

**TÜRKİYE-AB ORTAKLIK HUKUKUNDA SON
GELİŞMELER: ABAD’IN C-65/16 SAYILI “İSTANBUL
LOJİSTİK LTD.” KARARI HAKKINDA BİR
DEĞERLENDİRME**

Tolga CANDAN*

ÖZ

Avrupa Birliği Adalet Divanı’nın (ABAD) 19 Ekim 2017 tarihinde verdiği İstanbul Lojistik kararı, siyasi gelişmeler nedeniyle kesintiye uğrayan Gümrük Birliğinin güncellenmesi çalışmalarına yeniden ivme kazandırmak açısından çok önemlidir. Bilindiği üzere Türkiye-AB Ortaklık hukuku, malların, kişilerin ve hizmetlerin serbest dolaşımı alanlarını kapsamaktadır. Ortaklık hukuku Türk kamuoyunda daha çok kişilerin serbest dolaşımı ve vize serbestisi

* Dr. Öğr. Üyesi, Türk-Alman Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, E-Mail: candan@tau.edu.tr, ORCID ID: 0000-0003-0666-3027.

Makalenin Gönderim Tarihi : 23.04.2018.

Makalenin Kabul Tarihi : 27.04.2018.

Bu çalışmanın ilk hali 9-11 Mart 2018 tarihinde Mardin’de düzenlenen 1. Sosyal Bilimler Kongresinde bildiri olarak sunulmuş, daha sonra çalışma genişletilerek makale şekline dönüştürülmüştür.

Bu çalışma Türk-Alman Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Komisyonunca kabul edilen 2018BH0005 nolu proje kapsamında desteklenmiştir.

Türkiye-AB Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: ABAD’ın C-65/16 Sayılı “İstanbul Lojistik Ltd.” Kararı Hakkında Bir Değerlendirme

açısından verilen kararlarla bilinmektedir. Özellikle 1987 yılından itibaren Avrupa’da yaşayan Türk vatandaşlarının Ortaklık hukukundan kaynaklanan haklarının korunmasına yönelik açılan davalarla elde edilen hukuki kazanımlar, ne yazık ki bir süredir AB’ye üyelik müzakereleri nedeniyle geri plana düşmüş gibi gözükmekteydi. Ancak Divan’ın bu yeni tarihli kararıyla birlikte, Gümrük Birliği ve taşımacılık alanında Türk firmalarının önüne çıkarılan engellerin Ortaklık hukukuna aykırılık teşkil ettiğinin tespiti göstermektedir ki; Ortaklık hukuku Türkiye-AB ilişkileri açısından hala en önemli hukuki dayanağı oluşturmaktadır. Bu çalışmada, ABAD’ın İstanbul Lojistik kararının en önemli noktaları tespit edilerek, Türkiye-AB Ortaklık hukuku açısından hukuki analizi yapılacaktır.

Anahtar Kelimeler: AB-Türkiye ortaklık hukuku, Ankara Anlaşması, Katma Protokol, Gümrük Birliği, malların serbest dolaşımı, gümrük vergisine eş etkili önlemler.

THE LATEST DEVELOPMENTS IN EU-TURKEY ASSOCIATION LAW: REVIEW OF “İSTANBUL LOJİSTİK LTD., JUDGMENT OF THE EUROPEAN COURT OF JUSTICE IN CASE C-65/16

ABSTRACT

The Istanbul Lojistik judgment by the European Union Court of Justice dated October 17, 2017 was especially significant to revive the process to update the Customs Union disrupted due to political considerations. As is known, the EU-Turkey Association Law covers the free movement of the persons, goods, services. The Association Law is known by the Turkish public opinion with regard to the decisions on the free movement of the persons and visa liberalisation. Due to the negotiation process for the membership of the EU, the legal acquisitions, those were attained through the cases filed since 1987 in order to protect the rights of the Turkish citizens living in Europe, were regrettably disregarded. However the new state of affairs after the recent judgment of the Court resolving that the restrictions on the Turkish firms constituted violations of the Association Law designates the EU-Turkey Association Law as the most important legal basis in the EU-Turkish relations. In this paper, the key aspects of the Istanbul Lojistik judgment of the ECJ will be determined and a legal analysis will be provided in relation with the EU-Turkey Association Law.

Keywords: EU-Turkey Association Law, Ankara Agreement, Additional Protocol, Customs Union, free movement of goods, charges having equivalent effect to a customs duty.

I. GİRİŞ

Türkiye-Avrupa Birliği Ortaklık ilişkisi, 31 Temmuz 1959 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Devletinin o zamanki adıyla Avrupa Ekonomik Topluluğuna (AET) yaptığı ortaklık başvurusuyla başlamıştır.¹ Her ne kadar son yıllarda ortaya çıkan siyasi gelişmeler nedeniyle söz konusu Ortaklık ilişkisi geri plana atılmış gibi gözükse de, bu ilişki, 1980 yıllarının ortasından itibaren Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın (ABAD) üye devletlerde yaşayan Türk Vatandaşlarının Ortaklık hukukundan kaynaklanan haklarını korumaya yönelik verdiği önemli kararlarla zaman zaman Türk kamuoyunun ilgisini çekmeyi başarmıştır.² ABAD'ın

¹ Türkiye-AET Ortaklık Hukuku ilişkisi 12 Eylül 1963 yılında imzalanan Türkiye ile o zamanki adıyla Avrupa Ekonomik Topluluğu arasında imzalanan Ankara Anlaşmasıyla kurulmuştur. Öte yandan 1 Aralık 2009 tarihinde yürürlüğe giren Lizbon Antlaşması ile birlikte AB hukuku literatüründe Topluluk kavramının yerini hukuken Avrupa Birliği (AB) kavramı aldığından dolayı, bu çalışmada Türkiye-AET ortaklık ilişkisini anlatmak üzere sadece AB-Türkiye ortaklık hukuku ifadesi kullanılacaktır. AB-Türkiye Ortaklık ilişkisine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Can, Hacı / Özen, Çınar: Türkiye-Avrupa Topluluğu Ortaklık Hukuku, Ankara, 2005; Tezcan, Ercüment: Türkiye-Avrupa Birliği İlişkilerinin Hukuki Çerçevesi: Kurumsal Boyut, (Editörler: Akçay, Belgin / Akgül Açıkmeşe, Sinem: Türkiye-Yarım Asrın Ardından Avrupa Birliği İlişkileri içinde, Ankara, Ocak 2017), s. 83-115; Göçmen, İlke: Türkiye-Avrupa Birliği İlişkilerinin Hukuki Çerçevesi: Maddi Boyut, (Editörler: Akçay, Belgin / Akgül Açıkmeşe, Sinem: Türkiye-Yarım Asrın Ardından Avrupa Birliği İlişkileri içinde, Ankara, Ocak 2017), s. 117-139; Arat, Tuğrul: Avrupa Birliği ile Türkiye Arasındaki İlişkiler ve Gümrük Birliğinin Yeri, AÜHF Dergisi, Cilt: 44, 1995, s. 587-606; Rençber, Kamuran: Türkiye-AB İlişkileri, Genişletilmiş 3. Baskı, Bursa, 2009; Bilgin, A. Aslı: The Dispute Settlement Procedures in the Ankara Agreement: Decision No. 1/95 and the Jurisdiction of the European Court of Justice, (Edit: Akçay, Belgin / Akipek, Şebnem: Turkey's Integration into the European Union: Legal Dimension içinde, United Kingdom, 2013), s. 73-93.

² ABAD'ın Türk vatandaşlarının ortaklık hukukundan kaynaklanan haklarına ilişkin olarak verdiği önemli kararlardan bazıları şunlardır: Demirel (30.9.1987 tarih ve C-12/86 sayı); Sevince (20.9.1990 tarih ve C-192/89

Türkiye-AB Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: ABAD'ın C-65/16 Sayılı
“İstanbul Lojistik Ltd.” Kararı Hakkında Bir Değerlendirme

özellikle Türk vatandaşlarının üye ülkelere girişleri, ikamet izinleri, çalışma hakları ve aile bireylerinin durumlarına ilişkin izlediği olumlu çizgi dikkat çekicidir. Bu kararlar içerisinde anılması gereken bir diğer karar da, 19 Şubat 2009 tarihli Soysal/Savatlı Kararıdır. Bu karar, üye devletler tarafından Türk vatandaşlarına uygulanan vize yükümlüğünün kaldırılmasına yönelik önemli bir adım şeklinde görülerek uzun süre gündemde kalmıştır.³ Ancak daha sonraki dönemde Divan, 24 Eylül 2013

sayı); Kuş (16.12.1992 tarih ve C-237/91 sayı); Eroğlu (5.10.1994 tarih ve C-355/93 sayı); Bozkurt (6.6.1995 tarih ve C-434/93 sayı); Tetik (23.1.1997 tarih ve C-171/95 sayı); Kadıman (17.4.1997 tarih ve C-351/95 sayı); Eker (29.5.1997 tarih ve C-386/95 sayı); Kol (5.6.1997 tarih ve C-285/95 sayı); Ertanır (30.9.1997 tarih ve C-98/96 sayı); Günaydın (30.9.1997 tarih ve C-36/96 sayı); Akman (19.11.1998 tarih ve C-210/97 sayı); Birden (26.11.1998 tarih ve C-1/97 sayı); Ergat (16.3.2000 ve C-329/97 sayı); Eyüp (22.6.2000 tarih ve C-65/98 sayı); Kurz (19.11.2002 tarih ve C-188/00 sayı); Ayaz (30.9.2004 tarih ve C-275/02 sayı); Sedef (10.01.2006 tarih ve C-230/03 sayı); Torun (16.2.2006 ve C-502/04 sayı); Güzeli (26.10.2006 tarih ve C-4/05 sayı); Polat (4.10.2007 tarih ve C-349/06 sayı); Payır (24.1.2008 tarih ve C-294/06 sayı); Er (25.9.2008 tarih ve C-453/07 sayı); Altun (18.12.2008 tarih ve C-337/07 sayı); Şahin (17.9.2009 tarih ve C-242/06 sayı); Bekleyen (21.1.2010 tarih ve C-462/08 sayı); Genç (4.2.2010 tarih ve C-14/09 sayı); Tafl an-Met (10.9.1996 tarih ve C-277/94 sayı, EuZW 1997, 179 m. Anm. v. Gutmann); Sürül (4.5.1999 tarih ve C-262/96 sayı); Öztürk (28.4.2004 tarih ve C-373/02 sayı); Gürol (7.7.2005 tarih ve C-374/03 sayı); Nazlı (10.2.2000 tarih ve C-340/97 sayı); Çetinkaya (11.11.2004 tarih ve C-467/02 sayı); Aydınlı (7.7.2005 tarih ve C-373/03 sayı); Dörr ve Ünal (2.6.2005 tarih ve C-136/03 sayı); Doğan (7.7.2005 tarih ve C-383/03 sayı); Derin (18.7.2007 tarih ve C-325/05 sayı), Polat (4.10.2007 tarih ve C-349/06 sayı); Ayrımcılık yasağıyla ilgili kararlar: Koçak ve Örs (14.3.2000 tarih ve C-102/98 ile C-211/98 sayı); Wählergruppe (8.5.2003 tarih ve C-171/01 sayı); Öztürk (28.4.2004 tarih ve C-373/02 sayı); Kahveci (25.7.2008 tarih ve C-152/08 sayı); Komisyon/Hollanda (29.4.2010 tarih ve C-92/07); Savaş (11.5.2000 tarih ve C-37/98 sayı); Abatay (21.10.2003 tarih ve C-317/01 ile C-369/01 sayı); Tüm ve Darı (20.9.2007 tarih ve C-16/05 sayı) ve Soysal (19.2.2009 tarih ve C-228/06 sayı); Komisyon/Hollanda (29.4.2010 tarih ve C-92/07); Demirkan (24.09.2013 tarih ve C-221/11).

³ Kararın hukuki değerlendirmesi için bkz. Göçmen, İlke: To Visa or Not to Visa: That Is the (Only) Question, or Is It? - Case C-228/06, Mehmet Soysal and Ibrahim Savatli v. Bundesrepublik Deutschland, Legal Issues of Economic Integration, 2010, s. 149-162; Özkan, Işıl: Türk Vatandaşlarının Avrupa Ülkelerine Giriş Hakkı ve Vize Sorunu, DEÜHFD, Cilt: 9, Özel Sayı, 2007, s. 409-446; Pınar, Hamdi: Hizmetin Serbest Dolaşımı

tarihinde verdiği Demirkan kararında Türk vatandaşlarının hizmet alımı konusunda önceki yaklaşımından farklı olarak AB üyesi devletlere girecek olan Türk vatandaşlarının vize almaları gerektiğine karar vermiştir.⁴

Öte yandan ortaklık ilişkisinin nihai aşaması olan Gümrük Birliği'nin (GB) 1996 yılında başlamasıyla birlikte Türkiye'nin AB ile ticari ve iktisadi bütünleşmesi hızlanmış, uluslararası rekabete uyum sağlamak amacıyla yapılan reformlar sonucu Türkiye'nin dış ticareti önemli artışlar olduğu görülmüştür.⁵ GB'nin olumlu etkilerinin yanı sıra, günümüzde özellikle Türkiye'nin AB'nin ortak ticaret politikası karar mekanizmasında yer alamayışı, AB'nin üçüncü ülkelerle imzaladığı ve Türkiye'nin AB'nin ortak gümrük tarifesine uyum yükümlülüğünden dolayı Türk dış ticaretine zarar veren serbest ticaret anlaşmaları, bazı AB üyesi ülkelere Türk tır ve kamyonlarına GB'ne aykırı biçimde getirilen taşıma kotaları yüzünden Türk ekonomisine zarar verdiği yönünde

Kapsamında Türk Vatandaşları İçin Vizesiz Avrupa, Gazi HFD, C. XIII, 2009, s. 77-113; Baykal, Sanem: Türkiye-AET Ortaklık Hukuku ve ATAD Kararları Çerçevesinde Katma Protokol'ün 41/1. maddesinde Düzenlenen Standstill Hükümünün Kapsamı ve Yorumu. Avrupa Toplulukları Adalet Divanı ve İngiltere Mahkemelerinin Türk Vatandaşlarının Ülkeye Giriş Koşullarına İlişkin Son Kararı Konferansı, İstanbul: İktisadi Kalkınma Vakfı Yay, 2008. Kararın tam metni için [\[http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=74024&pageIndex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=2327805\]](http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=74024&pageIndex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=2327805), erişim tarihi: 21.10.2017.

⁴ Demirkan Kararının Türkçe çevirisi için bkz. Vural, Belkıs: C-221/11 Sayılı 24 Eylül 2013 Tarihli Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın 'Leyla Ecem Demirkan Federal Almanya Cumhuriyeti'ne Karşı' Kararı, Türkçe Çevirisi, Ankara Barosu Dergisi, Sayı: 2014/2 s. 415-429; kararın hukuki değerlendirmesi için bkz. Tezcan, Ercüment: Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın Demirkan Kararı ve Türk Vatandaşlarının AB Üyesi Ülkelerde Hizmet Alımı, bilig, Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi, Yaz 2016, Sayı: 78, s. 37-70.

⁵ Gümrük Birliğinin Türk dış ticaretine etkileri konusunda bkz. Akman, M. Sait: Türkiye-Avrupa Birliği Gümrük Birliği İlişkisi ve Ortak Dış Ticaret Politikası, (Editörler: Akçay, Belgin / Akgül Açıkmeşe, Sinem: Türkiye-Yarım Asrın Ardından Avrupa Birliği İlişkileri içinde, Ankara, Ocak 2017), s. 283-307.

Türkiye-AB Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: ABAD’ın C-65/16 Sayılı
“İstanbul Lojistik Ltd.” Kararı Hakkında Bir Değerlendirme

eleştiriler de getirilmektedir.⁶ Söz konusu eleştiriler arasında yer alan ve Türk taşımacılık sektörünün uzun zamandır şikâyetçi olduğu, AB topraklarından geçiş belgesi, kotalar ve miktar kısıtlamaları, gümrük vergisi etkisi yaratacak vergi ve geçiş ücreti gibi serbest ticaretin önünde engel teşkil eden uygulamaların GB’nin güncellenmesi müzakereleri çerçevesinde düzeltilmesi beklenilmeksizin ortaklık hukuku çerçevesinde çözümler aranması bir diğer seçenek olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu çalışmamızın konusunu oluşturan ABAD’ın 19 Ekim 2017 tarihli İstanbul Lojistik Kararı, Avrupa Birliği ülkelerine mal taşıyan Türk nakliyecilerinden alınan geçiş ücretlerinin gümrük vergisine eş etkili bir tedbir olması nedeniyle Gümrük Birliğine aykırılık teşkil ettiğinin tespit edilmesi açısından büyük önem taşımaktadır.⁷ Kamuoyunda Türkiye’nin büyük hukuk zaferi olarak nitelendirilen bu karar uzun bir hukuki mücadelenin ilk basamağı olarak değerlendirilmesi yanlış olmayacaktır.⁸ Bir sonraki adım olarak Avusturya aleyhine açılan “taşıma kotalarının” hukuka aykırılığına ilişkin dava henüz ABAD tarafından karara bağlanmamıştır.⁹

⁶ Bu konudaki değerlendirmelere ilişkin olarak Cengiz, Cihangir / Kurtbağ, Ömer: Türkiye-AB Gümrük Birliğinde Yaşanan Güncel Sorunlar ve Bunlara Olası Çözüm Önerileri, Akademik Yaklaşımlar Dergisi, Kış 2015, Cilt: 6, Sayı: 2, s. 1-33.

⁷ Karar metnine ulaşmak için

[<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=195747&pageIndex=0&doclang=EN&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=2242454>], erişim tarihi: 21.10.2017.

⁸ Konuyla ilgili güncel gazete haberleri için bkz. [<http://ekonomi.haber7.com/turkiye-ekonomisi/haber/2452279-avrupa-dize-geldi-turkiyenin-buyuk-hukuk-zaferi>];

[<http://www.marmaragazetesi.com/turkiyenin-hukuk-zaferi-artik-avrupada-gecis-ucreti-odennemeyecek-138920h.htm>]; [<http://www.hurriyet.com.tr/turk-tircilerden-gecis-ucreti-alinamaz-40616346>];

[<http://www.gazetevatan.com/turk-tir-larindan-para-alinamaz-1055767-gundem/>].

⁹ Nuray, Haluk: Uluslararası Taşımacılık Sektörümüz AB’de Adalet Arıyor, İktisadi Kalkınma Vakfı E-Bülteni, 1-15 Şubat 2018.

II. GÜMRÜK VERGİLERİ VE EŞ ETKİLİ RESİM VE HARÇLAR KONUSUNDA AB'DE VE TÜRKİYE-AB ORTAKLIK HUKUKU ÇERÇEVESİNDE DURUM

Bu başlık altında Avrupa Birliği'nin kuruluş aşamasında ekonomik temelini oluşturan Gümrük Birliği'nde kaldırılması zorunlu olan gümrük vergileri ve eş etkili resim ve harçlar konusunda AB'deki durum ve Türkiye-AB ortaklık ilişkisi çerçevesindeki durum genel hatlarıyla değerlendirilecektir.

A. Avrupa Birliği'ndeki Durum

Avrupa Ekonomi Topluluğunu kuran Roma Antlaşmasında AB'nin, mal ticaretinin tümünü kapsayan ve üye devletler arasında ithalat ve ihracattaki gümrük vergileri ile eş etkili tüm mali yükümlülüklerin yasaklanmasına ve üçüncü ülkelerle ticari ilişkilerde ortak bir gümrük tarifesinin kabulüne dayalı bir gümrük birliği temeli üzerine kurulması öngörülmüş.

1. Kurucu Antlaşmalardaki Düzenlemeler

Gümrük Birliğinin iç boyutunu oluşturan üye devletler arasında ithalat ve ihracatta gümrük vergileri ve eş etkili vergilerin kaldırılmasını öngören düzenlemeye, Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkındaki Antlaşma'nın (ABİHA) 28. maddesinde (25 Mart 1957 tarihli orijinal versiyonda Avrupa Ekonomik Topluluğu Antlaşması (AETA) md. 12-17) yer verilmiştir.¹⁰ Bu hükümde üye devletler arasındaki ticarete gümrük vergilerinin yasaklanması tek başına yeterli görülmemiş ve bu yasağın gümrüklerden kaynaklanan ticari engeller karşısında tam ve etkili şekilde uygulanmasının temini için gümrük vergisine eş etkili önlemleri kapsayacak kadar geniş tutulması gerekli görülmüştür.¹¹

¹⁰ Roma Antlaşmasının çevirisi için bkz. [\[http://www.iky.org.tr/images/files/A2-tr.pdf\]](http://www.iky.org.tr/images/files/A2-tr.pdf), erişim tarihi: 20.04.2018. Antlaşmanın Gümrük birliğini düzenleyen 12-27 maddeleri, Gümrük birliği tamamlandığından dolayı Maastricht Antlaşma ile yürürlükten kaldırılmıştır. Gümrük Birliği'nin tanımı için bkz. AET Kuran Antlaşma md. 9/1(ABİHA md. 28/1).

¹¹ Bkz. Lecheler, Helmut: Einführung in das Europarecht, Münih, C.H. Beck, 2003, s. 232; Candan, Tolga: Malların Serbest Dolaşımı, Lizbon Antlaşması Sonrası Avrupa Birliği, Serbest Dolaşım ve Politikalar içinde (Editör:

Türkiye-AB Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: ABAD'ın C-65/16 Sayılı "İstanbul Lojistik Ltd." Kararı Hakkında Bir Değerlendirme

Özellikle üye devletlerin gümrük vergisi koyma konusunda yetkilerinin sona ermesinden sonra da çeşitli metotlarla sınırlarına gelen mallara yönelik gümrük vergisi etkisi doğuracak nitelikte mali yaptırımlar uygulamalarına devam etmeleri çok sayıda uyuşmazlığın ABAD'ın önüne gelmesi sonucunu doğurmuştur.¹²

2. ABAD'ın Gümrük Vergisine Eş Etkili Resim ve Harçlar İle İlgili İçtihadı

Avrupa Birliği Adalet Divanı, gümrüklerden kaynaklanan ticaret engellerinin tam ve etkili biçimde kaldırılabilmesi için gümrük vergisine eş etkili önlem kavramını oldukça amaçsal yorum yöntemini kullanarak geniş biçimde yorumlamış; özellikle 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 (C-2/69 ve 3/69) gibi oldukça önemli kararlar vermiştir.

AETA'nin 12-17. maddeleri, ithalatta ve ihracatta mallara uygulanacak olan gümrük vergilerinin ve eş etkili tüm önlemlerin (resim, harç, vb.) kaldırılmasını düzenlemiştir. Üye devletler, öngörülen 12 yıllık¹³ geçiş dönemi içinde aşamaları olarak her türlü gümrük vergisi ve eş etkili kaldırmayı, yeni gümrük vergileri koymamayı ve mevcut vergilerde herhangi bir arttırmaya gitmemeyi taahhüt etmişlerdir. 12 yıllık geçiş döneminin sona ermesiyle birlikte artık üye devletlerin gümrük vergisi koyma yetkisi sona ermiştir. Ancak bu tarihten sonra da üye devletlerin bu alanda farklı isim ve biçimlerde düzenleme yaptığı görülmektedir. Özellikle gümrük vergisine eş etkili önlemlerin neleri kapsadığı hususunda ABAD'ın önemli kararlar verdiği dikkat çekmektedir. ABAD, Komisyon v. Belçika ve Lüksemburg kararında eş etkili önlemler kavramını; "*Her ne kadar teknik veya tanımlama ile yapılırsa yapılsın, yerli ürünlere uygulanmayıp sadece ithal ürünlere*

Akçay, Belgin / Bayraktaroğlu Özçelik, Gülüm), Seçkin Yayıncılık, 2010, s. 17-26; Göçmen, İlke: Avrupa Birliği Maddi Hukuku: İç Pazar, Seçkin Yay., Eylül 2017, s. 141 vd.

¹² Bkz. Komisyon 15. Yıllık Rapor, s. 15. 31.12.1997 tarihi uyarınca ABAD'ın gümrük vergisine eş etkili önlemler yasağının ihlali dolayısıyla açılan ihlal davası sayısı 444 olup, sırf 1997 yılına kadar bu konuya ilişkin Komisyona 143 şikâyet başvurusunda bulunulmuştur. (nakleden Lecheler, aynı eser).

¹³ 3 Döneme ayrılan 12 yıllık geçiş döneminin, 1. dönemi 1 Ocak 1958-31 Aralık 1961, 2. Dönemi 1 Ocak 1962-31 Aralık 1965, 3. Dönemi ise 1 Ocak 1966-31 Aralık 1969 tarihlerini kapsamaktadır.

uygulanan, aynı zamanda bu ürünlerin fiyatını değiştiren resimler, malların serbest dolaşımına gümrük vergisi gibi etki eder.” şeklinde tanımlamıştır.¹⁴ Belçika ve Lüksemburg’un kendi ülkelerinde üretilen ekmeğe mayası üzerine koyduğu vergiyi ithal edilen ürünlerden de almak için getirdiği bu gümrük resmi ABAD tarafından hukuka aykırı bulunmuştur. Bu şekilde bir ürünün bir sınırdan diğerine geçmesi sonucu talep edilen resimler çoğunlukla ya yabancı ürünlere ayrımcılık yapılması ya da yerli ürünlerin korunması sonucunu doğurduğu unutulmamalıdır. Bu durumun gerçekleşmesi için talep edilen ekonomik yükümlülüğün ne adla alındığının önemi bulunmayıp, sadece bir ürünün bir başka ülke sınırından geçmesi sonucu, o ürüne getirilen ekstra mali mükellefiyetlerin varlığının tespiti, gümrük vergisine eş etkili önlemlerden bahsetmek için yeterli olmaktadır.¹⁵ ABAD yine Danimarka’nın ithal edilen fıstıkların sağlık kontrolleri için talep ettiği ücretleri de hukuka aykırı bulmuştur. Bu kararında ABAD, “amacı ne olursa olsun veya ne şekilde uygulanırsa uygulansın, sırf bir malın bir sınırdan diğerine geçmesi dolayısıyla o mala tek taraflı olarak yükletilen parasal ödemenin, dar anlamda gümrük vergisi olmasa ve bir üye devlet yararına alınmasa bile gümrük vergisine eş etkili bir önlem olduğunu” belirtmiştir.”¹⁶

ABAD’ın, gümrük vergisine eş etkili önlemlerin belirlenmesine ilişkin verdiği bir diğer önemli karar da, Sociaal Fonds voor de Diamantarbeiders Kararıdır.¹⁷ Belçika’da 12 Nisan 1960 tarihinde giren yürürlüğe yasayla, elmas işçileri için bir fon kurulmuş ve Belçika’ya ithal edilen elmasın parasal değerinin bir kısmının bu fona yatırılması yönünde bir yükümlülük getirilmiştir. Brachfeld & Chougol adlı Elmas Şirketinin kendisinden talep edilen bu ödentiye ödemekten kaçınması nedeniyle açılan dava sırasında, davalının ulusal mahkeme önünde kendisinden talep edilen ücretin Topluluk hukukunu ihlâl ettiğini ileri sürmesi üzerine dava önkarar davası yoluyla Divanın önüne taşınmıştır. Belçika Hükümeti yaptığı savunmada, Belçika’ya ithal edilen elmaslardan alınmaya başlanan bu verginin hazineye aktarılan bir gelir olmadığını,

¹⁴ C-2&3/62 Commission v. Luxembourg and Belgium [1962], ECR, s. 423 ve 429.

¹⁵ Bkz. Grabitz, Eberhard / Voss, Reimer: Artikel 12, (Grabitz, Eberhard / Hilf, Meinhard (Hrsg.)), Kommentar zur Europäischen Union, Loseblattsammlung, Münih: 1999, içinde Rn. 6.

¹⁶ C-158/82 Commission v. Denmark, [1983], ECR, s. 3573.

¹⁷ C-2&3/69 Sociaal Fonds voor de Diamantarbeiders [1969], ECR 211 ve 223; ayrıca bkz. C-87/75 Bresciani [1976], ECR, s. 129.

Türkiye-AB Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: ABAD'ın C-65/16 Sayılı
“İstanbul Lojistik Ltd.” Kararı Hakkında Bir Değerlendirme

kanunun amacının, elmas üretiminde çalışan işçilerin sosyal güvenlik haklarının artırılmasına yönelik olduğunu, ayrıca Belçika'da elmas üretiminin bulunmaması nedeniyle yerli ürünlerin korunması gibi bir durumun ileri sürülemeyeceğini belirtmiştir. Ancak ABAD, *gümrük duvarlarının kaldırılmasının amacının, sadece ülkelerin kendi ürünlerine ilişkin mevcut koruyucu önlemlerin kaldırılması olmadığını belirterek, malların serbest dolaşımının sağlanması için tüm gümrük vergilerinin ve eş etkili önlemlerin kaldırılması olduğunu* ifade etmiştir. Dolayısıyla Belçika Hükümeti tarafından alınan vergiyi uygulanma amacı ne olursa olsun doğurduğu etki itibarıyla gümrük vergisine eş etkili önlem olarak kabul etmiştir.¹⁸

Sonuç olarak, ABAD, gümrük vergisine eş etkili önlemleri (vergi, resim ve harçları, vb.) yerli ve yabancı ayrımı yapmaksızın bir ürünün AB içi bir sınırdan diğerine geçmesi nedeniyle, o ürüne tek taraflı olarak yüklenen ve dar anlamda gümrük vergisi olmayan her türlü parasal nitelikteki resim, harç ve vergi şeklindeki ödeme niteleryerek bu mali yükümlülüğün AB hukukuna aykırı olduğunu belirlemiştir.¹⁹

B. Türkiye-AB Ortaklık İlişkisi Çerçevesindeki Durum

Bu başlık altında Ortaklık hukukunun sadece İstanbul Lojistik davasında değinilen ilgili düzenlemelerine yer verilecektir.

1. Temel Metinlerde Yer Alan Düzenlemeler:

Türkiye ile o zaman ki ismiyle Avrupa Ekonomik Topluluğu arasında ortaklık ilişki kuran Ankara Anlaşması²⁰ 12 Eylül 1963'te imzalanmış ve 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir.²¹ Türkiye ekonomisinin hızlandırılmış kalkınmasını ve Türk halkının istihdam seviyesinin ve yaşam koşullarının yükseltilmesinin temini için taraflar arasındaki ticari ve ekonomik ilişkileri sürekli ve dengeli olarak teşvik

¹⁸ C-2&3/69, s. 222.

¹⁹ C-70/77 Simmental v. Italian Ministers of Finance [1976], ECR, s. 187.

²⁰ Anlaşmanın Türkçe çevirisi için bkz. [http://www.mfa.gov.tr/turkiye-ile-avrupa-ekonomik-topluluğu-arasında-bir-ortaklık-yaratan-anlaşma-_ankara-anlaşması_-12-eylül-1963-.tr.mfa], erişim tarihi: 20.10.2017.

²¹ Anlaşma, 11858 sayılı ve 17 Kasım 1964 tarihli Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Bkz. [<http://ataum.ankara.edu.tr/wp-content/uploads/sites/360/2017/02/Ankara-Anlaşması-Türkçe.pdf>], erişim tarihi: 15.04.2018.

etmek olarak belirlenen Ankara Anlaşması'nın amacı ikinci maddede düzenlenmiştir. Bu amacın gerçekleştirilmesi için sanayi ürünlerini kapsayan tedrici bir gümrük birliği öngörülmüş, Anlaşmanın 3. Bölümünde Ekonomik Nitelikteki Sair Hükümler başlığı altında yer alan işgücü serbestisinin aşamalı olarak gerçekleştirilmesi (madde 12), Yerleşme serbestisi (madde 13) ve Hizmet edimi serbestisinin temini (madde 14) neticesinde bu ortaklığın aşamalı olarak geliştirilmesi ile de sürecin Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üyeliğinin gerçekleşmesi amacına ulaşarak sona ermesi hedeflenmiştir. (Dibacenin 4. paragrafı ve madde 28).²²

Ankara Anlaşması, taraflar arasında kurulması öngörülen gümrük birliğine Türk ekonomisini hazırlamayı hedefleyen bir hazırlık dönemi (madde 3); taraflar arasındaki gümrük birliğinin yerleşmesi için gerekli karşılıklı yükümlülükleri ve ortaklığın iyi işlemesinin gereği olarak Türkiye'nin ekonomik politikalarının Topluluk politikalarına yaklaştırılmasını hedefleyen geçiş dönemi (madde 4) ve Türkiye ile Topluluk arasında, ekonomik politikaların koordinasyonunun tedricen güçlendirilmesi ve dış ticaret politikalarının uyumlu hale getirilmesi çerçevesinde; tarım ürünleri ticaretinde tavizli rejimin genişletilmesi, tedricen serbest dolaşıma geçilmesi, kişilerin hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşımının sağlanması yönünde adımların atılması ve Türkiye'nin rekabet hukuku mevzuat ve uygulamalarına geniş anlamda uyum sağlamasını öngören son dönemden (madde 5) oluşmaktadır.

Somut uyumsuzluğa ilişkin olarak Kararda, taraflara uyrukluğa dayalı her türlü ayrımcılığa yasaklayan 9. maddesine atıf yapmıştır.²³

²² Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bakınız Arat, s. 587-606; Lasok, Dominik: The Ankara Agreement: Principles and Interpretation, Avrupa Araştırmaları Dergisi, Marmara Üniversitesi AT Enstitüsü, 1991, C. 1, Sayı: 1-2, s. 27-47; Günöğür, Haluk: Ankara Anlaşmasının Hukuki Çerçevesi ve Uygulanması, Gazi Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, 1992, C. 8, s. 1, s. 241-258, Can, Hacı: Türkiye-Avrupa Topluluğu Ortaklık İlişkisinin Hukuki Çerçevesi, Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, Güz 2003, C. 3, Sayı: 1, s. 19-43.

²³ Ankara Anlaşması md. 9, "Akit Taraflar, Anlaşma'nın uygulanma alanında, 8. maddenin uygulanması ile ilgili olarak ortaya konabilecek özel hükümler saklı kalmak üzere, uyruklu dolayısıyla uygulanan her türlü ayırımın, Topluluğu kuran Anlaşmanın 7. maddesinde anılan ilke uyarınca yasak olduğunu kabul ederler".

Türkiye-AB Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: ABAD'ın C-65/16 Sayılı
“İstanbul Lojistik Ltd.” Kararı Hakkında Bir Değerlendirme

Ankara Anlaşmanın 4'üncü maddesinde belirtilen Geçiş Döneminin gerçekleşme şartları, usulleri, sıra ve süreleri, belirlemek üzere 23 Aralık 1970 tarihinde bir Katma Protokol imzalanmıştır.²⁴ Katma Protokol, Ankara Anlaşmasında düzenlenen alanların Türkiye'nin ekonomik duruma uygun biçimde yürürlüğe konmasını amaçlayan bir uygulama niteliği taşımaktadır.²⁵ Katma Protokol'de Ortaklık Anlaşmasıyla kurulan hukuki ilişkinin geçiş dönemine ilişkin ilke ve usuller ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir. Bu kapsamda AB, Türkiye'den yapacağı sanayi mallarındaki ithalata gümrük vergisi veya eş etkili vergileri koymaktan kaçınmayı ve miktar kısıtlamaları uygulamamayı taahhüt ederken, Türkiye'de AB çıkışlı mallara uygulanan gümrük vergisi ve eş etkili vergileri 12 ve 22 yıllık dönem içinde tedricen kaldırmayı ve bu dönem sonunda Birliğin ortak gümrük tarifesine uyum sağlamayı garanti etmiştir. Katma Protokol'de, sanayi ürünleri için gümrük birliğinin kurulmasıyla ilgili hükümlerin yanı sıra, tarım ürünleri, işçilerin serbest dolaşımı, yerleşme hakkı, hizmetlerin serbest dolaşımı, ulaştırma, rekabet, devlet yardımları, ekonomi politikalarının ve mevzuatın yakınlaştırılması konularında düzenlemelere de yer verilmiştir.²⁶

Somut uyuşmazlığa konu olan ulaştırma politikasına ilişkin düzenleme Katma Protokol'ün 42. maddesinin ilk fıkrasında yer almaktadır. Bu hükme göre, “1. Ortaklık Konseyi, özellikle Türkiye'nin coğrafi durumunu da göz önünde bulundurarak, tespit edeceği usullere göre, Topluluğu kuran Antlaşmanın ulaştırma ile ilgili hükümlerini, Türkiye'ye teşmil eder. Ortaklık Konseyi, bu hükümlerin demiryolu, karayolu ve su yolu ulaştırmalarına uygulanması amacıyla Topluluk tarafından alınmış olan kararları Türkiye'ye, aynı şartlar içinde, teşmil edebilir”.

²⁴ Katma Protokol Üye ülkelerin Parlamentoları tarafından onaylanması gereken Katma Protokol'ün ticari hükümleri, onay işlemlerinin zaman alabileceği düşüncesiyle, ayrıca akdedilen Geçici Anlaşma ile 1.9.1971 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Anlaşmayla hazırlık dönemi sona ermiş ve geçiş dönemi fiilen başlamıştır.

²⁵ Karluk, Rıdvan: Avrupa Birliği ve Türkiye, Beta, 2007, 9. Baskı, s. 74.

²⁶ Anlaşma metni için bkz. [<http://www.mfa.gov.tr/avrupa-ekonomik-toplulugu-ile-turkiye-arasinda-ortaklik-iliskisi-kurulmasina-dair-anlasmaya-katma-protokol---23-kasim-1970.tr.mfa>], erişim tarihi: 15.04.2018.

2. 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın (OKK) Davayla İlgili Hükümleri:

Türk-AT Ortaklık Konseyi'nin 6 Mart 1995 tarihli toplantısında alınan 1/95 sayılı Kararla, Ankara Anlaşması ve Anlaşmaya ek Katma Protokolü ile belirlenen takvim ve yöntemler çerçevesinde Gümrük Birliğine dayalı ortaklığın son dönemine geçilmiştir.²⁷ ABAD, yerleşik içtihadında ortaklık hukukunun kaynaklarını AB hukukunun ayrılmaz parçası olarak değerlendirirken birincil kaynaklar ve ikincil kaynaklar arasında bir ayırım yapmamıştır. Dolayısıyla ortaklık hukukunun ikincil kaynakları arasında yer alan Ortaklık Konseyi kararlarının da AB Hukukunun ayrılmaz parçası sayılmaktadır.²⁸

Bu nedenle de ortaklık hukukuna ilişkin hükümler mümkün olduğu ölçüde AB İç Pazar hukukuna benzer şekilde yorumlanacaktır. Bu husus 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın 66. maddesinde açıkça ifade edilmiştir. Bu hükme göre, *“Bu Kararda yer alan hükümlerden Avrupa Topluluğu'nu kuran Antlaşmanın mukabil hükümleriyle esas itibariyle aynı olanları, Gümrük Birliği kapsamına giren ürünlere uygulanmaları bakımından Avrupa Toplulukları Adalet Divanının ilgili kararlarına göre yorumlanır”*.

Davada ulusal mahkeme tarafından ABAD'a yöneltilen sorularda öncelikle yorumlanması istenen madde, 1/95 Sayılı OKK'nın gümrük vergisi ve eş etkili vergi yasağını düzenleyen 4. maddesidir. Bu maddeye göre, *“Topluluk ile Türkiye arasında ithalat ve ihracatta alınan gümrük vergileri ile eş etkili vergi ve resimler bu Karar'ın yürürlüğe girdiği tarihte tamamen uygulamadan kaldırılır. Topluluk ile Türkiye o tarihten itibaren yeni ithalat ve ihracat vergileri ile eş etkili vergi ve resimleri uygulamaya koymaktan kaçınırlar. Bu hükümler mali nitelikte gümrük vergilerini de kapsar”*. Bu maddede dikkat edilmesi gereken husus, bu maddenin Avrupa Birliğinin İşleyişi Hakkındaki Antlaşmanın (ABİHA) 30. maddesine paralellik taşımasıdır.²⁹ Bu iki madde, 1/95 sayılı

²⁷ 1/95 Sayılı OKK analizi için bkz. Kabaalioglu, A. Haluk: The Customs Union: A Final Step Before Turkey's Accession To The European Union?, Marmara Journal Of European Studies, 1998, Cilt: 6, Sayı: 1, s. 113-140.

²⁸ Bkz. C-192/89 Sevince v. Staatssecretaris van Justitie [1990], ECR I-3461, para. 9.

²⁹ ABİHA md. 30, *“Üye devletler arasındaki ithalat ve ihracatta, gümrük vergileri ve eş etkili vergiler yasaktır. Bu yasak, mali nitelikteki gümrük vergilerine de uygulanır.”*

Türkiye-AB Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: ABAD'ın C-65/16 Sayılı
"İstanbul Lojistik Ltd." Kararı Hakkında Bir Değerlendirme

OKK'nın 66. maddesiyle birlikte düşünüldüğünde ABAD'ın 30. maddeye ilişkin benimsediği amaçsal yorum yöntemi ve yerleşik içtihadı, söz konusu davanın konusu oluşturan 4. maddenin yorumlanmasında da esas teşkil edecektir.

3. İlgili Macaristan Ulusal Düzenlemeleri

Davada ortaklık hukukuna aykırılığı ileri sürülen Macaristan Ulusal Düzenlemesi, Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nun 15. maddesinden kaynaklanmaktadır. Bu maddeye uyarınca: "(1) *Ağırlığı toplam 12 tonu geçemeyen bir motorlu araç ile (veya bu fıkra çerçevesinde herhangi bir yük treni ile), yerel taşımalarında kullanılmak üzere bir taşıma ruhsatı ile trafiğe çıkılması halinde, gidiş ve dönüş ayrı her sefer başına 10.000 HUF (Macaristan Forinti) [yaklaşık 33 Euro], toplam ağırlığı 12 tonu geçen motorlu taşıtlar için, eğer yerel taşıma amaçlı kullanılan bir taşıma ruhsatı ile trafikte yol alıyorsa, gidiş ve dönüş ayrı her sefer başına 30.000 HUF [yaklaşık 100 Euro] vergi ödenir.*

Ağırlığı toplam 12 tona kadar olan bir motorlu taşıtın Transit amaçlı kullanılan taşıma ruhsatı ile trafiğe çıkması halinde, gidiş ve dönüş her sefer başına 60.000 HUF (yaklaşık 200 Euro) vergi ödenecektir..."

Bu söz konusu vergisi ödemesi yükümlülüğünden kaçınılması halinde aynı Kanununun 17. maddesi uyarınca Gümrük idaresi tarafından idari para cezası verileceği öngörülmüştür.³⁰ Ayrıca Trafik Kanununda da benzer bir hükme yer verilmiştir.³¹ Dava konusu olayda yer alan bir diğer ulusal düzenleme de 7 Aralık 2011 tarihli 261/2011 sayılı Ücreti mukabil

³⁰ Macaristan Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nun 17. maddesinin 2. fıkrası uyarınca: "Vergi mükellefi vergi yükümlülüğünü tamamen veya kısmen yerine getiremezse, Gümrük idaresi tarafından vergi ödemesi ve vergi ödemesinin beş katı kadar bir idari para cezası belirlenir..." denilmektedir.

³¹ 1988 tarihli Karayolu Trafik Kanunu'nun 20. maddesi 1. fıkrası a bendi uyarınca: "Bu kanun ve belirli hukuki ve idari düzenlemelerinin veya Avrupa Birliği kurallarının talep ettiği ruhsat ve belgelerin varlığını gerektiren ulusal ve uluslararası Karayolu Taşımacılığı hizmetlerine (İnsan veya Mal taşımacılığı) ilişkin düzenlemelere aykırı davranılması, ... para cezası ile cezalandırılabilir."

malların karayolu ile taşımacılığı, kendi hesabına mal taşımacılığı, ücreti mukabil otobüsle yolcu taşımacılığı, kendi hesabına insan taşımacılığı ve ilgili mevzuat değişikliği hakkında Bakanlar Kurulu Tüzüğüdür. Bu Tüzüğün 4. maddesi, Macaristan sınırları içerisinde karayolu ile mal taşımacılığı yapılması için gerekli izin belgelerini düzenlemiştir. Bu kapsamda Macaristan'da sınır aşan karayolu taşımacılığı yapılabilmesi için ya AB tarafından düzenlenen lisans belgesine sahip olunması veya Uluslararası Trafik Kurulunda izin alınması yahut da ikili veya çok taraflı bir uluslararası anlaşma uyarınca verilen bir karayolu taşımacılığı lisansına sahip olunması gerekmektedir. Ayrıca karayolu ile mal ve insan taşınmasına ilişkin söz konusu hükümlerin ihlal edilmesi halinde 156/2009 sayılı Bakanlar Kurulu Tüzüğü'nün 2. maddesinde, "... *karayolu taşımacılığına ilişkin izni olmayan veya izni geçersiz olan bir taşımacılık şirketine, 300 000 HUF (Macaristan Forinti) (yaklaşık 1.000 Avro) para cezası uygulanır.*" yaptırımını öngörölmüştür.

III. ABAD'IN İSTANBUL LOJİSTİK KARARI VE DEĞERLENDİRMESİ

ABAD, 19 Ekim 2017 tarihinde, Türk taşıma firmalarına ait tırlardan, Macaristan topraklarından geçerken talep motorlu taşıtlar vergisinin, etkisi bakımından Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki Gümrük Birliğini oluşturan 22 Aralık 1995 tarihli ve 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararının 4. maddesinde yasaklanan gümrük vergisine eş etkili bir vergi ve resim teşkil ettiği yönünde karar vermiştir.

A. Dava Konusu Olay

Davaya yol açan olayları kısa şu şekilde özetlemek mümkündür: İstanbul Lojistik Ltd. Türkiye'de Ticaret Sicili'ne kayıtlı, Türkiye ile Avrupa Birliğine üye devletler arasında, özellikle de Almanya arasında uluslararası kara taşımacılığı faaliyeti yürüten bir şirkettir.

30 Mart 2015 tarihinde Macaristan Ulusal Vergi ve Gümrük İdaresi (Gümrük İdaresi), Romanya sınırına yakın Nagylak yakınlarında, Türkiye'de ruhsatlı ve işleteni İstanbul Lojistik olan ve 12 tondan fazla yük taşıma izni bulunan taşıt konvoyunu kontrol etmiştir. Türkiye'den Almanya'ya tekstil ürünleri taşıyan İstanbul Lojistik firması ait söz konusu tır, Macaristan üzerinden transit geçiş hakkını düzenleyen Macar-Türk Transit iznine sahiptir. Ancak bu taşıma izni belgesinde, Macar mevzuatı gereğince gerekli tüm beyanların yer almasına rağmen, Motorlu

Taşıtlar Vergisi ödemelerinin yapıldığını gösteren vergi pullarının yapıştırılmadığını tespit eden Gümrük İdaresi, 31 Mart 2015 tarihli verdiği kararıyla İstanbul Lojistik şirketinin Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu uyarınca vergi yükümlülüğünü yerine getirmediğini ve transit geçiş izin belgesinin geçersiz olduğuna kanaat getirmiştir. Bu kapsamda İstanbul Lojistik şirketi 60 000 HUF (yaklaşık 200 Avro) motorlu taşıt vergisi, ayrıca 300 000 HUF vergi para cezası (yaklaşık 1000 Avro) ve 300 000 HUF (yaklaşık 1000 Avro) idari para cezası, yani toplamda 660 000 HUF (yaklaşık 2200 Avro) para cezasına çarptırılmıştır. Bu karara itiraz eden İstanbul Lojistik firmasının itirazı 13 Mayıs 2015 tarihinde Üst Derece Dairesi tarafından reddedilmiştir. Bu kararın iptali aleyhine Szeged İdari ve İş Mahkemesi nezdinde açılan davada, Mahkeme Macaristan Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nun Türkiye ile AB arasında Gümrük Birliğini oluşturan 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın 4-6 maddelerine ilişkin yorumlanması hususunu göz önünde bulundurarak davayı bekletici sorun yapmış ve ABİHA md. 267 uyarınca 18 Ocak 2016 tarihinde önkarar başvurusu yoluyla ABAD'a Ortaklık hukuku hükümleri ile ilgili yorum talebinde bulunmuştur.³²

B. Ulusal Mahkemenin ABAD'a yönelttiği Sorular³³

1. Türk bir taşıma şirketine ait, Türkiye'de trafiğe çıkmasına izin verilmiş ve malların nakliyesinde kullanılan bir ağır vasıttan Macar sınırından geçerken Macar Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nda öngörüldüğü gibi bir motorlu taşıtlar vergisi alınması; bahsi geçen aracın Türkiye'den geldiği, başka bir üye devlete gitmek üzere transit olarak Macaristan üzerinden geçtiği göz önünde bulundurulduğunda Ortaklık Konseyi'nin 1/95 sayılı Kararı'nın 4. maddesinde bahsi geçen gümrük vergisi ile eş etkili vergi ve resim teşkil ettiği ve dolayısıyla 1/95 sayılı Karar md. 4 ile bağdaşmadığı şeklinde yorumlanabilir mi?

2. a) Birinci sorunun cevabının olumsuz olması durumunda; Macar Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nda öngörülen ve buna göre Türk bir taşıma şirketine ait, Türkiye'de trafiğe çıkmasına izin verilmiş ve malların nakliyesinde kullanılan bir ağır vasıttan Macar sınırından geçerken alınan motorlu taşıtlar vergisi; bahsi geçen aracın Türkiye'den

³² AB hukukunda önkarar davasının işlevi ve önemi için bkz. Candan, Tolga: AB Yargı Düzeninde Önkarar Davası ve Önemi, Prof. Dr. Tuğrul Arat'a Armağan içinde, Yetkin Yayınevi, Şubat 2012, s. 271-288.

³³ C-65/16 İstanbul Lojistik, para. 35.

geldiği, başka bir üye devlete gitmek üzere transit olarak Macaristan üzerinden geçtiği göz önünde bulundurulduğunda Ortaklık Konseyi'nin 1/95 sayılı Kararı'nın 5. maddesinde bahsi geçen miktar kısıtlamasıyla eş etkili bir önlem teşkil ettiği ve dolayısıyla 1/95 sayılı Karar md. 5 ile bağdaşmadığı şeklinde yorumlanabilir mi?

b) Ortaklık Konseyi'nin 1/95 sayılı Kararı'nın 7. maddesi şu şekilde yorumlanabilir mi; Macar Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nda öngörüldüğü şekliyle ve Türk bir taşıma şirketine ait, Türkiye'de trafiğe çıkmasına izin verilmiş ve malların nakliyesinde kullanılan bir ağır vasıttan, Türkiye'den geldiği ve başka bir üye devlete gitmek üzere Macaristan üzerinden transit geçtiği göz önünde bulundurulduğunda karayolu taşımacılığının emniyeti ve kanunların uygulandığı gerekçelerine dayanılarak Macar sınırından geçerken motorlu taşıtlar vergisi alınabilir.

3. Kendisi üzerinden transit geçilen bir üye devletin Türkiye ile taşımacılık alanında imzaladığı ikili bir antlaşmaya dayanarak; Macar Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nda öngörülen gibi bir motorlu taşıtlar vergisini Türk bir taşıma şirketine ait, Türkiye'de trafiğe çıkmasına izin verilmiş ve malların nakliyesinde kullanılan bir ağır vasıttan transit olarak başka bir üye devlete gidebilmek için Macaristan üzere geçerken alması, Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma'nın 3. maddesinin 2. fıkrası ve 1072/2009 sayılı Tüzüğün 1. maddesinin 2. fıkrası ve 3a fıkrası ile bağdaşmadığı şeklinde yorumlanabilir mi?

4. Macar Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nda öngörülen ve buna göre Türk bir taşıma şirketine ait, Türkiye'de trafiğe çıkmasına izin verilmiş ve malların nakliyesinde kullanılan bir ağır vasıttan Macar sınırından geçerken motorlu taşıtlar vergisi alınması bahsi geçen aracın Türkiye'den geldiği, başka bir üye devlete gitmek üzere transit olarak Macaristan üzerinden geçtiği göz önünde bulundurulduğunda AET-Türkiye Arasındaki Ortaklık Sözleşmesi md. 9 bağlamında uyuşma göre ayrımcılık teşkil ettiği ve dolayısıyla Ortaklık Sözleşmesi md. 9 ile bağdaşık olmadığı şeklinde yorumlanabilir mi?

C. ABAD'ın Kararı

ABAD öncelikle kendisine yöneltilen ilk soruyu ilişkin olarak, Türkiye'de trafik siciline kayıtlı bir ağır vasıta sahibi Türk firmasının, bir diğer AB üyesi ülkeye gitmek üzere transit olarak Macaristan topraklarından geçerken ödemek zorunda olduğu motorlu taşıtlar vergisinin etkisi bakımından, 1/95 sayılı OKK'nın 4. maddesinde

Türkiye-AB Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: ABAD'ın C-65/16 Sayılı
"İstanbul Lojistik Ltd." Kararı Hakkında Bir Değerlendirme

düzenlenen gümrük vergisine eş etkili vergi olarak değerlendirilip değerlendirilmeyeceğini incelemiştir. 1/95 sayılı OKK, 1. maddesinde düzenlendiği üzere, Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki ortaklık ilişkisinin son dönemi olan gümrük birliğinin uygulanmasına ilişkin kuralları belirlemektedir. Kararın 4. maddesinde de Birlik ve Türkiye arasında ithalat ve ihracatta alınan gümrük vergileri ve eş etkili vergi ve resimler Kararın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren tamamen yasaklanmıştır. OKK'nın 66. maddesi, kararın hükümlerinin Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkındaki Antlaşmanın benzer hükümleriyle örtüştüğü hallerde, ABAD'ın içtihadına göre yorumlanmasını öngörmektedir. Dolayısıyla ABAD, 4. maddede yasaklanan gümrük vergisine eş etkili vergilerin kapsamının belirlenmesinde, bu hükme paralel düzenleme olan ABİHA 30. maddeye ilişkin içtihadına göre inceleme yapmıştır.

Bu kapsamda Divan'ın yerleşik içtihadına göre, bir malın sadece bir ülke sınırından diğerine geçirilmesi nedeniyle tek taraflı olarak talep edilen mali yükümlülükler, miktarı çok az olsa bile, ne isimle adlandırıldığına veya hangi şekilde alındığına bakılmaksızın, gümrük vergisi olarak adlandırılmasa dahi, ABİHA 28 ve 30. maddelerinde düzenlenen eş etkili vergi olarak değerlendirilmektedir.³⁴ Mahkeme ayrıca bu tür ödemelerin, ithal ve ihraç edilen malların bedelini yerli malların fiyatına göre suni biçimde yükseltmesi nedeniyle malların serbest dolaşımına engel teşkil ettiğini de belirtmektedir.³⁵ Divan eş etkili önlem kavramını yorumlarken amaçsal yorum yaklaşımını benimseyerek eş etkili vergi ve resimlerin tahsil amacına ve hatta bunlarla elde edilen gelirin kullanım amacına bakmaksızın gümrük birliğine aykırılık teşkil edeceğini belirtmektedir. Ayrıca gümrük birliği Avrupa Birliğinin dayandığı dört temel serbestiden birisi olan malların serbest dolaşımının güvence altına alınmasını zorunlu kılmaktadır. Üye ülkelerin kendi toprakları üzerinden geçen mallar üzerinde transit geçiş vergisi veya herhangi bir transit geçiş yükü getirmesi, gümrük birliğinin sonucu olarak tüm üye devletlerin karşılıklı çıkarları doğrultusunda kabul edilen transit geçiş serbestisi ilkesini anlamsız kılacaktır.

ABAD daha önceki verdiği kararlarda, malların doğrudan kendisine ilişkin olmayıp, malların taşınması örneğinde olduğu gibi, mallar ile bağlantılı bir faaliyete getirilen mali yükümlülüklerin de,

³⁴ Bkz. C-313/05 Brzezinski [2007], ECR I-00513, para. 22.

³⁵ C-209/89 İtalya [1991], ECR I-01575, para. 7.

ABİHA'nın 30. maddesi kapsamında değerlendirileceğini belirterek, böyle bir verginin her ne kadar malların nakliyesi sebebiyle taşıma firmasına yükletilse bile aynı zamanda taşınan mallar üzerinde mali yük oluşturacağını belirtmektedir.³⁶ Somut uyuşmazlıkta tartışma konusu olan Macaristan Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu, üçüncü bir ülkede trafiğe çıkmasına izin verilmiş bir ağır vasıtanın Macar topraklarına girişi sırasında – [aracın taşımayı yapıp geri dönebilmesi için Macar topraklarından geçmesi gerekiyorsa] hem gidiş seferinde hem de dönüş seferinde – motorlu taşıtlar vergisi ödemesini öngörmektedir. Bu verginin miktarı, söz konusu ağır vasıta ile taşınabilecek mal miktarı ve malların gittiği ülke gibi kriterlere göre belirlenmektedir. Mahkeme kararında, bahsi geçen motorlu taşıtlar vergisi ile taşıma hizmetinin değil, doğrudan mallardan alınmamakla birlikte Türkiye'den trafiğe çıkmasına izin verilmiş araçlarla taşınan malların vergilendirildiğini tespit ederek, yerleşik içtihadı uyarınca alınan verginin miktar olarak yüksek olmaması, ulusal karayolu ağının bakımı için kullanılması veya ağır vasıta ile yapılan taşımacılığın çevreye verdiği zararların giderilmesi amacını taşımasının hukuki bir gerekçe taşımayacağını belirtmiştir.³⁷

Mahkeme birinci soruya yanıt olarak da, Macaristan Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin, bir malın sınırı geçmesinden dolayı tek taraflı olarak yüklenen mali bir yükümlülük olduğunu belirterek, bu düzenlemenin 1/95 sayılı OKK'nın 4. maddesi anlamında gümrük vergisine eş etkili vergi olarak değerlendireceği şeklinde karar vermiştir. Mahkeme diğer soruların cevaplandırılmasına gerek görmemiştir.

IV. SONUÇ

Avrupa Birliğine ihracat yapan Türkiye'den firmaların gümrük birliğinin uygulanması sırasında en çok şikâyetçi olduğu konularının başında Türk vatandaşlarına uygulanan vize yükümlülüğü ile karayolu taşımacılığı yapan Türk tırlarına uygulanan kotalar oluşturmaktadır. Bu durum gümrük birliğinden beklenen ekonomik faydayı azalttığı gibi, hem nakliye sektörünü hem de Türk dış ticaretini olumsuz etkilemektedir. Söz konusu taşıma kotaları halen AB üyesi ülkeler ile Türkiye arasındaki ikili anlaşmalar ile belirlenmektedir. Ancak bu anlaşmalar çerçevesinde ikili

³⁶ C-206/06 Essent Network Noord, [2008], ECR I-05497, para. 44; C-90/94 Haahr Petroleum [1997], ECR I-04085, para. 38.

³⁷ C-65/16 İstanbul Lojistik, para. 47.

Türkiye-AB Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: ABAD’ın C-65/16 Sayılı
“İstanbul Lojistik Ltd.” Kararı Hakkında Bir Değerlendirme

olarak belirlenen geçiş belgesi kotaları, Türkiye’nin beklentilerini karşılayacak düzeyde değildir. AB üyesi ülkeler, söz konusu taşıma kotalarının, Türkiye ile AB arasında Ankara Anlaşması ile kurulan ortaklık ilişkisinin son dönemini başlatan 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararının kapsamı içinde düzenlenmediğini, bu faaliyetin malların serbest dolaşımına ilişkin olmadığını ileri sürmektedir. Ancak ABAD’ın yerleşik içtihadı incelendiğinde taşıma kotalarının malların serbest dolaşımı üzerinde doğrudan etkisi olduğu görülmektedir. Özellikle 1/95 sayılı OKK’nın 4-6. maddeleri taraflar arasında gerçekleştirilecek ithalat ve ihracatta gümrük vergisi ile eş etkili vergiler ve miktar kısıtlamaları ile eş etkili tüm önlemleri yasaklamaktadır.

ABAD, 19 Ekim 2017 tarihli İstanbul Lojistik kararıyla ilk defa, bir üye devlet tarafından Türk firmalarına karşı alınan ulusal bir verginin, 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı’nın 4. maddesinde yasaklanan gümrük vergisine eş etkili önlem olup olmadığını inceleyerek Türk firmasının ileri sürdüğü görüşü haklı bulmuştur. Böylece, Macaristan tarafından Türk taşıma firmalarından talep edilen motorlu taşıtlar vergisinin 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararına yani ortaklık hukukuna aykırı olduğu Avrupa Birliği’nin en yüksek yargı organı tarafından tespit edilmiştir. Karar sonrasındaki süreçte, Macaristan Türkiye’de kayıtlı karayolu taşımacılığı yapan firmalara ait tırlardan alınan söz konusu motorlu taşıtlar vergisini kaldırmıştır. Bu karar, Türk taşımacılık sektörünün somut sorunlarından birisinin hukuki olarak çözümlenmesi açısından olduğu gibi, Gümrük Birliğinin güncellenerek genişletilmesinin tartışıldığı gündemde Türkiye’nin müzakere pozisyonunu güçlendirmesi açısından da ayrıca değerlidir. Öte yandan Macaristan dışındaki diğer AB’ye üye devletlerin ulusal kuralları uyarınca Türk taşımacılık sektörüne uygulamaya devam ettikleri geçiş kotalarına karşı da hukuki süreçlerin devam etmesinin gerektiğini göstermesi açısından, İstanbul Lojistik Kararını olumlu bir başlangıç olarak değerlendirmek yanlış olmayacaktır.

KAYNAKÇA

- AKMAN, M. Sait: Türkiye-Avrupa Birliği Gümrük Birliği İlişkisi ve Ortak Dış Ticaret Politikası, (Editörler: AKÇAY, Belgin / AKGÜL AÇIKMEŞE, Sinem: Türkiye-Yarım Asrın Ardından Avrupa Birliği İlişkileri içinde, Ankara, Ocak 2017), s. 283-307.
- ARAT, Tuğrul: Avrupa Birliği ile Türkiye Arasındaki İlişkiler ve Gümrük Birliğinin Yeri, AÜHF Dergisi, Cilt: 44, 1995, s. 587-606.
- BAYKAL, Sanem: Türkiye-AET Ortaklık Hukuku ve ATAD Kararları Çerçevesinde Katma Protokol'ün 41/1. maddesinde Düzenlenen Standstill Hükümünün Kapsamı ve Yorumu, Avrupa Toplulukları Adalet Divanı ve İngiltere Mahkemelerinin Türk Vatandaşlarının Ülkeye Giriş Koşullarına İlişkin Son Kararı Konferansı, İstanbul: İktisadi Kalkınma Vakfı Yay, 2008.
- BİLGİN, A. Aslı: The Dispute Settlement Procedures in the Ankara Agreement: Decision No. 1/95 and the Jurisdiction of the European Court of Justice, (Edit: AKÇAY, Belgin / AKİPEK, Şebnem: Turkey's Integration into the European Union: Legal Dimension içinde, United Kingdom, 2013), s. 73-93.
- CAN, Hacı: Türkiye-Avrupa Topluluğu Ortaklık İlişisinin Hukuki Çerçevesi, Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, Güz 2003, Cilt: 3, Sayı: 1, s. 19-43.
- CAN, Hacı / ÖZEN, Çınar: Türkiye-Avrupa Topluluğu Ortaklık Hukuku, Ankara, 2005.
- CANDAN, Tolga: AB Yargı Düzeninde Önkarar Davası ve Önemi, Prof. Dr. Tuğrul Arat'a Armağan içinde, Yetkin Yayınevi, Şubat 2012, s. 271-288.
- CANDAN, Tolga: Malların Serbest Dolaşımı, Lizbon Antlaşması Sonrası Avrupa Birliği, Serbest Dolaşım ve Politikalar içinde (Editör: AKÇAY, Belgin / BAYRAKTAROĞLU ÖZÇELİK, Gülüm), Seçkin Yayıncılık, 2010, s. 13-75.
- CENGİZ, Cihangir / KURTBAĞ, Ömer: Türkiye-AB Gümrük Birliğinde Yaşanan Güncel Sorunlar ve Bunlara Olası Çözüm Önerileri, Akademik Yaklaşımlar Dergisi, Kış 2015, Cilt: 6, Sayı: 2, s. 1-33.

- Türkiye-AB Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: ABAD'ın C-65/16 Sayılı "İstanbul Lojistik Ltd." Kararı Hakkında Bir Değerlendirme
- GÖÇMEN, İlke: Avrupa Birliği Maddi Hukuku: İç Pazar, Seçkin Yay., Eylül 2017.
- GÖÇMEN, İlke: To Visa or Not to Visa: That Is the (Only) Question, or Is It? - Case C-228/06, Mehmet Soysal and Ibrahim Savatli v. Bundesrepublik Deutschland, Legal Issues of Economic Integration, 2010, s. 149-162.
- GÖÇMEN, İlke: Türkiye-Avrupa Birliği İlişkilerinin Hukuki Çerçevesi: Maddi Boyut, (Editörler: AKÇAY, Belgin / AKGÜL AÇIKMEŞE, Sinem: Türkiye-Yarım Asrın Ardından Avrupa Birliği İlişkileri içinde, Ankara, Ocak 2017), s. 117-139.
- GRABITZ, Eberhard / VOSS, Reimer: Artikel 12, (GRABITZ, Eberhard / HILF, Meinhard (Hrsg.)), Kommentar zur Europäischen Union, Loseblattsammlung, Münih: 1999.
- GÜNUĞUR, Haluk: Ankara Anlaşmasının Hukuki Çerçevesi ve Uygulanması, Gazi Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, 1992, Cilt: 8, Sayı: 1, s. 241-258.
- KABAALIOĞLU, A. Haluk: The Customs Union: A Final Step Before Turkey's Accession To The European Union?, Marmara Journal Of European Studies, 1998, Cilt: 6, Sayı: 1, s. 113-140.
- KARLUK, Rıdvan: Avrupa Birliği ve Türkiye, Beta, 9. Baskı, 2007.
- LASOK, Dominik: The Ankara Agreement: Principles and Interpretation, Avrupa Araştırmaları Dergisi, Marmara Üniversitesi AT Enstitüsü, 1991, Cilt: 1, Sayı: 1-2, s. 27-47.
- LECHELER, Helmut: Einführung in das Europarecht, Münih, C.H. Beck, 2003.
- NURAY, Haluk: Uluslararası Taşımacılık Sektörümüz AB'de Adalet Arıyor, İktisadi Kalkınma Vakfı E-Bülteni, 1-15 Şubat 2018.
- ÖZKAN, Işıl: Türk Vatandaşlarının Avrupa Ülkelerine Giriş Hakkı ve Vize Sorunu, DEÜHFD, Cilt: 9, Özel Sayı: 2007, s. 409-446.
- PINAR, Hamdi: Hizmetin Serbest Dolaşımı Kapsamında Türk Vatandaşları İçin Vizesiz Avrupa, Gazi HFD, C. XIII, 2009, s. 77-113.
- RENÇBER, Kamuran: Türkiye-AB İlişkileri, Genişletilmiş 3. Baskı, Bursa, 2009.

Tolga CANDAN

TEZCAN, Ercüment: Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın Demirkan Kararı ve Türk Vatandaşlarının AB Üyesi Ülkelerde Hizmet Alımı, bilig- Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi, Yaz 2016, Sayı: 78, s. 37-70.

TEZCAN, Ercüment: Türkiye-Avrupa Birliği İlişkilerinin Hukuki Çerçevesi: Kurumsal Boyut, (Editörler: AKÇAY, Belgin / AKGÜL AÇIKMEŞE, Sinem: Türkiye-Yarım Asrın Ardından Avrupa Birliği İlişkileri içinde, Ankara, Ocak 2017), s. 83-115.

VURAL, Belkıs: C-221/11 Sayılı 24 Eylül 2013 Tarihli Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın 'Leyla Ecem Demirkan Federal Almanya Cumhuriyeti'ne Karşı' Kararı, Türkçe Çevirisi, Ankara Barosu Dergisi, Sayı: 2014/2, s. 415-429.