunda Uyum Sürecinde kapanışa kadar gelinmiş olması,

- Trans-Avrupa Ağları'na dâhil olunması,
- Multimodal taşımacılığa yatkınlık gibi.

Zayıf Yönler:

- Eğitimli personel yetersizliği,
- Teknolojik alt yapı eksikliği,
- Demiryolu ve denizyolu taşımacılığının yetersizliği,
- Çoklu taşımacılıktaki yetersizlikler,
- Taşıt filosunun eksikliği,
- İş sağlığı ve güvenliğindeki yetersizlikler,
- İş güvenliği ve iş hukukundaki eksiklikler,
- Rekabet sorunları ve iş etiği eksiklikleri,
- Yasal düzenleme ve akademik araştırma eksiklikleri,
- Türk lojistik sektörünün uluslararası taşımacılık konusunda hukuki okuryazarlık, farkındalık eksikliği,
- Sermayedeki yetersizlikler, verimsiz çalışmadır.

Tehditler:

- Yabancı firmaların girişi,
- Ekonomik belirsizlik,
- Politik karmaşa,
- Bölgede savaş ve istikrarsızlık,
- Artan enerji maliyetleri,
- Avrupa Birliği'nin uyguladığı her tür tedbir,
- Gümrük Birliği üyesi olup Avrupa Birliği'ne üye olunmadan yükümlülüklerin tek taraflı olması,
- Gümrük Birliği ve Avrupa Birliği'nden dolayı üçüncü ülkelerin Türk lojistiğine uyguladığı tedbirler,
- Gümrük Birliği ve Avrupa Birliği sürecinden dolayı Türkiye'nin uyguladığı vergi tarife uygulamaları,
- Gümrük duvarlarının kalkması,

- Avrupa Birliği üyesi olup Gümrük Birliği üyesi olmayan bir ÷lke olarak karar alma mekanizması içinde olmamak,
- Karayolları, denizyolları, demiryolları bağlantılarındaki eksiklik ve yetersizliklerdir.

Fırsatlar:

- Stratejik coğrafik konumu,
- Pazar ekonomisi deneyimli büyük bir ÷lke olması,
- Üç tarafı denizler ile çevrili ve liman yapmaya elverişli bir altyapısı,
- Kara taşımacılığında önemli bir filoya sahip olması,
- Birlik ile yapılan anlaşmalarda Türk yurttaş ve teşebbüslerin hakları için hukuk bir politikası belirlenmesi,
- Birliğin yükümlölüklerini yerine getirmemesinden dolayı önleyici ve koruyucu politika ve tedbirlerin belirlenmesi,
- Ayrıca Karadeniz, Balkan, Arap pazarlarına yakınlığıdır.

Rekabet faslı içinse, ilerleme raporlarında dahi devlet destekleri konusu hariç ileri düzeyde bulunan rekabet kuralları ve rekabet kurulu olmasına rağmen neden rekabet faslı açılmamaktadır sorusunu sormak gerekmektedir.

Türk lojistiği 2018 yılı değerlendirmelerinde, 13 sıra düşerek 47'inci sırada yer almıştır. Değerlendirme kısmının başına belirtildiği gibi “*rekabetçi fiyatlarla sevkiyat düzenlenmesindeki kolaylık*“, “*sevkiyatların planlanan zamanda ya da beklenen teslim saatinde varış yerine ulaşmasındaki zamanlama*“, “*lojistik hizmetlerde yetkinlik ve kalite*” kriterlerindeki düşük puanlar Türk lojistik teşebbüslerinin Avrupa Birliği'nde ve üçüncü ÷lkelerde yaşadığı sorunlarla ilgilidir. Çünkü Avrupa Birliği, Türkiye'nin en çok ticaret yaptığı bölge olarak birinci sıradadır. Avrupa Birliği'nde Türk lojistiğine uygulanan her tür ayrımcılık, Türkiye'nin lojistik karnesini olumsuz etkilemektedir.

Karşılıklı taahhütlere rağmen Türk teşebbüsleri yük kotası, taşımacılık modu kısıtlamasına ve fiyatlara yansıyan mali tedbirlere maruz kalmaktadır. Oysa Ankara Antlaşması, Katma Protokol, Ortaklık Konseyi Kararı, Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşma, ABAD Kararlarına göre, malların serebest dolaşımını ve rekabeti

engeleyen, fiyata etki edecek türde eş etkili mali tedbirler ve her tür tedbirin uygulanmaması gerekmektedir. Birlik üyeleri, Türkiye'nin üye olmasa dahi Birliğin Türkiye ile imzaladığı ve Birliğin kendi iç mevzuatına göre; Türkiye'ye ayrımcılık uygulayamayacağı yönündedir. Ancak Türk lojistik teşebbüslerine taşımacılıkta zorunlu mod uygulaması dayatmak, yük kotası ve taşıdığı malın fiyatını arttırmaya sebep olacak mali tedbirlerden dolayı; malın tesliminin daha geç olmasını, malın daha yüksek fiyatla tüketiciye ulaşmasını, taşımacılık hizmetinin daha pahalı olmasını, daha iyi bir lojistik hizmeti verilmemesini sağlamaktadır.

Türkiye'nin ticaretinde en büyük yere sahip Avrupa Birliği'ndeki lojistik hizmetlere (taşımacılık) yapılan ayrımcı uygulamalar, Türkiye'nin lojistikte küresel rekabetini de etkilemektedir. Bunun yanısıra EFTA ve üçüncü ülkelerle olan ilişkilerde de Gümrük Birliği üyesi olarak taahhütlerden dolayı uygulanan eş etkili ayrımcı mali tedbirler (fiyata yansıyan) ve taşımacılık kotaları; Türk lojistiğinin performansını etkileyen girdilerdendir. Türkiye, üçüncü ülkelere Gümrük Birliği'nin öngördüğü kurallara uygun mali tedbirler uygulamak zorunda olduğu gibi; Avrupa Birliği üyesi olmadığı için üçüncü ülkelerde Birlik üyesi ülkelerin elde ettiği avantajlardan yararlanamamaktadır. Üstüne üstlük Türkiye, Birlik üyesi olmadığı için üçüncü ülkelerle yapılan antlaşmalar hakkında söz hakkı da yoktur³⁰⁴. Bu durum ise hem lojistik sektörünü hem de Türk ihracatını olumsuz etkilemektedir. Mali boyutta ise yükümlülüklerin karşılıklı olması gerekmektedir. Kayıt dışılığın olması altyapı sorunlarını da beraberinde getirmektedir³⁰⁵. Dolaylı vergiler kayıt dışı yönelimlere sebebiyet vermektedir. Kamyon taşımacılığında yaşanan gümrük belgesi yükümlülükleri ve Türk teşebbüslerine Avrupa Birliği üye ülkelerinde uygulanan eş etkili vergiler, ayrımcı vergiler konusunda sektörde farkındalığın artması gerekir. Uluslararası ticaret yapan teşebbüslerin Gümrük Birliği mevzuatı konusunda farkındalığa sahip olması gerekir. Türk teşebbüslere ayrımcı vergi uygulamasının yargıya taşınması sonucu elde edilen Avrupa Birliği Adalet Divanı kararı teşebbüslerimiz için son derece önemlidir.

³⁰⁴ Yeşim Kuştepe ve Canan Balkır, "17 Years After: Re-visiting the EU-Turkey Customs Union", https://www.academia.edu/10784143/17_Years_After_Re-visiting_the_EU-Turkey_Customs_Union, (20.12.2018).

³⁰⁵ Tulin Canbay, Bir Günah Vergisi Olarak Türkiye'de Sigaranın Vergilendirilmesinin Vergi Kaybı Açısından Değerlendirilmesi, **International Journal of New Trends in Social Sciences**, Volume 0 1, Issue 1, (2017) 01-10.

Türkiye'nin Avrupa Birliği karşısında konumuna Gümrük Birliği üyesi olduğu halde Avrupa Birliği'ne üyelikte açılmayan fasıllardan bakmak gerekmektedir. Enerji kaynaklarına yakınlık, enerji kaynaklarına erişim için Avrupa Birliği için önemli bir yerde duran Türkiye için Trans-Avrupa Ağları faslını açmış, ilerleme kaydedilmiş ve kapanış kısmına gelinmiştir. Oysa taşımacılık faslı, 2006 yılında AB Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi'nde alınan karara göre gümrük birliği faslını Güney Kıbrıs Rum Kesimi'ni de kapsayacak şekilde genişleten Ek Protokoldeki yükümlülüklerini yerine getirene kadar askıya alınması ve diğer fasıllarla kapanmasına karar verilmişti. Trans-Avrupa Ağları konusunda askıya alma girişimi yokken GKRK'ni gümrük birliği faslına dâhil etme konusundaki Türkiye'nin rezervlerinden dolayı Avrupa Birliği'nin bu tavrı karşılıklılık, eşitlerarasılık açısından sorunlar taşımaktadır. Taşımacılık faslı ile ilgili tarama süreci bitmiş olmasına rağmen gümrük birliği faslı Türkiye için önemli bir engeldir. Buna mukabil Avrupa Birliği, Türkiye'yi 1995 yılında Gümrük Birliği üyesi yapmakta beis görmezken, müktesebattaki gümrük birliği faslının GKRK'ne teşmilinde Türkiye'nin rezervleri karşısında oldukça eşitsizlik içeren bir tutum izlemiştir.

Gümrük Birliği üyesi olup Birliğe üye olmayan tek ülke olan Türkiye'nin, Gümrük Birliği'nden dolayı 23 yıldır yükümlülüklerini yerine getirirken; Birlik üyeliği için “*gümrük birliği*” faslının açılmaması oldukça düşündürücü bir durumdur.

ABİDA'nın yedinci başlığında birlikte düzenlenen vergilendirme ve rekabet fasıllarından vergilendirmenin açılması ancak rekabet faslının neden açılmadığı da bir başka soru olması gerekmektedir.

Şu ana kadar Ortadoğu ve Kafkasya'daki enerji kaynaklarına güvenli erişim için yol güzergâhında olan Türkiye'nin Trans-Avrupa Ağları faslında başarıyla sona gelindiğini belirtilmektedir. Diğer yandan Trans-Avrupa Ağları ile yakın bağı olan malların serbest dolaşımında neden fasıl açılmamaktadır? Malların serbest dolaşımı için idari, fiziki, gümrük açısından uyumlaşmış uygulama ve kuralların oluşması gerekmektedir. Bu durumda ise Gümrük Birliği üyeliği ve Avrupa Birliği adaylığının Türkiye'nin yükümlülükleri üzerinden ancak hakları gözardı edilerek gittiği sonucu çıkarma gibi bir sonuç ortaya çıkmaktadır.

SONUÇ

Gümrük Birliği üyesi olan ancak Avrupa Birliği üyesi olmayan Türkiye'nin hem küreselleşmeye ayak uydurması gerekmekte hem Avrupa Birliği ile uyum sürecini devam ettirmesi hedefleri vardır. Türk lojistiğinin küresel rekabete ve Birlik politikaları ve uygulamaları ile uyum göstermesi gerekmektedir.

Türkiye, bulunduğu siyasi ve ekonomik ortamda bazı sorunlarımız olabilse de devam eden küresel dinamikte ülke lojistiğini ileriye taşıması gerekmektedir. Çalışma, Türkiye'deki lojistik uygulamalara uygulanan rekabet kuralları ve mali yükümlülüklerin Avrupa Birliği ile kıyaslaması şeklinde olmuştur. Ancak uyum sürecinden dolayı çalışma konuları ile ilgili Birlik müktesabatından fasıllara göre inceleme olmuştur. İnceleme yapılırken de Birliğin yükümlülükleri de gözönüne alınmıştır.

Bu çalışmaya konu olan fasılların uyum sürecinde Birliğin Türkiye'ye olan tavrından yola çıkarak Türkiye Avrupa Birliği'nin neresinde sorusunu da sormak gerekmektedir. Türkiye lojistik sektörü ve ticareti için atması gereken adımların olduğu muhakkaktır. Özellikle de küresel endekslerde Birlik üyesi ülkelerin ön sıralarda olması, Türkiye için atılması gereken adımlar açısından öğreticidir. Türkiye salt Birliğe üye olmak için değil küresel rekabete uymak için gereken adımları atması gerekmektedir. Ancak çalışma sonucunda şu gerçek de ortaya çıkmaktadır; Türkiye uyum sürecinde ilerleme raporlarında belirtilen adımları atmaktayken neden Türkiye'nin üyeliğine dair olumlu adım atılmamaktadır? Türk lojistik şirketlerine uygulanan eş etkili her tür ayrımcı tedbire dair uygulamalar varken, Türkiye ilerleme raporlarında belirtilen adımları attığı Birlik tarafından tespit edilmişken; neden Gümrük Birliği'ne dair güncelleme yapılmamaktadır?

Türkiye'nin Birlik ilkeleri ve esaslarına uyumu, aynı zamanda küresel rekabet içerisinde yarışabilmesine ilişkindir. Ancak Türkiye'nin yaşadığı bu süreçte tek taraflı yükümlülükler ve hak kayıpları listesi, ilerleme kaydedilen fasıllarda dahi müzakerelerin tek taraflı durdurulması önemli sorunlardır. Birliğin ekonomik ihtiyaçlarına göre Türkiye ile ilgili fasılların açılması, Türkiye'nin Birlik ekonomik ihtiyaçlarına uygun projelere dâhil edilmesi ve bugüne kadar uygulanan ayrımcı tedbirler önemli sorunlardır. Çalışmada incelenen altı fasıldan bir tanesinin açılıp,

kapanış aşamasına gelmesi diğer fasılların Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin görüşleri ve Konsey'in değerlendirmesi ile açılmaması önemli sorunlardır. Bu durumda Birliğin yenilikçilik, lojistik, girişimcilik, Endüstri 4.0 rekabeti gibi konularda politikası, esas ve ilkeleri Türkiye'nin öncelikleri arasında olmasına rağmen; ticaretinde en büyük paya sahip oldukları bir aday ülke konusundaki olumsuz tutum Türkiye'nin Birlik karşısında alternatif çözüm yolları üretmesini gerektirecektir.

Türkiye, Birlik tarafından kendisi için iyileştirici adımlar atılmamasına rağmen Birliğin ekonomik, siyasi çıkarları doğrultusunda adımlar atmasından dolayı mali, hukuki, politik birçok yönden yeni alan açması gerekir. Aday üyeliğin karşılıklılık içerdiği hesaba katılarak Türk yurttaşlarının ve teşebbüslerinin Birlik içinde hakları olduğu gerçeği unutulmamalıdır. Bunun için hukuk yolu işletilmeli, Birliğin haklarını ihlal ettiği vatandaş ve teşebbüsler için Birlik içinde hukuki süreçlerin takibi ve finansmanı kamu politikası olmalıdır. Gümrük Birliği'nin revize edilmesi için girişimlerde bulunulmalı, Birlik içinde ve üçüncü ülkelerde yaşanan her tür ayrımcı uygulamanın son bulması için Türkiye de gereken tedbirleri kendi sınırları içinde uygulamalıdır. Üçüncü ülkelerle yapılan anlaşmalarda söz hakkı olmamasından dolayı yaşanan mali kayıpların yaşanmaması için önleyici tedbirler alınması gerekmektedir.

Birlik, ekonomik çıkarları doğrultusunda Trans-Avrupa Ağları'na Türkiye'yi dâhil edip, Türkiye'ye iyileştirici desteği vermesine rağmen diğer fasıllarda destek vermemesinden yola çıkarak diplomatik ve mali anlamda önleyici ve korumacı tedbirlere başvurulması gerekir.

Avrupa Birliği'nde ticaret, çalışma gibi konularda anlaşmaalara Birlik üyelerinin tek taraflı uymamasından dolayı yurttaşlar ve teşebbüsler mağdur olmaktadır. Bu durumda da Türkiye imzacı taraf olan Birlik nezdinde ve hak ihlallerine sebep olan ülkeler nezdinde girişimler yapmak zorundadır. Birlik nezdinde diplomatik yol ve yeni mali tedbirler ile yanıt verilebilirirken ülkeler nezdinde de Türk yurttaş ve teşebbüslerinin Birlik içinde haklarının aranmasında, hukuki süreç başlatılması konusunda finansman desteği olmalıdır. Buna alternatif olarak 4P İlkesi (Protection-Koruma, Prevention-Önleme, Prosecution-Hukuki

Süreç*³⁰⁶, Policy-Politika Belirleme) olarak adlandırılan hak ve özgürlüklere ilişkin Avrupa Anlaşmalarında yer edinen ilkeye uygun bir alternatif yaratılabilmektedir. Çünkü Birlik içinde hakları ihlal edilenler, Türk teşebbüsler ve Türk yurttaşlarıdır. Mülkiyet hakkı, ayrımcılık yasağı gibi haklar Birlik içinde ticari faaliyette bulunan Türk teşebbüsleri ve yurttaşlarını da ilgilendirmektedir. Birlik ile ticaret yapan ya da hizmet dolaşımından dolayı Birlikte istihdam edilen, edilmek istenen yurttaşlara ilişkin hak ihlalleri, Türk ekonomisine de olumsuz geri dönüşleri olmakta ve negatif dışsallık yaymaktadır. Bu durumda Birlik ile ilişkiler aynı zamanda hem kamusal zarar hem de kişi, hak ve özgürlükleri temelinde hak ihlallerine sebep olmaktadır.

Türk gerçek ve tüzel kişilerinin yaşadığı hak ihlallerinin yaydığı dışsallık Türk ekonomisinde kayıp, Türk Dış Politikasının saygınlığı ve Türkiye'nin dış dünyada itibarına olumsuz etki etmektedir. Devletler genel hukuku disiplini içerisinde ve anlaşmalar hukuku disiplini içerisinde anlaşmaların yürürlüğe girişi, uygulanışında “iyiniyet”, “ahdevefa” gibi ilkeler geçerlidir. İyiniyet ve ahdevefa ilkelerine göre uygulanmayan ve tek taraflı uygulanan, yıllarca uygulayan tarafa yönelik iyileştirici bir tutum alınmayan bir süreçte; anlaşmanın uygulanması ve yürürlüğünün de sorgulanır hale gelmesini getirecektir. Bu durum ise Türkiye Cumhuriyeti tarafından tek taraflı uygulanan Birlik tarafındansa güncellenmeyen, iyileştirilmeyen bir ilişkiye dönecektir.

Türk Dış Ticaretinde ilk sırayı alan Avrupa Birliği hak ve özgürlükler temelinde ve anlaşmanın tarafı olan Devlet'in ekonomisinde sebep olduğu zararlardan dolayı Türkiye'nin bundan sonraki politikası Önleme-Koruma-Hukuksal Yol ve Uygun Politika Belirleme konusunda olması gerekmektedir.

³⁰⁶ Önerilen 4P ilkesi son dönem Avrupa Konseyi'nin hak ve özgürlüklere ilişkin anlaşmalarının (İstanbul sözleşmesi, Lazarote Sözleşmesi) ana hattını oluşturan bir ilke olup; bu sözleşmelerdeki ilkeden uyarılma yapılmıştır. Birlik üyesi ülkelerinin yükümlülüklerine rağmen Türk teşebbüsleri ve kişilerinin çalışma ya da ticaretinde yaşadığı hak ihallerinden dolayı Birlik üyesi ülkelerin ulusal hukuklarında ve AİHM'de başlatılacak hukuki süreç olarak önerilmiştir. Çünkü Prosecution terimi sözcük anlamı ile ceza hukukunda dava kısmını ifade eden koğuşturma sürecini ifade etmektedir. Metinde koğuşturma olarak değil hukuksal süreç olarak ifade edilmiştir.

KAYNAKÇA

Acar, Zafer ve Murat Köseoğlu. **Lojistik Yaklaşımıyla Tedarik Zinciri Yönetimi**, 1.Basım, Nobel Kitap, İstanbul, 2014.

Akpınar, Özlem Mulun. “Avrupa Birliği’nin Deniz Emniyeti Ve Güvenliği Politikası Ve Uluslararası Hukukun İncelenerek Türkiye’nin Mevcut Deniz Emniyeti Ve Güvenliği Politikası İle Mukayesesi”, **Avrupa Birliği Uzmanlık Tezi**, 2014, <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/d99e8f1db650aa8.pdf> , (19.12.2018).

Aktan, Coşkun Can Aktan. “Yeni Ekonominin Çıkmasında Etkili Olan Faktörler”, **İnternet Sitesi**, 2003, <http://www.canaktan.org/yeni-trendler/yeni-ekonomi/etkili-faktor.htm>, (20.03.2014).

Altay, Asuman. **Kamu Maliyesi**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2015.

Arıkan, Zeynep. **Türk Vergi Hukukunda Mali İkametgâh**, Maliye ve Hukuk Yayınları, Ankara, 2007.

Aslan, İ. Yılmaz. **Rekabet Hukuku Dersleri**, Ekin Kitabevi, Ankara, 2006.

Atik, Hayriye. **Yenilik ve Ulusal Rekabet Gücü**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2005.

Avrupa Adalet Divanı. “İstanbul Lojistik Kararı, **Basın Bülteni**, 2017, <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-65/16,2017>, (06.06.2018).

Avrupa Birliği Adalet Divanı. “Deutsche Bahn and Others v Commission, 18.06.2015 Kararı”, **Basın Duyurusu**, <http://curia.europa.eu/juris/liste.-jsf?num=-C-583/13&language=EN>, (14.05.2018).

Avrupa Birliği Bakanlığı. “Katılım Müzakereleri”, **Basın Bülteni**, https://www.ab.gov.tr/katilim-muzakereleri_37.html, (20.05.2018).

Avrupa Birliği Bakanlığı. “Komisyon Tarafından Avrupa Parlamentosuna, Konseye, Ekonomik ve Sosyal Komiteye ve Bölgeler Komitesine Sunulan Bilgilendirme AB Genişleme Politikasına İlişkin 2018 Bilgilendirmesi”, **İnternet Yayını**, https://www.ab.gov.tr/siteimages/pub/komisyon_ulke_raporlari/2018_turkiye_raporu_tr.pdf, , (11.12.2018).

Avrupa Birliği Bakanlığı. 2006/35/EC Sayılı Kararın Feshine ve Türkiye ile Katılım Ortaklığının kapsadığı ilkeler, öncelikler ve koşullara dair bir Konsey Kararı”, **Konsey Kararı**, http://www.ab.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/Kob/Turkiye_Kat_Ort_B-elg_2007.pdf, (20.05.2017).

Avrupa Birliği Başkanlığı. “Müzakere Fasılları Temelinde AB Müktesebatı Listesi”, **Basın Bülteni**, https://www.ab.gov.tr/muzakere-fasillari-temelinde-ab-muktesebatilistesi_42148.html, (12.12.2018).

Avrupa Birliği Başkanlığı. 2003 Ulusal Program, **İnternet Yayını**, 2003, https://www.ab.gov.tr/_42260.html, (12.12.2018).

Avrupa Birliği Başkanlığı. “Müzakere Sürecine İlişkin Sıkça Sorular Sorular”, **İnternet Yayını**, <https://www.ab.gov.tr/44460.html> (20.05.2016).

Avrupa Birliği Demiryolları Ajansı. “European Rail Traffic Management System (ERTMS)”, **Basın Bülteni**, https://www.era.europa.eu/activit-ies/european-rail-traffic-management-system-ertms_en, (18.12.2018).

Avrupa Birliği. “Applying Rules of Competition to Transport by Rail, Road and Inland Waterway”, **Council Regulation** (EC) No 169/2009,2009, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/GA/TXT/?uri=celex:32009R0169>, (20.03.2108).

Avrupa Birliği. “EU transport policy”, 2017, **Basın Bülteni**, https://europa.eu/european-union/topics/transport_en (20.03.2017).

Avrupa Birliği. “EU Transport Policy”, **Basın Bülteni**, https://europa.eu/europeanunion/topics/budget_en, https://europa.eu/europeanunion/topics/transport_en, (23.05.2018).

Avrupa Birliği. “Taxation”, **Basın Bülteni**, 2015, https://europa.eu/europeanunion/topics/taxation_en (12.10.2018), <https://eu.boell.org/en/2016/04/11/panama-papers-and-international-battle-against-tax-havens-lessons-eu>, (21.05.2018).

Avrupa Birliği. “The Lisbon Special European Council (March 2000): Towards a Europe of Innovation and Knowledge”, **İnternet Özeti**, http://europa.eu/legislation_summaries/education_training_youth/general_framework/c10241_en.htm (20.05.2017).

Avrupa Birliği. Council Directive 2003/96/EC, **Avrupa Birliği Resmi Gazetesi**, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:283:0051:0070:EN:PDF>, (20.05.2017).

Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komite. “Taşımacılıkta Beyaz Kitap, 2016”, **Avrupa Birliği İnternet Yayını**, <https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/resources/docs/pp-white-paper-transport-may16-en.pdf>, (18.07.2017).

Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi. “Bosphorus Hava Yolları Turizm ve Ticaret A.Ş. v. Ireland Kararı App. no 45036/98.” (*ECtHR*, 30 June 2005), **Basın Bülteni**, <https://www.eui.eu/Documents/DepartmentsCentres/AcademyofEuropeanLaw/CourseMaterialsHR/HR2009/DeWet/DeWetBackgroundReadingCase3.pdf>, (12.12.2018).

Avrupa Komisyonu. “Public consultation on Combined Transport Report on the contributions received”, **İnternet Yayını**, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/media/consultations/doc/2014combinedtransport/summary.pdf>, (06.12.2018).

Avrupa Komisyonu. “Antitrust: Commission imposes € 169 million fine on freight forwarders for operating four price fixing cartels”, 19.02.2018, **Basın Bülteni**, http://europa.eu/rapid/pressrelease_IP12314_en.htm, (14.05.2018).

Avrupa Komisyonu. “Avrupa Birliği Adalet Divanı Bundeswettbewerbsbehörde, Bundeskartellanwalt v Schenker & Co. and Others Kararı”, 18.06.2013, **Avrupa Komisyonu Basın Bülteni**, http://europa.eu/rapid/press-release_CJE-13-73_en.htm, (13.04.2018).

Avrupa Komisyonu. “Avrupa Birliği Taşımacılık İstatistik Cep Kitabı”, **İstatistiki cep Kitabı**, 2016,s.4. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2016.pdf>, (09.12.2018).

Avrupa Komisyonu. “Competition”, **Basın Bülteni**, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/rules.html, (20.12.2018).

Avrupa Komisyonu. “Connecting Europe’s Citizens and Businesses”, **Avrupa Birliği Yayını**, http://europa.eu/pol/index_en.htm, <http://europa.eu/!bY34KD>, (20.12.2018).

Avrupa Komisyonu. “Cooperative, connected and automated mobility (CCAM)”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en, (19.12.2018).

Avrupa Komisyonu. “Digitalisation of Transport and Logistics and the Digital Transport and Logistics Forum”, 19.12.2018, **İnternet Sitesi Yayını**, https://ec.europa.eu/transport/themes/logisticsandmultimodaltransport/digitalisation-transport-and-logistics-and-digital-transport-and_en (19.12.2018).

Avrupa Komisyonu. “EU VAT Forum”, **Komisyon Raporu**, 2018, https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/d1507602_report_consolidated_en.pdf, (10.11.2018).

Avrupa Komisyonu. “Excise duties on alcohol, tobacco and energy”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/excise-duties-alcohol-tobacco-energy_en, (20.05.2017).

Avrupa Komisyonu. “From infrastructure costs to health and environmental impacts - European Commission shares first findings on the true costs of EU transport”, **İnternet Sitesi**, https://ec.europa.eu/transport/transport-categories/logistics_en, (08.12.2018).

Avrupa Komisyonu. “International Aviation – ECAA”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/ecaa_en, (20.12.2018).

Avrupa Komisyonu. “Logistics”, **İnternet Sitesi Yayını**, 19/12/2018, https://ec.europa.eu/transport/themes/logisticsandmultimodaltransport/logistics_en, (19.12.2018).

Avrupa Komisyonu. “Maritime and Inland Waterway Transport”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/transport/themes/pso/maritime-inland_en, (20.12.2018).

Avrupa Komisyonu. “Public Service Obligations (PSOs)”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal-market/pso_en, (20.12.2018).

Avrupa Komisyonu. “Road”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road_en, (19.12.2018).

Avrupa Komisyonu. “TEN-T Projects”, **Basın Bülteni**, <https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects>, (19.12.2018).

Avrupa Komisyonu. “Yenilik”, **Basın Bülteni**, https://ec.europa.eu/growth/industry/innovation_en, (10.12.2018).

Avrupa Parlamentosu. “Lisbon European Council 23 And 24 March 2000 Presidency Conclusions”, **Basın Özeti**, http://www.europarl.europa.eu/summits/lis1_en.htm, (20.05.2017).

Avrupa Parlamentosu. “Lisbon European Council Presidency Conclusions”, **Basın Bülteni**, 24.03.2000, http://www.europarl.europa.eu/summits/lis1_e-n.htm, (08.12.2018).

Avrupa Parlamentosu. “Lisbon European Council Presidency Conclusions”, **Basın Bülteni**, 24.03.2000, http://www.europarl.europa.eu/summits/lis1_e-n.htm, (08.12.2018).

Avrupa Topluluğu. “Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The Economic And Social Committee And The Committee Of the Regions”, **Avrupa Birliği**, 08.07.2008, <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0435:FIN:EN:PDF>, (10.09.2018) .

Avrupa Parlamentosu. “Rail Transport”, **Basın Bülteni**, <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/130/rail-transport>, (10.12.2018).

Ay, Hakan. **AB Mali Yapısı**, İzmir, 2012.

Azgün, Sabri. **Dış Ticaret ve Rekabet Gücü**, Ekin Yayıncılık, Bursa, 2017.

Bakkal, Muharrem ve Arif Oflaz. **Lojistik Bilgi Sistemleri**, Hiperlink Yayınları, İstanbul, 2011.

Bakkal, Muharrem ve Uğur Demir. **Lojistik Yönetimi ve E-Lojistik**, Hiperlink Yayınları, İstanbul, 2011.

Basalla, Georg. **Teknolojinin Evrimi**, 14.Baskı Doğubatı Yayınları, İstanbul.

Bekmez, Selahattin. **Türkiye Avrupa Birliği Sektörel Rekabet Analizleri**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2008.

Beyzatlar, Mehmet Aldonat ve Yeşim Kuştepe. Infrastructure, Economic Growth and Population Density in Turkey, **International Journal of Economic Sciences and Applied Research** 4 (3): 39-57. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1978869, (03.01.2012).

Bilici, Nurettin. **Avrupa Birliği Türkiye**, Savaş Yayınevi, Ankara, 2017.

Bilici, Nurettin. **Avrupa Birliği ve Türkiye II**, Savaş Yayınevi, Ankara, 2018.

Birleşmiş Milletler. “Tedarik Zinciri Hizmeti”, **İnternet Sitesi**, <https://www.unlb.org/Services/Logistics>, (08.12.2018).

Budak, Tamer. **Dijital Ekonominin Vergilendirilmesi**, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2018

Canbay, Tulin. Bir Günah Vergisi Olarak Türkiye’de Sigaranın Vergilendirilmesinin Vergi Kaybı Açısından Değerlendirilmesi, **International Journal of New Trends in Social Sciences**, Volume: 1, Issue: 1, (2017) 01-10.

Canbay, Tülin. Çokuluslu Şirketlerde Vergi Ödememe Yöntemi: Agresif Vergi Planlaması, **IERFM Uluslararası Ekonomi Araştırmaları Ve Finansal Piyasalar Kongresi Özet Bildiri Kitabı**, 2-14.04.2018, Nevşehir, 2018. http://ierfm.com/Documents/ierfm_2018_ozet_bildiri_kitabi.pdf, (20.05.2018).

Candan, Tolga. “Türkiye-Ab Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: Abad’ın C-65/16 Sayılı “İstanbul Lojistik LTD.” Kararı Hakkında Bir Değerlendirme”, **Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2018, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/475424>, (12.11.2018).

Cengiz, Cihangir ve Ömer Kurtbağ. “Türkiye-AB Gümrük Birliğinde Yaşanan Güncel Sorunlar ve Bunlara Olası Çözüm Önerileri”, Akademik Yaklaşımlar Dergisi Journal of Academic Approaches Kış 2015 Cilt: 6 Sayı:2 Winter 2015 Volume: 6 Issue: 2,10,<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/269341>, (12.10.2018).

Cengiz, Dilek. **Rekabet Politikası Faslı Neden Müzakereye Açılmıyor?**, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, 2017.

Chopra Sunil ve Peter Meindl. **Tedarik Zinciri Yönetimi**, Nobel Yayıncılık, Çev. Editörü, Emrah Bulut, İstanbul, 2017.

Christopher Bellamy ,“ECHR and competition law post Menarini: An overview of EU and national case law”, **Concurrences**, 2012, <http://awa2013.concurrences.com/business-articles-awards/article/echr-and-competition-law-post>, (10.10.2018).

CSCMP. “CSCMP Supply Chain Management Definitions and Glossary”, **İnternet Sitesi**. https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921 (20.05.2018).

CSCMP. “CSCMP Supply Chain Management Definitions and Glossary”, **İnternet Sitesi**, https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921 (20.05.2018).

CSCMP. ”CSCMP Supply Chain Management Definitions and Glossary”, **İnternet Sitesi**, https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921, (28.08.2018).

Çapanoğlu, Sema Gençay. **Vergilendirme Politikası**, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, Yayın No 246, İstanbul, 2011

David, Ricardo. **Siyasal İktisadın ve Vergilendirmenin İlkeleri**, İş Bankası Yayınları, 11. Basım, İstanbul, 2013.

Demir, Volkan. **Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması**. Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2008.

Derdiyok, Türkmen. **Dış Ticarete Vergi ve Mali Yükümlülükler**, Seçkin Yayınları, Ankara, 2013.

Dinçel, Salih. **Lojistik Yönetimi ve Girişimcilik**, Hiperlink Yayınları, İstanbul, 2016.

Dinler, Zeynel. **Mikro İktisat**, Ekin Basım Yayın, Bursa, 2013.

Dowd, Douglas. **Kapitalizm ve Kapitalizmin İktisadi Eleştirel Bir Tarih**, çev. İkinci Basım, Yordam Kitap, İstanbul, 2008.

Drucker, Peter. **İnovasyon ve Girişimcilik**, Optimist Yayın San. Ve Tic. Ltd. Şti., Çev. İlker Gürfidan, İstanbul, 2017.

Dulupçu, Mehmet Ali. **Küresel Rekabet Gücü**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2001.

Dutta, Soumitra, Bruno Lanvin ve Sacha Wunsch-Vincent (Ed.). WIPO, Cornell ve INSEAD'ın Ortaklaşa Hazırlattığı “Global Innovation Index 2018”, **Basın Bülteni**, <https://www.globalinnovationindex.org/gii-2018-report#pdfopener>, (10.12.2018).

Dünya Bankası (World Bank). “2018 Lojistik Performans Endeksi”, **Basın Bülteni**, <https://lpi.worldbank.org/international/global>, (18.12.2018).

Dünya Ticaret Örgütü. “Elektronik Commerce”, **Basın Bülteni**, https://www.wto.org/english/tratop_e/ecom_e/ecom_e.htm, (20.05.2018).

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. “Doğal Gaz Boru Hatları ve Projeleri”, **Basın Bülteni**, <http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatlari-ve-Projeleri>, (20.12.2018).

Erdal, Murat (Ed.). **Tasarımdan Süreç İyileştirmeye Tedarik Zinciri Yönetimi**, Beta Basım A.Ş., Ankara, 2017.

Erdal, Murat. **Satınalma ve Tedarik Zinciri Yönetimi**, Beta Basım Yayın, İstanbul, 2014.

Ersoy, Bernur Acıkgöz ve Şengül, Canan Muter. “Yenilikçiliğe Yönelik Devlet Uygulamaları ve AB Karşılaştırması”, **Yönetim ve Ekonomi Dergisi**, Celal Bayar Üniversitesi Manisa, Cilt: 15, Sayı: 1, 2008, s.62., http://www2.bayar.edu.tr/y-onetimekonomi/dergi/pdf/C15S12008/59_74.pdf, (10.03.2018).

Erturgut, Ramazan. **Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi**. Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Ticaret Limited Şirketi, Ankara, 2016.

EUR-LEX. Judgment of the Court (Second Chamber) of 20 January 2016, “Toshiba Corporation v. European Commission”, **Avrupa Komisyonu Basın Bülteni**, <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62014CJ037-3&lang1=en&type=TXT&ancre=>, (12.03.2018).

Eurocontrol. “Single European Sky”, **Basın Bülteni**, <https://www.eurocontrol.int/dossiers/single-european-sky>, (19.12.2018).

European Standards Organization (Avrupa Standartlar Örgütü). “Otomotiv Akıllı Taşıma Sistemleri”, **Basın Bülteni**, <https://www.etsi.org/news-events/news/11-technologies-clusters/technologies/241-electronic-fee-collection>, (10.12.2018).

Freeman, Chris ve Luc Soete. **Yenilik İktisadı**, 1.Basım, Tubitak Yayınları, Ankara.

Freeman, Chris ve Luc Soete. **Yenilik İktisadı**, Tubitak Yayınları, Ankara, 2004.

Fülberth, Georg. **Kapitalizmin Kısa Tarihi**, çev.Mehmet Tanyaş, Murat Düzgün, İkinci Basım, Yordam Kitap, İstanbul,2010.

GEDI (The Global Enterpreneurship and Develpment Institute). “2018 Küresel Girişimcilik Endeksi”, **Basın Bülteni**, thegedi.org/download/12231/, (10.12.2018).

Genç, Ruhat. **Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları**, 2.Baskı, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012.

Ghiani, Gianpaolo. **Introduction to Logistics Systems Planning and Control**, John Wiley and Sons Ltd., England, 2003.

Görçün, Ömer Faruk. **Tedarik Zinciri Yönetimi**, Beta Basım Yayım AŞ., 2. Baskı, İstanbul, 2013.

Gür, Nurullah Sadık, Ünay ve Şerif Dilek. **Sanayiye Yeniden Düşünmek. Küresel Teknolojik Dönüşümün Dünya ve Türkiye Ekonomisine Yansımaları**. SETA Kitapları: İstanbul, 2017.

Güven, Pelin. **Rekabet Hukuku Ders Kitabı**, Yetkin Yayınevi, Ankara, 2009.

Hartman, Dominik. “Understanding the Lisbon Strategy and policies from a Neo-Schumpeterian point of view”, **Revista Universitaria Europea**, 2007, <http://www.revistarue.eu/RUE/062007.pdf> , (20.05.2017).

ICC (Uluslararası Ticaret Odası). “Incoterms Rule 2010”, **Basın Bülteni**, <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/>, (10.12.2018).

Kahraman, Abdülkadir. “Dijital Ekonomide Vergileme Tercihleri ve Türkiye: Ne Tür Bir "İnternet Vergilemesi"?", **KPMG Blog Haberi**, <https://kpmgvergi.com/Blog/Pages/FullBlog.aspx?article=776> (12.12.2018).

Kahraman, Abdülkadir. “Dijital Ekonomide Vergileme Tercihleri ve Türkiye: Ne Tür Bir “İnternet Vergilemesi”?”, **KPMG Blog Haberi**, <https://kpmgvergi.com/Blog/Pages/FullBlog.aspx?article=776>, (12.12.2018)

Kahraman, Zafer. **Rekabet Hukuku Açısından Oligopolistik Bağımlılık**, Beta Yayıncılık, İstanbul 2008.

Karataş, İbrahim Atilla. “Bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye’nin Lojistik Sektörünün Karşılaştırmalı Analizi”, **Akademik Yaklaşımlar Dergisi, Journal of Academic Approaches**, İlkbahar, 2017, Cilt: 8 Sayı:1,<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/316230>, (201.12.2018).

Karluk, S. Rıdvan. **Uluslararası Ekonomi**, 10.Baskı, Beta Yayınları, İstanbul,2013.

Katinka Barysch. “The Future Of Single Market”, Centre of Europe” **Araştırma ve Basın Bülteni**, 02 March 2007, <http://www.cer.e-u/insights/future-single-market>, (13.04.2018).

Kazgan, Gülten. **İktisadi Düşünce veya Politik İktisadın Evrimi**, 19.Basım, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2014.

Keskin, Hakan. **Tedarik Zinciri Yönetimi**, Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic.Ltd.Şti., Ankara, 2015.

Keskin, M. Hakan. **Lojistik**, 4.Baskı, Nobel Kitap, İstanbul, 2011.

Koban, Emine ve Hilal Yıldırım Keser. **Dış Ticarete Lojistik**, 4. Baskı, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa, 2011.

Konak, Ceyhun. **Küreselleşme ve Yönlendirilen Tüketim**, Karbon Kitaplar, Ankara, 2017.

Köksal, Tunay. **Uluslararası Ticarete Pratik Bilgiler ve Yaygın Kullanılan Belgeler**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2009.

Köprü, M. Fatih. “Kurumlar vergisi oranında indirim yarışı”, **Vergide Gündem**, <https://www.vergidegundem.com/makale?categoryName=Ekonomist&publicationNumber=0&publicationYear=2017&publicationId=4719010>, (12.12.2018).

KPMG. “BEPS Eylem Planı ve Yeni Belgelendirme Yükümlülükleri Rehberi”, **KPMG Basın Bülteni** [https://assets.kpmg.com/content/dam-kpmg/tr/pdf/2017/09/beps-eylem-planı.pdf](https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/tr/pdf/2017/09/beps-eylem-planı.pdf) (12.12.2018).

KPMG. “BEPS Eylem Planı ve Yeni Belgelendirme Yükümlülükleri Rehberi”, **KPMG Basın Bülteni** <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/tr/pdf/2017/09/beps-eylem-planı.pdf> (12.12.2018).

Kutlu, Rasim. “Tek Pencere Sisteminin Türkiye Uygulaması”, **Gümrük ve Ticaret Uzmanları Dergisi**, <http://gtud.org/2017/03/24/tek-pencere-sisteminin-turkiye-uygulamasi-2/>, (20.12.2018).

Kuştepli, Yeşim ve Canan Balkır. 17 Years After: Re-visiting the EU-Turkey Customs Union. **Turkey’s Quest for the EU Membership Towards**, 2013, 2023: 163 -

194. https://www.academia.edu/10784143/17_Years_After_Revisiting_the_EUTurkey_Customs_Union, (20.12.2018).

Küçük, Orhan. **Lojistik**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2011.

Lardner, Dionysius. Railway Economy, 1850, **İnternet Sitesi**, <http://www.cs.trinity.edu/rjensen/readings/history/forrester/b04RailwayEconomy.htm>, (10.12.2018).

Long, Douglas. **Uluslararası Lojistik**, 2.Basımdan çeviri, çev. Mehmet Tanyaş, Murat Düzgün, Nobel Kitap, İstanbul, 2012.

Maliye Bakanlığı. “Bütünleşik Kamu Mali Yönetim Bilişim Sistemi”, **Basın Bülteni**, <http://bkmybs.maliye.gov.tr/>, (12.12.2018).

Mengiler, Özgür. **Paris Antlaşması'ndan Lizbon Antlaşması'na Avrupa Birliği**, İmaj Yayınevi, 2013.

Murphy, Paul ve Micheal Knemeyer. **Güncel Lojistik, Çeviri Editörleri**, Funda Yercan Şerife Demiroğlu, Satın Alma, Ceren İatuntaş Vural, Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic.Ltd.Şti., Ankara , 2016.

NATO. “Logistics”, **İnternet Sitesi**, 21.06.2107, https://www.nato.int/cps/u-a/natohq/topics_61741.htm, (08.12.2018).

OECD. “Türkiye’deki Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler”, **Basın Bülteni**, <https://www.oecd.org/industry-/smes/33705673.pdf> , (21.05.2014).

Oktar, Kemal. **KDV ve ÖTV Uygulaması**, Maliye ve Hukuk Yayınları, Ankara, 2011.

Orel, Fatma Demirci ve Gülsün Nakıboğlu. **Uluslararası Perakendecilik ve Tedarik Zinciri Yönetimi**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2016.

Orhan, Osman Zekayi. **Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi**, İstanbul Gelişim Üniversitesi Yayınları, İstanbul,2014.

Öz, Ersan. **Vergilendirmede Kanunilik ve Türk Vergi Sistemi**, Gazi Kitabevi, Ankara, 2004.

Özcan, Merve. “TIR’la Gelen Hukuk Zaferi Mercek Altında”, **IKV e- Bülteni**, https://bulten.ikv.org.tr/icerik_print.asp?ust_id=8123&id=8149, (10.12.2018).

Özgöker, Uğur. **Avrupa Birliği Rekabet Hukuku Politikası**, Beta Yayınları, İstanbul, 2008.

Özmen, Şule. **Ağ Ekonomisinde Yeni Ticaretin Yolu E-Ticaret**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 5.Baskı, İstanbul, 2003.

Özsunay, Ergun. **Avrupa Birliği Hukuku**, Vedat Yayıncılık, İstanbul, 2015.

Parasız, İlker. **Rekabet Ekonomisi ve Düzenlemeler**, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa, 2001.

Rekabet Kurulu. “Rekabet Kurulu Kararı, İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yat. Yap. ve İşl. A.Ş Dosya Sayısı: 2013-4-95, (Önaraştırma) Karar Sayısı: 14-01/15-12 Karar Tarihi:09.01.2014”, **Basın Bülteni**, <https://www.rekabet.gov.tr/Karar?kararId=ea3fd2eb-cb9f-49b1-a7cf-8d5aaebf9422>, 19.12.2018.

Rekabet Kurulu. “Rekabet Kurulu Kararı, Yusen Logistics Turkey Lojistik Hizmetleri Limited Şirketi, Dosya Sayısı:2014-4-40 (Ortak Girişim) Karar Sayısı:14-24/486-216 Karar Tarihi: 16.07.2014”, **Basın Bülteni**, <https://www.rekabet.gov.tr/Karar?kararId=b65e18e4-7dab-421b-bc71-d1094c544b43>, (13.03.2015).

Rekabet Kurulu. “Terimler Listesi İngiliz Şartı”, **Basın Bülteni**, [https://www.rekabet.gov.tr/\(X\(1\)S\(btc0eomrt04k35zdrannrkb0\)\)/tr/Sayfa/Yayinlar/rekabet-terimleri-sozlugu/terimler-listesi?icerik=689ccdd5-aa47-47af-824b-2306afb8e93e](https://www.rekabet.gov.tr/(X(1)S(btc0eomrt04k35zdrannrkb0))/tr/Sayfa/Yayinlar/rekabet-terimleri-sozlugu/terimler-listesi?icerik=689ccdd5-aa47-47af-824b-2306afb8e93e), 12.12.2018.

Rekabet Kurumu. “Karar İstatistikleri”, **İnternet Yayını**, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, <https://www.rekabet.gov.tr/tr/Sayfa/Yayinlar/karar-istatistikleri>, (12.12.2018).

Resmi Gazete. “Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Tebliğ NO: 2007/2)” **Basın Bülteni**, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/05/20070525-16.htm>, 16.12.2018.

Saraçoğlu, Fatih. **Avrupa Birliğinde Vergi Uyumlaştırma Süreci ve Türkiye**, Maliye ve Hukuk Yayınları, Ankara, 2006.

Schwab, Klaus. **Dördüncü Sanayi Devrimi**, Optimist Yayın San. Ve Tic. Ltd. Şti., Çev.Zülfü Dicleli, İstanbul, 2017.

Selen, Ufuk. **Gümrük İşlemleri**, Ekin Yayınları, Bursa, 2015.

Seyidoğlu, Halil. **Uluslararası İktisat**, 20. Baskı, Güzem Can Yayınları, İstanbul,2015.

Smith, Adam. **Milletlerin Zenginliği**, çev. 8.basım, çev. Haldun Derin, İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2014.

Şahin, Dilek. **Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı ve Rekabet Gücü**, Murat Kitabevi, Ankara, 2018.

Şengel, Salim. **Lojistik İşletmelerde Performans Değerlemede Lojistik Raşyoların Önemi ve Bir Araştırma**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012.

T. C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Karayolları Genel Müdürlüğü. “Stratejik Plan 2017-2021”, **Bakanlık Planı**, [http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/strateji\(2017-2021\).pdf](http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/strateji(2017-2021).pdf), (18.12.2018).

T.C. Dışişleri Bakanlığı. “Lizbon Anlaşması”, **BasınBülteni**, <http://www.mfa.gov.tr/lizbon-antlasmasi.tr.mfa>, (20.05.2018).

Taşkın, Ercan ve Yasemin Durmaz. **Lojistik Faaliyetler**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012.

Tek, Ömer Baybars ve Engin Özgül. **Modern Pazarlama İlkeleri**, Birleşik Matbaacılık Ltd., İzmir, 2013.

Tek, Ömer Baybars ve İlkay Karaduman. **Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları**, Ekonomi Yayınları Danışmanlık ve Özel Eğitim Hizmetleri Anonim Şirketi, İstanbul, 2012.

Temur, Gül, Berk Ayvaz ve Bersam Bolat. **Tersine Lojistik Yönetimi**, Nobel Yayınları, Ankara, 2015.

The History of Economic Thought Website. **İnternet Sitesi**, <https://www.hetwebsite.net/het/profiles/lardner.htm>, (10.12.2018).

Ticaret Bakanlığı. “Tek Pencere Portal Sistemi”, **Portal**, <https://uygulama.gtb.gov.tr/tekpencere> , (2012.2018).

Tüğen, Kamil. **Devlet Bütçesi**, 9. Baskı Bassaray Matbaası, İzmir, 2010.

Türk Havacılık Uzay Sanayii. “Uçak”, **Basın Bülteni**, <https://www.ta-i.com.tr/urun/f-16-oncel-i>, (18.12.2018).

Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı. “Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018)”, **İnternet Yayını**, 2013, www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Onuncu-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-2014-2018.pdf, (12.12.2018).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Genel Müdürlüğü. “Yol Ağı Bilgileri”, **Basın Bülteni**, <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAg-i.aspx>, (10.12.2018).

UTİKAD. “Blockchain Teknolojisi Nedir Lojistiği Nasıl Etkileyecek?”, **Basın Bülteni**, <http://www.utikad.org.tr/SektorelHaber.aspx?DataID=20988&Baslik=blockchain%20teknoloj%C4%B0S%C4%B0%20NED%C4%B0R%20Ve%20loj%C4%B0st%C4%B0%20nasıl%20etk%C4%B0leyecek?>, (10.12.2018).

Warren J. Keegean ve Mark C. Green. **Küresel Pazarlama**, Yedinci Basımdan Çeviri, Çeviren Rezan Tatlıdil, Nobel Yayınlar, Ankara, 2015.

Weele, Arjan J. Van. **Satın Alma ve Tedarik Zinciri Yönetimi**, Birinci Basım, Literatür Yayıncılık, İstanbul, 2014.

World Economic Forum (Dünya Ekonomi Forumu). “Endüstri 4.0 Küresel Rekabet Endeksi”, **2018 Raporu**, <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>, (10.12.2018).

Yarmalı, Özgür. **Lojistikte Pazarlama**. Nobel Yayın Dağıtım, İstanbul, 2012.

Yeşil Lojistikçiler. “Lojistik Bir Devlet Politikası Haline Getirilmeli” **Basın Bülteni**, <http://www.yesillojistikciler.com/haber/lojistik-birdevletpolitikasi-haline-getirilmeli/4435>, (20.12.2018).

Yılmaz, Banu. “Lizbon Sonrası AB 2020 Stratejisi”, **Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Raporu**, <https://www.tobb.org.tr/AvrupaBirligiDairesi/Dokumanlar/Raporlar/AB%202020%20Stratejisi.pdf>, (20.12.2018).

Yurdadağ, Volkan ve Murat Albayrak, “OECD Ülkelerinde Vergi Rekabeti”, 2017, Vol.25 (32), **Sosyoekonomi**, <http://sosyoekonomi.dergipark.gov.tr/download/article-file/274881>, (12.12.2018).