

26.11.2018

Sayın Müşterilerimiz ve Sayın STK Yetkilileri,

Şu günlerde sosyal medya ve yazılı basında, bir Bölge Müdürlüğü'nün, Gümrükler Genel Müdürlüğü'nden aldığı talimat çerçevesinde INCOTERMS 2010 teslim şekilleri ile ilgili 09.11.2018 tarihli bir yazısı dolaşüyor ve yorumlar yapılıyor. Hatta geçen günlerde gazete köşe yazılarında bile yer aldı.

Bize de malzeme çıktı ve 'Kambersiz düşün olmaz.' diyerek konuda yerimizi aldık.

Incoterms, satış şekilleri ile teslim şekillerindeki sorumlulukları belirleyen Milletlerarası Ticaret Odaları'nın kuralıdır.

Gönderen, malını kendi fabrikasının deposundan fiyatlayabilir, dükkan rafından satış fiyatı verebilir, deposundan senin alım vasıtana yükleme dahil fiyatlayabilir yada senin dükkanına teslim fiyatlayabilir. Bütün bu evrelerde sorumluluk ve fiyat değişir. Tabi ki, bu sorumluk ve ilave masrafın bedelleri ödenecek, mal bedeline yansır.

Alıcı, nakliye ve sorumluluğu daha ucuza mal edebiliyorsa, malı free on board FOB /FOR/FOT almayı tercih eder. Hatta kamyon ile alıracaksa, ex-work şeklinde olabilir. FOB veya CF, CIF gibi teslimlerde hangi yer veya liman veya istasyon, terminal olduğu tabi ki önemlidir.

Ülkemiz, gümrük vergisine esas olan kıymet; basit anlamı ile GATT anlaşması gereği, malın FOB kıymeti +İthal edileceği yere kadar olan taşıma masrafları + vasat klozlu bir sigorta poliçe ücreti toplamlarıdır. (ek belge) gerek GATT Anlaşması gerekse gümrük kanunu sigorta poliçesi ücretinin gümrük kıymetine dahil edileceğini düzenlemiştir. Ama, sigorta yapmanın zorunluluk olduğuna dair bir kanuni düzenleme YOKTUR. Uygulamada zorunluluk gibi anlaşılır. Örneğin arabınıza trafik sigortası kanuni zorunluluktur. Ama, kasko sizin tercihinizdir. Dış ticarete konu eşya için de aslında taşıyanın, depocunun hepsinin sigortası vardır. Malı aldıkları andan itibaren tazmin yükümlülükleri doğar. Limitlidir veya değildir. Ama malın sahibine, "Siz, sigorta yapmamışsınız, biz bir şey ödemeyiz." diyemezler. Uluslararası anlaşmalar gereği, tazminle yükümlüdürler.

"Giriş gümrüklerinde işlerlikte olan sigorta yoksa, eşya bedelinin %3'ünü kıymette beyan etmeniz lazım." denmesi de hem ticari teamüllere hem de gerçeklere aykırı bir durumdur.

Gönderen veya taşıyan tazmin yükümlüğünü üzerine almış ve satış fiyatına dahil etmiş ise, neden hala sigorta sözleşmesi gereklidir. Sigorta yaptırmadıysanız, gümrük değerine ekleyeceğiniz bir ilave olmamalı ama yaptırdığınız anlaşılırsa da cezası olmalıdır.

Gümrükler ile bunun tartışmasını yapmak yerine genelde ithalatçı, gümrüğe varmış problemi olmayan mala, basit bir sigorta düzenletmekte; yani sadece sigorta şirketlerine para kazandırmakta ve bunu gümrük kıymetinde beyan etmektedir. Ama bildiğimiz kadarı ile kanunla düzenlenmiş, gümrük vergi kıymeti için sigorta yaptırma mecburiyeti yoktur.

Şimdi yazıda bahis konusu. D'li satış kıymetlerine bakarsak:

Birçok alıcı firmanın vergiye esas kıymet beyanının olması gerekenden fazla beyan edilmiş olacağını düşünebiliriz.

D'li gruplar; yani (teslim) DELIVERY ile başlayan Delivery at Place (DAP) / DDU alıcının adresine kadar gümrük vergi ve eş etkili vergiler alıcıya ait olarak gümrükten temizlenmiş vaziyette belirlenen yerde teslim kadem olan tüm işlem ve taşıma ile makul bekleme ücretlerini gönderen satıcı öder. DAT, aynı şartlar ile belirlenmiş terminal noktasına kadar, (DDU) Delivery Duty Unpaid yine alıcı adresine gümrük vergisi ve eş etkili vergiler alıcı tarafından ödenmek sureti ile teslim kadem olan tüm masraf, makul bekleme ve nakliye teslim ücretleri ve sorumlulukları içerir.

(DDP) Delivery Duty Paid gümrük ve eş etkili vergiler dahil alıcının dükkanı /işyerine teslim.

Şimdi bir HAYALİ ÖRNEK ile konuya bakarsak; malın limana varışı, ithal vergilerin yatması için işlemler ve makul bekleme süresi fiyatlanması, müşavirlik ücretleri, alıcının vergi ve eşdeğer vergileri ödemesi, sonrası malın Samsun Limanı'ndan çıkıp alıcı adresi olan Ankara'ya nakliyesi için Samsun'daki gemi yolu acentesi veya Taşıma İşleri Organizatörü, bu işlemi kendine veren uluslararası organizatörden, 600 USD talep etmiş. Uluslararası organizatör de satıcı /gönderenden 2100 USD çıkıştan varışa teslim için ücret almış. Teslime kadar olan tüm tazmin sorumluluğunu da nakliye firması üstlenmiş.

İhracatçı satıcı, malın satış fiyatını DDU, DAP, DAT Ankara Factory olarak, 12.100 USD olarak faturasında belirtmiş. Samsun'da da alıcı gümrük müşaviri veya yetki verilen kişi, malın gümrük kıymetini 12.100 USD olarak belirtmiş. Bu durumda gümrükten sonra yapılacak masraflar da malın gümrük vergisine esas kıymetine eklenmiş ve fazladan vergi ve KDV ödenmiştir. İlgili organizatörde yurt dışına fatura ettiği 600 USD'yi KDV dahil düzenlemiştir. -KDV kanunu veya uygulamalara istinaden- Bu durumda malın gümrük ibrazındaki esas kıymeti, 11.500 USD'dir. Yani gümrük ve eşdeğer vergiler için kıymet budur. 600 USD'lik kısımda KDV'nin KDV'si ödenmiş, mal millileştikten sonra oluşan masraflarında gümrük vergisi ödenmiştir. Yani kıymet fazla beyan edilmiştir.

Aslında ülkemizdeki teslim ile sorumlu organizatör, KDV dahil yurt dışına kestiği faturanın bir suretini gümrüğe ibraz edip bu miktarı DDU, DAP, DAT gibi teslim hizmet bedelini gönderen fatura kıymetinden düşerek, gümrük vergisi ve eşdeğer vergiler kıymet beyanında bulunmalıdır.

(DDP) Delivery Duty Paid, gümrük ve eş etkili vergiler ödenmiş, teslimde ise kıymet beyanı yukarıdaki masraflara artı yaklaşık gümrük ve eş etkili ithalat vergileri düşüldükten sonra beyan edilecek, kıymet olmalıdır. Aksi durumda Gümrük Vergisi'nin, Gümrük Vergisi KDV'nin KDV'si de ödenmektedir. DDP satış şekli varışta KDV olan, ülke tüccar ve sanayicileri için uygun değildir. Daha çok son kullanıcıya giden hediyeler için kullanılmakta veya KDV olmayan, giriş gümrüğüne göre farklı gümrük vergisi olan ülke varışları için kullanımı uygun olan bir sistemdir. Çift taraflı masraf oluşturma, başka ülkede ödenmiş KDV'nin geri alınması

gibi birçok sakınca doğuran bir uygulama olma potansiyeli çöktür. Bazı taşıma organizatörleri bu şekilde taşıma kabul etmemekte ve DAP, DDU şeklinde taşıyarak, Gümrük Vergisi ve eş etkili vergileri alıcı ile göndericinin faturalaşmasını tavsiye etmektedir. En çok kişisel hediyeler kısmı için kullanımı vardır.

Bu şekilde, D tipi teslim kıymetli fatura kıymetlerini tam beyan edenler, boşuna korkmamalıdır. Sizleri temin ederiz ki, yüz işlemin 100'ü kıymeti fazla olarak beyan etmiştir. Sigorta veya sözleşme veya sözleşme damga vergisi diye çekinenler içinse; bu taşıma senetleri organizatör veya taşıyıcı veya acenteleri tarafından Türkiye'de resmi makama ibrazı sırasında damga vergisi ödenerek, bu taşıma sözleşmeleri, özet beyan ekinde gümrüğüne ibraz edilir. Mecburidir. Yani bu teslimi belirleyen sözleşmenin damga vergisi ödenmiştir.

Mal alımının, illa sözleşme ile olma zorunluluğu yoktur. Mal faturası, ispat belgesidir. Tanımlı tedarikçi veya tanımsız tedarikçi... Sonuçta fatura vardır. Taşıma Sözleşmesi (Konşimento, Airwaybill, House Airwaybill, Waybill, Bill Of Lading gibi belgeler taşıma sözleşmesidir ve taşımanın nerede, ne şekilde sonlanacağını belirler.)

Adrese teslim taşıma yapan organizatör şirketler veya taşıyıcılarda; mal kıymeti, kilo fiyatı üzerinden 250 Poincare Frangi (OCH) sınırlı belli bir limite kadar zaten sigortalıdır. Bu kıymeti aşan kıymette mal gönderilmesinde; gönderen ya bu değeri uygun bulur ya limitin yükseltilmesini nakliyeciden talep eder ya da ayrı bir sigorta ile kendi yüklerine özel genel bir sigorta yaptırır. Ve bunun sizin yükünüze düşen kısmını size izahla yükümlü değildir. Onun sorumluluğudur. Ayrı bir sigorta gerekli değildir. Sorumluluk gönderene aittir. Milletlerarası Ticaret Odası, güvenceyi vermiştir zaten.

Yazımızın ekinde gümrük ve eş etkili vergiler için kıymet beyanını içeren GATT Anlaşma Maddesi ve Gümrük Kanunu'muz ile ilgili madde vardır.

Güçlü olduğu için haklı olunan değil, haklı olduğu için güçlü olunan bir anlayış dileriz.

Müşteri Haklarını Koruma Kurulu

EK: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşmasının VII. Maddesinin Uygulanmasına İlişkin Anlaşma Genel Tanıtıcı Açıklama [\(Link\)](#)