

**FİDER FİNANSAL KİRALAMA
DERNEĞİ**

Nispetiye Cad. Levent İşhanı No.6 K.2
80600 1. Levent-İstanbul

TÜRKİYE'DE FİNANSAL KİRALAMA - LEASİNG (ESASLAR VE UYGULAMA) (II)

SEMINER

AÇIŞ - TEBLİĞLER - PANEL

İSTANBUL 1996

İ Ç İ N D E K İ L E R

Seminerin Takdimi	5-6
-------------------------	-----

AÇIŞ OTURUMU

İAV Başkanı Prof. Dr. M. Orhan DİKMEN'in konuşması.....	9-11
Finansal Kiralama Derneği adına Başkan Doç. Dr. Orhan KURMUŞ'un konuşması	13-18
Devlet Bakanı Ufuk SÖYLEMEZ adına yapılan konuşma	19

ÇALIŞMA OTURUMLARI

1. Oturum

Oturum Başkanı : Temel ENDEROĞLU İAV Genel Sekreteri	
Birinci Tebliğ : Türkiye'de Finansal Kiralama	23-26
Tebliğci : Erdin ARI İktisat Finansal Kiralama Genel Müdürü	
İkinci Tebliğ : Türkiye'de Finansal Kiralama (Leasing) Genel Esasları ve Türkiye'deki Uygulama	27-38
Tebliğci : Hasan ULUKANLI İş Genel Finansal A.Ş. Genel Müdürü	

2. Oturum

Oturum Başkanı : Erol OKUYAN İAV Yönetim Kurulu Üyesi	
Üçüncü Tebliğ : Finansal Kiralama (Leasing)'nın Vergi Sorunları	39
Tebliğci : Prof. Dr. Selâhattin TUNCER İktisadî Araştırmalar Vakfı - Müşavir	
Tartışma	61-65

PANEL

BİRİNCİ TUR

Türkiye’de Finansal Kiralama (Leasing)’nın Gelişmesi
İçin Alınacak Tedbirler ve İzlenecek Politikalar

Prof. Dr. Reha POROY İ.Ü. Hukuk Fakültesi E. Öğretim Üyesi	69-70
1. V.Arif ŞİMŞEK Maliye Bakanlığı Gelirler Genel Müdürlüğü	70-77
2. İhsan FEVZİBEYOĞLU Hazine Müsteşarlığı Müsteşar Yardımcısı ve Banka ve Kambiyo Genel Müdürü	77-84
3. İbrahim KURBAN Sermaye Piyasası Kurulu İstanbul Temsilcisi Denetleme Daire Başkanı	84-88
4. Bülent TAŞAR Finansal Kiralama Derneği Başkan Yardımcısı ve RANT Leasing Genel Müdürü	88-96
5. Halûk ARPAD DARDANEL Şirketler Grubu Genel Koordinatör	97-100

İKİNCİ TUR

Konuk ve İştirakçilerin Görüş, Fikir ve Soruları

1. Murat GÜVEN	101
2. Dursun AKBULUT	102
3. Ahmet ENÖN	105
4. Oğulcan OLCAY	106
5. Doç. Dr. Atilla ALTOK	108
6. Selçuk GÜNER	109

ÜÇÜNCÜ TUR

Panel Grubunun Soru ve Açıklamalara Cevapları

V.Arif Şimşek	111
İhsan Fevzibeyoğlu	112
İbrahim Kurban	112
Bülent Taşar	113
KAPANIŞ	117-119

SEMINERİN TAKDİMİ

Vakfımızca ilk Finansal Kiralama-Leasing semineri, bundan yedi yıl önce 13 Ekim 1989 tarihinde İstanbul'da düzenlenmişti.

Bir yandan finansal kiralama konusunda çalışan banka ve şirketlerin sayıca artması, diğer yandan bu tür işlemlerin gelişmesi ve genişlemesi sebebiyle uygulamada sorunlar çıkmış ve bunlara çözümler aranmıştır. 1985 yılı Haziran ayında yayımlanan ve aynı tarihte yürürlüğe giren 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu, 30 maddelik kısa bir çerçeve kanunu olarak sadece bu alanda yapılacak sözleşmeleri düzenlemiş, konuya hukukî, iktisadî ve malî bir yaklaşım getirmediği gibi, birçok sorunu da açıkta bırakmıştır. Bugün uygulamada, finansal kiralama alanında çalışan banka ve şirketler çok değişik sorunlarla karşılaşmakta ve bunlara cevap beklemektedirler.

Vakfımızca ilk düzenlenen finansal kiralama semineri daha çok açıklayıcı ve tanıtıcı bir toplantı niteliğinde idi. Amaç, Batı'da bundan yüzyıl önce uygulamaya konulmuş olan bir yatırım ve finansman sistemini Türk kamuoyuna tanıtmaktı. Finansal kiralama, artık Türkiye'de oldukça yayılmış ve fonksiyonları az çok anlaşılmıştır.

Bu defa, semineri düzenlerken hareket noktamız, on yıllık uygulamadan sonra finansal kiralama-leasing'in hukukî, iktisadî ve malî sorunlarına eğilmek ve konuyu geniş bir platformda tartışarak sorunlara çözüm yolları aramak olmuştur. Özellikle 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu üzerinde yapılması düşünülen değişikliklerin, bu seminerde ele alınmasını sağlamak istiyoruz. Mevcut kanun değişikliği tasarısının olgunlaşması açısından bu seminerin faydalı sonuçlar verdiğine inanıyoruz.

Türkiye'de, 1996 yılı başı itibariyle, 36 finansal kiralama kuruluşu faaliyet göstermektedir. Bunlardan 26'sı, finansal kiralama şirketi, 7'si Yatırım ve Kalkınma Bankası ve 3'ü de özel finans kurumlarıdır. On yıllık süre içinde finansal kiralama şirketlerindeki bu artış, olumlu bir gelişme olmuştur. Ayrıca yalnız finansal kiralama şirketlerinin kurmuş olduğu "FİDER" Finansal Kiralama Derneği, meslekî bir dayanışma kuruluşu olarak kendi alanında ciddi ve yararlı çalışmalar yapmaktadır.

Birgün devam eden bu seminer 1 açılış ve 2 çalışma oturumu ile 1 panelden oluşmaktadır. Programın incelenmesinden de anlaşılacağı üzere, toplantı, Vakıf Başkanı, Dernek Başkanı ve Devlet Bakanı adına yapılan konuşmalar ile açılmıştır. Daha sonra seminerin çalışma oturumunda, konuyu takdim eden iki ayrı tebliğ sunulacaktır. Öğleden sonraki Panel'de finansal kiralama-leasing sisteminin uygulaması ile ilgili sorunlar ele alınmış ve bunlara çözüm yolları aranmıştır. Kamu, özel kesim ve kullanıcı temsilcilerinden oluşan panel grubu Türkiye'de finansal kiralamanın gelişmesi için alınacak tedbirleri ve izlenecek politikayı belirlemeye çalışmıştır.

Bu seminer "FİDER" (Finansal Kiralama Derneği) ile Vakfımızın işbirliği sonunda hazırlanmıştır. Böyle bir toplantının gerçekleşmesi için maddî fedakârlıktan kaçınmayan Dernek Başkan ve Yöneticilerine burada teşekkürü zevkli bir görev sayıyoruz.

İKTİSADÎ ARAŞTIRMALAR VAKFI

AÇIŞ OTURUMU

- İAV Başkanı Prof. Dr. M.Orhan DİKMEN'in konuşması
- Finansal Kiralama Derneği adına Başkan
Doç. Dr. ORHAN KURMUŞ'un konuşması
- Devlet Bakanı Ufuk SÖYLEMEZ adına yapılan konuşma

İAV BAŞKANI PROF. DR. M. ORHAN DİKMEN'İN KONUŞMASI

Pek muhterem dâvetliler
Seçkin medya mensupları

İktisadî Araştırmalar Vakfı'nın, Finansal Kiralama Derneği ile ortaklaşa düzenlemiş olduğu "Türkiye'de Finansal Kiralama - Leasing" seminerini açarken, hepinizi en iyi dileklerimle ve saygı ile selâmlıyorum.

İktisadî Araştırmalar Vakfı, 1962 yılında, Türkiye ekonomisinin çeşitli konularını ele almak, incelemek ve sorunlarına çare olabilecek etkili tedbirleri araştırmak, belirlemek ve ilgililere duyurmak amacı ile kurulmuştur. Bu görevi de 34 yıldır, kesintisiz bir şekilde yerine getirmeye çalışmaktadır.

Vakıf, bu görevi, esas itibarıyla, tertiplediği seminerler çerçevesinde yürütmektedir. Bunun esas sebebi ve en önemli faydası, her konunun yetkili uzmanlarını biraraya getirmek ve bu kişilerin bilgi ve tecrübelerinden faydalanmak suretile, sorunların çözümüne yarayacak isabetli ve etkili tedbirleri ortaya çıkarmaktır.

İktisadî Araştırmalar Vakfı, şimdiye kadar 113, bugünkü ile beraber 114 seminer gerçekleştirmiştir. Bu seminerlerde yapılan konuşmalar, sunulan tebliğler ve panel tartışmaları, kitap halinde yayınlanmaktadır. Böylece, seminer çalışmalarının, hem daha geniş kitlelere, özellikle seminere katılmamış olan ilgililere ulaştırılması, hem de zaman içinde kalıcılık kazanması sağlanmış olmaktadır.

Vakfın ele aldığı konular arasında, bazen tek olarak, bazen de il bazında birarada incelenen, tarım, sanayi, ticaret, ulaştırma ve turizm ile ilgili konular sayılabilir. Bunların yanında, para, kredi, banka, sigorta, borsa gibi finans konularına geniş yer ayrılmıştır.

İktisadî Araştırmalar Vakfı, leasing konusuna da, başındanberi ilgi göstermiş ve 13 Ekim 1989 günü, yine bu salonda bir leasing semineri gerçekleştirmiştir.

Bilindiği gibi, leasing, Batı ülkelerine nazaran, Türkiye'ye çok gecikmeli olarak gelmiştir. Bu finansman usulünün esasları, 28 Haziran 1985 tarihin-

de yayınlanıp, yürürlüğe giren, 30 maddelik bir çerçeve kanunla belirlenmiştir.

Bu çerçeve kanundan sonra, sisteme işlerlik kazandırmak amacı ile, çeşitli kararname, yönetmelik ve tebliğler çıkarılmıştır. Buna rağmen, sistemin aksaksız işlemesi tam olarak sağlanamamıştır.

Söz konusu kanunun yürürlüğe girmesinden sadece 4 yıl sonra gerçekleştirilen 1989 tarihli birinci leasing semineri, sistemi tanıtmak ve işlemlerini aksatan hususları araştırmak, ortaya koymak ve tartışmak için düzenlenmiştir.

Ekim 1989'dan bu yana, 7 yıla yakın bir zaman geçmiştir. 1985'de hukukî bir çerçeveye oturtulan leasing usulû, bugün 11 yıllık bir geçmişe sahiptir. Bu süre içinde, dikkate değer ilerlemeler kaydedilmiştir. Ancak, bugün bile, sistemin tam anlamı ile işlerlik kazanmış olduğunu söylemek kolay değil gibi görünmektedir.

Sistem, Batı'da leasing yolu ile sağlanan fonların genel finansman içindeki payına ulaşmaktan, hatta böyle bir paya yaklaşmaktan uzaktır. Böyle bir gelişme için gerekli, orta ve hele uzun vâdeli fonlar yeter derecede sağlanamamaktadır. Dolayısıyla, Türkiye'de leasing'in gelişmesini yavaşlatan sebepler arasında, bu iktisadî olgunun etkisi büyüktür.

İstenilen miktarda ve nitelikte fon temin edilememesi, leasing'in, toplam finansman kaynakları içindeki payının artmasını, yurt sathına yayılmasını, kiralama süresinin leasing usulünün maksat ve mantığına daha uygun düşecek şekilde tesbitini önlemekte ve bir bakıma leasing kuruluşlarının girişimciliğini ve dinamizmini olumsuz yönde etkilemektedir.

Bunun yanında, Türkiye'de leasing uygulamalarının karşılaştığı hukukî ve malî sorunlar vardır. Seminere sunulan birinci tebliğde, Sayın Erdin Arı, leasing'in genel esasları ve uygulamalarını işledikten sonra, ikinci tebliğde, eski bir hesap uzmanı olan Prof. Tuncer, özellikle vergileme sorunlarını ele alacaktır.

Öğleden sonraki panelde ise, Türkiye'de leasing konusunu en iyi bilen akademisyen, bürokrat, yönetici ve kullanıcılar arasından seçilen 6 kişiye yer verilmiştir. Bu 6 panelist ve panelin ikinci turunda söz alıp konuşacak olanlar, Türkiye'de leasing'in gelişmesi için alınması gerekli tedbirleri tartışacaklardır.

Bu seminerin de, bu kadar uzman kişi biraraya geldiğine göre, İAV'ın diğer seminerlerinde olduğu gibi, konulara doğru teşhis konmasını, sorunların çözümlenmesine katkıda bulunacak somut tedbirlerin belirlenmesini

sağlayacağına inanıyorum.

Sözlerime son verirken, seminere, konuşmacı, oturum başkanı, tebliğci ve panelist olarak katılan çok değerli kişilere ve bu seminerin gerçekleşmesi için finansman sağlayan, ayrıca seminer çalışmalarına katkıda bulunan Finansal Kiralama Derneği'ne ve özellikle Başkanı Doç. Dr. Orhan Kurmuş ile, Bülent Taşar'a teşekkürlerimi ifade etmek isterim.

Ayrıca, seminere telgraf ve çiçek göndermek suretile manevî desteklerini gösteren ve başarı dileklerini ileten değerli kişi ve kuruluşlara da teşekkür ederim.

Hepinize saygılar sunarım.

FINANSAL KİRALAMA DERNEĞİ BAŞKANI DOÇ. DR. ORHAN KURMUŞ'UN KONUŞMASI

Sayın konuklar, İktisadî Araştırmalar Vakfı ile birlikte Finansal Kiralama Derneği'nin düzenlemiş olduğu toplantıya hoş geldiniz. Sayın Başkanın söylediği şeylerden birdenbire irkildim doğrusu. Çünkü demek ki 7 yıl olmuş, aynı salonda 7 yıl önce bir toplantı yapmıştık. Sanki dünmüş gibi geliyor. Bu da bizim ne kadar çabuk yaşlandığımızında göstergesi galiba, hiç farkında değiliz. Ama bu bir şeyin işaretini de veriyor herhalde. Bir kaç yıldır, belki son 10 yıldır kasabalarda, köylerde, bazı illerde geleneksel kiraz şenliği, geleneksel birinci bilmem ne şenliği oluyor. Bizde de galiba İktisadî Araştırmalar Vakfı ile geleneksel hale getirmeyi gerçekten umduğumuz bir leasing toplantıları dizisinin ikincisi oluyor bu, belki üçüncüsünü çok daha kısa bir zamanda yaparız, 7 yıl gibi uzun bir süre geçmez. Belki her yıl yaparız, belki Allah kısmet ederse 2 yılda bir yaparız ve genel sorunlarımızı tartışırız. Çünkü ben hatırlıyorum. O 7 yıl önceki, 1989'daki toplantıda bu salon ağzına kadar doluydu ve son derece hararetli tartışmalar olmuştu. Hatta bağırışmalara kadar giden tartışmalar olmuştu. Daha o zaman leasingin tabii ne olduğu, ne olmadığı da pek belli değildi. Umarım bundan sonraki toplantılarımız daha sık aralıklarla ve daha geniş katılımlarla olur. Çünkü salondaki dinleyici topluluğuna, seçkin dinleyici topluluğuna baktığım zaman, neredeyse çoğunluğun yine leasing şirketlerinden görüyorum. Ama bu da gene bir kazançtır ve öğleden sonraki oturumlarda da daha çok katılma olacağını da ummak hakkımızdır.

Çok uzatmayacağım sözlerimi. Sadece 1985 yılında Leasing Kanunu'nun çıkmasından sonra ve leasing işlemlerini düzenleyen yönetmeliklerin de Hazine tarafından hayata geçirilmesinden sonra, 1986 yılı sonlarındaki ilk leasing şirketinin kurulması ve 1987'den itibaren de leasing şirketlerinin hızla çoğalması ve bugünkü ulaştığı sayı ve piyasanın sektörün bugünkü durumu karşısında Türkiye'de leasing nereye geldi, neler yapıyor, nasıl yapıyor, bu konuda karşılaştığı güçlükler neler? Onu çok kısa olarak sizlere iletmek istiyorum. Aslında tabii Sayın Devlet Bakanının da burada bir ko-

nuşma yapacağını programda gördüğüm için, devlet katında da sesimizin duyulması için bazı yakınmalarımızı biraz daha yüksek sesle dile getirmeyi düşünüyordum ama, Sayın Bakan herhalde işlerinin çokluğundan, belki de IMF toplantısına gitmiş olmasından dolayı, bilemiyorum gelmedi. Ama Sayın Fevzibeyoğlu burada. Hiç olmazsa o duyacaktır sesimizi.

Şimdi efendim ben bazı rakamlar vermek istiyorum, birinci olarak. Türkiye'de şu anda epey leasing şirketi var ve epey leasing şirketinin de Hazine'ye başvuruşu olduğunu ve sırada beklediğini de biliyoruz. Dolayısıyla sektörümüz giderek rekabete hızla açılan bir konumda. Bu rekabet bazen kırıcı boyutlara da varacak biçime geldiğine göre, demek ki iyi yoldayız diye de düşünmek mümkün. Benim vereceğim rakamlar, istatistikleri belli olmuş olan son 3 yıla ait. İlk önce leasing sektörünün dolar bazında 1993, 1994 ve 1995 yıllarında, sabit fiyatlar olsun diye dolara çevirdim ben bunları, iş hacmini söylemek istiyorum. Bunlar 1993 yılında, leasing şirketlerinin ki, 1993 yılı bizim literatürümüzde, tarihimizde leasing sektörünün en parlak yılı olarak nitelendirilir, 1 milyar dolarlık iş yapmışız yani 1 milyar dolarlık yatırımı finanse etmişiz. O tarihte yine benim yaptığım hesaplara göre, bu hesaplar çok ince hesaplar değil tabii, ama üç aşağı beş yukarı bir fikir verebilecek durumda hesaplar bunlar. Türkiye'deki özel sektör, sabit sermaye yatırımlarının % 5.9'unu teşkil ediyor. Buna yuvarlak 6 dersek ki bundan, özel sektör, sabit sermaye yatırımlarından inşaat yatırımlarını çıkartırsak daha da yükselecektir ama, bunu da koyalım, % 6'sını biz finanse etmişiz demektir. Bu da demektir ki, Türkiye'de yapılan her 16 dolarlık yatırımdan 1 dolarını biz yapmışız demektir ve bu 1993 yılında demekki, ortalıkta daha henüz 20, 25 şirketin olduğu ve bunlardan da işte 5, 6 tanesinin piyasanın % 90'ına sahip olduğu bir sektörde yapılan bir yatırım. Bence çok önemli bir gösterge. Neden çok önemli bir gösterge? Çünkü zaten dünya ortalaması % 12 civarında. Bazı ülkelerde en üst düzeyine çıkmış olan penetrasyon oranının % 30'a, % 35'e vardığı da var. Ama dünya ortalamasına baktığınız zaman, leasing sektörünün olduğu ülkelerde, leasing işlemlerinin yapıldığı ülkelerde dünya ortalaması % 12 civarında. Yıldan yıla değişiyor, 10'a da indiği oluyor, 15'e de çıktığı oluyor, ekonomik konjonktüre göre. Biz kurulmasından, yani ortaya çıkmasından, ilk şirketlerin kurulmasından daha 6, 7 yıl sonra da Türkiye'deki sermaye yatırımların, özel sektörün yapmış olduğu sabit sermaye yatırımlarının eğer % 6'sını yapabiliyorsak, önemli bir şey ve iyi bir gösterge diye nitelendirmek mümkündür. Şimdi 1 milyar dolar çok fazla bir şey de değil, belki ihracatımızın % 5'i kadar ama, yine de iyi bir rakam olduğunda ben ısrarlıyım.

İkinci olarak 1994 yılına geldiğimiz zaman, o yıl yaşanan krizi hepimiz biliyoruz, finansal sektörde başlayıp, reel sektöre de sıçrayan ve Türkiye'de önemli sonuçlara yol açan ve nedenleri de bugün hâlâ devam eden krize baktığımız zaman, leasing sektörünün performansının, Türkiye'nin bütün ekonomik göstergeleri gibi düştüğünü görüyoruz. Yani gayri-safi millî hasılanın büyüme hızının eksiye geçtiği, özel sektör ve kamu sektörü yatırımlarını çok büyük ölçüde azaldığı o yılda, o kötü yılda, leasing sektörünün yaptığı yatırımların tutarı da 510 milyon dolara düşmüş, yani 1 milyar dolardan 510 milyon dolara düşmüş, % 50'lik bir düşüş var. Yani, yatırım yapılırsa leasing sektörü iş yapıyor, yatırım olmazsa leasing sektörü iş yapmıyor tabii. Yatırımlar da düştüğüne göre 510 milyon dolarlık bir işlem hacmi de gayet doğal. Bu da gene aşağı yukarı toplam yatırım miktarındaki azalmadan dolayı sabit sermaye yatırımlarının yine % 6'sının gene leasing şirketleri tarafından finanse edildiğini gösteriyor. Yani toplam yatırımlar içindeki payımızı korumuşuz.

1995 yılının verileri henüz kesinleşmiş değil, yani şu ana kadar benim elimde yoktu doğrusu ama, gidişe bakarak tahminim, bu finansman hacminin, leasing şirketlerinin gerçekleştirmiş oldukları yatırımların toplam tutarının aşağı yukarı 1 milyar 100 milyon dolar civarında olacağını tahmin ediyorum. Bu altında da olabilir, üstünde de olabilir ama, 1 milyar doların altına inmeyeceğini kuvvetle tahmin ediyorum ve daha da yüksek olacağını düşünüyorum. Bu konuda, yani sabit sermaye yatırımlarının içindeki leasingin payı konusunda herhangi bir şey söylemek için erken. Çünkü o istatistikler henüz yayınlanmamış durumda. Şimdi burada çok önemli bir şey var. 1995 yılında eğer biz, benim tahminime göre, 1 milyar dolarla, 1 milyar 200 milyon dolar arasında bir işlem hacmi gerçekleştireceksek, gerçekleştirmiş olacaksak, istatistikler bunu gösterecekse, bu leasing sektörü için akıl almaz, inanılmaz bir başarıdır diyebilirim. Neden? Şimdi leasing sektörünü yakından izleyenler, özellikle sektördeki yönetici arkadaşlarım bilirler, her yılın son 3 ayında, yani Ekim, Kasım, Aralık, belki Eylül'den de başlayarak Ekim, Kasım, Aralık aylarında leasing sektörü, yani son 3 ayda daha önce 9 ayda yaptıkları iş kadar iş yaparlar. Bu geleneksel olarak böyle. İlk 3 ayda yavaş gider, sonra biraz yükselir, yaz aylarında düşer, son 3 ayda da Eylülün ortalarından başlayarak iş hacmimizde çok büyük bir yükselme görülür. Çok çeşitli nedenleri var. Vergi plânlaması yönü var, işte başka bir sürü nedeni var ama, geleneksel olarak bu hep böyle.

Şimdi 1995 yılının Eylül ayında biliyorsunuz, Kaynak Kullanımı Destekleme Fonuna yapılan kesintilerin kapsamı değiştirildi ve geliştirildi. Dolayı-

sıyla eskiden 2 yıldan daha kısa vadeli olan dış kredilerden alınan % 6 oranındaki Kaynak Kullanımı Destekleme Fonu, bu sefer vadesine bakılmaksızın, bütün dış kredilerden alınmaya başladı. Bu 12 Eylülde oldu, eğer tarih aklımda yanlış kalmadıysa. Bu da demektir ki, leasing şirketlerinin fonları o tarihten itibaren, birden bire % 6, hem de önden yüklemeli olarak % 6 pahalılaşmış oldu. Ve dolayısıyla tabii bu pahalılaşan parayı satmak, onu plase etmek, ona müşteri bulmak daha da güç hale geldi. Fakat buna rağmen, biz demek ki 1 milyar doların üzerinde bir hacmi gerçekleştirmiş olduk. Eğer bu % 6 KKDF olmasaydı, Kaynak Kullanımı Destekleme Fonuna olan % 6'lık bu kesinti olmasaydı, ben çok eminim 1.5 milyar doları mutlaka ve mutlaka geçirdi leasing sektörü. Ama son 3 ayda, daha önceki 9 ayın yapılan işlem hacmine yakın bir işlem bence gerçekleşmedi, sırf fonlama maliyetlerimizin bu şekilde artmasından dolayı. Ne yazık ki bu kararname çıkartılırken, galiba leasing şirketleri de yurt dışından kısa vadeli fon sağlayıp, bunu Türkiye'de işte devlet tahviline, Hazine bonosuna yatıran ve kısa vadede yüksek faiz geliri elde edip, tekrar bunları yurt dışına döviz olarak çıkaran diğer kuruluşlar gibi değerlendirildi. Sanki Türkiye'ye sıcak para getiriyormuşuz gibi değerlendirildi ve biz de unutulduk bir kenarda ve KKDF kapsamına biz de alındık. Bu doğru değil. Leasing şirketleri yüksek miktarlarda dış kredi kullanıyorlar ve gerçekten de, bunu öğrenerek söylüyorum, bir çok bankanın yapamadığı, hattâ bazen Türkiye Cumhuriyeti Hükûmetinin kendisinin bile yapamadığı uzun vadelerde ve fiyatlarda biz kredi kullanma imkânına sahibiz. Ama bu % 6 yüzünden, % 6'lık KKDF yüzünden, burada önemli bir gerileme oldu. Bunun etkilerini hâlâ üzerimizde taşıyoruz, hâlâ bu kalkmadı. Bankalar için % 4'e indirildi. Ama biz her nedense yatırım yapan kuruluşlar olarak değil de galiba para transferi yapan kuruluşlar olarak görüldüğümüz için, yanlış bir şekilde görüldüğümüz için, cezalandırılmaya devam ediyoruz. Çok ciddi bir sorun olarak bu karşımızda duruyor ve bunun bir çâresinin de bulunması gerekiyor mutlaka ve o çare bulunulmadıkça da, leasing sektörünün yatırımlara yönelttiği fonlarının büyüklüğünde önemli bir sınırlama olacak demektir.

Şimdi demekki 3 yılda 1 milyar dolar, 500 milyon dolar 1 milyar doların üstü gibi bir işlem hacmi gerçekleştirmişiz. Bizim tabii sadece KKDF gibi değil, başka sorunlarımız da var, daha kalıcı sorunlarımız da var, halledilmesi daha uzun süreçlere bağlı olan sorunlarımız da var, ama bunları tahmin ediyorum ki, çalışma oturumlarındaki panellerdeki dernek üyesi yönetici arkadaşlarım açıklıkla dile getireceklerdir.

Biz ne tür işler yapıyoruz, onu söyleyerek, konuşmama son vermek isti-

yorum. 1992-1994 yılları, yani 3 yılın ortalaması, 95 yılının hâlâ mal bazında dağılımı belli olmadığı için, Hazine'nin toplamış olduğu ve yayınladığı istatistikler bazında biz ne tür işler yapıyoruz. Onları size kısaca aktarayım. Rakamlar sıkıcı olabilir ama, hiç olmazsa leasing sektörü ne işler yapıyor dendiği zaman, belki aklınızda yanlış fikirler varsa, onları düzeltmek açısından veyahut doğru fikirlerinizi desteklemek açısından bu rakamları vermekte fayda görüyorum. 1992 ve 1994 yılları ortalamasına baktığımız zaman, leasing sektörünün yaptığı işler şunlar. Bilgisayar ve ofis ekipmanı dalında yapılan işlerin toplam işler içindeki payı % 14 ve bu aşağı yukarı düzgün bir gidiş izliyor. Çok öyle sıçraması, aşağıya yukarıya inip çıkması yok. % 14 dolayında bilgisayar ve ofis ekipmanı dediğimiz şey var. Bunların çoğunluğu da benim tahminim, çünkü alt kategorileri yok elimizde, büyük çaplı bilgisayar sistemlerinin finansmanında kullanılmış. Toplam işlem hacmimizin ortalama % 14'ünü bilgisayarlar oluşturuyor diyebiliriz.

Taşıt araçları; taşıt araçları ortalama % 24, bunun geçmişte 88'de 89'da % 60'lar olduğu zamanlar da vardı. Şimdi son 3 yılın ortalaması % 24 ve eğilime baktığımız zaman aşağıya doğru giden bir eğilim var. Taşıt araçları tabii otomobil demek değil. Taşıt araçları içinde otomobiller de var ama, gene alt kategorilerini bilmediğimiz için, elimizde veriler olmadığı için tam söylemek mümkün değil. Taşıt araçlarının içerisinde otomobiller de var, ticarî vasıtalar da var, yani paneller, kaptıkaçtılar, otobüsler, kamyonlar da var ve bu toplam işlem hacmimizin % 24'ünü oluşturuyor. Gemiler var, gemiler ortalama % 8 olmuş ve hızlı bir yükselme eğilimi gösteriyor. İlginç bir gelişme. Özellikle Vakıf Deniz Leasing şirketinin kurulmasından sonra ortaya çıkan bir gelişme. Deniz Ticaret Filomuzu hızla ve büyük ölçekte finanse etmeye başlamış demek ki Vakıf Deniz Leasing ve hızla yukarıya doğru gidiyor. Uçaklar % 5, ortalama % 5 finansman almış bizden ve aşağıya gidiyor. Tabii bunlar yurt içinde yapılan kiralamalar, yurt dışından yapılan kiralamalarda yani sınır ötesi Leasing dediğimiz kiralamalarda uçakların payı neredeyse % 100'e yakın. Bu da özellikle Türk Hava Yollarına ve diğer bazı özel havacılık şirketlerine yapılan uçak leasingleri. Ama Türkiye'de yurt içinde yapılan kiralamalarda bunun payı % 5.

Tekstil ve matbaa makinaları, ikisi bir kategoride değerlendiriliyor: Ortalama % 8 ve yükselen bir trend içinde. Tıbbi cihazlar % 4, elektronik tıbbi cihazlar bunun içinde ağırlıklı. Ortalama pay % 4 ve bu da düzgün bir gidiş izliyor, ne aşağı, ne yukarı.

Bir de bunların içine girmeyen ve diğer kategorisiyle sınıflandırılan her şey var. Bunları belki çeşitlendirmekte yarar olabilir. Çünkü mesela bunun

içinde inşaat makineleri de var. İnşaat makinaları önemli bir paya sahip olması gerekiyor, ama ayrıntılarını bilemiyoruz. İnşaat ve diğer kategorisinin ortalama payı da % 37 ve gittikçe yükseliyor. Dolayısıyla 1990 yılında Maliye Bakanlığının büyük bir heyecanla düşündüğü bu leasing şirketleri otomobil yapmaktan başka bir iş yapmıyorlar; bu da lüks tüketimi körüklüyor, biz otomobiller üzerindeki KDV'yi arttıralım türündeki kaygısının hiç yerinde olmadığı anlaşılıyor. Çünkü biz gidersek daha az otomobil yapıyoruz ve üzerindeki KDV bize diğer mallar için tanınan KDV teşviği tekrar tanınmış olsa, acaba biz hâlâ otomobilleri büyük bir hızla yapmaya devam eder miyiz, etmez miyiz konusunda benim kaygılarım var. Çünkü böyle bir şeyi leasing şirketleri ancak ticarî amaçla yaparlar. Bir de tabii şunu düşünmek lâzım. Böyle bir kaygı yerinde midir? Çünkü dünyada en çok leasing yapılan şey otomobildir, onun arkasından da bilgisayar gelir. Dünya piyasalarında ortalama otomobil kiralamasının leasing içindeki payı % 50 civarında. Bundan Türkiye'de neden çekiniliyor, neden kaçınılıyor ve neden kösteklenmeye çalışılıyor. Bunu anlamak mümkün değil.

Sözlerimi biraz fazla uzattım. Sabrınız ve ilginiz için teşekkür ederim.

DEVLET BAKANI SAYIN UFUK SÖYLEMEZ'İN MESAJI

Türkiye'de finansal kiralama (Esaslar ve Uygulama) konulu seminer için davetinizi memnuniyetle aldım ve prensip olarak da katılmayı kabul ettim. Ancak, çok arzu etmeme rağmen 19 Nisan 1996 günü IMF Interim Committee toplantıları için ülkemizi temsilen ABD'ne gitmek üzere Türkiye'den ayrılmam münasebetiyle çok faydalı olacağını düşündüğüm seminere katılamıyorum. Mazeretimin kabul göreceği ümidi ile bundan sonraki seminer ve toplantılarınızda beraber olmayı arzu eder, şahsınızda seminere katılan değerli konuşmacı ve konuklarınıza sevgi ve saygılarımı sunarım.

ÇALIŞMA OTURUMLARI

1. Oturum

Oturum Başkanı: Temel ENDEROĞLU
İAV Genel Sekreteri

Birinci Tebliğ : Türkiye'de Finansal Kiralama

Tebliğci : Erdin ARI
İktisat Finansal Kiralama
Genel Müdürü

İkinci Tebliğ : Türkiye'de Finansal Kiralama
(Leasing) Genel Esasları ve
Türkiye'deki Uygulama

Tebliğci : Hasan Ulukanlı
İş Genel Finansal A.Ş.
Genel Müdürü

2. Oturum

Oturum Başkanı: Erol OKUYAN
İAV Yönetim Kurulu Üyesi

Üçüncü Tebliğ : Finansal Kiralama (Leasing)'nın Vergi
Sorunları

Tebliğci : Prof. Dr. Selâhattin TUNCER
İktisadî Araştırmalar Vakfı - Müşavir

TÜRKİYE'DE FİNANSAL KİRALAMA

ERDİN ARI
İktisat Finansal Kiralama
Genel Müdürü

Bugünkü toplantı, İktisadî Araştırmalar Vakfı'nın sektörümüzle ilgili yapmış olduğu ilk toplantı değildir. İAV'na, sektörümüzle ilgili gelişmeleri kamuoyuna yansıtmak, sorunlarını gündemde tutmasına katkısı olan bu tür toplantıları düzenlemesi nedeniyle teşekkür ederim.

Bugünkü toplantıda bana ait tebliğin kapsamı, genel hatları ile Finansal Kiralamanın ülkemizdeki uygulamasıdır.

Tebliğ'de Leasing'in tanımı, türleri, işleyiş şekli gibi temel tanıtıcı kavramlara yer verilmemiştir. Ayrıca sektörün sorunlarına öğleden sonraki panelde tartışılacağı nedeniyle ayrıntılı olarak değinilmemiştir.

Tebliğ, ülkemizdeki finansal kiralama uygulamalarına genel olarak değinmektedir.

1985 yılında 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanununun çıkması ve 1986 yılında ilgili mevzuatın yürürlüğe girmesi ile batıda çok yaygın bir finansman yöntemi olarak uygulanmakta olan leasing ülkemiz finans enstrümanları arasında yerini almıştır.

1980'li yıllarda bankacılığımızın dışa açılması ile birlikte yeni finansman alternatifleri ülkemiz finans sektörü ile tanışmış, özellikle factoring, forfaiting, tüketici kredileri ve kredi kartları, Leasing ile birlikte ülkemizde uygulanmaya başlanmıştır.

Özellikle bankalar müşterilerine sunmakta oldukları hizmet yelpazelerini genişletmek, enstrüman alternatiflerini arttırmak amacıyla Leasing şirketlerinin kurulmasına öncelik etmişlerdir.

İlk Leasing şirketi 1986 yılında kurulurken, 1987 yılında sektördeki şirket sayısı 3'e 1995 yılı itibari ile 50'ye ulaşmıştır. Leasing sektöründe faali-

yet gösteren şirketlerin dağılımı aşağıdaki gibidir.

	<u>Sayı</u>
1. 3226 FKK'na göre kurulan ve sermayesinin % 50'sinin üzeri bankalara ait olan şirketler	24
2. 3226 FKK'na göre kurulan diğer şirketler	12
3. Yatırım ve Kalkınma Bankaları	9
4. Özel Finans Kurumları	5
Toplam	50

Yukarıdaki tablodan da açıkça görüleceği üzere sektörün çoğunluğunu banka kökenli Leasing şirketleri oluşturmaktadır.

Ülkemiz finans sektöründe gerçek anlamda yatırımcılara, özellikle orta ölçekli yatırımcıya yönelik orta ve uzun vadeli finansman kaynağı mevcut değildir denecek derecede azdır.

Leasing sektörü son 5 yıldan bu yana yurtiçi yurtdışı işlemlerin toplamı olarak 7 milyar \$'a yakın yatırım finanse etmiştir. Uçaktan bilgisayara, gemiden tekstil makinasına, turizm tesisinden demir-çelik fabrikasına kadar geniş müşteri kitlesine hitap edebilen ve yatırım için fon yaratan Leasing sektörü her geçen yıl gittikçe büyümekte ve ülkenin toplam sabit yatırımlarından aldığı pay gittikçe artmaktadır.

Leasing sektörünün toplam sabit kıymet yatırımları içindeki payı bir kaç yıl önce % 2'nin altında iken bu oran şu anda % 6'nın üzerine çıkmıştır. Sektörün bu olumlu gelişmesinin devam etmesi beklenmektedir.

Ülkemizdeki Finansal Kiralama İşlemlerinin son beş yıllık gelişimi aşağıdaki gibi olmuştur. İşlem hacimleri yurt içi işlemleri içermekte, yurtdışı-cross border işlemler yer almamaktadır.

SEKTÖRLER	1990	1991	1992	1993	1994	1995
İşlem Hacmi (\$ 000.000)	408.0	387.0	522.0	1015.0	507.0	1304.4

Yıllar itibariyle işlem hacminin sektörel dağılımı aşağıdaki şekilde oluşmuştur. Sektörel Dağılım (%)

Bilgisayar	14.0	17.3	13.0	14.0	13.0	11.8
Kara Ulaşım	57.6	44.0	22.4	22.0	8.8	12.5
Deniz Ulaşım	4.3	0.5	2.1	12.0	17.0	10.5
Hava Ulaşım	0.1	8.3	3.6	2.8	4.0	2.2
Tekstil ve Basım	4.1	3.4	6.3	4.8	16.0	12.6
Tıbbi Cihaz	3.8	3.2	4.9	2.5	6.0	3.1
Diğer İm. Mak.	15.0	24.0	48.0	28.0	36.0	46.6
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Yukarıdaki tablolarda görüleceği üzere 1993 sektörün patlama yılı olmuş ancak 1994 yılındaki ekonomik gelişmeler tüm sektörleri olduğu gibi leasing sektörünü de yatırımların durması nedeniyle olumsuz etkilemiştir. Ancak 1994 yılının olumsuz etkisi 1995 yılında aşılmış ve sektördeki canlılık tekrar kazanılmıştır.

Ülkemiz finans sektöründe gittikçe artan bir şekilde önem kazanan leasing sektörünün oldukça önemli ve kronik sorunları bulunmaktadır. Bu sorunlar öğleden sonraki panelde ayrıntılı olarak tartışılacağından tebliğimde sorunlara yer vermek istemiyorum.

Ancak bugünkü şartlarda en önemli sorunlarımızdan bir tanesi mevzuat arasındaki uyumsuzluk nedeniyle kanunun farklı yorumlara neden olmasından kaynaklanmaktadır. Son 1-2 yıldan bu yana en önemli sorunlarımızın başında Maliye Bakanlığı denetim elemanları ile müşterilerimiz arasında yaşanan sorunlardır.

3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu ve ilgili mevzuata uygun olarak taraflarca serbest olarak düzenlenen kira planına işlemin finansal kiralama özelliği göz ardı edilerek denetim elemanları tarafından itiraz edilmesi ve finansal kiralama müşterilerinin leasing işlemleri nedeniyle davaya konu edilmesi, gerek mevzuat, gerek kabul görmüş uygulamalar, gerekse iyi niyet açısından kabul edilebilir ve anlaşılabilir değildir.

Söz konusu haksız ve yanlış uygulamalar nedeniyle sektöre sahip çıkan Finansal Kiralama Derneği konunun üzerinde önemle durmakta ve bu tür uygulamalara taraf olan kiracılarımızın yasal itirazı teşvik edilmekte ve gerekli destek kendilerine verilmektedir. Bu konuda açılan davalarda yapılan itirazların bir tanesi Danıştay tarafından haklı görülmüş, diğer itirazların görüşmesi ise devam etmektedir.

Denetim elemanlarının bu uygulaması sektörü olumsuz etkilemekte, yatırımcıların leasing yapmasını engellemektedir. Temel sorun, halen bir çok mercilerde leasing, rent-acar gibi bir kiralama olarak görülmekte, yatırımın finansmanı olarak değerlendirilmemekten kaynaklanmaktadır. Oysa ülkemizdeki leasing işlemlerinin orta vadeli bir banka kredilendirmesinden farkı yoktur. Temelde ayrılık, lease konusu malın mülkiyetinin leasing şirketine bulunmasıdır. Ancak leasing şirketi lease edilen ekipmanı lease dönemi sonunu da tekrar bir kullanıcıya kiralamamakta, sembolik bir bedel ile yatırımcıya devretmektedir. Adi kiralama ile hiç ilgisi olmayan leasing aslında, teminat maksadı ile mülkiyeti muhafaza ederek finansman sağlayan bir finansman yöntemidir. Biraz önce de belirttiğim gibi, sorun kavram sorunu-
dur.

Leasing sektörünü olumsuz etkileyen sektörel sorunların başında gelen kavram sorunu yoruma neden vermiyecek şekilde mevzuatta yapılacak düzenleme ile giderilebilir. Yine mevzuattan kaynaklanan diğer sorunlar da önemli bir hayati sorunlardır. Asgari sürenin 4 yıl olması, gayrimenkul leasingindeki engeller, teşvikli işlemlerin devri, KKDF gibi nice sorunlar 10 yıldan bu yana henüz giderilememiştir.

3226 sayılı FKK ve ilgi mevzuatın yeniden gözden geçirilip yeniden düzenlenmesi 5 yıldan bu yana sürekli gündemde olmasına rağmen henüz bir gelişme sağlanamamış olması üzücüdür.

Ülkemiz yatırımcılarına neredeyse tek orta vadeli finansman kaynağı sağlayan leasing sektörünün teşvik edilip önünün açılması gerekirken gerek farklı yorum nedeniyle davalar açılması gerekse mevzuatın değiştirilip leasing uygulamalarını tıkayan engellerin giderilememesini bir kayıp olarak değerlendirmekteyim.

Gelişmiş sanayi ülkelerinde leasing işlemlerinin toplam sabit yatırımlardaki payının % 30'lara varması, ülkemiz leasing potansiyeli hakkında önemli bir göstergedir. Leasing hacimlerinin % 6'lara varmasını olumlu olarak niteler iken % 20-30'lara ulaşamamasının nedenlerini araştırmak, gerekli düzenlemeleri yaparak potansiyeli değerlendirmek gerekmektedir.

Henüz 10 yıllık bir geçmişe sahip olan genç sektörümüze el birliği ile katkıda bulunmalı ve destek vermeliyiz. Bu konudaki önemli katkıları nedeniyle İktisadî Araştırmalar Vakfı değerli yöneticilerine teşekkür ederim.

TÜRKİYE'DE FİNANSAL KİRALAMA (LEASİNG) GENEL ESASLARI VE TÜRKİYE'DEKİ UYGULAMA

HASAN ULUKANLI
İş Genel Finansal Kiralama A.Ş.
Genel Müdürü

Batı ülkelerinde İkinci Dünya Savaşından beri uygulanmakta olan finansal kiralama (Leasing) yöntemi Türkiye'ye uzun bir gecikmeden sonra gelebilmiştir. Finansal kiralama işlemlerini düzenleyen 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu bundan 11 yıl önce 26 Haziran 1985 tarih ve 18795 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış ve aynı gün yürürlüğe girmiştir. 30 maddelik kısa bir çerçeve kanunu olan bu düzenleme, daha sonra yayımlanan kararname, yönetmelik ve tebliğlerle tamamlanmış ise de, sistemin işlerliğinde bazı aksamalar henüz tam olarak çözümlenmemiştir. Bu konuda gelişme sağlamak üzere hazırlanan T.B.M.M. gündeminde bekleyen değişiklik tasarısı bütün çabalara rağmen çıkarılamamıştır.

Uzun vadeli kiralama avantajı ile yatırımcıya büyük kolaylık sağlayan leasing sistemi, söz konusu yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesine bağlı olarak daha sağlıklı bir yapıya kavuşacaktır.

İşte bu tebliğ çerçevesi içinde hem bir finansman yöntemi olarak finansal kiralama (leasing) yı dinleyicilere tanıtmak ve hem de bu alanda karşılaşılan çeşitli sorunlar üzerinde durmak ve çözüm yollarını göstermek istiyoruz.

1. TERİNOLOJİ VE TANIMLAMA

"Leasing" İngilizce bir deyim olup aslı "lease"den gelmektedir. Sözcük anlamı ile leasing, taşınmaz bir malın uzun vadeli olarak ve belirli bir kira

bedeli karşılığında bir başkasına kullanılmak üzere devredilmesidir. Zamanla leasing kavramına taşınmaz mallar yanında alet, makina, teçhizat gibi taşınır mallar da girmiş ve kavram genişlemiştir.

İngilizce olan leasing deyimi Türkçe dahil bütün diğer yabancı dillere de girmiş ve aynen kullanılmıştır. Bu deyim Fransızca'da "Credi-bail" Almanca'da "Leasinggeschaeft" şeklinde kullanılmaktadır.

Leasing sözcüğü Türkçe'ye "teçhizat kiralama kredisi" veya "uzun vadeli kiralama" şeklinde çevrilebilirse de, bunlar kavramı tam ifade etmediği gibi, oldukça uzundur. Bu nedenle "leasing" deyimi Türkçeye aynen girmiş ve kullanılmaya başlanmıştır. 3226 sayılı kanunun hazırlanması sırasında deyim olarak "Finansal kiralama" benimsenmiş ve Yasa bu şekilde kabul edilmiştir. Finansal Kiralama deyimi ilk zamanlarda bir hayli yadırganmış ise de zamanla buna alışılmış ve bu deyim leasing ile birlikte ve eşanlamda kullanılmıştır.

European Leasing Association (ELA) adlı örgütün benimsenmiş bulunduğu leasing tanımlaması şöyledir: "Leasing, belirli bir süre için **kiralayan** (leasing veren) ve **kiracı** (leasing alan) arasında imzalanan ve üreticiden kiracı tarafından seçilip, kiralayan tarafından satın alınan bir malın mülkiyetini kiralayanda, kullanımı ise belirli bir kira ödemesi karşılığında kiracıda bırakılan bir sözleşmedir. "Bu tanımlama hukuksal açıdan sözleşmenin taraflarını ve kapsamını gösterme açısından yeterlidir. Bu tanımlamaya göre, kira bedeline kiralayanın toplam giderleri olan i) mal bedeli ii) bağlanan sermayenin faizi iii) kâr marjı dahil olmaktadır.

1985 tarih ve 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu'nun 5'inci maddesinde kanun koyucu şöyle bir tanımlama vermiştir. "Finansal Kiralama işlemi, kiracı konumundaki bir gerçek veya tüzel kişinin istemi üzerine üçüncü kişiden satın aldığı veya başka suretle temin ettiği bir malın **zilyetliğini**, her türlü faydayı sağlamak üzere ve belli bir süre ile kira bedeli karşılığında kiracıya bırakılmasıdır. Finansal kiralama işlemi sözleşme ile yapılır, sözleşmeye **taşınır** veya **taşınmaz mallar** konu olabilir. Ancak patent gibi **fikri** ve **sınai haklar** sözleşmeye konu edilemez.

Yasadaki tanımlamada yer almakla beraber, leasing finansman sağlamaya yönelik bir kiralama yöntemidir. Diğer yönden finansal kiralama yöntemi en az (4) yıl süre ile yapılmakta olup bu süre içinde fesh edilemez hükmü ile yasa koyucu esas itibarıyla bir uzun vadeli finansman öngörmüştür.

Finansal kiralama (leasing) sözleşmesi ve taraflar

Finansal kiralama (leasing) sözleşmesinde 1) Kiralayan 2) Kiracı ve 3) Mal sahibi olmak üzere üç taraf vardır. Bunların karşılıklı ilişkileri, hak ve mükellefiyetleri aşağıdaki şemada sistematik olarak gösterilmiştir.

Finansal kiralama (leasing) sözleşmesi

(I)

Kiralayan
(Finansal Kiralama
Şirketi).

1. Malın maliki
2. Malın zilyetliğini kiracıya devredecek.
3. Bu konuda yetkili olacak

(II)

Kiracı
(Gerçek veya tüzel kişi)

1. Malı beğenip seçecek
2. Kira bedelini ödeyecek
3. Maldan yararlanacak.

(III)

Mal Sahibi

(Finansal kiralamaya konu
olan malı sağlayan kuruluş)

Finansal Kiralama Sözleşmesi Nitelikleri

1. Finansal kiralama (leasing) sözleşmesi şekle tabi bir akitir.
2. Böyle bir akit noterlerce yapılacaktır.
3. Finansal kiralama sözleşmesi tescile tabidir.
Şöyle ki,
a) Taşınır mala ait sözleşme kiracının ikametgahının bulunduğu noterdeki özel sicile,
b) Taşınmaza ait sözleşme taşınmazın bulunduğu tapu kütüğüne,
c) Gemilere ait sözleşme gemi siciline
d) Yurt dışındaki kiralayanın yapacağı leasing sözleşmeleri Bakanlıkça tescil edilecektir.

Finansal Kiralama Sözleşmesi Koşulları

1. Finansal kiralama (leasing) sözleşmeleri asgari dört yıl (48 ay) olarak düzenlenecektir.
2. Bu süre içinde sözleşme fesh edilemez.
3. Sözleşme konusu mal taşınır veya taşınmaz mal olabilir.
4. Kira bedeli sabit veya değişken olabilir.
5. Kira bedeli TL. veya yabancı para (döviz) olarak belirlenebilir.

II. Finansal Kiralamanın Hukukî Mahiyeti ve Nitelikleri

İlk uygulama dönemlerinde finansal kiralama, yatırım mallarının ve bazı tüketim mallarının özellikle makina, araç, gereç ve teçhizatın adı kira ve hasılat kirası şeklinde uzun vadeli olarak kiralanması ile ilgili bir sözleşme olarak yapılmıştır. Bu sözleşmenin konusunu oluşturan mallar başlangıçta taşınmaz mallar iken zamanla bunlar yatırım, tüketim ve uzun vadeli kullanım malları gibi taşınırları da kapsamıştır. Fakat lisans, patent, know-how, alameti farika (markalar) gibi **fikri haklar**, finansal kiralama konusuna dahil edilmemiştir.

Yukarıdan beri açıkladığımız gibi, leasing **uzun vadeli kira sözleşme-sidir**. Bu kısa açıklama leasingin hukukî maliyetini belirlemeye yeterli değildir. Bu açıdan, leasing'i bir analize tabi tutmak ve bu mukavele türünü benzer diğer hukuki anlaşmalar ile karşılaştırmak yararlı olacaktır.

1. Leasing, Anglo-sakson orijinli uzun vadeli kira anlaşması şeklinde doğmuş ve zamanla evrime uğrayarak taşınmaz ve taşınır malları kavrayarak geniş kapsamlı bir sözleşme türüne dönüşmüştür. Bu hali ile leasing Batılı ülkelerde uygulanan ve finansmanı da içeren müessese haline gelmiştir.

2. Leasing'de bir kira sözleşmesine ait bütün öğeler mevcuttur. Buna rağmen leasing'i salt bir kira sözleşmesi şeklinde saymaya olanak yoktur. Çünkü leasing bazan taksitli satışa benzemektedir. Ancak leasingdeki asıl amacın makina, alet, teçhizat, demirbaş gibi yatırım ve üretim mallarının kiralanması olduğunu unutmamak gerekir. Fakat işlem bu noktada kalmakta ve araya **kredileme** de girdiği için yapılan sözleşmenin hukukî niteliği karmaşık bir hal almaktadır. Bu nedenle hukukçular, leasing anlaşmasının **türü kendine özgü bir sözleşme** (sui-generis) tipi saymaktadır.

3. Leasing işlemleri ve bunların konusu, uygulandığı ülkelerin hukuk sistemlerine, mevcut yasal düzenlemeye göre değişmektedir. Özellikle Anglo-Sakson ülkeleri ile Kara Avrupasında geçerli hukukî düzene göre leasing değişik şekiller almaktadır.

4. İslamiyeti kabul etmiş olan ülkelerde leasing'in islamî esaslara uygun bir kira ve finansman yöntemi olup olmadığı tartışma konusu olmuştur. Bilindiği gibi, islamiyette **kâr helal**, buna karşılık **faiz haram** olarak kabul edilmektedir. Bu ilkeden hareketle, leasing'deki kira bedelinin bir malın kullanma karşılığı olduğu için, faiz şeklinde kabul edilemeyeceği sonucuna varılmaktadır. Bu nedenle leasing Arap ülkelerinde rahatlıkla kullanılabilmis-

tir. Nitekim Türkiye'de islami bankacılığı kabul etmiş bulunan **özel finans kurumları** faizsiz bankacılık ile uzun vadeli kira niteliğindeki leasing'i beraberce kullanmaktadırlar.

5. Türk özel hukuk düzeni Batı'dan adapte edilmiştir. Borçlar Kanunu İsviçre'den, Türk Ticaret Kanunu geniş ölçüde Alman Kanunu'ndan alınmıştır. Kontinental hukuk düzenini kabul etmiş olmamızdan dolayı, Leasing'in Türkiye'ye gelmesi zor olmamıştır. Uzun bir hazırlıktan sonra DPT, Devlet Planlama Teşkilatı tarafından hazırlanan tasarı TBMM'ne sevk edilmiş ve Genel Kurul'da hızla kabul edilerek yasalaşmıştır. Türkiye'de leasing bir sözleşme türü olarak Borçlar veya Ticaret Kanunu içine monte edilmemiş, ayrı bir kanun şeklinde yasalaşmıştır.

6. Leasing uygulaması Türkiye'de 26.06.1995 tarihinde kabul edilen 3226 sayılı **Finansal Kiralama Kanunu** ile başlamıştır. Bu nedenle 1950 yılında uygulaması başlayan Türk vergi sistemi içinde özellikle gelir ve kurumlar vergisi kanunları ile Vergi Usul Kanunu içinde finansal kiralama ile ilgili bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Aynı şekilde İcra ve İflas Kanunu ve 1984 yılında kabul edilen Katma Değer Vergi Kanunu içinde de finansal kiralama ile ilgili hükümlere rastlamak kabil değildir. Böylece vergi ve icra uygulaması açısından sistemimizde yasal bir boşluk bulunmaktadır. Nitekim vergileme ile ilgili olarak finansal kiralamadan doğan anlaşmazlıklarda başvurulacak hükümler vergi mevzuatı içinde mevcut değildir. Bu boşluk yeni yasal düzenlemeler, Bakanlar Kurulu kararları, tebliğler ve içtihatlarla doldurulacaktır.

7. Finansal kiralama (leasing) sözleşmesi ile normal tadil kira sözleşmesi arasındaki en önemli fark, kuşkusuz, finansal kiralama sözleşmesinin sonunda kiralamaya konu olan malın sembolik bir bedel ile kiracı mülkiyetine geçebilmesine olanak sağlaması ve kira bedellerinin malın ana parasını da kapsayacak şekilde belirlenmesidir. Finansal kiralama işlemlerinde böyle bir olanak hem kiralayan ve hem de kiracı için avantaj sağlamaktadır. Böylece kiralayan, leasing konusu malı kiracıya devretmekte ve kiracı da yıllardır kullandığı bir malın sahibi olmaktadır.

III. Yasal Düzenleme

Tebliğimizin bu bölümünde Dünyada ve Türkiye'de leasing işlemlerinin hukuk sistemleri içinde ne şekilde düzenlendiğini incelemek istiyoruz.

1. Genel Olarak,

Finansal kiralama (Leasing) nın yasal düzenlemesinde birbirinden farklı iki yöntem bulunmaktadır. Bunları kısaca şu şekilde açıklamak mümkündür.

1. Serbest Rejim veya Genel Hukuk Rejimi İçinde Düzenleme:

Finansal kiralama (leasing) için ayrı bir yasal düzenlemeye gerek görülmez. Bu takdirde o ülkenin Borçlar Kanunu, Ticaret Kanunu ve İcra-İflas Kanunu leasing sözleşmelerinin yapılması ve yürütülmesi açısından yeterli görülür. Genellikle Kara Avrupası ve Anglo-Sakson ülkelerinde kabul edilmiş bulunan rejim budur. Böyle finansal kiralama (leasing) işlemleri genel hukuk düzeni içinde, *sözleşme serbestisi* esaslarına göre yürütülür. Dünyada yaygın olan sistem budur.

2. Finansal Kiralama (Leasing) nın Özel Bir Kanunla Düzenlenmesi:

Dünya Bankası ve IFC, Milletlerarası Finansman Kurumu leasing'in yasal yoldan düzenlenmesi için bir *model* geliştirmişlerdir. Bu model Güney Kore, Portekiz ve Türkiye tarafından ana hatlarıyla kabul edilmiş ve ortaya özel bir yasal düzenleme çıkmıştır. Bu tür bir yasal düzenlemenin bulunduğu ülkelerde genel hükümler geçersiz olmakta ve leasing sözleşme ve uygulaması bu özel kanuna tabi olmaktadır. Hukukçular dünya üzerinde azınlıkta olan bu tür uygulamayı, bazı açılardan sakıncalı bulmaktadırlar.

2. Türkiye'de

Türkiye leasing konusunda çalışmalar 1985 yılında Devlet Planlama Teşkilatı - Yabancı Sermaye Başkanlığı, Adalet Bakanlığı ve Maliye ve Gümrük Bakanlığı tarafından yapılmış ve bazı tasarılar hazırlanmıştır. Bunlardan, TBMM'ne sunulan tasarı DPT-Yabancı Sermaye Başkanlığı'nca hazırlanan metin olmuştur.

Bu tasarı TBMM'ce kabul olunmuş ve 3226 sayılı **Finansal Kiralama Kanunu** şeklinde yasalaşarak 28 Haziran 1985 tarih ve 18795 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış ve aynı gün yürürlüğe girmiştir.

Bu kanun beş bölüm ve 34 maddeden oluşan nisbeten kısa bir çerçeve kanunu olup yapısı şu şekilde özetlenebilir:

3226 Sayılı Finansal Kiralama Kanunu
(28.06.1985 Tarih ve 18795 Sayılı Resmi Gazete)

Bölümler	Konu	Maddeler
Birinci Bölüm	Genel Hükümler	1-12
İkinci Bölüm	Sözleşmenin hüküm ve sonuçları	13-20
Üçüncü Bölüm	Sözleşmenin sona ermesi	21-25
Dördüncü Bölüm	Sözleşmenin tabi olduğu hükümler	26-27
Beşinci Bölüm	Teşvik ve vergiye dair hükümler	28-32
	Yürürlük	33
	Yürütme	34

3226 sayılı **Finansal Kiralama Kanunu**'nun amacı birinci maddede de gösterildiği gibi, finansman sağlamaya yönelik finansal kiralamayı düzenlemektir. Kanun koyucu bütün dünya ülkelerinde kullanılan "leasing" sözcüğünü kullanmamış ve bunun yerine "finansal kiralama" deyimini yeğlemiştir. Yine Kanunun ikinci maddesinde belirtildiği üzere, Kanun sözleşmenin hukukî yapısını, tarafların karşılıklı hak ve yükümlülüklerini düzenleyen hükümleri kapsamaktadır.

Kanun üçüncü maddesinde bazı kavramlara, çok kısa olmakla beraber açıklık getirmiştir. Buna göre, *sözleşme*, finansal kiralama sözleşmesini, *kiralayan*, finansal kiralama şirketini, *kiracı*, finansal kiralamayı kabul edeni, *Mal*, finansal kiralamaya konu malı, ve *kira bedeli*, finansal kiralama bedelini, ifade eder. Daha sonra kanun koyucu ileriki maddeler içinde bu kavramları açmaya çalışmıştır.

3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu yukarıda da belirttiğimiz gibi bir çerçeve kanunu'dur. 32.'nci madde bazı konuların yayımlanacak yönetmeliklerle düzenleneceğini hükme bağlamıştır. Buna göre (4) yıllık sözleşme süresinin kısaltılacağı halleri *Bakanlar Kurulu*, kiralayan şirketin hukukî yapısı ile ilgili konuları *Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı* ve istisna ve vergi oranları ile ilgili düzenlemeleri *Maliye ve Gümrük Bakanlığı* yayımlayacakları yönetmeliklerle belirleyeceklerdir.

III. Leasing'in Çeşitleri

Leasing, uygulamada çok değişik şekiller almaktadır. Bunları leasing türleri olarak adlandırabiliriz. Finansman tekniği ile ilgili kitaplarda bunları bulmak mümkündür. Bunları 1) Dolaysız leasing 2) Dolaylı leasing veya 1) Brüt leasing 2) Net leasing veyahut 1) İşletme leasing'i 2) Finansal leasing başlıkları altında özetleyebiliriz. Bu sınıflama içinde en önemlisi sonuncu türler olmaktadır. Buna göre:

1. *İşletme Leasing'i (Operational Leasing)*: Bu tür leasing vade açısından kısa sürelidir. kira konusu olan mal ve teçhizatın tüm ömrünü kapsamaz. Anlaşmanın belli bir süreyi kapsamak üzere yapılmasına rağmen, önceden belirtilen süreler içinde ihbar yapılarak sözleşme fesh edilebilir. Bu nedenle işletme leasing'i malın demode olmasına karşı etkin biçimde koruma sağlamaktadır. İşletme uygulanmaktadır. Türkiye'de leasing en az dört yıllık süre ile yapıldığı için orta vadeli sayılmaktadır. Kısa vadeli işletme leasing'i için piyasada büyük talep mevcuttur. Yasal değişikliğe gidilerek işletme leasinginin kurulmasında büyük yarar vardır.

2. *Finansal Leasing (Financial Leasing)*: Uygulamada en çok rastlanan leasing türü budur. Çünkü uzun vadeli leasing, finansmanı da kapsamaktadır. Bu türde leasing'e konu olan makina, alet ve teçhizat leasing'i alanın kendisi tarafından seçilir. Feshedilmeyen *ilk dönem* (primary period) boyunca leasingi veren, kiralanan malla ilgili gider artı kârın % 75'ini geri almaya çalışır. Bu nedenle finansal leasinge "Full payout lease" de denilmektedir. Leasing anlaşması malın mülkiyetini leasing verende bırakıp kullanımı hakkını ise leasing alana devretmektedir. Bu durumda makina ve teçhizatın bakım ve sigorta giderleri kullanana ait olmaktadır.

3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu ile Türkiye'de uygulamaya konulan model, gerek süresi ve gerekse içerdiği hükümler açısından gerçek bir finansal leasing olmaktadır. Uzun süreli yatırım malları için bu model uygun ise de, çabuk eskiyen ve hızla demode olan kullanma eşyası için uygun düşmemektedir. Bu nedenle Türkiye'de finansal leasing yanında işletme leasingine de yer vermek gerekecektir. T.B.M.M.'de bekleyen değişiklik tasarısında bu türe de yer verilmesi beklenmektedir.

IV. Türkiye'deki Uygulama, Sorunlar ve Çözümler

İlk uygulamanın başlamasından itibaren leasing, Türk finans sektörü

içinde daima özel bir yer işgal etmiş ve önemini giderek artırmıştır.

Leasing işlemi esas itibariyle yatırımcı firmalar açısından büyük ilgi ve önem taşımaktadır. Zira üretim faaliyetinde bulunan kuruluşlar, pazardaki yerlerini korumak ve geliştirmek açısından mevcut tesislerini idame ettirme, modernizasyonunu sağlama ve gelişen koşullara göre genişletme ihtiyacındadırlar. Bu nedenle sürekli olarak bir yatırım planlaması ve uygulaması faaliyeti içerisinde bulunmaktadırlar.

Öte yandan, diğer iş kolları ve hizmet sektörü de esas itibariyle K.D.V. uygulaması nedeniyle leasing yoluyla kiralama yapmaktadırlar.

Leasing, sağladığı pratiklik ve esnek çözümler nedeniyle Türk Finans piyasasında yeni ve ilginç bir yöntem olarak her geçen gün önemini artırmaktadır. Ancak, ulaşılan genel sonuçlar bu yöntemin henüz tam anlamı ile piyasada yer almadığını göstermektedir.

Halen Türkiye leasing sisteminde faaliyette bulunan 36 leasing şirketi (22 adedi Banka Şirketi), 9 Yatırım Bankası ve 5 Özel Finans Kurumu bulunmaktadır.

1995 yılı sonu itibariyle tüm sabit sermaye yatırımları toplamının 1.776 trilyon TRL (geçici rakamlar) olduğu dikkate alındığında, aynı dönemde gerçekleştirilen leasing işlemleri tutarının 60 trilyon TRL seviyesinde olduğu görülmektedir. 1994 yılına göre % 300 gibi önemli bir artış kaydedilmiş olmasına rağmen bu tutar sabit sermaye yatırımlarının % 3.4'üne tekabül etmektedir. Bu oranın ileriki dönemlerden en az % 10 seviyesine ulaşması beklenmektedir.

Piyasanın leasing işlemleri için sergilediği bu olumlu potansiyel yeni leasing şirketlerinin açılmasına, mevcut şirketlerinin de iş hacimlerinin sürekli gelişmesine olanak sağlamaktadır. Ancak, başlangıçta da değinildiği gibi 10 yıllık bir uygulama dönemine sahip olan leasing işlemleri ile yürürlükteki mevzuat hükümleri bazı konularda aksamalara neden olmaktadır.

Bu aksamalar özetle, gerek leasing şirketleri gerekse yatırımcılar açısından leasing kanunu ile ilgili diğer kanunlarda leasing işlemine özel hükümlerin yer almasından kaynaklanmaktadır.

Öte yandan, teşvik uygulamaları ve bazı Maliye Bakanlığı tebliğleri de uygulamada çözülmesi hayli güç durumlara neden olmaktadır.

Söz konusu aksamalarla ilgili örnekleri aşağıda ana başlıklar altında ve özet olarak sıralayabiliriz:

— Vergi ile ilgili konular

Finansal Kiralama Sözleşmesi, aslında finansman sağlamaya yönelik ve mutlaka bir malın satın alınmasına bağlı olarak çalışan bir kira sözleşmesidir. Bu niteliği ve özel kanununda kira sıklığı ve tutarlarının serbestçe belirleneceğine dair amir hüküm bulunması dikkate alındığında, Finansal Kiralama sözleşmesinin adı kira sözleşmelerinde yer alan dönemsellik açısından istisna hükmü taşıdığı açıkça görülmektedir.

Bu nedenle, Finansal Kiralama Sözleşmesine konu mallar için leasing şirketleri tarafından düzenlenen kira faturaları düzenlendikleri tarih itibarıyla kiraya veren şirket için gelir, kiracılar için gider niteliğini taşımaktadır.

Uygulamada bu husus zaman zaman Maliye ile leasing kiracıları arasında anlaşmazlıklara neden olduğundan, Finansal Kiralama Kanunu'nda yapılacak değişiklikle söz konusu istisna hükmün daha açık bir şekilde yazılması gerekmektedir.

Ayrıca, taşıtlarla ilgili leasing işlemlerinde malı satın alan leasing şirketi tarafından T.A.V. ödenmesine rağmen, kiracılardan ayrıca T.A.V. tahsil edilmektedir. Böylece aynı taşıt için 2 defa T.A.V. ödenmekte bu da kiracılar açısından sorunlar yaratmaktadır.

Kanunda T.A.V. tahsilini gerektiren hususların tarifinde kiralama fiili yer almadığı gibi, kiracıların taşıtı kiralık olarak kullanmalarının da "iktisap" olarak düşünülmesi mümkün bulunmamaktadır.

Bu duruma göre, Maliye Bakanlığı'nın konuyu yeniden ele alarak Noterler Birliği'ne Finansal Kiralama konusu araçlar için kiracılardan 2'nci defa T.A.V. tahsilatının yapılmasına gerek bulunmadığı şeklinde talimat göndermesi gerekmektedir.

— Teşvik uygulaması ile ilgili konular

Teşvik uygulaması ile ilgili olarak görülen aksaklıklar, kiracıların ödeme güçlüğüne düşmesi veya malın zayı olması gibi konularla yoğunlaşmaktadır.

Leasing yoluyla finanse edilen teşvik konusu bir işlemin kiracısının temerrüde düşmesi nedeniyle alacağının tahsilini sağlamak üzere Finansal Kiralama Sözleşmesini fesh eden "Finansör" leasing şirketi, malı kiralayan konumunda olmasına rağmen, mal sahibi olması nedeniyle de H.D.T.M. ve Maliye nezdinde "yatırımcı" niteliği taşıdığından, teşvik belgesi nedeniyle yararlanılan unsurların iptali ve cezalı olarak iadesi ile cezalandırılmaktadır.

Burada, leasing olayını yeniden hatırlatmakta fayda bulunmaktadır.

Leasing bir finansman ve kredilendirme yöntemidir ve leasing şirketleri

yatırımcısına belli koşullarla kredi temini etmektedir. Ancak, leasing olayının en temel karakteristiği ve diğer tüm kredi işlemlerinden farkı, finansmanın mal satın alınarak yapılmasıdır. Bu anlamda leasing şirketi bir malı satın almadan hiç bir şekilde kredi veremez durumdadır. Buna bağlı olarak da “finansmançı” nitelikli olan leasing şirketi mutlaka bir mala sahip olmakta ve tartışmasız bir biçimde bu mala dayalı tüm resimlere uymak zorunda kalmaktadır.

Öte yandan, teşvik uygulamasında leasing şirketlerine devredilen teşvik belgeleri, asıl yatırımcıya verilen belgenin eki niteliğinde bulunmaktadır. Bu özellikler topluca dikkate alındığında teşvikli ve leasing yoluyla finanse edilen bir işlemde “finansmançı” leasing şirketi malı satın alıp kiracısına çalışır vaziyette teslim ettiği ve leasing işlemini başlattığı anda “finansmançı” ve “yatırımcı” sıfatları ile ilgili olarak kendisine düşen sorumlulukların yerine getirmiş olmaktadır. Nitekim, H.D.T.M., bu şekilde malın kiracısına tesliminden sonra leasing şirketine ait ek teşvik belgesinin “kapatma” işlemini yapmakta ve bir anlamda leasing şirketinin teşvik ile ilgili olarak taahhütlerini yerine getirdiğini onaylamaktadır.

Ancak, bu aşamalardan sonra kiracının temerrüde düşmesi ve sözleşmenin fesledilmesi durumunda tamamlanan tüm bu hususlar göz ardı edilerek leasing şirketine yatırımın tamamlanmış olması ileri sürülerek rücu edilmekte ve sağlanan teşvik unsurlarının cezalı olarak geri alınması yolunda işlem yapılmaktadır.

Böyle bir durumda, yukarıda açıklanan fiili durumlar göz önünde alınarak, yatırımı tamamlamayan asıl yatırımcının sorumluluğunun devam etmesi, malı yatırımcıya teslim eden, leasing işlemini başlatan ve kendi “ek” teşvik hesabı H.D.T.M. tarafından kapatılan leasing şirketine bu konuda sorumluluk yönetilmemesini sağlayan tebliğ değişikliğinin yapılması zaruri görülmektedir.

Teşvikle ilgili olarak bir de 5 yıllık satınalmama kaydının neden olduğu sorunlara değinmek gerekmektedir.

Teşvik konusu olarak lease edilmiş olan kiralanan, herhangi bir şekilde zayi olduğunda, kiralayan zararını sigorta şirketinden tahsil etmekte ve malî olarak olay kapanmaktadır. Ancak, malın hurdası dahi teşvik tebliğinde konu edilen 5 yıllık satılamaz hükmü çerçevesinde tazmini yapan sigorta şirketine fatura edilememektedir.

Aynı şekilde, sözleşmesi feshedilen teşvikli malların da bir başka yatırımcıya devri ancak aynı türde bir teşvik belgesine sahip olması kaydıyla mümkün bulunmaktadır.

Burada esas amaç yatırımın aksamaması diğ er bir deyimle yatırım malının sürekli olarak üretimde kalarak değer yaratması olduğuna göre, yayınlanacak tebliğlerde bu hususların ön planda tutularak olayın yürütülmesinde karşılaşılacak sorunların ortadan kaldırılması gerekmektedir.

FINANSAL KİRALAMA (LEASİNG) NİN VERGİ SORUNLARI

Prof. Dr. Selahattin TUNCER
İktisadî Araştırmalar Vakfı - Müşavir

Benden önce birinci tebliği veren arkadaşımız bize finansal kiralama (leasing) müessesesini bir bütün olarak sundu ve bu yeni finansman sisteminin ana hatlarıyla takdim etti.

Ben de konunun bir devamı olarak sizlere finansal kiralama (Leasing) nın vergi sorunlarını sunmaya çalışacağım.

26 Haziran 1985 tarihli ve 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu onbir yıldan beri uygulanmaktadır. Uygulamada sistem tam işlerlik kazanmış değildir. Finansal kiralamanın başta hukukî olmak üzere bir sıra sorunları mevcuttur. Fakat bunlar içinde konunun vergisel boyutu gerçekten ağırlıklı ve önemlidir. Bu yüzden finansal kiralama seminerini yeniden düzenlerken, genel arzuya uyarak, vergi sorunlarını ayrı bir tebliğ konusu yapmak istedik. Böyle bir seçimin yerinde ve isabetli olduğunu tekrar vurgulamak gerekir.

Leasing yeni bir finansman yöntemi ve müessese olarak Türk mali sistemi içinde gerçek anlamı ile yerleşmiş ve oturmuş değildir. Gerek bu alanda çalışan şirketler ve gerekse bu sistemi kullanan yatırımcı ve tüketiciler çeşitli sorunlarla karşılaşmaktadırlar. Yasal düzenleme yeterli değildir. Bunlar, zaman içinde eskimiş ve işlerliğini kaybetmiştir. Bu yüzden idarî kademeler ile leasing şirketleri, bazen leasing şirketleri ile kullanıcılar arasında anlaşmazlıklar çıkmakta ve sorunlar çözüm beklemektedir. Bunlar içinde vergi sorunları ağır basmaktadır.

Biz bu Tebliğ çerçevesi içinde bir finansman yöntemi olarak leasing'in genel sorunlarını ve ağırlıklı olarak vergi sorunlarını ele almak çözüm yollarını göstermek istiyoruz.

BİRİNCİ BÖLÜM

FİNANSAL KİRALAMA (LEASİNG) NİN SORUNLARI

3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu 1985 yılında kabul edilmiş fakat uygulama 1986 yılında başlamıştır. 1989-1993 yılları arasında finansal kiralama alanındaki iş hacmi yaklaşık 20 kat artmış ve sektör gelişmiştir. 1994 yılında yaşanan iktisadî kriz finansal kiralama işlemlerini olumsuz yönde etkilemiş ve iş hacmi daralmıştır. Yapılan hesaplamalara göre 1995 yılında iş hacmi 50 trilyon liraya ulaşmış ve toplam sabit yatırımların % 4'ü leasing yöntemi ile gerçekleşmiştir. Buna rağmen de Türkiye'de finansal kiralama alanında büyük bir potansiyelin mevcut olduğu söylenebilir.

Bu olumlu gelişmeye rağmen finansal kiralama alanı Türkiye'de sorunlarla doludur. Bunları belirli başlıklar altında kısaca özetlemekte yarar görüyoruz:

1- *Hukukî sorunlar*

Bu sorunlar finansal kiralama alanında önemli ve ağırlıklı bir yer tutmakta olup başlıcaları şöyle sıralanabilir:

a) 23.6.1985 tarih ve 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu sadece leasing sözleşmesinin hukukî yapısını, tarafların karşılıklı hak ve yükümlülüklerini düzenlemiş, diğer konuları kapsam dışı bırakmıştır. Böylece Kanun metninde, cevap ve çözüm bekleyen pek çok konu açıkta kalmıştır.

b) Finansal Kiralama Kanunu Türk hukuk düzenine sonradan girdiği için, diğer temel kanunlarla özellikle Türk Medeni Kanunu, Borçlar Kanunu, Türk Ticaret Kanunu ve İcra ve İflas Kanunu ile uyum sağlayamamıştır. Hatta bazan 3226 sayılı Kanun hükümleri sözü edilen kanunlarla çatışma haline düşmektedir.

2- *İktisadî sorunlar*

Hukukî sorunlardan sonra ikinci sırada iktisadî sorunlar gelmektedir. Le-

asingin gelişmesi ve genişlemesi bu sorunların çözümüne bağlıdır. İktisadî sorunlar diğer sorunları da beraberinde getirmektedir.

a) 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu düzenlenirken, Türkiye'de yatırımların finansmanı *orta ve uzun vadeli kaynaklara* göre ayarlanmış ve Kanunda yer alan 48 aylık (Dört yıllık) süre buna göre belirlenmişti. Halbuki Türkiye'de yaşanan şiddetli enflasyon nedeniyle Türk Lirasına göre orta ve uzun vadeli plasman yapılamamaktadır. Çünkü Leasing şirketleri böyle bir kaynak bulamadıkları gibi, kendileri de böyle bir kaynak yaratma olanağından mahrumdurlar. İşte temel sorun buradan kaynaklanmaktadır. Bugün vade leasing de şeklen dört yıldır; ancak bir yılı hızlı, iki veya üç yılı çok düşük düzeyde ödemelerle durum idare edilmektedir. Bu takdirde finansal kiralama, vadelerin kısaltılması kaçınılmaz bir zorunluluk olmakta ve Kanun'un buna göre değişmesi gerekmektedir.

b) Teoride leasing bir yatırım ve finansman yöntemi olduğu halde Türkiye'de finansal kiralamanın mahiyet ve fonksiyonu gereği şekilde anlaşılmamıştır. 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu içinde bu müessese yeteri kadar açık ve seçik şekilde düzenlenememiştir. Nitekim uygulamada leasing çok değişik şekilde anlaşılmakta ve yorumlanmaktadır. Bazen leasing sözleşmesi *kira* veya *uzun vadeli kira*, bazen *taksitli satış* veya *mülkiyeti muhafaza kaydıyla satış* şeklinde anlaşılmakta ve uygulanmaya çalışılmaktadır. Gerçekte, leasing bunlara benzer yönleri olmakla birlikte, bunlardan hiçbirisi değildir ve dünya uygulamasında olduğu üzere bir *yatırım ve finansman yöntemi*dir. Bu alanda çalışan uzmanların görüşüne bakılacak olursa, leasing'in alternatifi yoktur. Eğer leasing'e bu açıdan bakılacak ve değerlendirilecek olursa, hukukî olanlar dahil diğer bir sıra anlaşmazlık ve sorunlar rahatça çözümlenebilecektir.

c) Türkiye'de son yıllarda gelişmeye başlayan finansal kiralama işlemleri *KKDF: Kaynak Kullanımı Destekleme Fonu* kararı ile durgunluk dönemine girmiş ve sektöre yeni bir malî külfet getirmiştir. 15 Eylül 1995 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan 95/7276 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile, *dış kaynaklı kredilere* % 6'lık fon kesintisi getirilmiş ve bu kapsama finansal kiralama işlemleri de girmiş bulunmaktadır. Bu kesinti leasing işlemleri için önemli bir engel olmuş ve yatırımların azalması sonucunu doğurmuştur. Bu uygulama ile finansal kiralama sektörü cezalandırılmış olmaktadır. Dış kaynaklı kredilere getirilen bu malî külfet ile leasing yolu ile gerçekleşecek finansmanda bir azalma beklenmektedir. Bu hatanın en kısa zamanda düzeltilmesi istenmektedir.

d) Finansal kiralama (leasing) *sabit kira* esasına dayanmaktadır. Sağla-

nacak bir dış kaynaklı finansal kiralama işleminde *kur riski* leasing şirketi üzerinde kalmakta ve döviz kurlarında aşırı artışlar sonunda şirket malî zorluklarla karşılaşmaktadır. Bu zararın finansal kiralama şirketi ile kiracı arasında paylaşılması adilane bir çözüm yolu olacaktır.

3- Teşvikli Yatırımlar

Türkiye'deki uygulamada finansal kiralamaya konu olan malın (Makina ve teçhizat) sahibi hukuken leasing şirketi olduğu için, teşvikli yatırımlarda *yatırım indirimi, gümrük muafiyeti ve kredi olanaklarından* yararlanmaktadır. Fakat kiracı durumunda olan yatırımcı teşvik belgesinde gösterilen koşullara uymadığı veya yatırım tamamlayamadığı hallerde, Hazine ile Leasing şirketi karşı karşıya kalmakta ve yaptırımlar şirketten istenmektedir. Leasing şirketi hiç bir kusuru olmadığı halde, zor bir durumda kalmakta teşvik tedbirleri ile sağladığı avantajları cezası ile birlikte Hazine'ye geri ödemektedir. Leasing şirketi Hazine'den elde ettiği teşvikleri, kiracısı olan yatırımcıya devrettiği halde, kendisi sorumlu duruma düşmektedir. Bu gelişkinin her halde düzeltilmesi gerekecektir.

4- İcra Takibatı

Türkiye'deki uygulamaya göre, leasing, finansal kiralama şirketi ile kiracı arasında yapılan bir sözleşme ile gerçekleşir. Sözleşme noterlikçe yapılır. Menkullere ait işlemler noterlikçe özel bir sicile kaydedilir. Taşınmaz mallara ait sözleşme ise tapu kütüğünün beyanlar hanesine, gemilere dair sözleşmeler ise gemi siciline şerh edilir.

3226 sayılı Kanunun 23'üncü maddesine göre, kiracı finansal kiralama bedelini ödemede temerrüde düşerse, şirket 30 günlük süre içinde de ödenmemesi halinde sözleşmeyi feshedebilir. Sözleşmenin sona ermesinin sonuçları aynı kanunun 24'üncü maddesinde gösterilmiştir. Bu maddeye göre, sözleşmeden doğan satın alma hakkını kullanmayan veya bu hakkı bulunmayan kiracı, finansal kiralama konusu olan malı derhal geri vermekle mükelleftir.

Uygulamada bu hüküm yetersiz kalmakta ve finansal kiralama şirketi malı geri almak için mahkemeye başvurarak kiracı aleyhine dava açarak malı geri almak için karar çıkarmak zorundadır. Yani finansal kiralama sözleşmesi, makina ve teçhizatı geri almak için yeterli bir belge olmamakta ve şirket icra kanalı ile hakkını almak için uzun ve yorucu bir çaba harcamak zorunda kalmaktadır. Bu yüzden finansal kiralama şirketleri kötü niyetli kiracıların peşinde koşmak suretiyle zaman ve para harcamaktadır. Bu yüzden finansal kiralamadan doğan alacaklara, seri ve ilamsız bir icra takibatı yöntemi gereklidir.

5- 3226 Sayılı Kanun Üzerinde Yapılacak Değişiklik Tasarısının Yasalaşması

3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu'nun değiştirilmesine ilişkin olarak Hazine Müsteşarlığı'nca bir *Kanun Tasarısı* hazırlanmış ve bu tasarı ilgili kuruluşlara gönderilerek onların da görüş ve fikirleri alınmıştır. Tasarı belirli bir olgunluğa geldiğine ve son şeklini aldığına göre, bunun TBMM'ne sevk edilerek yasalaşmasını sağlamak, yukarıda değindiğimiz sorunlara çözüm getirecek ve finansal kiralamanın gelişip genişlemesine yardımcı olacaktır. Bu nedenle değişiklik tasarısının bu dönemde Meclise yeniden sevk ve kanunlaşmasını beklemek gerekecektir.

6- Vergi Sorunları

Türkiye'de finansal kiralama uygulaması nedeniyle mükellef durumunda bulunan kiracı ile vergi idaresi arasında büyük anlaşmazlıklar çıkmıştır. Bu bakımdan leasing'in vergi sorunları büyük önem ve ağırlık taşımaktadır. Bu özel durumu göz önünde bulundurarak konuyu daha geniş olarak "Finansal Kiralama ve Vergiler" başlığı altında ayrıca ele alıp incelemek ve vergilemenin doğurduğu sorulara daha geniş ölçüde değinmek istiyoruz.

İKİNCİ BÖLÜM

FİNANSAL KİRALAMA KANUNU'NDA TEŞVİKLER VERGİYE DAİR HÜKÜMLER

3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu'nun Beşinci Bölüm'ü "Teşvik ve Vergiye Dair Hükümler"e ayrılmış olup burada konumuzla ilgili üç madde yer almaktadır. Bunlar sırasıyla şöyledir:

1. Teşvik (Md. 28)

Teoride de belirtildiği üzere, finansal kiralama (leasing), yatırımlar için yeni ve önemli bir *kaynak* ve *finansman yöntemi*dir. Bu ilkeden hareketle, kanun koyucu teşvik belgesine bağlanmış bulunan yatırımların tamamının veya bir bölümünün finansal kiralama yoluyla gerçekleştirilmesi halinde, *kiralayan* (leasing veren), *kiracının* (leasing alan) teşvik belgesinde belirtilen ve satın alma halinde onun tarafından kullanılmasına hak kazanılan teşvik tedbirlerinden teşvik mevzuatına göre belirlenecek esaslar çerçevesinde yararlanacaktır.

Bugün için geçerli teşvik tedbiri yatırım indirimi ile kredi kolaylıkları şeklinde çok sınırlı kalmaktadır. Yatırım teşvik belgelerine göre, yatırımlarda finansal kiralama yönteminin payı yaklaşık % 10 civarındadır. Bu durumda yatırımcı kiracı olduğu halde, teşvik tedbirlerinden yararlanacak taraf kiralayan yani leasing'i veren olmaktadır. Bunun nedeni, kiralayan, kira konusu olan malın mülkiyet hakkına sahiptir ve kiracıya sadece kullanma ve yararlanma hakkını devretmektedir. Bu şekilde hukuk düzenine göre, teşvik tedbirlerinden kiralayanın yararlanmasını doğal karşılamak gerekir. Ancak teşvik tedbirinden yatırımı yapan kiracının yararlanamamasında bir anormallik olduğu da açıktır.

Teşvik belgesini alan ve yatırımlardan yararlanması gereken kiracı, teşvik koşullarına uymadığı zaman teşvik belgesi iptal edilmekte ve yatırımcı cezaî durum ve müeyyidelerle karşı karşıya kalmaktadır. Yatırım, finansal

kiralama yöntemi ile gerçekleşmiş ise, bu takdirde kiracının davranışından ve maruz kalacağı cezalardan kiralayan (leasing veren) sorumlu olmaktadır. Bu gerçek anlamda bir çelişkidir. Uygulamada zaman zaman görülen bu anormal durumun her halde düzeltilmesi gerekecektir.

17 Ekim 1995 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan Hazine Müsteşarlığı'nın 95/5 sayılı *Teşvik Tebliğinde* KOBİ: Küçük ve Orta Boy İşletmelerin makina ve teçhizat alımlarında destekli krediden yararlanmaları sağlanmıştır. Buna göre KOBİ yatırımları, finansal kiralama şirketleri aracılığı ile de ayrıca kredilendirilecektir. Bu krediden yararlanabilmek için finansal kiralama şirketinin aracı bankaya başvurması gerekecektir.

Bunun için finansal kiralama şirketi, yatırımcı şirket ile imzaladığı kiralama sözleşmesine ilişkin bilgi ve belgeleri aracı banka vasıtasıyla Hazine Müsteşarlığı'na takdim edecektir. Finansal kiralama şirketleri için bu tür yatırımlarda asgarî özkaynak oranı aranmayacaktır.

Krediden yararlanma koşulları Tebliğde ayrıca gösterilmiştir. Finansal kiralama için bu koşulların gerçekleşmiş olması gerekli görülmüştür.

2. Gümrük Vergisi İstisnası (Md. 29)

Eldeki istatistiklere göre 1990 - 1995 yılları arası finansal kiralama yolu ile yapılan ithalâtın tutarı 3,0 milyar dolara ulaşmıştır. Bu önemli bir miblağdır. Bu da gösteriyor ki, finansal kiralamada yurtdışından makina ve teçhizat kiralanabilmektedir. Bu takdirde yapılacak işlemler 3226 sayılı Kanunun 29'uncu maddesinde gösterilmiştir. Bu maddeye göre yabancı şirket (leasing veren) ile kiracı (leasing alan) arasında imzalanan finansal kiralama sözleşmesinin türüne göre şu işlemler yapılacaktır:

a) Satın alma hakkı bulunmayan bir sözleşmeye dayanarak veya bu hak bulunsu bile teşvik belgesinde gümrük muafiyetinden yararlanması ön-görülmemiş malların Türkiye'ye girişinde, gümrük mevzuatına göre süre kısıtlaması hariç, sözleşme süresine bağlı olarak *geçici muafiyet rejimine* dair hükümler uygulanacaktır.

Bu şekilde Türkiye'ye getirilen mallar için ileride doğacak vergileri karşılayacak miktarda *teminat* alınacaktır. Şu kadar ki, sözleşme süresi sonunda kesin ithalâtın yapılamaması ve finansal kiralama malların kiralayana iade edilmek üzere yurtdışına çıkarılmak istenmesi halinde daha önce teminata bağlama işlemi genel hükümlere göre çözülecektir.

b) Sözleşme süresi sonunda finansal kiralama konusu malların kesin ithalâtının yapılması halinde, vergi ödeme mükellefiyetinin başladığı tarihteki cari kur ve normal fiyat üzerinden hesaplanacak gümrük vergilerinin tah-

sili yoluna gidilecektir.

Kanun maddesindeki düzenlemeden anlaşılacağı gibi, yurtdışından getirilen mal ve eşyada, finansal kiralama işlemi için uygulanacak gümrük muafiyeti, bürokratik zorluk ve engellerle doludur. Kaldı ki, kiracı süre sonunda bu mal ve eşyayı satın almak istediği takdirde, dört yıl sonraki kur üzerinden gümrük vergisi ödemek zorunda kalacaktır. Bu da işlemi cazip olmaktan çıkarmaktadır.

3. *İstisnalar ve Vergi Oranı Tesbiti* (Md. 30)

3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu içinde yer alan *vergi istisna ve oran tesbiti* 30'uncu madde içinde düzenlenmiştir. Bu madde hükmüne göre, Bakanlar Kurulu, dar mükellefiyete tâbi kurumların ve bu Kanunun uygulamasından doğacak kazanç ve ücretlerden yapılacak vergi kesinti oranlarını sıfıra (0) indirmeye veya kurumlar vergisindeki orana kadar yükseltmeye yetkili kılınmıştır.

Bu konu ile ilgili olmak üzere Bakanlar Kurulu finansal kiralama işlemlerinde indirimli iki ayrı vergi oranı belirlemiştir. Bunlar: 1) 31.12.1992 tarih ve 21457 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 92/3896 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile finansal kiralama işlemlerinde KDV oranını (Binek otoları ve otobüs, kamyon ve çekiciler hariç) % 1 olarak belirlemiştir. Bu oran binek otolarında % 23 ve otobüs, kamyon ve çekicilerde % 8'dir.

2) 31.12.1993 tarih ve 21805 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 93/5147 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile dar mükellefiyete tâbi bir kurumun Türkiye'de yapacağı finansal kiralama işleminden sağlayacağı kira bedeli, Kurumlar Vergisi Kanunu'nun 24'üncü maddesi gereğince % 1 oranında vergi kesintisine tâbi tutulacaktır.

Özetleyecek olursak, 3226 sayılı Kanun içinde yer alan teşvik ve vergilerle ilgili bu üç madde içerdiği hükümler açısından yetersizdir. Finansal kiralama işlemleri gerçekten teşvik edilmek isteniyorsa daha geniş kapsamlı bir düzenlemeye ihtiyaç olduğu açıktır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

FİNANSAL KİRALAMA SÖZLEŞMELERİNİN NİTELİĞİ VE DOĞURDUĞU SORUNLAR

3226 sayılı Kanuna göre finansal kiralama işlemleri kiralayan ve kiracı arasında noter huzurunda imzalanacak bir *sözleşme* ile yapılmaktadır. Bu sözleşme şekle tâbi olup içeriği ve koşulları özel kanun ile ayrıntılı biçimde belirlenmiş durumdadır. Bu içerik ve koşulların ihmal edilmesi veya uygulamada yerine getirilmemesi halinde yapılan işlem finansal kiralama (leasing) olmaktan çıkarak normal (adi) kiraya dönüşmektedir. Bu itibarla finansal kiralama sözleşmesinin 3226 sayılı Kanunda belirtilen hükümlere göre düzenlenmesi, kanunun emredici hükümlerine uyulması büyük önem taşımaktadır. Öyle sanıyoruz ki, finansal kiralama ile ilgili vergisel sorunların ve anlaşmazlıkların doğmasında bu nokta ağırlık kazanmaktadır.

Uygulamada karşılaşılan finansal kiralama (leasing) nın vergi sorunu - nı şu başlıklar altında toplayıp incelemek istiyoruz:

1. *Türk Vergi Sisteminde Finansal Kiralama*: Türk vergi sistemi 1950 yılında yeniden düzenlendiği için Gelir ve Kurumlar Vergileri Kanunları ile Vergi Usul Kanunu içinde finansal kiralama (leasing) konusunda vergisel açıdan bir tanım ve hüküm bulunmamaktadır. Bu yüzden ortaya çıkan duraksama ve anlaşmazlıkları çözümlmek gerçekten güçleşmektedir. Bu yüzden mükellefler ile idare arasında binlerce uyuşmazlık dosyası kaza mercilerinde çözüm beklemektedir.

Bu konuda 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu'nun 28-30'uncu maddeleri de, teşvik ve vergileme konularına ait olmasına rağmen, vergi konusunda doğan anlaşmazlıkları çözümlmekten uzaktır. Bu yüzden durum ciddiyet ve ağırlığını korumakta; yeni yasal düzenlemeler zorunlu olmaktadır.

2. *Finansal Kiralama (Leasing) ve Normal (Adi) Kira İlişkisi*:

Finansal kiralama (leasing) işlemleri 3226 sayılı kanunla düzenlenmiştir. Buna göre finansal kiralama (leasing) şekle bağlı bir sözleşme ile yapılmakta ve yasanın içerdiği koşullara uyulmasını emretmektedir. Normal (adi) kira ise Borçlar Kanunu hükümlerine tâbi bulunmaktadır. Kolayca kestirileceği gibi, bu iki tür sözleşme esas itibarıyla kira sözleşmesi olmasına rağmen, dayandığı yasal hükümler, içerikler ve taraflara yüklediği hak ve sorumluluklar açısından birbirinden tamamen farklıdır. Bunun doğal bir sonucu olarak şekle ve koşullara riayet edilmediği takdirde, finansal kiralama sözleşmesi (leasing) özelliklerini kaybetmekte ve normal (adi) kiraya dönüşmektedir. Böylece finansal kira sözleşmesinin “kaynak ve finansman sağlama” işlevi kaybolmaktadır. Bu takdirde finansal kiralama işlemlerinde % 1 olan KDV oranı normal (adi) kirada % 15’e çıkmakta ve bu bir anlaşmazlık konusu yaratmaktadır.

3. *Finansal Kiralama (Leasing) ve Mülkiyeti Muhafaza Kaydı İle Satış:* Finansal kiralama (leasing) sözleşmesi 3226 sayılı yasanın saydığı koşullara riayet edilmediği takdirde, uygulamada “mülkiyeti muhafaza kaydı ile yapılan satış” veya “taksitli satış”a benzemektedir. Finansal kiralama sözleşmelerinde kira süresinin asgari dört yıl (48 ay) olması gerekirken bu süre uygulamada kısaltılarak altı ay, bir yıl veya en çok iki yıla kadar düşürülmektedir. Burada izlenen yöntem kira bedelinin ağırlıklı olarak bir veya iki yıla konulması; üçüncü ve dördüncü yıllara ya hiç taksit konulmayarak ve yahut sembolik meblağlar konularak sözleşme “kısa süreli satışa” dönüştürülmektedir. Bu takdirde inceleme elemanları finansal kiralamayı kabul etmemekte ve işlemi “mülkiyeti muhafaza kaydı ile satış” veya kısaca “taksitli satış” kabul ederek cezalı tarhiyat yoluna gitmektedirler. Bu tür bir uygulamada finansal kiralama bedelleri “kira bedeli” değil “satınalma bedeli” veya “taksit” şeklinde kabul edilmektedir. Uygulamada kiralama süresinin dört yıldan bir veya iki yıla düşürülmesi, inceleme elemanını böyle bir yoruma zorlamaktadır.

4. *Peşin Kira Uygulaması:* 3226 sayılı Kanunun 7’nci maddesi gereğince finansal kiralama sözleşmeleri en az dört yıl süre ile yapılmakta ve bu süre içinde feshedilemeyeceği hükme bağlanmıştır. Yine aynı Kanunun 6’ncı maddesine göre, finansal kiralama bedeli ve ödeme dönemlerinin, taraflarca, *sabit* veya *değişik* olarak, serbestçe belirlenebileceği hükme bağlanmıştır. Ana hükümler böyle olmasına rağmen, inceleme elemanları, kira ödemelerini, dört yıllık döneme eşit olarak bölmekte ve bu düzenlemeye aykırı olan ödemeleri gider olarak kabul etmeyerek *peşin kira* sayıp buna göre cezalı tarhiyat yoluna gitmektedirler. Kira bedelleri, kanunun açık hük-

mü gereğince sabit ve değişken olarak serbestçe tayin edilebileceğine göre, böyle bir uygulamanın hele akit serbestliği ilkesine göre geçerli olması olanaksızdır.

İnceleme elemanlarının 48 ay süre ve eşit taksit ilkesine göre yapmış oldukları incelemeler sonunda kesilen cezalı vergiye karşı açılan davalarda vergi mahkemesi idare lehine karar vermiş ve daha sonra uyuşmazlık Danıştay'a intikal etmiştir. Danıştay 3. Dairesi vermiş olduğu E. 1994/5007 ve K. 1995/1744 sayılı ve 2.6.1995 tarihli kararında önce ödemeler toplamının dört yıllık kira süresine bölünmesi suretiyle her yıl için eşit miktarda gider kaydı yapılmasını dönemsellik ilkesine aykırı bulmuş ve sonra da finansal kiralamada, ödenen kira bedelinin tamamının ödemenin yapıldığı dönemde gider olarak kaydedileceğine karar vermiştir. Böylece sözü edilen Danıştay Kararı, öteden beri süregelen bir anlaşmazlığı bir ölçüde çözümlemiş oldu(*).

(*) Karar metni için Bak. YAKLAŞIM Dergisi, Sayı: 35 Kasım 1995, S. 110-112.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK VERGİ SİSTEMİNDE FİNANSAL KİRALAMA

Türk vergi sistemi içinde finansal kiralama (leasing) ile ilgili hükümler pek fazla değildir. Bunun nedeni finansal kiralamanın yeni bir müessese olmasıdır. Fakat zaman içinde, yeri ve sırası gelince finansal kiralama işlemlerine ait hükümlere vergi kanunları içinde yer verilmeye başlanmıştır. Türk vergi sistemi tarandığı zaman finansal kiralamaya ait hükümleri şöyle sıralamak gerecektir:

1- Gelir Vergisi Kanunu

193 sayılı Gelir Vergisi Kanunu içinde finansal kiralamaya ait bir düzenlemeye rastlamak mümkün değildir. Ancak finansal kiralama bir tür uzun vadeli kira sözleşmesi olduğu için, Gelir Vergisi Kanunu'nun gayrimenkul sermaye iradına ait hükümlerini, finansal kiralama için de geçerli saymak gerekecektir.

Gelir Vergisi Kanunu'nun 70'inci maddesi hükmüne göre, bu maddede sayılan mal ve hakların kiraya verilmesinden elde edilen iratlar gayrimenkul sermaye iradı olarak kabul edilmiş ve vergi kapsamına alınmıştır. Bu madde kapsamını bir yandan bina ve arazi gibi taşınmaz mallar, diğer yandan makina, tesisat, demirbaş gibi taşınır mallar ve son olarak motorlu taşıt araçları ve gemiler de girmektedir. Madde hükmü Finansal Kiralama Kanunu yürürlüğe girmeden önce düzenlemiş olduğundan, finansman sağlamaya yönelik finansal kiralamadan çok olay, Borçlar Kanunu kapsamındaki adi kiraya göre düzenlenmiştir. Böyle olmasına rağmen, Gelir Vergisi Kanunu'nun 70'inci maddesi hükmü finansal kiralama işlemlerine de kolayca uygulanabilir. Bunun doğal bir sonucu olarak finansal kiralama sözleşmesinden elde edilen kira geliri gayrimenkul sermaye iradı olmaktadır.

Finansal kiralama sözleşmelerinde iki taraf mevcuttur. Bunlardan ilki fi-

nansal kiralama şirketi, diğeri de *kiracı durumunda olan kullanıcı* yatırımcıdır. Finansal kiralama şirketi kiralayan olarak gelir elde etmekte, buna karşılık *kullanıcı-yatırımcı* durumda olan kiracı ise sözleşme gereği kira bedeli ödemektedir. Bu bedel, ödeyen için bir tür giderdir ve Gelir Vergisi Kanunu'nun 40'inci maddesi gereğince, safi kazancın elde edilmesi için yapılan bir harcama olmaktadır.

Finansal kiralamanın finansman sağlama işlevini bir yana bırakacak olursak, Gelir Vergisi Kanun açısından finansal kiralama sözleşmesinden elde edilen kira bedeli finansal kiralama şirketi açısından *gelir*; kullanıcı yatırımcı açısından ise *genel gider* veya işletme gideri olmaktadır.

2- Kurumlar Vergisi Kanunu

5422 sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu içinde finansal kiralama sözleşmesi veya finansal kiralama ile uğraşan şirketler açısından özel bir hüküm mevcut değildir. Genel hükümlere göre şöyle bir değerlendirme yapabiliriz:

1. Finansal kiralama şirketleri anonim şirket statüsüne göre kurulduğu için kurumlar vergisi mükellefi olmaktadır. Kurumlar elde ettiği her tür kazanç ve irat ticarî nitelikte olduğu için, leasing sözleşmesi çerçevesinde elde edilen gayrimenkul sermaye iradı, bu tür şirketler için *ticarî kazanç* hükmündedir. Nitekim Gelir Vergisi Kanunu'nun 70'inci maddesinde "Yukarıda yazılı mallar ve haklar ticarî bir işletmeye dahil bulunduğu takdirde, bunların iratları ticarî kazancın tesbitine dair hükümlere göre hesaplanır." hükmü yer almaktadır. Artık finansal kiralamadan doğan kira geliri, leasing şirketi için ticarî kazanç niteliği almaktadır.

2. Kira bedelini ödeyen taraf gerek gelir vergisine ve gerekse kurumlar vergisine tâbi bir mükellef olsun, ödenen kira bedeli ticarî kazancın elde edilmesi için yapılan bir *genel gider* veya *işletme gideri* olmaktadır.

Özetleyecek olursak, finansal kiralama sözleşmelerinden elde edilen gelir finansal kiralama şirketleri için ticarî kazanç, kiracılar için gerek gelir ve gerekse kurumlar vergisi mükellefi olsun, genel gider veya ticarî işletme gideri hükmündedir.

3. Finansal kiralama sözleşmesinin adi kira sözleşmesi niteliğinde olmayıp uzun vadeli ve finansmana yönelik olması, yukarıda belirlediğimiz kanun hükümleri ile bağdaşmakta ve uygulamada malî idarî ile mükellefler arasında anlaşmazlıklara yol açmaktadır. Bunun ayrıntısını aşağıda ele alıp inceleyeceğiz.

3- Katma Değer Vergisi Kanunu

3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 1'inci maddesinin 3/f ben-

di gereğince "Gelir Vergisi Kanunu'nun 70'inci maddesinde belirtilen mal ve hakların kiralanması işlemleri" bu verginin *konusuna* girmektedir. Bu nedenle Gelir Vergisi Kanunu'nun 70'inci maddesinde belirtilen mal ve hakları kiraya verenler KDV'nin *mükellefi* olmaktadır. Elde edilen kira bedeli, KDV'nin matrahını oluşturmaktadır. Kanun koyucu finansal kiralama işlemlerini teşvik amacıyla, bu tür işlemleri normal ve standart KDV oranının dışında tutmuş ve Bakanlar Kurulu Kararları ile leasing işlemleri için *düşük oranlar* belirlemiştir. Burada yürürlükte olan son oranı aşağıya çıkarıyoruz.

Finansal Kiralama İşlemlerinde KDV Oranı

Finansal kiralama işlemlerini teşvik etmek amacıyla Bakanlar Kurulu yayımlandığı Kararnameler ile leasing işlemlerine düşük oranlı KDV uygulamasını öngörmüş ve bu uygulama baştan beri böyle devam etmiştir. En son yayımlanan ve halen yürürlükte bulunan 22.12.1992 tarih ve 92/3896 sayılı Bakanlar Kurulu Kararına ek listede, finansal kiralama işlemleri için belirlenen *oranlar* şöyledir:

I SAYILI LİSTE

5) Finansal Kiralama Kanununa göre, sadece finansal kiralamaya konu olan malların finansal kiralama şirketlerine veya finansal kiralama şirketlerince teslimi veya kiralanması işlemleri (*Binek otomobillerinin* bu kapsamda teslimi veya kiralanması işlemleri için, bu kararın 1/d bendinde öngörülen vergi oranı, *diğer kara nakil vasıtaları* için ise aynı maddenin (c) bendinde öngörülen vergi oranı uygulanır.) KDV oranı % 1'dir.

Kaynak: 31.12.1992 tarih ve 21457 sayılı Resmî Gazete.

Tablo ile ilgili açıklamalar

1. Kararnamenin 1/d bendinde öngörülen KDV oranı % 23'tür.

Bunlar III sayılı listeye giren mallardır.

2. Kararnamenin 1/c bendinde öngörülen KDV oranı % 8'dir.

Bu gruba giren diğer kara nakil vasıtaları ise otobüs, kamyon, çekici başta olmak üzere diğer taşıt araçları olmaktadır.

30 Aralık 1995 tarih ve 22509 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 95/7612 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile, 22.12.1992 tarih ve 92/3896 sayılı kararnameye bağlı listeye *IV Sayılı Liste* eklenmiş ve 2000 cm3 silindir hacmini aşan binek otomobillerinde, bu araçların Finansal Kiralama Kanu-

nu'na göre finansal kiralama şirketlerine veya finansal kiralama şirketlerinde teslimi veya kiralanmasında katma değer vergisi oranı % 40 olarak uygulanması uygun görülmüştür. Bu uygulama 1.1.1996 tarihinden geçerli olmak üzere başlamıştır.

Finansal kiralamada KDV uygulaması ile ilgili olarak pek fazla sorun mevcut değildir.

4- *Damga Vergisi Kanunu*

488 sayılı *Damga Vergisi Kanunu* gereğince, finansal kiralama sözleşmeleri Kanuna bağlı 1 sayılı gereğince binde (0 %) 6 oranında damga vergisine tâbi bulunduğu halde, 3226 sayılı Kanunun 30'uncu maddesi gereğince bu tür sözleşmeler damga vergisi de dahil olmak üzere her türlü vergi resim ve harçtan istisna edilmiştir.

5- *Harçlar Kanunu*

Bilindiği gibi, 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu'nun 8'inci maddesi uyarınca, leasing sözleşmeleri, türlerine göre üç ayrı sicile tescil edilmektedir. Bunlar:

i. Taşınır mala dâir sözleşmeler, kiracının ikâmetgâhının bulunduğu noterlikte *özel bir sicile*,

ii. Taşınmaz mala dair sözleşmeler taşınmazın bulunduğu tapu kütüğünün *beyanlar hanesine*,

iii. Gemilere dair sözleşmeler ise *gemi siciline*,
şerh verilmektedir.

492 sayılı *Harçlar Kanunu*'na göre bütün bu tesciller harca tâbi bulunmaktadır. Ancak yine 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu'nun 30'uncu maddesi gereğince tesciller bu harçlardan istisna edilmiştir.

Nitekim Maliye Bakanlığı yayımlamış bulundu 13 Seri No.lu *Harçlar Kanunu Genel Tebliğinde*, sözü edilen 30'uncu maddede yer alan hükmün, sözleşmenin hüküm ifade edebilmesi için noter, tapu ve gemi sicilinde yapılması gerekli bulunan işlemlere de uygulanması gerektiği açıklanmıştır.

3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu'nun 30'uncu maddesi gereğince, finansla kiralama sözleşmeleri ile ilgili olarak noterce yapılacak işlemler *noter harçları*'ndan da istisna edilmiştir.

6- *Taşıt Alım Vergisi*

1318 sayılı Finansman Kanunu'nun 2346 sayılı Kanun ile değişen 1'inci maddesinde, bu Kanunun 4, 5 ve 6'ncı maddelerinde yazılı taşıtların:

a) Her ne şekilde olursa olsun *iktisap edilmesi*,

- b) Yurt dışında iktisap edilerek *Türkiye'ye ithal edilmesi*,
 - c) Vekaletname ile *tasarruf hakkının devredilmesi*,
- Taşıt Alım Vergisine tâbi bulunmaktadır.

Ayrıca finansal kiralama sözleşmesi ile yapılan taşıt alımlarının Taşıt Alım Vergisinden istisna edileceğine dair herhangi bir hüküm düzenlenmemiştir. Bu nedenle finansal kiralama sözleşmeleri gereğince, taşıtın tasarrufunu devralan kişilerin, Taşıt Alım Vergisine tâbi tutulması gerekmektedir.

Bu hüküm gereğince finansal kiralamaya konu olan taşıtlar iki kez taşıt alım vergisi ödemektedir. *Birincisi*, taşıtın sahibi olan finansal kiralama şirketi taşıtı alırken, normal olarak taşıt alım vergisini ödemekte ve *sonra da*, taşıt kiracıya devredilirken ikinci kez tasarruf hakkının devri nedeniyle ikinci kez taşıt alım vergisi ödenmektedir.

Bu durum uygulamada haklı şikâyetlere neden olmaktadır. Fakat yasal düzenleme nedeniyle bu şikâyetler bir sonuç veremiyordu. Ancak taşıt aracının kira sözleşmesi sonunda kiracıya devri sırasında ikinci kez taşıt alım vergisi ödenmemek suretiyle, soruna bir ölçüde çözüm getirilmiş oluyordu.

B İ B L İ Y O G R A F Y A

Türkiye'de finansal kiralama - leasing ile ilgili oldukça zengin bir yayım ve araştırma mevcuttur. Bunların belli başlılarını şu şekilde sıralayabiliriz:

1- Kitaplar

Prof. Dr. Selahattin Tuncer

Türkiye'de Sermaye Piyasası (Teori - Uygulama)

İstanbul/1985, S. 315 - 323

Bu kitapta Türkiye'de ilk kez leasing "Yeni bir yatırım ve finansman yöntemi" olarak ele alınmış ve incelenmiştir. O tarihte 3226 sayılı Kanun yayımlanmış değildi.

İktisadî Araştırmalar Vakfı

Türkiye'de Finansal Kiralama

(Esaslar ve Uygulama)

Vakıf 13 Ekim 1989 tarihinde bu konuda bir seminer düzenlemiş ve toplantıya Doç. Dr. Orhan Kurmuş, Doç. Dr. Nazif Gürdoğan, Mesut Erkovan tarafından üç tebliğ sunulmuştur. Seminer bir panel ile sona ermiştir. Seminer tebliğ ve tartışmaları daha sonra bir kitap halinde yayımlanmıştır.

İktisadî Araştırmalar Vakfı, İstanbul/1989, S. 107.

2- Özel Yayın

LEASİG

Dünya Gazetesinin 21 Eylül 1995 tarihinde yayımlanmış olduğu özel ek. İstanbul/1995, S. 20. Bu ek içinde finansal kiralama ile ilgili güncel bütün sorunlar yer aldığı gibi bu alanda çalışan uygulamacıların demeç ve makalelerine yer verilmiştir.

Finansal Kiralama (Leasing) yı Tanıtıcı Yazılar

Doç. Dr. Orhan Kurmuş

"Finansal Kiralama (Leasing) Nedir, Ne Değildir?"

Yaklaşım, Ekim/1995, Sayı: 34, S. 92-96.

3- Makaleler

Finansal kiralamanın vergisel sorunları ile ilgili olmak üzere rastlayabildiğimiz belli başlı etüd ve incelemeler şöyle sıralanabilir:

Gazete Makaleleri

1. Dr. Veysi Seviğ

"Finansal Kiralama İşlemleri ve Giderleştirme Sorunları"

LEASİNG-Dünya Gazetesi eki, 21.9.1995 tarihli sayı.

2. Dr. Veysi Seviğ

“Finansal Kiralama İşlemleri”

Dünya 15.9.1995 günlü sayı, köşe yazısı.

Dergilerde yayımlanan etüd ve makaleler

1. Doç. Dr. Vedat Konor

“Finansal Kiralama”

Mükellefin Dergisi, Ocak/1994, Sayı: 13, S. 13-25.

2. Doç. Dr. Bumin Doğrusöz

“Finansal Kiralama ve Vergi Hukuku”

Yaklaşım Dergisi, Sayı: 13

3. V. Arif Şimşek

“Finansal Kiralama (Leasing) İşlemlerinin Vergi Boyutu”

Yaklaşım Dergisi, Ağustos/1995, Sayı: 32, S. 34-41.

4. Erol Can

“Finansal Kiralama Olayında Vergilendirme”

Yaklaşım Dergisi, Sayı: 27, Mart/1995, S. 95.

5. Hasan Eraslan

“Finansal Kiralama Uygulamasında Karşılaşılan Başlıca Sorunlar ve Çözüm Yolları”

Vergi Sorunları Dergisi, Mart/1995, Sayı: 78, S. 118-131.

6. Münir Bellek

“Finansal Kiralama Bedelinin Sınırları”

Mükellefin Dergisi, Aralık/1995, Sayı: 36, S. 19-33.

7. Dr. Şükrü Kızılot

“Finansal Kiralamada, Ödenen Kira Bedellerinin Tamamının Gider Yazılabileceği”

Yaklaşım Dergisi, Kasım/1995, Sayı: 35, S. 17-20.

8. Erdoğan Aslan

“Finansal Kiralama ve Bir Danıştay Kararı”

Yaklaşım Dergisi, Ocak/1996, Sayı: 37, S. 30-36.

Danıştay 3. Dairesinin 2.6.1995 tarih ve E. 1994/5007, K. 1995/1744 sayılı kararını sert biçimde eleştiren bir yazı.

9. Ejder Ayanoğlu

“Finansal Kiralama Konusu Yatırım Mallarında Yatırım İndirimi Uygulaması”

Vergi Sorunları Dergisi, Mayıs/1996, Sayı: 92, S. 73-77.

TARTIŞMA

EROL OKUYAN: Şimdi soru sormak ve açıklama yapmak isteyenlere sıra ile söz vereceğim. Buyurun Bülent bey.

BÜLENT TAŞAR: Ben bir günlüğüne rent a car araba kiralasam, bu bir kullanım hakkı değil midir? Bence kullanım hakkıdır. Bir tane vergimi ödeyeceğim, ikinci gün bir daha vergi mi ödeyeceğim araba kiralarsam? Onun için ben tahmin ediyorum, bir takım sorunlar var, birtakım yanlışlıklar var. Belkide sorunların temelinde, gerekçelerin nereden geldiğini, nereye gittiğini iyi tesbit etmek lâzım. Tahmin ediyorum, öğleden sonraki panelde de bu konulara enine boyuna değinilecek. Bu çok kısa bir nottu. Yeri geldiği için ifade etmek istedim. Çok teşekkür ediyorum vaktiniz ve sabrınız için. Sağ olun.

EROL OKUYAN: Teşekkür ederim Bülent bey. Buyrun Sayın Topçu.

MEHMET TOPÇU: Teşekkür ederim. İsmim Mehmet Topçu. Bir müşteri olarak söz aldım. Bu konuda bir konuştuğumuz sorundan bahsedeyim. Bu da leasing şirketlerinde muhasebe sorunu. Şimdi bilindiği üzere faaliyet leasinginde bir sorun yok. Onu kirayı gider yazabilirsiniz. Fakat finansal leasingte büyük bir sorun var. Sorun şu: Uluslararası muhasebe standartları, bunun muhasebeleştirilmesini tamamiyle bir satın alma alternatifi gibi düşünüyor. Fakat bizim malî mevzuat bunu gider olarak öngörüyor. Bu durumda siz bir şey kiraladığınız zaman, bunu faydalı ömrü 10 yıl veya 12 yıl olduğu halde, siz 4 yılda bunu gider yazmak durumundasınız. Bu da tabii büyük, özellikle gemi leasinglerinde bilânçonuzu alt üst ediyor. Yani o zaman öyle bir zarar oluşuyor ki, bu seferde bankalar karşısına çıktığınız zaman, hele sektörü bilmeyenler için söylüyorum, yani bazı bankalar sektörü biliyor, anlayışla karşılıyor. Fakat sektörü bilmeyenler içinse bu bir handicap oluyor. Dolayısıyla bu konunun da çözülmesi lâzım. Yani uluslararası muhasebe standartları, bir çok ülkenin esas aldığı, uyguladığı ve kanunlarına geçirdiği bir durumdur ve hâlen biz bu konuda bir şey yapmış değiliz. Bu da bilânçoyu bozması dolayısıyla şirketin, bankalardan fon temin etmesini zorlaştıran bir konu. Bunu da ayrıca sorunlara eklemek istiyorum. Teşekkür ederim.

EROL OKUYAN: Teşekkür ederim efendim. Buyrun efendim.

MURAT RUBEN: Avukat Murat Ruben İş Leasing hukuk müşaviriyim. Demin hocam Selâhattin Tuncer, finansal kiralama sözleşmelerinin başlangıcında hem kiracıdan, hem kiralayandan taşıt alım vergisinin alınmasından bahsetti ve bu konuda bazı vergi mahkemelerinin kararlarının olduğundan bahsetti. Şu anda benim elimde Danıştay 9'uncu Dairenin, kararının esas ve karar numaraları da var, onları da zikredeyim. 1990/2114 ve 1991/381 karar sayılı, 1991 yılında vermiş olduğu bir karar var. Bu kararda dâvâcı Maliye Bakanlığı'na karşı bir dâvâ açmış ve kendisinden tahsil edilen taşıt alım vergisinin geri ödenmesini istemiş, Vergi Mahkemesi bunu kabul etmiş, bilâhare Maliye ve Gümrük Bakanlığı bunu temyiz ettikten sonra Danıştay 9'uncu Daire kiracının istemini haklı görerekten, vergi mahkemesinin kararını onamış. Bu durumda bana göre yürütme ile yargı arasında bir çelişki ortaya çıkıyor. Türkiye'de yürütme, yargının kararlarına uymak zorunda. Çünkü yargı, yürütmenin işlemlerini bir yerde denetlemektedir. Böyle bir asli vazife verilmiş Anayasayla. Fakat Maliye ve Gümrük Bakanlığı'nın Noterler Birliği'ne gönderdiği genelge, aynen mevcudiyetini devam ettiriyor. Benim gördüğüm kadarıyla leasing şirketlerine başvuran bazı büyük şirketler var. Filo tabir edilen toptan 50 tane, 100 tane araç kiralamak istiyor bazı şirketler. Fakat diyor ki, ben taşıt alım vergisini başta ödemek istiyorum ve bu mahkeme kararını öne sürüyorlar. Fakat tabii ki biz diyoruz ki, finansal kiralama sözleşmesi Noterde yapılacağı için ve Noter de gerek kiracıdan, gerek kiralayandan taşıt alım vergisinin tahsilini aradığı için, biz bu konuda kendilerine yardımcı olamıyoruz. Bu nedenle Maliye Bakanlığının konuyu irdeleyerek, Noterler Birliğine gönderdiği genelgeyi değiştirilmesi gerektiği düşüncesindeyim. Teşekkür ederim.

EROL OKUYAN: Teşekkür ederim. Buyrun efendim, evet Sayın Arı.

ERDİN ARI: Burasını çok sevdiğim için gelip gitmiyorum. Kusura bakmayın. Ancak Sayın hocamın söylediklerine bir şey ilâve edeceğim ve zapta geçtiğini bildiğim içinde oradan söylemedim. Yani bundan sonraki konuyla ilgilenenlerin dikkatini çekecek bir şey olması amacıyla tekrar sözü aldım. Şimdi bir tanesi, arabalar konusundaki ek taşıt alım vergisi. Dediniz ki, mülkiyet ikinci defa değişir iken, vergi alınmaması nedeniyle başta alınıyor. Aynı sorun gayrimenkuller leasinginde de var. Başta gayrimenkul leasingi yaparken, leasing şirketi alıcı ve satıcı % 4, olmak üzere % 8 bir vergi ödüyor. Diyelim ki 5 sene sonra bunu tekrar geri satarken, sözleşmeyi devrederken, rayiç bedeli üzerinden bir % 8 daha ödüyor. Şimdi bütün bu sorunlar ve karmaşalar şuradan kaynaklanıyor. Leasing şirketinin bir fi-

nansman şirketi olduğunu kabul eder isek, bütün bu sorunlar kalkacaktır. Leasing şirketi rant elde etmek için gayrimenkulü alıp, 5 sene sonra devretmiyor, arabayı kullanım için 5 sene alıp sonra satmıyor. Nasıl ki bankadan tüketici kredisi aldığınız zaman 18 ay, 24 ay sonra borcunuz bittiği zaman mülkiyet size geçiyor, borcunuzu ödüyorsunuz, tedbir üzerinden kalkıyor. Bir alım satım vergisi yok. Özellikle vurgulamak istediğim leasing işlemlerinin finansmana yönelik olduğu prensibini kabul eder isek, bütün bu sorunlar kalkacaktır. Teşekkür ederim, sağolun.

EROL OKUYAN: Buyurun efendim. Şimdi müsaade ederseniz, arkadaşım buraya gelinceye kadar aklıma bir fıkra geldi, Sayın Erdin'in anlattıklarından. Temel arabaya binmiş. Taksim Meydanı'nda dönüyor boyuna. İkinci tur, üçüncü tur, beşinci tur. Hep soldan dönüyor. Trafik polisi, dur kardeşim demiş, ne yapıyorsun sen? Hiç bir şey yapmıyorum, sol sinyal takıldı, onun için dönüyorum. Şimdi zannediyorum, finansal kiralamada da sol sinyal takılmış o sinyali çözmemiz lâzım. Herhalde hocam onu anlatacaktır, veya sayın ilgililer bununla ilgilenecektir. Buyurun.

SEFA POLAT: Adım Sefa Polat, Garanti Leasing hukuk müşaviriyim. Yine herkes taşıt alım vergisine değindi. Ben ona küçük bir şekilde değinmek istiyorum, sonra asıl konum başka. Sevgili Murat Ruben'in bir yanlışını düzeltmek istiyorum. Her ne kadar taşıt alım vergisinin bir defa alınmasına ilişkin karar çıkmış ise de, bu karar o dâvâya ilişkin tarafları bağlar ve yürütme ona uyar. Yani yürütme iptal edilmiş bir taşıt alım vergisini yeniden kiracıdan alması için zorlayamaz. Zaten yaptıklarını da zannetmiyorum. Ancak yürütmenin söz konusu tebliğini değiştirmesi gerekir? İçtihadı birleştirme kararı çıktıktan sonra. Bunu düzeltmek istiyorum, hoşgörünüze sığınarak.

Asıl konum, hocamın genel olarak sorunları dile getirirken, icra takibindeki sorunlara değindi. Yani ciddi sorunlar var dendi. Neyi kastettiğini tam anlayamadım ama, ilâmsız icra yapabiliyorlar. Ne kastedildiğini tam anlayamadım ama, finansal kiralama işlemlerinde aslında en düzgün yürüyen iş dâvâ ve icra takipleri. Keşke vergi sorunları, mülkiyet devri sorunu, diğer sorunlar icra takibi ve dâvâlar kadar kolay olsa diye düşünüyorum. Hiç değilse yarısı kadar olsa diye düşünüyorum.

EROL OKUYAN: Pekiyi, teşekkür ederim efendim. Yalnız lütfen panele bırakalım. Öğleden sonra bir şey kalmayacak. Reha Poroy hocamın konusuna girdiği için öğleden sonra o konuyu herhalde daha iyi inceleyeceğiz. Pekiyi teşekkür ederim efendim. Efendim şimdi Selâhattin hocamın 5 dakikalık bir cevap hakkını kullanacak ve saat 14'te tekrar buluşmak üzere

toplantıyı kapatacağım. Buyrun efendim.

PROF. DR. SELÂHATTİN TUNCER: Sayın Başkan, değerli konuklar, 5 arkadaşımız söz aldı. Bana direkt soru tevcih edilmedi, bir tanesi hariç. Fakat ben bütün bu yapılan açıklamalarla ilgili olarak genel bir değerlendirme yapmak ve cevap vermek istiyorum yine de.

Şimdi Mehmet Topçu arkadaşımızın açıklamaları gayet ilginç. Bu da leasing işlemlerinin muhasebeleştirilmesi. Tabii faaliyet leasingi ile finansal leasingin birbirinden mahiyet farkları var. Faaliyet leasinginde kira bedeli olarak kaydedilebiliyor. Ama gayrimenkullerde tabii durum değişiyor. Gemi ve bina leasinglerinde meblâğlar çok yüksek olduğu için, gerçekten işletmelerin bilançolarını altüst ediyor ve her sene böyle biriken zararlarla bilanço kapatılıyor ve işletme, bankalar nezdinde, evet moralitesi kötü, kârı düşük, malî bünyesi zayıf bir işletme durumuna düşüyorlar. O itibarla milletlerarası standarda uygun olarak faaliyet leasingi ile finansal leasingi birbirinden ayırıp, ona göre muhasebe standartlarına uygun muhasebe kayıtlarının yapılması çok yerinde olacak. Bunun için bizim tek düzen hesap plânında gerekli değişikliklerin de yapılması lâzım. Bu kayıtlara bizim uymamızda çok yerinde olacaktır.

Şimdi efendim, en çok bu taşıt alım vergisinin mükerrerliği konusu üzerinde duruldu. Taşıt alım vergisinin mükerrerliği biraz da o 1318 sayılı Finansman Kanununda yapılan değişiklikten kaynaklanıyor. Yani, tasarruf hakkının devredilmesi yine bir vergilendirmeyi gerektiriyor. Tasarruf hakkının devri kaldırılırsa, yani yasal bir değişiklik yapılırsa sorun çözümleniyor. Yalnız tabii sembolik bedelle arabanın veya taşıt alımının, taşıt aracının kiracıya devri konusu da var. Taşıt aracının sembolik bedelle devri sırasında ikinci kez vergi alınacağına göre, bu ara verginin kalkması gerekiyor. Şimdi bunun için de zaten Danıştay'ın vermiş olduğu bir karar da var. Maliye Bakanlığı'na müracaat ile yeni bir mükteza (özelge) istenilirse alınabilir ve Noterler Birliğinin yapmış olduğu genelge de değiştirilebilir. Eğer Maliye Bakanlığı nezdinde böyle bir teşebbüste bulunulacak olursa, Noterler Birliği genelgesi rahatça değiştirilebilir. Maliye Bakanlığı çoğu kez Danıştay kararlarına uyarak, muktezasını ve fikirlerini değiştirebiliyor, uygulamayı değiştirebiliyor. Bence bu Danıştay kararı ile Gelirler Genel Müdürlüğüne, Noterler Birliğince başvurulduğu takdirde, Bakanlığın bunu değiştirebileceği kanısındayım. Çünkü hatada ısrar meziyet değil tabii.

Efendim, galiba en önemli açıklama bu icraî takibatla ilgili. Ben finansal kiralama şirketiyle yaptığım özel temaslarda, bana en çok şikâyet konusu, bu icraî takibattan geldi. İcraî takibatta iki yöntem var. Bir **seri yöntem**, di-

ğeri de **normal** olan işlemler. Şimdi seri yöntem, eğer kıymetli evrakı ele alırsanız, kıymetli evrakın takibatında seri yöntem vardır. Kıymetli evrakı İcra'ya takdim edersiniz, derhal icra başlar ve sonuçlanır. Halbuki leasing şirketleri evvelâ mahkemeye gidiyor, yani leasing sözleşmesi feshedildikten sonra mahkemeye gidiliyor. Verilen, kiralanan makina ve teçhizatın geri alınması için Mahkemeden karar alınıyor ve bu karar alındıktan sonra mahkeme kararı doğrudan doğruya icraya konuyor. Bu çok zaman alıyor ve çokta işi uzatabiliyor. Bu zamanda kötü niyetli kiracı malları kaçırabiliyor. Şimdi bana yapılan tekif şöyle idi. Dediler ki, leasing sözleşmesinin doğrudan doğruya kendisi icraî takibat için yeterli olsun ve 3226 sayılı kanunda icranın hızlandırılması, ilâmsız takibat şekline dönüştürülsün ve leasing şirketlerinin hakkı kaybolmasın. Ben bunu ifade etmek istedim. Teşekkür ederim.

EROL OKUYAN: Değerli hocama çok teşekkür ediyorum. Saat 14'te tekrar buluşmak üzere toplantıyı kapatıyorum efendim. Çok teşekkürler, iyi günler.

P A N E L

Türkiye’de Finansal Kiralama (Leasing)’nın Gelişmesi İçin Alınacak Tedbirler ve İzlenecek Politikalar

Panel Başkanı : Prof. Dr. Reha POROY
İ.Ü. Hukuk Fakültesi E. Öğretim Üyesi

- Panelistler : 1. V. Arif Şimşek
Maliye Bakanlığı
Gelirler Genel Müdürlüğü
Genel Müdür Yardımcısı
2. İhsan Fevzibeyoğlu
Hazine Müsteşarlığı
Müsteşar Yardımcısı
Banka ve Kambiyo Genel Müdürü
3. İbrahim Kurban
Sermaye Piyasası Kurulu
İstanbul Temsilcisi
Denetleme Daire Başkanı
4. Bülent Taşar
Finansal Kiralama Derneği Başkan Yardımcısı
ve RANT Leasing A.Ş. Genel Müdürü
5. Halûk Arpad
DARDANEL Şirketler Grubu
Genel Koordinatör

Not: Panelistler konuşma sırasına göre dizilmiştir.

P A N E L

BİRİNCİ TUR

TÜRKİYE'DE FİNANSAL KİRALAMA (LEASİNG)'NIN GELİŞMESİ İÇİN ALINACAK TEDBİRLER VE İZLENECEK POLİTİKALAR

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Efendim öğleden sonraki çalışmalarımıza başlıyoruz. Sabahleyin bildiğiniz gibi önce genel esaslar ve uygulamadaki sorunlar ile ilgili bir tebliğ dinledik. Arkasından finansal kiralama, leasing ve vergi sorunları tebliği sizlere sunuldu. Burada bazı sorunlarda teknik anlamda tartışıldı. Fakat bu tartışma öğleden sonraki bu çalışmalarımızda aynı noktaların yeniden ele alınmasına mani değil. Buna karşılık lütfedip Ankara'dan gelen sayın Maliye Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı ve SPK üyeleri veya ilgilileri akşam dönecekler tekrar uçakla Ankara'ya. O bakımdan benden 5'e çeyrek kala gibi bu toplantıyı bitirmek üzere ricada bulunuldu. Ben de buna gayret edeceğim. Yani böylece sorulan sorular önce herkesin bilmesi gereken veya bildiği konuların bir açıklaması şeklinde değil, doğrudan doğruya derdin ne olduğunu ifade edip, ona tam parmak basarak, çözümde varsa bu çözümü teklif etmek veya panel üyelerinden bir çözüm istemek şeklinde olmasını bilhassa rica ediyorum. Panel başkanlığı nasıl yapılır diye önüme bir kâğıt koymuş Vakıf. Dikkatle okudum tabii, böyle bir şey yapıldığına göre. Bu arada panel üyelerinin hayat hikâyelerinin de size arzedilmesi gerekiyor. Sırayı da tartıştık. Bu sıra yazılı olan sıradır. Yani davetiye programda hangi sıra var ise, o sırayı şimdilik tutacağız. Tabii sonra sorular sorulur, tekrar cevap verilirken, bu sırada değişiklik yapabiliriz.

Evet, şimdi bu değerli, gerek kamu sektöründen, gerek özel veya leasing sektöründe bu değerli 5 üyemiz şimdi bize genel konu olan Türkiye'de leasingin gelişmesi için alınacak tedbirler ve izlenecek politikaları açıklayacaklar. Ben sabahleyin de dikkat ettim. Kendiminde eğilimi budur.

Yani finansal kiralama, falan karalama gibi tuhaf bir şey oluyor. Eminim bir mânası yok. Çünkü hiç bir dilde, İngilizce dışında yeni leasing denilen diller dışında, Fransızlar denemişlerdir, efendim Almanlar denemiştir. Olmuyor, yani bizde finansal kiralama değil, yani ne uydursanız bir mendebur bir terim çıkıyor ortaya. Buna leasing deyip geçmek lâzım. Yani telefon telefonudur, leasing leasing'tir, otomobil otomobildir. Bunun yani fazla uğraşmanın mânası yok. Ama kanunun adını söylerken tabii **Finansal Kiralama Kanunu** diyoruz. Bu Başkanlık dolayısıyla, bilhassa Sayın Tuncer'e bu çalışmaların organizatörü, kadim arkadaşım Sayın Profesör Tuncer'e teşekkür ediyorum. Bir şeyi bilerek mi beni buraya koydu diye düşünüyorum, sonra anladımki bilmiyormuş. Ben 1969-70 ders yılında Cenevre Üniversitesi'nde misafir hoca olarak bir sene ders verdim. Bu arada ticaret hukukçusu olduğum için tabii anonim şirketleri, Borçlar Kanunu, mukaveleler, filan okuttum. Bu arada orada o zamanlar İsviçre'nin çok üzerinde durduğu bu leasing ve factoring mevzuunda seminerler yapılmıştı. Ben de bu seminerlere misafir hoca olarak katılmışım. Buraya döndükten sonra, 71 yılındaydı zannediyorum, bir vakıfta, İktisadî-Hukuk Araştırmaları Vakfı diye, bu leasing ve factoring hakkında bir konferans verdim ve daha çok İsviçre'deki çalışmaları içeren. Ve orada hayretle gördüm ki, en azından hukukçular tarafından desteklenen bir vakıftı, yani büyük ağırlıkta hukukçu vardı orada. Hiç farkında değiller, yani leasing ve factoring nasıl oluyor, işte leasing ne demek filan ve böyle başladı bu işler. Leasing ve factoringin bende böyle bir anısı ve böyle bir ilişkim, bir ilgim vardır. Yani bu bakımdan şahsıma gösterilen bir kadirşinaslıktır belki. Çünkü hakikaten 1970'li yılların başında bu konuda Türk kamuoyunu, Türk hukukçuları kamuoyunu en azından bu konulara ilgisini çekme gayretinde bulunmuştum. Onun için kendisine tekrar huzurunuzda bu bana verilen şeref için teşekkür ediyorum. Evet, tabii bir insanı susturmak istersen başkan yap demişler ama, bende geçerli değil bu. Herkesten daha fazla konuşacağım galiba.

Şimdi bu 5'e çeyrek kala gayesini de diyelim efendim, nişan alarak derhal asıl konuya geçiyorum ve biraz evvelde bahsettiğim gibi aynı sırayla söz veriyorum. Buyurun Sayın Şimşek.

V. ARİF ŞİMŞEK: Efendim, bugün itibariyle onuncu yılını tamamlamış olan finansal kiralama şirketlerinin sorunlarına oldukça yoğun bir şekilde muhatap olan Maliye Bakanlığı'nı temsilen katıldığım bu panelde, sektörün faaliyetlerine ilişkin olarak sabahki oturumlarda da zaman zaman kısaca değinilen vergisel konular üzerinde durmak istiyorum.

Panelin bu bölümünün başlığından da anlaşılacağı üzere, sorunların

tespitinden ziyade, bundan sonra yapılabileceklerle ilişkin çözüm önerileri üzerinde durmak gerekiyor. Bakanlığımızı muhatap alan ve sabahki oturumlarda da değinilen bu sorunların çözümü mutlaka yasal düzenlemeleri gerektiriyor. Ancak bu sorunların mutlaka hem sektör temsilcileri, hem de sektörün 3226 sayılı Kanun'dan başlayarak düzenlenmesini yürüten eski adıyla Hazine ve Dış Ticaret, yeni adıyla Hazine Müsteşarlığı ile koordineli bir şekilde yürütülmesinde fayda olduğunu belirtmek istiyorum. Zira öncelikle 3226 sayılı Kanun'da bazı değişiklikler yapılması ve ardından bu Kanun'daki değişikliklere uygun olarak, vergi mevzuatımızda gerekli değişikliklerin yapılması gerektiğini düşünüyorum.

Vergi düzenlemeleri gerçekten teorisinde arzulanmamasına rağmen, sektörler üzerinde her zaman nötr bir etki yapmayabiliyor. Bazen teşvik edici olup, o sektörün önünü açabilirken, kimi zaman da, istemeden de olsa, bazı sektörlerin faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Bu nedenle bu konuda yapılabilecek düzenlemelerin önemine inanıyoruz. Öncelikle belirtmek isterim ki bugün onuncu yılını tamamlamış olan Finansal Kiralama Sektörü belirli bir istikrara kavuşmuştur. Ben sektörün tanımı ya da konumu gibi konulara girmek istemiyorum fakat sektöre bakış açımızı birkaç cümle ile özetlemek istiyorum.

Biz, finansal kiralamanın önemine ve Türkiye'deki finansman piyasasında, finansal araçlardan biri olan finansal kiralamanın kullanılmasının yararına inanıyoruz. Sabahki oturumda Selahattin TUNCER üstadımızın da belirttiği gibi, ilgili tüm kanunlarımızda bir düzenleme olmasa dahi, en önemlisi olan KDV Kanununda leyhte bir düzenleme yaparak, Maliye Bakanlığı olarak konuya verdiğimiz önemi göstermiş oluyoruz. Detaylara girmek istemiyorum ama KDV'de % 15 genel vergi oranının uygulandığı binek otomobilleri bir yana bırakırsanız, leasingde % 1 gibi oldukça avantajlı bir oranı leasing şirketlerimiz kullanabilmektedir. Elbetteki Bakanlık olarak biz, bunu şirketlere verilmiş bir imtiyaz olarak görmüyoruz. Amacımız az sayıda şirketin kârını yükseltmek değil, bu finansman kaynağını kullanan yatırımcı şirketlerin önünü açmaktır.

Pek çok benzer konuda olduğu gibi, leasing konusunda da dünya bizden daha önde gitmektedir. Bugün itibarıyla Türkiye'deki yatırımların yaklaşık % 4.5'u leasing yoluyla gerçekleşmektedir. Kuşkusuz bu oran batıdaki ölçülere göre düşük görülmektedir ama bu bir süreç olayıdır. Süreç diyoruz çünkü bizim açımızdan birden çok kanuna temas eden konular ve problemler mevcuttur. Bunun gerçekten belirli bir süreç içinde gerçekleşmesinin mümkün olabileceğini ve bu sürecin yaşanmasının daha sağlıklı

olduğunu savunuyorum.

Bilindiği gibi, 3226 sayılı Kanun, kendi hükümlerini düzenlemiştir ancak olayın vergisel yönüne geldiğimizde maalesef Vergi Kanunlarımızda özel bir düzenlemenin bulunmadığını görüyoruz. Geçen yıl katıldığım finansal kiralama şirketleri ile ilgili benzer bir panelde de aynı sorunlara değinilmiş idi. Ancak itiraf etmeliyim ki aradangeçen bir yıllık zaman zarfında hiçbir ek düzenleme yapamadık. Bunu da açık yüreklilikle belirteyim. Ama bir yandan da işlemler yürümektedir. Yani, az önce de belirttiğim gibi, leasing % 1 gibi düşük vergi oranlı bir finansman imkanı sağlanmaktadır. Bunun ne şekilde yürüdüğü de bilinmektedir. Bu uygulama, işlerin mevzuattan önde gitmesinden ve bizim olaya olumlu bakmamızdandır. Bakanlık olarak olaya olumlu baktığımız için çok büyük sorunlar çıkmamaktadır. Ama zaman zaman, özellikle denetim safhalarında, her ne kadar idareye bağlı olsalar da vergi denetim elemanlarının sahip olduğu kısmi özerklik neticesinde ihtilaflar çıkabilmektedir. Biz bu ihtilafların önemini belki şu anda kavrayamayız ama muhatap olan mükellefler ve iş sahipleri için çok önemli olduğunun bilincindeyiz.

Bir kere, finansal kiralama sözleşmesi 4 yıl için yapılmaktadır. İşte adı üzerinde bir kiralama işlemi. Ben konunun hukukî boyutuna fazla girmek istemiyorum. Bu konunun tartışmasını hukukçu arkadaşlarımız çok daha iyi yapacaklardır. Fakat bizi ilgilendiren yönü itibarıyla, Finansal Kiralama Kanununun 1985'te ihdas edilmesinden önce de, benzer muameleler oluyor idi. O dönemde de biz bu muamelelerin vergisel boyutunu çizebiliyorduk. Nereden yararlanıyorduk? Elbetteki Borçlar Hukuku, Ticaret Hukuku gibi ihtiyaç duyduğumuz hukuk dallarına müracaat ederek bir çözüme gidiyorduk.

Bu sözleşmelerde bizim gördüğümüz iki önemli husus vardır:

Birincisi, diyelim ki 4 yıllık bir sözleşme sonunda bu malların büyük kısmı geri dönmüyor. Yani neticede satılıyor. Sabahki oturumlarda da belirtildiği gibi, muhasebe tabiriyle iz bedeli dediğimiz sıfır bedelle satılıyor. Malların geri dönüş oranı % 1 ya da daha altındadır. Aslında ondan da emin değilim, belki de hiç dönüyordur. Bu, işin önemli bir yönü. Neticede bir satış var. İlk bakışta ortaya, zamana matuf bir satış sözleşmesi, sanki zamana yayılmış taksitli satış gibi bir tablo çıkmaktadır. Fakat firmalar bu finansman yöntemini tercih etmektedir. Yoksa, daha önce de belirttiğim gibi, bunun adı finansal kiralama olmadan önce de aynı şartlarda ticarî teamül-lere uygun olarak alış-satış yapılabilmekte idi. Sanırım ticarî hayatımızda buna hukukî bir engel yok. Dolayısıyla biz, olaya bu yönlerini de düşünerek

bakmak zorundayız. Gelir Vergisi ve Kurumlar Vergisi Kanunlarında finansal kiralamanın ne olduğu tanımlanmamıştır. Bu durumda vergilendirmede bir husus vardır: Fiili durum yani olayın gerçek mahiyeti esastır denir. Daha öte bir tabir kullanmak istiyorum. Bizim denetimlerde ve vergi revizyonunda sık kullandığımız bir tabir vardır. Bu tabir Vergi Usul Kanunu'ndan. Ekonomik, malî, teknik icaplara uymayan bir durumun iddia edilmesi halinde isbat yükümlülüğü iddia eden tarafa uymayan bir durumun iddia edilmesi halinde isbat yükümlülüğü iddia eden tarafa aittir. Bu taraf idare veya mükellef olabilir. Bu sözleri şunun için söylemek istiyorum: Biz vergi iaderi olarak vergi hukukunda yorum yaparken olayın gerçek mahiyetine bakmak zorundayız. Çünkü vergi kanunlarının eski tabirle lafzi bölüm denilen metin bölümünde her türlü düzenlemeyi bulmanız mümkün değildir. Bu düzenlemelerin olmayışı dolayısıyla, yorum yapılırken çeşitli kanunlara müracaat etme gereği vardır. Sorunlar, yorumla uygulamaya yön vermek gerekliliğinden doğmaktadır. Kanunlar yorumlanırken, konuluştaki amaçtan tutun da, o günkü ekonomik, teknik, ticarî icaplara, o muameleyi gerçekleştirenlerin gerçek amaçlarına ve niyetlerine kadar geniş bir yorumlama tekniği kullanılmaktadır.

Sözleşmelerde gördüğümüz ikinci bir husus olarak, Danıştay'da da sektör lehine veya mükellef lehine bir karar ortaya çıktığı halde, sabah hocamızın da belirttiği bir konuya değinmek istiyorum. Maalesef bu 4 yıllık kira süresinde halen toplam kira bedelinin % 90-97'sinin kiralamanın ilk yılında ödendiği görülmektedir. Daha sonraki yıllarda yapılan ödemeler sembolik kalmaktadır. Demek ki aslında bir çeşit peşin satış sözleşmesi gibi de görülmektedir. Neticede finansal kiralamaya konu olan mal, kiralayan şirket tarafından, ilk yıl kira bedelinin büyük bir kısmı ödenerek fiilen iktisap edilmektedir.

Bu hususları kısaca belirttikten sonra KDV'de gerçekten bir problem olmadığını söylemek istiyorum. KDV'ye ilişkin herhangi bir sorun sabah da dile getirilmedi, benim şu andaki tespitlerimde de fazla bir sıkıntı yok. Ama binek araçlarında maalesef genel oranlarımızı koruyoruz. Burada bunun sebeplerine girmek istemiyorum. Finansal kiralamanın dışında da binek otomobilleri günlük hayatınızda özel olarak kullandığımız zaman, normal KDV oranı % 15 iken % 23 tercih edilmiştir. Yılbaşında gümrük birliğine geçiş neticesinde gerekli yasal düzenlemeler, o zamanki parlamentonun çalışma imkanlarının kısıtlı oluşu ve genel seçim geçirmemiz nedeniyle parlamentodan geçirilemediği için ek tedbirler almak gerekliliği doğdu. Örneğin silindir hacmi 2000 cc'nin üzerindeki otomobillerde % 40'lık bir oran tercih

edildi. Bu genel tercihler leasing işlemleride de korundu. Yani özel bir ayrıcalık verilmedi. Bunun malî sebepleri kadar başka sebepleri de olabilir. Otomobiller dışında büyük oranda yatırım mallarının tamamında % 1'lik bir sembolik oran var. Ben gemi ve uçak alımına değinmek istiyorum. Bu malları leasing yoluyla ithal etmek bazen % 1'lik bir ek vergi de getirmektedir. Bu nedenle yatırım açısından leasing yerine doğrudan iktisap etmek (KD-VK Md. 13) sıfır KDV oranı nedeniyle daha avantajlı olabilmektedir.

KDV'de bir konuya daha kısaca değinerek geçmek istiyorum. Bu konu KDV'deki bir sorunla, leasing kuruluşlarına mal temin eden firmalarla ilgili. Şu anda burada bu tip firmalar olmadığı için konu gündeme gelmedi. Leasing kuruluşlarına mal veren firmalar % 1 KDV uyguluyorlar. Leasing şirketlerine mal satan kuruluşların, bu malları yurt içinde üretmeleri ya da ithal etmeleri durumunda yüklendikleri KDV, % 15, % 23 veya % 8 olabilmektedir. Bu durumda bu teslimleri nedeniyle üzerlerinde kalan ve mahsup edemedikleri KDV'yi telafi etmeleri güç olacaktır. Bu sorun münhasıran finansal kiralama şirketlerine mal satan firmalarda doğar. Ancak böyle bir olayın pek olmayışı, leasing şirketlerine mal satan firmaların, satışlarını çeşitlilik içinde yaptıklarını yani sadece leasing şirketleriyle değil, başka şirketlerle de ticaret yaparak üzerlerinde kalan KDV'yi bu işlemlerden tahsil ettikleri vergilerden indirdiklerini göstermektedir.

Kurumlar Vergisi Kanununa gelince, ben yine bu konuda da problem olmadığını düşünüyorum. Dar ya da tam mükellefiyet leasing şirketleri için de geçerli. Fakat dar mükellefiyet olması halinde, vergilendirme rejimi doğal olarak farklı olmaktadır. Bu konunun buradaki katılımcıları ne kadar ilgilendireceğini bilmiyorum ama değinmekte fayda görüyorum. Dar mükellef olan leasing şirketleri de Kurumlar Vergisi Kanunu'nun 24. maddesine göre % 25'lik tevkifata tabidir. Ayrıca yatırım indiriminden yararlanmak da mümkündür.

Gelir vergisine geçerse, kurumlar vergisine paralel düzenlemeler gelir vergisinde de mevcuttur. Sabah Sayın Tuncer üstadımızın da belirttiği gibi, GVK'nun 73. maddesindeki mal ve hakların kiralanmasına ilişkin hükümden hareketle bugün işler yürümektedir. Fiili durum mevzuata uydurulmuş durumdadır ve büyük sorunlar yaşanmamaktadır. Az önce yatırım indiriminden yararlanılabileceğini belirtmiştim. Bilindiği gibi yatırım indiriminden yararlanan kurum kazançlarında % 15'lik bir gelir vergisi tevkifatı yapılıyor. Şayet şirket halka açık ise bu oran % 10'a indiriliyor. Leasing şirketlerinin halka açık olup olmadıklarını bilemiyorum ama sanırım açılıyorlardı ve açıldıkları taktirde bu avantajdan yararlanabilirler.

Şimdi asıl önemli olan ve hala sorunlar yaşamaya devam ettiğimiz Vergi Usul Kanununa geçmek istiyorum. Bu konudaki ilk sorun amortismanlarla ilişkin. Bildiğiniz gibi mallar leasing şirketinin mülkiyetinde bulunuyor. Karşı taraf ise kiracı. Bu durumda amortismanı, malı aktifinde bulunduran leasing şirketlerin ayırması gerekir. Karşı tarafın da kira gideri kaydı gerekir. Şu anda uygulamadaki tablo budur ve yeni bir düzenleme yapılana dek bu durum süregidecektir. Yani leasing şirketi amortisman ayırır, karşı taraf ise gider yazar. burada bir de montaj giderlerine değinmek istiyorum. Bilindiği üzere bazı makinelerin montajının yapılması zaruridir. Mal bedelinden ayrı olarak kiracı şirket tarafından aktifleştirilen ilk tesis ve taazzuf giderlerinden mutalaa edip 5 yılda amortismanına tabi tutmak gerektiğini düşünüyorum.

Finansal kiralama konusu malların yurt dışından ithal edilmesi halinde % 1'lik KDV uygulandığını daha önce de belirtmiştim. Ancak gümrük mevzuatı açısından geçici muafiyet hükümleri ilk başta işliyor. Çünkü finansal kiralama konusu olan malı satın almıyorsunuz. Durum böyle olunca geçici muafiyete ilişkin işlemler yapılıyor ve bir teminat alınıyor. Kiralama olayı sonunda fiili durum olan satın alma olayı gerçekleşene kadar ödenmesi gereken vergiler ertelenmiş oluyor. Neticede vergiler fiili ithalat gerçekleştikten sonra ödeniyor. Demek ki geçici ithalden de yararlanarak aslında yine bir finansman imkanı sağlanmış oluyor. Fakat o mal için verilmiş teşvikler nedeniyle zaten gümrük vergisinden muafiyetin söz konusu olması ayrı bir olaydır.

Sabah dile getirildiği üzere, finansal kiralama sözleşmelerinin, damga vergisi ve harçlardan muaf olduğu konusunda tereddüt olmadığını sanıyorum.

Taşıt alım vergisine gelince onu da şöyle özetlemek istiyorum: Kuşkusuz hukukun üstünlüğü tartışılmaz. İdare olarak, sabah belirtilen olayda, vergi muhakemesinden sonra Danıştay tarafından verilen ve onanan karara mutlaka uymuşuzdur. O olayda, o kişinin ödediği mükerrer vergi iade edilmiştir. Burada idare ile yargı arasında bir ihtilafın varlığından söz edilse bile, boyutunu çok büyütmemek gerektiğini düşünüyorum. Mutlaka yine belli bir süreç içerisinde yargı ve idare aynı paralelde olacaktır. Bunun örneklerini geçmiş uygulamalarda görebilirsiniz. İdare gerçekten farklı düşünüyor. Noterler Birliği vasıtasıyla fiilen işlem yapamıyorsunuz. Taşıt alım vergisini ödemediği karşı tarafa aracı teslim edemiyorsunuz. Eğer bu yargı kararları devamlı bir hale gelirse artık idarenin de yapabileceği fazla bir şey yoktur. O zaman ne olur? İdare bir genelge veya genel tebliğle bu iki vergi-

nin alınması uygulamasına son verir. Ama mutlaka bir ikinci ya da üçüncü kararı görmek gerekmektedir. Ben, buraya gelinceye kadar taşıt alım vergisi konusu çok fazla gündeme gelmediği için, doğrusu üzerinde fazla düşünmemiştim. Bu nedenle genel bir çerçeve çizerek konuya değindim. fakat dönüşümde bu konuya eğileceğim ve ikinci veya üçüncü bir karar beklemeden yapılabilecek birşey varsa konuyu araştıracağım. Varsa diyorum çünkü Taşıt Alım Vergisi Kanunun birinci maddesinde belirtilen tasarruf akdinin devri lafzi bir konu. Lafız bazen bağlayıcı oluyor. Daha önce yorum yelpazemizin çok geniş olduğunu belirtmiştim ama mutlaka bu yorumu yapan arkadaşlarımız da bu lafzi düzenlemeye dayanmışlardır ve bir takım gerekçeleri vardır. Bunu aramızda tartışmamız gerekir. Ama mükerrer vergilemeye gitmek hiç bir zaman verginin teorisiyle bağdaşmaz ve verginin adil olması prensibine de ters düşer. Bu nedenle fazla ısrarlı olacağımızı sanmıyorum fakat yine de tartışılmaya müsait bir konu olduğunu düşünüyorum. Sabah dile getirilen 'Rent a car' firmalarındaki mantık doğru da olabilir. Yani kiralamanın süresinin 4 yıl ya da bir hafta veya bir gün olması sonucu etkilememeli. Hem finansal kiralamada hem de 'rent a car'da tasarruf hakkı geçici bir süre için devrediliyor. Bunlara şimdi girmek istemiyorum. Sadece konuya olumlu baktığımızı ve yeniden değerlendireceğimizi söylemek istiyorum.

Süreyi biraz aşıyor gibiyiz ama değinmek istediğim bir konu daha var. Finansal kiralamada, Kanunun eksik bir yönünü belirtmek istiyorum. Finansal kiralamaya konu olabilecek mallar konusuna biraz daha açıklık getirmekte fayda olduğunu düşünüyorum. Çünkü o sık olmasa da zaman zaman tüketime konu olabilecek malların, finansal kiralama kapsamında olup olmayacağı, keza bazı ara malların da finansal kiralamaya konu olup olmayacağı gibi sorunlarla karşılaşabiliyoruz. Bu konu belki sadece Maliye Bakanlığı'na intikal ediyordur çünkü % 1'lik KDV avantajı önemli olduğundan sırf bundan yararlanmak amacıyla denenmiş olabilir. Ben burada toplanmışken bu konuyu arz etmek istiyorum. Dediğim gibi bu konuya bir açıklık getirilmesinde fayda görüyorum.

Bir de 3226 sayılı Yasada yapılacak düzenleme sırasında, bu malların kira süresinin tespiti ile ilgili bir düzenlemeye gitmekte fayda var. Malların teknolojik ve kullanım ömrünün de dikkate alınması gerektiğini düşünüyorum. Çünkü her mal grubunda farklı aşınma süreleri var. Biliyorsunuz Vergi Usul Kanunu'ndaki amortisman süreleri bile çok değişiktir. Bazı fevkalade amortisman ayırma imkanları vardır. Normal amortisman oranı % 20'dir ama hızlandırılmış amortisman kullanırsanız % 40 ile başlar. Dolayısıyla bi-

nalarda 50 yıla kadar amortisman ayırma imkanı doğmaktadır. Bu konuların incelenmesinde ve 3226 sayılı Kanun'daki yeni düzenlemelerin bu hususlar da göz önüne alınarak yapılmasında fayda görmekteyim.

Daha önce bahsettiğim bir konuya, kiralamada bedelin % 97'sinin ilk yılda ödenmesi konusuna tekrar dönmek istiyorum. Danıştay şu anda öyle tasvip etse de, bu konunun diğer ülkelerdeki uygulamalarına baktığımız zaman farklı bir tablo görüyoruz. Yanılmıyorsam Amerika uygulamasında, bizden daha eski bir uygulamaya sahip oldukları halde, kira süresince belli bir kısım leas eden şirketin kendi uhdesinde kalmak zorundadır. Dolayısıyla tümünden bir serbestiden yana olmadığını belirtmek istiyorum. Elbette ki yargı kesindir ve tartışılmaz ama bu kadar yanlış da anlaşılmasın zira önemli olan iddia edilen hususun ekonomik, teknik, ticarî amaçlara uygun olmasıdır. Yoksa Yargıdan böyle bir karar çıkması halinde İdare, Yargının düşüncesine ters düşen bu uygulamadan hemen vazgeçerdi. Demek ki İdare de ısrar edebilir. Benim önerim kira bedelinin ödenmesi hususunda hiç olmazsa ilk yıl % 40'ı geçemez gibi bir sınırın getirilmesidir. Bu % 40 da normal amortisman nispetinin iki katı olan ve şu anda olağanüstü aşınmalarda kullanılan hızlandırılmış amortisman oranıdır. Amerika'da ödemeye ilişkin başlangıç oranı sanıyorum % 20'dir. Sonuçta bu konu bir şekilde yasal çerçeveye kavuşturulursa, biz de Maliye Bakanlığı olarak buna uyarız.

Evet, biliyorum sayın hocam sözü biraz fazla uzattım. İsterseniz burada bitireyim. Eğer soru olursa tekrar gireriz. Teşekkür ederim.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Ben çok teşekkür ederim efendim. Sayın Şimşek hakikaten bir gelirler mütehassısı olarak diyelim ve görevi de Hazine'nin menfaatini korumaktır. Ama gayet yumuşak, insancıl ve gelişmeleri önlemeye hiç niyeti olmayan bir bürokrat olarak konuştu. Teşekkür ederiz. Ama tabii ateş düştüğü yeri yakar. Leasing şirketi bakalım bu konulara nasıl bir reaksiyon gösterecek? Bilmiyorum Sayın Fevzibeyoğlu ne kadar konuşacak. Yok yani çok sıkıştırmaya lüzum yok. Mesele bütün ince noktaları burada tartışmak ve karşılıklı fikir teatisinde bulunmak. Yalnız mümkün olduğu kadar kısa olmak şartıyla. Buyrun efendim.

İHSAN FEYZİBEYOĞLU: Özellikle iç tasarrufların yatırımları besleyecek güçte olmaması ve buna bağlı olarak işletmelerin fon ihtiyaçlarının karşılanamaması nedeniyle ve finansal serbestleştirme politikalarına paralel biçimde, orta ve uzun vadeli yatırımların finansmanı için alternatif bir model olarak finansal kiralama Türk Malî Piyasasına 1985 yılında girmiş olup, 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu ve buna ilişkin yönetmeliklerle yasal düzenlemeye kavuşturulmuştur.

Ancak, piyasanın oluşumundan önce çıkarılan sözkonusu mevzuat, uygulamada karşılaşılan bir kısım sorunlara ve 1986 yılından bu yana ekonomide kaydedilen gelişmelere paralel olarak finansal kiralama alanında gerçekleştirilen ilerlemelere bazı konularda cevap veremez olmuştur.

Bu itibarla, mevcut yasal düzenlemelerin bu alanda kaydedilen gelişmelere paralel ve problemlere cevap verecek tarzda revize edilmesi gereği ortaya çıkmıştır.

Nitekim, 1993 yılı başından itibaren 3226 sayılı Kanun'la ilgili değişiklik çalışmaları başlatılmıştır. Uygulamada karşılaşılan ve mevzuattan kaynaklanan sorunların en aza indirgenmesini amaçlayan değişikliklere ilişkin bir Kanun Taslağı metni 1994 yılının sonunda hazır hale getirilmişse de, temel denilebilecek nitelikteki bazı değişiklikler konusunda mutabakat sağlanamaması nedeniyle bugüne dek somut bir sonuç alınamamıştır.

Sayın Başkan, 1994 yılında hazırlanan Kanun Taslağı ile hedeflenen değişikliklerin başlıcalarına değinmek istiyorum. Taraflar arasında akid serbestisinin ön plana çıkarılarak, devletin rolünün olabildiğince aza indirilmesini amaçlayan bu değişikliklerle;

— Finansal kiralama sözleşmelerinin süresinin serbest bırakılması ve tarafların anlaşarak sözleşmenin karşılıklı feshine imkan tanınması,

— Muhtelif vergi muafiyet ve indirimlerinden yararlanma imkanının şimdi olduğu gibi orta ve uzun vadeli yatırım finansmanı olabilecek 4 yıl ve daha uzun süreli finansal kiralama işlemlerine tanınması,

— Kiralayan ve kiracının yükümlülüklerini içeren sözleşmenin ihlalinin sonuçlarını düzenleyen mevcut Kanun'un 25. Maddesinin yürürlükten kaldırılması,

— Gerek kiralayan gerekse kiracı açısından alt kiralamaya imkan verilmesi,

— Sigorta primlerinin ödenmesi hususunun tarafların tesbitine bırakılması,

— Gemiye konu alan finansal kiralama işlemlerinde, Türk Ticaret Kanunu'nun 823'üncü maddesi hükmünün sadece kiracı açısından aranması sağlanarak, gemiye ilişkin finansal kiralama işlemlerinin kolaylaştırılması,

— Geçici olarak ihraç edilip beş yıl içinde asli nitelikleri değişmeksizin geri getirilen malların gümrük vergisine tabi tutulmamak suretiyle Türkiye'den yurtdışına finansal kiralama yoluyla ihracat yapılmasının sağlanması,

— Türkiye’de kurulacak finansal kiralama şirketleri ile yabancı finansal kiralama şirketlerinin Türkiye’de açacakları şubeler için mevcut Kanundaki sermaye farklılığının ortadan kaldırılarak, her ikisi için de aynı miktarda ödenmiş sermaye şartı getirilmesi,

— Finansal kiralama faaliyetlerinin gelişmesini sağlamak üzere araştırmalar yapmak, üyelerin finansal kiralamanın gerektirdiği özen ve disiplin içinde çalışmalarına yönelik meslek kuruluşlarını oluşturmak, haksız rekabeti önlemek, bu konularda gerekli tedbirleri almak ve düzenlemeleri yapmak üzere finansal kiralama şirketlerinin oluşturacağı bir Birlik kurulması, öngörülmüştür.

Ancak, yukarıda da belirttiğim üzere; sözleşme süresinin serbest bırakılması, kiralaayanın kira yoluyla edineceği malların da finansal kiralamaya konu olabilmesi (kiralaayanın alt kiralama yapabilmesi) ve Kanun’un sözleşme ihlallerine ilişkin 25’inci maddesinin yürürlükten kaldırılması gibi konularda mutabakat sağlanamamıştır.

Öte yandan, 3226 sayılı Kanun’a ilişkin olarak uygulamada karşılaşılan güçlüklerin bazılarının Kanun’un yanlış yorumlanmasından kaynaklandığı, bu itibarla belirtilen hususlarda bir değişikliğe gerek olmadığı yönünde görüşler de bulunmaktadır.

Bununla birlikte, özellikle küçük ve orta ölçekli işletmelerin finansmanı açısından son derece önem taşıyan finansal kiralamanın gelişebilmesi için ihtiyaç duyulan mevzuat düzenlemelerinin -3226 sayılı Kanun ve ilgili diğer mevzuatlar- biran önce yapılması önem taşımaktadır.

Sayın Başkan, konuşmamın bu bölümünde Finansal Kiralama Kanunu ile ilgili sorunlara çözüm getirmek amacıyla yapılması öngörülen madde değişiklikleri ile bunlara ilişkin görüşlere değinmek istiyorum;

1- Sözleşme Süresi:

Kanun’a ilişkin eleştirilerin başında sözleşmelerin feshedilmeyen süresinin, istisnai haller hariç, 4 yıl olması gelmektedir. Bu eleştiriler ve mevcut ekonomik koşullar da dikkate alınarak, 1994 yılında hazırlanan taslakta sözleşme süresi üzerindeki sınırlama kaldırılarak, sürenin taraflarca tesbit edilebilmesi öngörülmüştür. Ancak; teşvik tedbirlerinden, vergi indirimi ve gümrük muafiyetlerinden yararlanacak finansal kiralama işlemlerinde dört yıllık asgari sürenin korunmasına önem verilmiştir.

Bu husus sektörü oluşturan kuruluşlarca olumlu karşılanmamıştır. Sektörün tercihi, sürenin serbest bırakılması yerine, teşvik tedbirlerinden de yararlanmak üzere, sözleşme süresinin minimum 2 yıla indirilmesidir.

Belirtilen öneriyi, mevcut ekonomik koşullar, teknolojik değişme ve gelişim ile birlikte, özellikle kira bedellerini ortalama 2 yılda ödeyen ancak, malın mülkiyetine 4 yıl sonunda sahip olabilen kiracının çıkarları da düşünüldüğünde olumlu karşılamaktayız. Ancak, bu hususun diğer mevzuatlarla birlikte değerlendirilmesi ve belirtilen değişiklik nedeniyle karşılaşılabilecek sorunların (vergi kaybı) da çözülmesi gerekmektedir.

2- İşletme Kiralamasına (Operating Leasing) İmkan Verilmesi:

Mevcut Kanun'un zaman zaman eleştirilen yönlerinden birisi de işletme veya faaliyet kiralaması da denilen çok kısa süreli kiralama türüne imkan vermemesidir.

Öncelikle, 3226 sayılı Kanun'un finansal kiralamaya ilişkin olduğunu gözardı etmemek gereklidir. Kanun'un amacı, orta ve uzun vadeli yatırımların finansmanına yönelik olarak finansal kiralamayı düzenlemektedir. Bu itibarla, "işletme kiralaması"nın 3226 sayılı Yasa'da düzenlenmemesi tabiidir.

Ancak, değişen ekonomik koşullar ve ihtiyaçlar dikkate alındığında; finansal kiralama şirketlerinin finansal kiralamanın yanı sıra faaliyet kiralaması da yapabilmeleri düşünülebilir.

Nitekim, yukarıda belirtildiği gibi hazırlanan değişiklik taslağında sözleşme sürelerinin serbest bırakılması ile bir anlamda da "faaliyet kiralaması"nın imkan dahilinde olması öngörülmüştür. Ancak, kısa süreli kiralamanın, finansal kiralamada olduğu gibi teşvik tedbirlerinden yararlandırılması mümkün görülmemektedir.

Öte yandan, bu yönde bir değişikliğin, mevcut Kanun'un 1'inci maddesi ile bağdaşmadığı ve alalade bir kira sözleşmesi durumundaki faaliyet kiralamasının bu niteliği ile finansman sağlamaya yönelik finansal kiralamadan tamamen farklı olduğuna da, bazı hukukçular tarafından değinilmektedir.

3- Alt Kiralama:

Mevcut düzenlemede gerek kiralayan, gerekse kiracı yönünden alt kiralama imkanı bulunmamaktadır. Bu da zaman zaman en çok tartışılan hu-

suslardan birisi olmuştur.

A) Kiralayan Yönünden;

Bu konuda duyulan ihtiyaca cevap verebilmek için mevcut Kanun'un 4'üncü maddesine, kiralayanın malı "kira" yoluyla da edinebileceği yolunda bir ilave yapılması öngörülmüştür. Ancak, söz konusu değişiklik, finansal kiralama konusu malın mülkiyetinin kiralama şirketinde olması gerektiğini vurgulayan Kanun'un 9'uncu ve 17'nci maddelerinde de uygun değişikliklerin yapılmasını gerektirdiği, bunun ise bir teminat unsuru olan mülkiyet koşulunun Kanun metninden çıkmasına yol açacağı gerekçesiyle sektör tarafından eleştirilmiştir. Ayrıca böyle bir düzenlemenin muhasebeleştirilmesi konusunda da köklü ve titiz bir hazırlık gerektiği de belirtilmiştir.

B) Kiracı Yönünden;

Kanun'un kiracının finansal kiralama konusu maldaki zilyedliğini bir başkasına devredemeyeceğine ilişkin 15'inci maddesi hükmü, "sözleşmede aksine bir hüküm yoksa, kiracının finansal kiralama konusu malı bir başkasına kiralayamayacağı" şeklinde değiştirilerek, kiracı açısından da alt kiralama imkanı verilmek istenmiştir.

Kiracının, sözleşmede öngörülmek koşuluyla, mal üzerindeki zilyedliğinin bir başkasına devredebilmesi, genelde olumlu karşılanırken, hukukumuzda aynı nesne üzerinde değişik sıfatlarla birden çok zilyedlik kurulabilmesi olanağının mevcut olduğundan bahisle bu maddede yeni bir düzenleme yapılmasına gerek bulunmadığı da ileri sürülmektedir.

İleride doğabilecek ihtilafları önlemek açısından Kanunda bu konuya açıklık getirilmesinin yararlı olacağı düşünülmektedir.

4- Türkiye'den Yurt Dışına Finansal Kiralama:

Bilindiği üzere, gümrük mevzuatındaki geçici ihraç süresinin 2 yıl olması nedeniyle, Finansal Kiralama Kanunu'nda bir kısıtlama olmamasına rağmen, 1995 yılı sonuna kadar ihracat leasingi gerçekleştirilememektedir.

Bu konudaki boşluğu gidermek amacıyla, 1994 yılında hazırlanan tasarıda, geçici olarak ihraç edilip beş yıl içerisinde asli nitelikleri değişmeksi-

zin geri getirilen malların gümrük vergisine tabi tutulmaması suretiyle Türkiye'den yurtdışına finansal kiralama yoluyla ihracat yapılmasının sağlanması öngörülmüştür. Tabii ki söz konusu değişikliğe paralel olarak Gümrük Kanunu'nda da düzenleme yapılması gerekmektedir.

Söz konusu Kanun değişikliklerinin zaman alması nedeniyle, Gümrük Müsteşarlığı nezdinde yapılan girişimler sonucunda, mevcut mevzuat çerçevesinde ihracat leasingi yapılmasına imkan sağlanmıştır.

Ancak, ilgili Kanunlarda yapılacak değişikliklerde, uygulamada karşılaşılabilecek sorunlar dikkate alınarak bu hususun da düzenlenmesi gereklidir.

5- Kanun'un 25'inci Maddesinin Yürürlükten Kaldırılması:

Kiralayan ve kiracının yükümlülüklerine ilişkin olarak sözleşmenin ihlalinin sonuçlarını düzenleyen mevcut Kanun'un 25'inci maddesinin kiracı açısından çok ağır olduğu da dikkate alınarak, tarafların karşılıklı iradeleri ile sözleşmeyi sona erdirebilme imkanı tanıyan değişikliğin de öngörülmesi ve sözleşmenin feshinin sonuçlarının Borçlar Kanunu'nun ilgili hükümlerine tabi olabileceği düşüncesiyle, bu maddenin yürürlükten kaldırılması öngörülmüştür. Ancak, finansal kiralama şirketleri böyle bir değişikliğin sektördeki kuruluşları zor durumda bırakacağını, zira bu maddenin kaldırılması halinde sözleşmenin hangi nedenle olursa olsun feshi halinde malın nasıl geri alınacağını düzenleyen bir maddenin kalmayacağını, bu boşluğun da, finansal kiralama sözleşmesinin Borçlar Kanunu'nda düzenlenen akid çeşitlerine uymadığı gerekçesiyle Borçlar Kanunu'nun genel ve özel hükümlerinin uygulanması ile doldurulamayacağını belirtmişlerdir. Ayrıca, anılan maddenin kötü niyetli kiracıya karşı bir teminat niteliğinde olduğunu ve normal koşullarda anılan maddeye hiçbir zaman başvurulmadığını ifade etmişlerdir.

Öte yandan, sözkonusu hükmün kiracı açısından ağır sonuçlar meydana getirdiği yönündeki eleştirilerin, hükmün yanlış anlaşılmasından kaynaklandığını ileri süren bir görüş de bulunmaktadır. Bu görüşe göre hüküm öзде doğru, ancak eksiktir. Eksikliğin finansal kiralama şirketinin malı geri aldıktan sonra yapılacak işlemin belirtilmemiş olmasından kaynaklandığı belirtilerek, bunun tamamlanması yoluna gidilmesi önerilmiştir.

Yukarıda izah ettiğim nedenlerle, 25'inci maddenin yürürlükten kaldırılması yerine, değişiklik yapılması yoluyla tereddütlerin giderilmesinin yerin-

de olacağı kanaatindeyim.

6- Sigorta Primlerinin Ödenmesi:

Sigorta primlerinin ödenmesinin tarafların iradesine bırakılmasını öngören değişiklik de, ihtilaflara neden olabileceği gerekçesiyle, sektördeki kuruluşlar tarafından benimsenmemektedir. Kanun'un bu konuya ilişkin 17'n-ci maddesinin değiştirilmemesi istenmektedir.

Sn. Başkan, yukarıda belirtilenler dışında, 1994 yılında Kanun'da yapılması öngörülen diğer değişiklikler genelde olumlu karşılanmıştır. Ancak, FİDER tarafından değiştirilmesi önerilen başka maddeler de vardır.

Bu önerileri özetle belirtmek istiyorum:

1- Kiracının İflası veya Kiralama Konusu Malın Kiracının Borcu Nedeniyle Haczi:

a) Kiracının iflası:

Finansal Kiralama Kanunu'nun 19/1 maddesinde yapılacak düzenleme ile kiracının iflası halinde iflas memurunun kiralama konusu malın tefriki ile birlikte kiralayana iade ve teslimine karar vereceğinin belirtilmesi önerilmektedir. Maddede sadece tefrik ile ilgili hüküm bulunmaktadır.

b) Kiralama konusu malın kiracının borcu nedeniyle haczi:

Finansal Kiralama Kanunu'nun 19/2 maddesinde yapılacak değişiklikle icra memurunun takip dışında tutma konusundaki kararlarına karşı şikayet yoluna başvurulacağının belirtilmesi istenilmektedir. İcra İflas Kanunu'nun 16. Maddesi ile düzenlenen prosedürün cüz'i miktarda maktu harca tabi olduğu ve yargılamasının daha kısa zamanda bittiği belirtilerek, bu nedenlerle İcra İflas Kanunu'nun 97. Maddesi ile düzenlenen istihkak prosedürüne tercih edildiği vurgulanmaktadır. Ayrıca uygulamada, gerek yerel mahkemelerin gerekse Yargıtay'ın, kiralayanın izleyeceği yol konusunda aldıkları kararların bazılarında "şikayet" prosedürünün, bazılarında ise "istihkak" prosedürünün izleneceğinin belirtildiğine değinilmektedir.

2- Temerrüt Nedeniyle Sözleşmenin Feshi İçin Gereken Süre:

Satın alma opsiyonu olan sözleşmelerdeki temerrüt nedeniyle fesih ihbar süresi olan 60 günün 30 günü aşmamak üzere düşürülmesi talep edilmektedir. Bunun için Finansal Kiralama Kanunu'nun 23'üncü maddesinin düzenlenmesi gerekmekte olup öneri tarafımızca da olumlu karşılanmaktadır.

3- Finansal Kiralama Şirketlerince İcra Takibi Yapılabilmesi:

Finansal kiralama şirketlerinin de (bankalar gibi) İcra İflas Kanunu'nun 68/b ve 150/1'inci maddeleri doğrultusunda icra takibi yapılabilmesi için Kanun'un 23'üncü maddesine ek bir fıkra eklenmesi istenmektedir.

Bu düzenlemenin yapılması halinde, borca itiraz edilmesi durumunda, daha uzun ve zor bir süreçte sonuçlanan "İtirazın Kaldırılması Davası" açılıp sorunun kısa sürede çözümleneceği ifade edilmektedir.

Ayrıca, yine aynı maddeye "Mücbir Sebep" halinde de anlaşmanın feshedilebileceğinin eklenmesi istenmektedir.

Kanun değişikliğine ilişkin çalışmalarımızda dikkate alacağımız bu değişiklik önerilerinin hukukçularla tartışılması gerekmektedir.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Teşekkür ederim. Şimdi kamu sektöründen son görüş, Sermaye Piyasası Kurulu açısından. Buyrun.

İBRAHİM KURBAN: Teşekkürler Sayın Başkan. Şimdi kamu sektöründen son konuşmacı olarak Sermaye Piyasası Kurulu, Sermaye Piyasası perspektifinden sektöre ne söylenebilir diye düşündüm. Bu noktada daha çok finansman ve muhasebe ağırlıklı konuşmak ihtiyacı hissediyorum.

Şimdi leasing, bir finansman biçimi. Ne ile karşılaştırabiliriz dediğimizde, taksitli satış ya da kredi kullanıp almak. Bu iki alternatif finansman biçimiyle karşılaştırıldığında, leasing avantajlara sahip. Şirketlerimizin, ekonominin finansmana ihtiyacı var. Öyle ise alternatif finansman biçimlerine göre bariz avantajlara sahip olan bu finansman biçimini bir şekilde tanıtmak, geliştirmek, büyütmek durumundayız. Bu genelde ülkemizin sorunu. Ve o açıdan bakıldığında, sektörün gerek örnek alınan ülkelerle karşılaştırıldığında, gerekse ülke içinde diğer finansman biçimleriyle katedilecek yol ol-

duğunu görüyoruz. Şimdi esasen bu finansman biçiminin genelde 2 büyük avantaja sahip olduğu bütün Dünyada bilinir ve kabul edilir. Bunlar nedir? Birincisi, diğer finansman biçimlerine göre vergisel avantaja sahiptir. İkincisi, teminat problemi yoktur, teminat avantajına sahiptir. Bu kabul edilir, Amerika'da da böyledir, bizde de böyle. Olmak durumundadır. Yani burada başka bir tartışmanın içinde olamayız. Bunu kabul etmek lâzım. Bu yeni, modern bir finansman biçimi ve besleyip, büyütüp, geliştirmek gerekiyor. Fakat bunun suistimal edilmesine, yani finansman biçimi olarak, özünde başka bir finansman biçimi uygulandığı halde, bunu leasing kisvesi altında, leasingmiş gibi, ya da bu finansman biçimi kullanılıyormuş gibi kullanılmasına da tabii ki göz yummamak gerekir, diye düşünüyorum. Yani leasing, kendi özelliklerine sahip bir finansman biçimi olarak korunmalı, teşvik edilmelidir. Dünyada olduğu gibi. Vergi avantajları, yani kiralayan-kiracı açısından bir takım avantajlara sahip. Kanunun boşlukları varsa doldurulmalı, dediğim gibi. Yani açıkları varsa bitirilmeli. O ayrı bir konu. Ama buradaki temel perspektif, karakterinin korunmasıdır. Şimdi teşviki bir pazarlık unsuru oluyor, güzel oluyor. Yani gerek kiralayana, gerekse kiracıya, özellikle kiralayana, vergisel açıdan bunu söylüyorum, getirilmiş olan avantajlar mâliyeti kiracı açısından düşürücü bir unsurdur. Pazarlık konusu edilebilecektir. Bakın, ben şunu yaparsam, benim alternatif maliyetim şu olmakta, bunu yaparsam bu olmakta. Dolayısıyla maliyetleri düşürücü bir etkisi vardır, iyi uygulandığı takdirde.

Şimdi bunu söyledikten sonra, sorun, bu finansman biçiminin yaygınlaştırılması. Bunun yolu nedir? Bu sektörle uğraşan, bu sektörde yer alan leasing şirketlerimizin, bu sektörümüzün büyümesi, kaynak yapısının güçlendirilmesi. Şimdi Sermaye Piyasası perspektifinden ben ne söyleyebilirim burada? Aklıma 3 hususu vurgulamak geliyor. Birincisi, Securitization dediğimiz yani menkul kıymetleştirme dediğimiz kavramın, olayın en yaygın şekilde kullanılabileceği sektörlerden bir tanesi bu, yani leasing sektörü. İkincisi, leasing sektörünün, diğer finansman kesimlerinde olduğu gibi bir probleminin yabancı olunan risklerden kaçınma problemi (hedge) edilme olayı. O da işte özellikle döviz cinsinden yapılan işlemlerde, döviz kur riskinin ortaya çıkması. Bu bir risk gerçekten. Şimdi eğer biz bu riski yönetecek, future-option piyasalar dediğimiz (türev piyasalar) oluşumu gerçekleştirebilmiş olsak, bizim buradaki sektörde, sektör bu tür piyasa dışından, kendi dışından işlem karakterinden kaynaklanan riskleri bertaraf o risklerden korunabilecek araçların türev araçları geliştirebilsek, o zaman sektör olsun, kiracılar olsun, bu sektörden faydalanan kesimler olsun ne olacak? Kendi faaliyet alanlarına teksip edecekler kendilerini. Bir de ayrıca uzman olmadıkları

bu alandan, piyasadan gelebilecek risklerden korunmuş olacaklardır. Belki Sermaye Piyasaları olarak ya da Sermaye Piyasası Kurulu olarak bizi, bütün genel için geçerli olan bir şey ama, sektör açısından münhasıran faydalı olacak, üçüncü olarak söylemek istediğim şey, malî tablolar. Ama ben daha önce secutiration olayını açmak istiyorum. Burada bizim varlığa dayalı menkul kıymetler olarak tanıttığımız leasing alacaklarının varlığa dayalı menkul kıymetlere dönüştürülmesi diye bir uygulamamız var. Ben bunu ileride sorular olursa veya o konuda, onun geliştirilmesiyle ilgili görüşleriniz olursa memnuniyetle almak istiyorum. Secutirationun yani menkul kıymetleştirme olayının, bu sektörde gerçekten yararlı sonuçlar doğurabileceğini düşünüyorum. Bir kere riskleri dağıtılıyorsunuz. Bir leasing portföyünüzü, ama ben hadiseyi birazda leasingi konu olan varlıklarla beraber düşünüyorum. Yani sadece ondan doğan alacakların menkul kıymetleştirilmesi ile beraber, bizzat varlığın kendisinin teminat olarak menkul kıymet sahiplerine, yani onu ve menkulleştirmeyi finanse eden kesimlere dönük olarakta teminat niteliğini koruyabilecek, dolayısıyla ödememe güçlüğü olduğunda, bütün bir şirketi dâva etmek yerine, doğrudan doğruya o mal varlığıyla korunabilecek bir menkul kıymetleştirme hareketinin, işte kanunda yer alan ödeme tarihine kadar yapılmış olan ödemelere el konulması mal varlığının geri alınması gibi hayli kuvvetli olan şeylerle desteklendiğinde bu olayın, yani menkul kıymetleştirme hareketinin, finansman açısından finansman sağlama açısından gerçekten sektörü büyütecek bir olay olduğunu düşünüyorum, gelişme olacağını düşünüyorum. Tabii işte finans sektörünün bu boyutlarında, kamu borçlarının bu boyutlarında ne yapılabilir, Hazine bonosu faizlerinin bu boyutlarında ne yapılabilir diye söylenebilir ama, önemli olan kârı paylaşmak, finans şirketlerimiz, yani leasing şirketlerimiz bu anlamda finansman-nakit akımlarında bir aracılık, aslında bir aracıdır onlar, bu anlamda bir aracılık işlevi yerine getirebilirlerse, kârlarını paylaşabilirlerse, yüksek bir finansman akımı burada başlayabilir diye düşünüyorum.

Bir başka söylemek istediğim husus, malî tablolar, yani bunlara ilişkin muhasebe sorunları. Halihazırda kârın oluşumunda ve muhasebeye aktarılmasında mülkiyet temelinde bir kayıt sistemi sözkonusu. Yani mülkiyeti leasing şirketi muhafaza ediyorken, kendi aktifinde tutuyor, kiracı açısından bu off-balance yani bîlânço dışı bir işlem. Ne yapılıyor? İşte siz kira ödüyorsunuz, ödediğiniz kiralari gider yazılıyorsunuz. Diğer tarafta ödenen kiralari gelir yazıyor ve böyle bir olay. Yani orada tabii işin vergisel boyutu var, vergisel avantajı devreye giriyor, işte amortismanlar vesaire kanalıyla. Ama vergi boyutunda dünyada her yerde böyle zaten. Yani birazda teşvik unsuru bunun içerisinde var, yani bu haliyle kayıtlılaştırmanın içinde bir teş-

vik unsuru var. Yani şeyler hariç, damga vergileri, KDV vesaire avantajlar hariç, bunun içerisinde dahi bir teşvik mekanizması var. Ama "true and fair view" açısından, yani işletme gerçeğinin doğru kavranması açısından burada problemlerimiz var. Yani vergiye muhatap bir beyanname hazırlanmasıyla ilgili her şey vergi otoritesinin düzenlediği kurallar içerisinde olmalı. O ayrı bir konu. Ben onu söylemek istemiyorum. Onunla ilgili problemlerde ayrı. Ama işte biliyorsunuz, uluslararası muhasebe standartlarında olsun, işte Amerikan standartlarında olsun, burada leasing işlemleri belirli kriterlere ayrılmış durumda. O kriterlere göre 2'li bir kategori var. Yani capital leasing (sermaye kiralaması) ve operation leasing (faaliyet kiralaması). Şimdi sermaye kiralaması mahiyetindeki işlevlerin, kiracı ve kiralayan tarafından malî tablolarda gösterilmesi olayları gayet net açıklanmış durumda. Ama bizde, bizim mevzuatımızda böylesi bir ayırım yapılmamış, sermaye kiralamasıyla, faaliyet kiralaması arasında bir fark yok. Sermaye kiralaması adeta faaliyet kiralaması gibi muhasebeye yansıtılıyor ve o şekilde açıklanıyor. Arkadaşımız söyledi. Özellikle sermaye kiralamalarında bu bir sorun. Nasıl bir sorun? % 99.99'unun aslında bir satış olduğu, satınalma opsiyonunun hemen tamamen kullanıldığı bir ortamda, orada ödenecek takvime bağlanmış olan borçlar borçtur ve ben onu görmek durumundayım, görmeliyim daha doğrusu. Eğer biz bu sektörün büyümesini, bu sektöre yatırım, işte hisse senetleri, menkul kıymetlerin vesairenin alınmasını istiyorsak, yatırımcının doğru bilgilendirilmesi diye bir kavramımız var artık. Kamunun doğru aydınlatılması diye bir kavramımız var artık. Uluslararası muhasebe standartlarına girmiş bir standart var. Amerikan standartlarında da bu böyle. Dünyada da uygulanıyor. Acaba bizde de bunun günü gelmedi mi? Yani yatırımcının doğru aydınlatılması çerçevesinde, özellikle capital leasing türü işlemlerin muhasebeleştirilmesinde, yani vergisel boyutu ayrı, ama dediğimiz çerçevede malî vergisel tablolar konusunda bir düzenleme yapma ihtiyacı var gibime geliyor. Ama, Sermaye Piyasası Kurulu olarak biz bu konuda ne yapabiliriz, toplam finansal kiralamaya şirketlerin kaç tanesi bize tabidir, onu bilemiyorum. Yani hepsi değil, o kesin, 5, 6. Diğer taraftan bunun karşı ayağı var. Yani kiracıyı ve kiralayanı kapsayan malî tablolar anlamında bir muhasebe standardı ihtiyacımız var. Bunun çalışmasında işte mevcut düzenlemeler çerçevesinde Maliye Bakanlığı'na atıf yapıldığını ben gördüm. Bilmiyorum yanılıyormuyum? Yani şu an itibarıyla Maliye Bakanlığı'nın özel bir düzenlemesi de yok. Ama buna ihtiyacımız var. Bunu belkide birlikte yapacağız. Sektörün bu konuda görüşlerini ben de almak isterim.

Kanunla ilgili, benim esas gündeme getirmek istediğim perspektif, yani

kanun değişikliklerinde de bu 3 ayağın dikkate alınması işte 2 yıl ya da 4 yıl olsun, řu olsun, bu olsundan ziyade, belkide leasing işlemlerinin karakterine dayalı bir takım sınıflandırmalara orada yer vermek biçiminde bir mevzuat daha uygun olur diye düşünüyorum. Yani o ayrımlara, capital leasing ve operational leasing ayrımlarına yer veren, oradaki sorunlara netlik getiren bir mevzuat değişikliğinin daha doğru olacağını düşünüyorum. Teşekkür ederim Sayın Başkan.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Çok teşekkür ederiz. Sayın Kurban. Hakikaten bu capital leasing ve operation leasing ayrımı nedense Türkiye’de pek oturmadı. Yani bu sahada faaliyet gösterenlerin hepsi biliyor bu açığı. Ama belki tatbikat mı, belki buradan da ses gelecektir ve o ihtiyaç mı olmadı, veyahutta enteresan mı bulunmadı? Bu ayırım yapılırsa çok şey düzelecek. Bir de müsaade ederseniz bir şey daha söylemek istiyorum, daha evvelki konuşmacılara da değindiler. Şimdi benim anlayışıma göre leasing, ben de finansal kiralama deyip, hakikaten özel bir şey, bir hukukî bağ türü. Yani burada efendim işte kiradır, kiracıdır, kiralayandır. Hayır, bunu oturup ne Hazine’yi zarardide edecek, ne de öbür tarafa zorluk çıkaracak her türlü yorumdan kaçınarak, doğrudan doğruya kendine münhasır, çünkü diğer ölkelerde, onlarda da Borçlar Hukukunun ana kavramları var. Onlar niçin böyle yapıyor? Çünkü bu hiç uymuyor. Efendim, mal sahibiymiş gibi kullanıyorsun, bütün hakların var, yani zilyet ama, sanki mal sahibisin. Ama buna karşılık mal sahibi değilsin. Şimdi bu havalara girince özel hukukta istediğimiz bir modelin, kanunun da kabul edilmesi ve bütün oradan doğan sonuçlarında, gerek Hazine’nin, gerek Maliye Bakanlığının, gerek SPK’nın, burada şeyde var, bütün bu kavramlarca (concent) bir düzenlemeye gitmek lâzım. O zaman çok çabuk bir gelişme gösterecektir. Çünkü hepimiz burada kabul ediyoruz zannediyorum, bu leasing gerçekten çok iyi düşünülmüş veya belki başta bu kadar iyi düşünülmemiş ama, teferuatında işin Amerika’dan başlayarak son derece büyük bir gelişme göstermiş bir sektör. Bu sektörü Türkiye’de geliştirmekte fayda var. Başka yönlerden çalışacağımıza, bu şekilde yatırımlara çeşitli imkânlar sağlamak gerekir. Evet efendim, şimdi leasing sektörüne geçiyoruz. Leasing sektöründen iki temsilcimiz var. Yalnız vakitte 4’ü çeyrek geçti, pardon 3’ü. Evet 20’şer dakikaya nişan alalım. Nasıl olsa arada bir kahve molası var. Sonradan da tekrar tartışma olacak. Buyrun Sayın Taşar.

BÜLENT TAŞAR: Sayın Başkan teşekkür ederim. İktisadî Araştırmalar Vakfı’na da bu sektörle birlikte yaptığı işbirliğinden dolayı ayrıca çok çok teşekkürlerimizi hem sektör adına, hem de şahsım adına bir kez daha bil-

dirmek istiyorum. Çünkü gerçekten bu tür toplantılara ihtiyaç var. Ama bu tür toplantılara ihtiyaç var da ne oluyor? Buna benzer bir toplantıyı 1989 yılında yapmışız, notlara baktım, aynı problemleri tartışmışız. Geçen sene Garanti Leasing'in yapmış olduğu bir yıllık toplantıda aynı şeyleri tartışmışız. Bugünde bu problemleri tartışacağız. Komiteler oluşturuyoruz, bir araya geliyoruz, çalışmalar yapıyoruz, söylediklerimizin hepsini yazılı hale getiriyoruz. Ama ne kadar mesafe kaydediyoruz, bu konuda oturup düşünmek lâzım. Şimdi hakikaten bir şeyleri konuşmak güzel, fakat bunun da fiiliyata dökmek lâzım, iyi veya kötüsüyle bunu yapmak lâzım.

Burada önemle belirtmem gereken bir hususta hiçbir tarafında menfaatleri veya çıkarmaları nalıncı keseri gibi kendisine de yontmaması lâzım. Oturup bir ortak nokta bulunulması şart. Şimdi sektör olarak ne yapıyoruz, ne yapmışız. Sektör olarak aslında çok iyi şeyler yapmışız. Biz ne yapıyoruz? Ben sektöre katkısı olan bütün arkadaşların heykelinin dikilmesinin gerektiğini düşünüyorum. Çünkü Türkiye'de yatırımı finanse eden ikinci bir enstrüman veya kurum yok. Pekiyi, bu ülke ne olacak, nereye gidecek? Rant ekonomisi, tabii ki Erbakan hoca konuşur. Çünkü üretim yapmıyoruz, çünkü yatırım yapmıyoruz. Yatırım finanse eden birileri çıkıyor. Diyorki, ben paramı, 75 milyar liramı Hazine bonosunda tutmayacağım, yılda % 250 para kazanmayacağım. Yatırımları finanse edeceğim. Şimdi yani oturup konuşalım. Ben sonuna kadar bu sektörden 1 lira bile vergi alınmaması gerektiğini düşünüyorum. Neden? Çünkü üretim olmayan bir yerde vergide alamazsınız, katma değerde olmaz. Nereden veri alırsınız? Hazine bonosundan alırsınız. ondanda alamıyorsunuz. Neden? Çünkü devletin borçlanma ihtiyacı var. Şimdi bir takım gerçekleri, bir takım değerleri günün koşullarında ve ekonominin gerçek değerleri içinde değerlendirmek lâzım. Ben maliye Bakanlığı, Hazine, SPK açısından baktığım zaman bir takım gerçekleri görüyorum. Ama bunların hepsini belli bir potada eritmemiz gerektiğini de düşünüyorum. Şimdi bunları söylerkende şunu belirtmek istiyorum. Bizim Maliye Bakanlığı'na, Hazine'ye, SPK'ya ve Merkez Bankasına yazılı olarak beraber götürdüğümüz güzel çalışmalar var. SPK nezdinde, Maliye Bakanlığı nezdinde muhasebe standartlarıyla ilgili olarak, Hazine nezdinde kanun konusunda biraz önce İhsan bey çok açıkça belirtti, var. Hakikaten bir yerlere gideceğiz diyoruz ama, bir sıkıntı daha var. O da şu: Hep onu görüyorum. Türkiye'nin herhalde öncelikli konularından bir tanesi değil leasing. Yani biz bir yerlere geldik geldik diyoruz da, işte ne bileyim önce bankacılık sektörü, onların lobisi, ondan sonra sigorta sektörü, biz hep öteleniyoruz. İşte Meclis Genel Kuruluna kadar gidiyor, geri dönüyor. Neden? O sırada başka bir şey gündeme geliyor. Bankalardan alınmış

olan döviz kredileri nedeniyle, mağdur olan kişilerin kanunla ilgili taslağı hemen bunun önüne geçiriyor. Yani bilmiyorum, ya bizim lobimiz eksik, ya bizim bankalarımız bize sahip çıkmıyor, ya da bunların hepsinin bir karışımı. Ama bir gerçek varki, Türkiye’de finansmanı, yatırım finansmanını, gerçek anlamda değil, ama kötünün iyisi olarak yapan sektör leasing sektörü. Hem bakın Sınâî Kalkınma Bankası, Sınâî Yatırım Bankası ne yapıyor? Dünya Bankası’nın vermiş olduğu sübvans kredilere trafik memurluğu yapıyor. Kendi özkaynaklarından herhangi bir yatırım finansmanı yapıyor mu? Hayır, görmüyorum, yok öyle bir şey. Biz ne yapıyoruz? Biz bunu yapmamaya çalışıyoruz. 2 yılda yapıyoruz. Şimdi tabii 2 yıllık kaynak bulursak, 2 yılda yapacağız. Kimse bize 2 yıllık kaynak bulupta, bunu 10 yıl satın, 4 yıl satın dememesi lâzım. Çünkü finansmanın özüne aykırı hareket etmiş oluruz. O zaman kendimizle çelişkiye düşeriz, o zaman hiç finans okumamamız gerekirdi. Finansmanın özünde hakikaten “hedging” enstrümanlarını kullanmak varsa da, ama likidite riski kavramını da unutmamamız lâzım. Gerek vade, gerek para birimi olarak biz kendimizi korumak zorundayız. Şimdi burada orta noktalar var, işte 2 yıl iyi bir nota gibime geliyor, yani o noktaları da bir şekilde tartışıyoruz. Tabii güzel haberlerde var, onu vereyim. Meselâ 1997 yılında Dünya Leasing Konferansının Türkiye’de yapılması gündemde. Dünyanın bir çok ülkesinden Türkiye’ye 400’ün üzerinde delege gelecek. Onlar geldiği zaman biraz onları dinleyelim, bakalım onların ülkelerinde muhasebe standartları vergileme nasıl yapılıyor? Onlara da bakmak lâzım. Ama bakın şunu çok açık yüreklilikle ifade edeyim.

Biz burada sanki hancı gibiyiz. Ama bakıyoruz, bürokrasideki çok süratli değişim, özellikle politik istikrarsızlığın getirdiği değişimde hep konular, hep farklı şeyler oluyor. Ben biraz önce yemekte Arif beye bir konuyu bahsettim, bir yazı yazmıştık rahmetli Adnan Kahveci sırasında ve olumlu cevap almıştım. Yazı Maliye Bakanlığı’nda dedim, var bir yerlerde ama yine aynı konuları tartışıyoruz. Yani onunda zamanını söyleyeyim size, 1989 yılıdır. Bayağı bir zaman geçmiş ama, aynı problemleri, ikinci taşıt alım vergisinden tutunda, gayrimenkul leasingi yapılabilir miye kadar aynı konular. Şöyle bir şey var. Enflasyonu çok yüksek bizim gibi ülkelerde birincisi iki önemli husus vardır; vergiyi almak ikincisi vergiyi zamanında almak. Şimdi size bir şey soracağım, örnek söyleyeceğim. % 95 peşinatlı bir leasing işleminin yapılmasına sorarsanız ben de karşıyım. Yani düşünürseniz, amacına hizmet eden bir işlem gibi gözüküyor. Ama yapılırsa ne olur? eğer yapan taraf % 10 kurumlar vergisine tâbi kullanan % 48 ise hakikaten Maliye’nin bir vergi kaybından söz edilebilir. Ama iki tarafta kurumlar vergisine tabi ise, bir tarafta 5 yılda amortisman üzerinden alınacak parayı, Maliye Bakanlığı

bugüne yakın bir değerde net bugünkü değer olarak bugünkü zamana indirgeyerek daha çabuk alır. Değil mi, yani öyle düşünmek doğru değil mi? Bizde vergi ödüyörüz. O zaman problem nerede? Leasing şirketleri ne kadar vergi veriyor? Ona da değineyim. İstatistik var, daha sonucu çıkmadı ama, benim şirketim ve benim daha önce başında bulunduğum şirkette İstanbul Ticaret Odası tarafından iki yıl üstüste altın plaket ve altın madalya ile ödüllendirildi. Demek ki leasing sektöründen vergi alınıyor ve de ödüllendiriliyor, ama alınması gereken esas yerler var. Biz az vergi ödüyör olabiliriz ama, madem bize altın plaket veriyorlar, altın madalya veriyorlar, başka bir yerlerden de mutlaka vergi almak lâzım. Bence şunu yapmak lâzım. Üretim sürecini hızlandırmak, katma değer süreci içinde KDV ve oluşacak tüm vergileride almak. Geçenlerde bir konuşma, anekdot, Sn. Devlet eski Bakanı Güneş Taner zamanında sağlıkla ve müzikle ilgili enstrümanlardan ve ekipmanlardan % 250 ile % 300 arasında vergi alınmış evvelden. Pekiyi demişler Maliye Bakanlığı'nda, ne kadar vergi topladık geçen sene? Sıfır lira. Neden? Kimse getirmiyor, getirende başka türlü getiriyor. Bunu % 5 yaptım demiş. Çünkü neden? Bir rakamı sıfırdan büyüktür, % 5 yaparsanız vergi toplarsınız. Şimdi bir vergi oranını artı verginin ne şekilde alınacağını ve verginin kimler tarafından ödeneceğini hakikaten iyi belirlemek lâzım. Hep abalıya vurmamak lâzım gibime geliyor. Arif bey çok olumlu yaklaşıyor. Hakikaten samimi fikrimi söyleyeyim. Leasing sektörünün, aslında vergi kaybı olmamasına rağmen matematiksel olarak, bunu matematiksel olarak ispatlamak bizim yükümlülüğümüzdedir. Bugünkü zaman değeri olarak Maliye'nin kaybı değil aksine kazancı vardır. Ben bunu ispatlayabilirim. Ama böyle bir şey olmuş olsa bile, en azından üretimi artırıcı etkisinden dolayı, bence vergi muafiyeti dışında da tutulması bir kez daha düşünülmelidir. Bence % 10 stopajlar bile alınmamalıdır.

Şimdi bir kaç tane konuya değinmek istiyorum, çok fazla vakit almadan. Şimdi Erdin bey değindi sabahleyin. Biz finansman şirketimiyiz, yatırımcı mıyız? Tabii çok ilginç bir şey var. Vergi alınmaya gelindiği zaman biz finansmanvirbetiyiz ilgili vergileri ödeyeceğiz. Ama kaynak kullanımı destekleme fonu gibi konuya geldiği zaman biz finansman şirketi değiliz, % 6'ya tabiyiz. Neden bankalar % 4'e. Yani biraz, bir şekilde koordinasyonsuzluk ve eksiklik, deveduğu misali arada kalıyoruz. Bizde bunun arkasından koşuturuyoruz. Hep yapmaya çalıştığımız şey, bir takım kanunlar çıkmadan önce, yönetmelikler çıkmadan önce acaba kulağıımıza bir şey çalınırdı yanlış bir şeyler olurmu diye engellemeye çalışıyoruz. Çıktıktan sonrada düzeltmeye çalışıyoruz. Ek motorlu taşıt alımlar vergisi çıktı. Mülkiyet bizde olduğundan dolayı vergi bize çıktı. Onu düzeltene kadar hakikaten canımız çık-

tı. Çünkü sektörde, taşımacılık sektörünü de teşvik eden ve faaliyet konusu taşımacılık olan şirketler son derece sıkıntıya girdiler. Birazcık bir şeyleri geçtikten sonra düzeltmeye çalışıyoruz, vakit kaybediyoruz. Hem de taraflar yıpranıyor gibime geliyor. Eksik diyalog birazcık stresli ortamlara doğru götürüyor. Şimdi bakın 3 tane örnek vereceğim. Sermaye Kurulu diyor ki, leasing şirketlerini halka açarım, ama ilke kararım var. Yatırım bankaları sermayesinin 2/3'ü kadar ödenmiş sermayeye ulaşsın. Pekiyi, güzel. Bu güzel. Ama Hazine'de diyor ki, bir leasing şirketinin kurulması için 75 milyar lira ödenmiş sermaye isteniyor. 700 milyar mı doğru rakam 75 milyar mı doğru rakam. Pekiyi, Maliye ne diyor? Diyor ki, biz halka açık şirketleri teşvik ediyoruz. Çünkü yatırım indiriminde olan işlemlerde normalde % 15 stopaj alıyoruz, ama halka açık şirketlerde % 10 alıyoruz. Demek ki bir taraf şirketlerin halka açılmasını destekliyor, bir taraf halka açılmasını engellemek için sermaye tavanını yükseltiyor. Yine bir kopukluk var. Aslında olayı herhalde beraberce bu birbiriyle çelişen konuları oturup, bir masada çözmek lâzım. Onun içinde bir süreç başlattık ve hakikaten yaşıyoruz, konuşuyoruz. Tahmin ediyorum bir sonraki toplantıdaki görüşler çok böyle 6, 7 yıl sürmeyecek, 1 yılın içinde bir çok şeyi çözmüş olacağız.

Bakın yine bir örnek vereyim. Yeniden değerlendirme konusu. Maliye diyor ki, yeniden değerlendirme yapabildirmisiniz, yasal engel yok. SPK diyor ki, yeniden değerlersiniz ama sermayenize eklettirmem diyor. Ama ne zaman diyor, SPK ne zaman diyor? Siz yeniden değerlemeyi yapmış olduğunuz seneyi takip eden senenin sonunda diyor. Ama yeniden değerlemeyi siz zaten yapmışsınız, yani bir takım konuları geçmişe götürüyor. Şimdi ben yeniden değerlendirme yapmış bir leasing şirketi olarak, eğer bunu sermayeye eklemesem, dönemin sonunda da sembolik bedelle satarsam, burada oluşacak olan satış geliri vergisini kim ödeyecek? Ben ödeyeceğim. Niye ben ödeyeceğim? Çünkü yeniden değerlendirme yaptığım tarihte bilmediğim bir SPK ilke kararından dolayı, yaptıktan sonra çıkan karardan dolayı bir şekilde bunun cezasına katlanmış olacağım. Hep bir takım şeyleri arkadan yakalamaya, arkadan takip etmeye çalışıyoruz. Yani şöyle bir karara son derece mutabık olabilirdim. Leasing şirketleri 1995 yılından itibaren, yeniden değerlemeyi yapamazlar, yapsalarda sermayelerine ekleyemezler. Oturup tartışılır, ama yaptıktan sonra bu kararı alıp geriye götürmek, bunlar hep sektörü yıpratıyor. Pekiyi SPK'ya gelen halka açık 5 tane leasing şirketinin dışında geri kalan 24 şirket yapıpta sermayesine eklerse, sonrada sermaye tabanını büyütüp halka açarsa, haksız rekabeti kim engelleyecek? Çelişkili bir konu. Pekiyi bugüne kadar yapmış olupta açanları kim engelleyecek? O oldu bitti. Bunun için hem muhasebe konusunda, hem mali-

ye konusunda, hem SPK konusunda hakikaten birbirleriyle çelişen konulara değinmek lâzım. Meselâ bir konu, Hazine ile ilgili bir konu. Teşvik belgeli işlemlerde iş makinalarını leasing şirketlerine yaptırmam, pekiyi olur. Burada amaç nedir, özü? Türkiye’de çok fazla iş makinesi var. Bu makineleri kullansın. Türkiye bir makine mezarlığına dönmessin. Bu yatırımcı yapıyorsa bunu, o leasingle yapmaz bunu, gider özkaynağı veya banka kredisiyle yapar. İşin özünde iş makinesinin Türkiye’ye girmesini engellemek varsa, o zaman o teşvik belgesini yatırımcıya vermeyeceksiniz. Verdiyseniz leasing şirketine devredeceksiniz. Yani bir takım karmaşalar var, çelişkiler var. İşin özündeki şeyler inip, tartışabilirsek, yani bulabilirsek, aslında çözüm bulabiliriz. Meselâ, başka bir konu var. Teşvik belgesiyle ilgili işlemler 5 yıldır, devir edemez veya satamazsınız, leasingde süre 4 yıldır. Şimdi biz teşvik belgeli işleri devrettik. Buradaki bakiye 1 yıla ilgili bir açıklama var mı? Bunları düzenlemek lâzım, bunları belirtmek lâzım. Bizim bu konu ile ilgili çalışmalarımız ve önerilerimiz ilgili makamlarda var. Hakikaten sektörün ve ekonominin geleceği açısından önemli ve sektöre nalıncı keseri gibi yontulmamış öneriler. Hakikaten ince düşünülmüş öneriler. Birçok sıkıntı var gibi görünsede, iki tane önemli sektörü öldürecek sorun var. Bunların bir an önce çözülmesi lâzım. Bir tanesi gelir vergisi ile ilgili tebliğler, 146 ve 150 no.lu tebliğler. Hiç bir şey istemiyoruz. İstedğimiz şey şu: Bir tek soru soruyum. Herhangi bir yatırımcı teşvik belgeli bir malı getirdiği zaman, şirketi battığı zaman o mal ne oluyor? Bu yatırımcıdan alınmış olan veya kullanmış olduğu yatırım indirimi cezalı olarak geri alınıyor mu? Veyahut gümrükten % 100 gümrüksüz geçirdiği için üzerine gümrük konuluyor mu? Veya bu yatırımcı, bu mal teşvik belgeli değil diye 5 yıl bu malını satamıyor mu? Şimdi istediğimiz şey şu: Yani genele ne uygulanıyorsa, leasing şirketlerinde de aynısı uygulansın, zaten leasing şirketi teşvik belgeli bir işlemi batırırsa, parasını da batırmıştır. Ama 5 yıl satılamaz ne demek? Ülkeye gelmiş olan bir ekipmanın orada çürümesi demektir. Yani ülke ekonomisine zarardır. Buradan nereye gidiyoruz? Teşvik belgeli işlemlerde eğer bu kadar sıkıntı varsa, şöyle bir örnek vereyim. 100 milyar liralık bir turizm yatırımı yaptınız, % 100 yatırım indiriminiz vardı. 100 milyarı batırdınız, kiracı şirket battı.

Ekipmanlarınızı satamıyorsanız, kiralayamıyorsunuz. Çözüm var gibi görünüyor. Diyorki mevzuat, yeniden kiralayabilirsiniz, ama malların kullanılmamış olması lâzım. Bu mümkün mü, malların kullanılmamış olması için mallar ithal veya alınırken yolda bir şey olması lâzım. Dolayısıyla pek uygulanabilir hükümler değil. 100 milyar liralık yatırım indirimi kullandınız ve kiracı iflas etti. 3 misli ceza 300 milyar lira. 100 milyar lirada kiracı ödemedi

batırdınız. İşte cezası, gecikmesi, faiziyle beraber. 400 milyar lira. Bunun gibi 3, 4 tane işlem batırırsanız, bankayıda batırırsınız arkanızdaki, hepsini götürürsünüz. Şimdi bunun sonucu nereye gidiyor? Diyoruz ki sektör olarak, bürokrasi olarak, hükümetler ve devlet olarak, ben teşvik belgelerini düzenliyorum. Şunu söylemek istiyorum diyor uygulayıcılar, kanun koyucular, ülkenin kıt kaynakları var. Benim gösterdiğim ve işaret ettiğim sektörlerle kaynakları aktarırsanız, ben sizi teşvik ederim, ülkenin kalkınması da buradan daha süratli olur. Ben buraya teşvik belgesi veriyorum. Ülkenin elindeki kıt kaynaklarından bir tanesinde yılda 1 milyar dolar seviyesinde işlem hacmi olan leasing sektörünün elinde. Bırakın bu kıt kaynakları da teşvik belgeli işlemlere aktaralım. Aktaramazsınız, son derece riskli, yani bu riski leasing şirketi genel müdürleri artı banka patronlarının alabileceğini sanmıyorum. Onun için teşvik belgeli işlemlerde leasing şirketleri, şu teminatı ver, bunu ver gibi şeylere gidiyorlar. Neticede elindeki kıt kaynakları, teşvik belgeli yatırımcılar değil, teşvik belgesiz yatırımlara aktarıyorlar. İşte orada arabaya gidiyor, belki üretken olmayan yatırımlara gidiyor. Yani sonuç gelip gelip, ekonomide bir takım kıt kaynakların verimli yatırımlara gidip gitmemesi konusuna dayanıyor. Sonuçta gelip gidip leasing şirketlerinin yatırım şirketleri değil, finansman şirketleri olarak algılanmasının yanlışlığına dayanıyor.

Son olarak bir şey ama önemli söyleyeceğim. % 6 kaynak kullanımı fonu. Kurtulmanın bir tek yolu var. Teşvik belgesi. Teşvik belgesi niye veriliyor? Yatırım yapın diye veriliyor. Leasing şirketleri ne yapıyor? Yatırımı finanse ediyor. İşin özünde yatırımı finanse eden bir kuruma bu fonun uygulanmaması lâzım. Şimdi çok samimi bir şey söyleyeyim. Bunu gidip söylediğiniz zaman, işte Merkez Bankası, siz çok haklısınız, biz bunu atladık, unuttuk gibi şeyler duyuyoruz. Ama hep bunu söylüyoruz. Hiç bugüne kadarda bir tedbir alınmadı. Bizim Başkanımız Sayın Orhan Kurmuş beyin söylemiş olduğu gibi sektörün geçen sene hakikaten 1.2 milyar dolarlık bir iş hacmine ulaşması, veya daha çok 1.5 milyar dolarlık ulaşması sözkonusuydu. Hakikaten bu % 6'lar bizim belimizi büktü. Neticede ne yapıyorsunuz? Yaptığınızla yetiniyorsunuz, ama dış kaynakları Türkiye'deki yatırımlara plâse etme gibi bir imkândan uzaklaşmış oluyoruz. Ülkemizde 200, 300 milyon dolarlık bir yatırımda yapılmamış oluyor.

Bir son konuya isterseniz, vaktim varsa, müsaadenizle değineyim. Şu zihniyetten uzaklaşmak lâzım, bana göre. Zaten Türkiye'nin genelinde de böyle bir şey var. Denetleyemediğim bir şeyi kapatayım. Böyle bir zihniyet olmamalı, yani tamamen önünü keseyim diye bir şey olmamalı. Bakın şim-

di şöyle bir şey var. Yine çok konuşuldu ama, ikinci taşıt alım vergisiyle ilgili bir konu. Alınabilir, yani prensip olarak yapılabilir ama, genellemek lâzım. Meselâ % 100 teşvik belgesi yatırım indirimi verdiniz, turizm sektörünün bir alt sektörü olan rent-a acar sektörü. Leasingle araba alırsa, katma değer vergisi % 23, ikinci taşıt alım vergisini koyarsanız kimse almaz. Ama neyi biz burada engellemiş oluyoruz? En çok teşvik verdiğimiz, teşviği en sonuna kadar verdiğimiz turizm sektörünün bir alt sektörünü finanse etmeyi engellemiş oluyoruz. Birazcık galiba sizlerin daha önce belirttiği gibi ekipman bazında fiilen bir ayırım yapmak lâzım. Her şeyi aynı havuzun içine atmak lâzım. İşte okullarda olay oluyor diye okulları kapatırsak problem olmaz gibi bir zihniyetin içine girmemek lâzım. Nasıl 2000 cc.'nin üzerindeki arabalara % 40 KDV getiriyorsak, işte Mercedes'e, BMW'ye % 23 KDV ve iki tane vergi uygulanabilir. Bence 3 tanede uygulanabilir. Ama rent-a acar veyahut pazarlama filosu, Eczacıbaşı'nın Hakkârî'ye ilaç götürdüğü arabasına da lütfen katma değer vergisi yönüyle, veyahutta taşıt alım vergisi yönüyle fazla bir şey uygulamamak lâzım. Onun için birazda ayırım yaparak gitmekte yarar var. Bu konuların özüne ve gerekçesine girersek galiba bir çok problemleri de çözmüş oluruz diye düşünüyorum.

Şimdi son olarak şunu bir kez daha vurgulamak istiyorum. Hakikaten altını çizmem gereken konu şu: Can alıcı nokta, can alıcı konu, sektörün hakikaten canını yakan konu. Bir 146 ve 150 no.lu tebliğlerin düzenlenmesi, bu ülke açısından da çok çok önemli, iki % 6 kaynak kullanımı fonuyla ilgili konu. Bunların çok âcilen düzenlenmesi lâzım. Bunların 1 seneye, 1 aya bile tahammülü yok, dün yapılmalıydı. Bunun dışında ikinci taşıt alım vergisidir, işte kullanılmış makinelerin leasing yapılabilmesidir, teşvikle ilgili olarak efendim yatırımcının ek mahiyetinde olmasına rağmen, leasing şirketinin teşvik belgesinden bir kez daha yatırım teşvik fonuna para kesilmesidir gibi konuları ben önemli, ama ikinci derecede, tâli konular olarak görüyorum. O konuları bir şekilde çözmek lâzım ve bu sektörün hakikaten ülke ekonomisine çok büyük katkısı olacağını düşünüyorum. Bakın, çok samimi olarak ifade edeyim. Ülkelerin gelişmişlik düzeyiyle leasing sektörünün gelişmişlik düzeyi arasında müthiş bir pozitif korelasyon var. İkisi birbirini yukarı doğru itiyor. Çünkü her ürettiğiniz mal istihdam yaratıyor. Ben geçen gün duydum. 2000, 3000 tane arabayı İtalya'da bir rent-a acar şirketleri yılda alırken, burada Türkiye'de bakıyorsunuz, 100 tane, 200 tane alıyorlar. Leasing şirketlerinin fonlaması, mülkiyet kavramı, bütün onları geçelim ama, olay tamamen bu leasing sektörünün, finansman sektörü ve yatırımları teşvik eden ülke ekonomisine çok pozitif ivme veren bir sektör olduğunun kavranabilmesinde. Onun için Amerika bunu keşfetmiş. Bir konuyu daha

beraber yapmak lâzım. O bizim işimiz değil belki hazine ve yine sosyal güvenlik sistemi. Sosyal güvenlik sisteminin de iyileştirilmesi lâzım ki, insanlar benim bir tane arabam, bir tane evim olsun, işte benim sağlık sorunlarım ve çocuğumun eğitim sorunları gibi problemlerimin güvencesi olsun düşüncesi kalsın. Ekonomik kullanımını en üst düzeyde ve hayat standardını en üst düzeyde kullanacak bir düzeye gelsin. Yani istediği arabaya binsin, istediği evde otursun, ama hiç bir zamanda mâliki olmasın. Neticede fani dünya. Yaşadığından, doğduğundan ölene kadar en iyisini kullanabiliyorsa insan, zaten geride bir şey kimseye de kalmıyor. Onun için ben leasing sektörüne hakikaten çok önem verilmesi gerektiğini ülke açısından, ülke ekonomisi açısından bir kez daha verdiğiniz bu fırsatla vurgulamak istedim. Sabrınız için teşekkür ediyorum. Vaktimi iyi kullandığımı düşünüyorum. Teşekkürler.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Efendim, vaktinizi çok iyi kullanınız. Ben de bu işi idare eden başkan olarak teşekkür ederim. Söylediklerinizde çok doğrudur. Leasing sektörü ne kadar geliyorsa bir ülkede, genel ekonomik ve hatta sosyal hayatın da o kadar kaliteli ve yüksek olduğu görülmektedir. O bakımdan bunlar çok üzerinde durulacak şeyler. Yani biz Türkler çok becerikli, çok akıllı olmasak, bütün bu problemler karşısında çok daha kötü durumda olmamız lâzım. Ben hep böyle düşünüyorum. Yani bazı zorluklar çıkarıyoruz. Sonra o zorlukları temizlemek için gayretler sarfediyoruz. Başka memleketlerde o zorluklar çıkmadığı için temizleme gayreti yerine, daha ileriye gitme gayretleri sarfediliyor ve herkes memnun, yani bürokrasi memnun, efendim özel sektör memnun. Ama arada ahlâksızlık olmuyor mu, tabii oluyor. Zaten hukuk, her zaman devam edecek bir mücadeleyi içerir. Yani iyiler ve kötüler olacaktır. Bu iyiler ve kötüler arasındaki gürültü patırtı her zaman olacaktır. Her ne türlü, devlet ne türlü kamu düzeni alırsanız alın, ister sağcı, ister solcu, ama bazı memleketlerde zorluklar azalıyor, ileri götürücü hamleler ve enerji yeterli kalıyor. Bazılarında çok daha fazla enerji istiyor. Bizde çok daha fazla enerji istiyor, buna rağmen de hiç kötü değiliz yani. Sonra sizi tatmin edecek bir şey söyleyeyim. Ben çok sermaye piyasası meraklısı ve bu işte çalışan bir insanım, biliyorsunuz. 2499 sayılı Kanun 1960'ların başında başladı. Sınai Kalkınma Bankası finanse etti, bir gruptuk, başlarında ben vardım. Sonunda bir proje yaptık, Maliye Bakanlığı'na gitti. o zamanki uzmanlar beni tebrik ettiler, bravo hukukî rapor fevkalâde diye. Çok memnun oldular. İki kere kadik oldu, bir kere de değil ve sonunda 60'da başlayan hareket 1980 müdahalesinden sonra ancak kanunlaşabildi. Şimdi ve bu o kadar komiktir ki, böyle gayet ciddi büyük isimler, bankacılar toplanmış, bizde gitmişiz karşılırlarına filan.

Diyor ki, ne yapıyorsunuz diyor, sermaye piyasası ne demek, neden? E diyor, benim bankamdan adam paraları çekecek, hisse senedine yatıracak. Böyle rezalet olur mu? Diyorum ki, beyefendi hangi memlekette sermaye piyasası gelişmişse, orada da bankalar çok fazla gelişmiştir. Çünkü mesele bir dönüş meselesidir. Adam parayı alır, hisse senedine yatırır. Pekiyi o şirket o parayı ne yapacak? Cebine mi koyacak? Yatırıma koyacak. O sırada senin bankana geri getirecek. Ya arada o dönüşüm olmadan, yani böyle garip yaklaşımlarla 20 sene Sermaye Piyasası Kanunu bekletilmiştir ve hatta bazılarıda demişlerdir ki, efendim sermaye piyasası düzenlemeyin. Neden? Bozarsınız, düzenlerseniz. Olur mu? O zaman ne oluyor? Lahmacuncu aracı kurum çıktı ortaya, işte banker rezaletleri filan. Ve netice şimdi oturdu. Sermaye Piyasası Kurulu gayet güzel bu işi denetliyor. Yani ben raporda şöyle bitirmiştım. Peri kızı sopası değişmiş gibi kanunla sermaye piyasası kurulmaz. Ama bütün bu kavramları Türkiye'ye getirirsek, hiçte uzak olmayan bir gelecekte işlerin çok gelişmiş olduğunu ve gelişmiş memleketlerdeki gelişmiş şirketlerle sorunlarla uğraşacağımız zamanlar gelecektir dedim. Allaha şükür ben bunu gördüm. Geldi ve uğraşıyoruz, yani bugün Türk hukukçularının sermaye piyasası bakımından uğraştığı sorunlarla Amerika'daki sorunlar aşağı yukarı aynıdır. Onun için ümitsiz olmayın ve burada çok güzel bir hava görüyorum. Yani benim yaşıım müsait, müsaade ederseniz söyleyeyim. Ben bundan diyelimki 30 sene evvel, 35 sene evvel bu gibi toplantılarda böyle bürokratlarla özel sektör karşılıklı biraz çene gıcırdatarak konuşurlardı. Şimdi gayet, tabii herkes kendi pozisyonunu tutuyor ama, buna rağmen bir işbirliği, bir karşılıklı anlaşma, uyuma, bir noktada uyuşalım diyorsunuz. Meselâ özel sektör öyle söylemiyordu eskiden. Her şeyi bana ver diyordu. O da hiç bir şeyi vermem diyordu. Şimdi efendim işte 4 sene yerine 2 sene deyince fena değil dediniz. Çok güzel bir şey, çok güzel ve inşaallah bu daha güzele doğru gidecektir.

Pekiyi efendim, şimdi son konuşmacımız, buyurun.

HALUK ARPAD: Efendim, çok teşekkür ederim. Herkes bir hatırasını anlatarak başladı. Ben de öyle başlayayım. Ben çalışma hayatıma 1973 yılında, Yapı Kredi Bankası'nda, orta vadeli kredi analisti olarak başladım. Yani, 1973 yılında bir özel bankada orta vadeli kredi departmanı vardı. Tabii şu anda böyle bir şeyi düşünmek bile hayal. Bu durumda ne oldu? Bu durumda, leasing bence çok önemli bir işlevi üstlendi ve orta vade olmasa da, hiç olmazsa SMK da değil, kısa vadeli de değil, o aralıktaki boşluğu doldurdu.

Biz de, şirket olarak ilk leasing işlemimizi Vakıf Leasing ile yapmıştık. O

tarihte Vakıf Leasing'in genel müdürü olan Sn. Bülent Taşar, çok güzel bir faiz teklif etti; ama, arkasına % 100 banka teminat mektubu koymuştu. Ben, o teminat mektubunu kolay birşey zannediyorum; nasıl olsa limitlerim boş. O bankaya gittim, "yok" dediler, "biz başka bankadan leasing şirketine teminat vermiyoruz." Allah Allah! Öbürüne gittim, "vermiyoruz" diyorlar. En sonunda geldim Bülent Bey'e, "bak kardeşim" dedim, "ya sen bana kendi bankandan teminat mektubu çıkart, ya da bana teminat mektupsuz bunu yapacak bir leasing şirketi bulursam, ben onunla yapacağım." O teminat mektubu konusu halen devam ediyor, tahmin ederim, azalan ölçülerle de olsa, bankaların diğer leasing şirketlerine teminat mektubu vermeme konusu, biz sanayicileri gerçekten çok rahatsız ediyor. Ya bizden teminat mektubu istemeyin, yani leasing teminatının kendi içinde mündemiç düşünelim ki, öyledir, veyahut şirket riskli görülebilir; riskli görülürse de, leasing şirketi bu işe girmek istemeyebilir.

Teşvik belgeli yatırımlar konusuna Bülent Bey temas etti. Ben de o konuya biraz değinmek istiyorum. Ben bugün teşvik belgeli yatırımlarımı leasinge yapmak istemiyorum. Niye yapmak istemiyorum? Benim şirketimin, bulunduğu yöre itibarıyla % 100 yatırım indirimi hakkı var. Ben bu yatırım indirim hakkımı, olayın işleyişi nedeniyle, teşvik belgemi leasing şirketine devrettiğim için % 100 yatırım indirimi hakkımı da otomatikman leasing şirketine devrediyorum ve bu durumda leasing şirketi bana sıfır faiz uygulasa dahi, bu işlem bana çok pahalıya mâl oluyor. Çünkü, 100 milyarlık bir yatırım yapacak olursam, ben bunda 100 milyar lira yatırım indirimi hakkı kazanacağım. Halka açık bir şirket olduğumu da düşünürseniz, % 48 yerine % 10, yani % 38 bir vergi muafiyeti sağlayacağım ki, bu durumda leasing şirketi bana libor-2'den faiz önerse bile, benim vergiden dolayı olan kaybımı kompanse edemez. Ama ben bunu niye yapıyorum? % 6 kaynak kullanım olayı hemen karşıma çıkıyor. Leasing şirketi diyor ki, "hiç olmazsa teşvik belgesini bana devret de, % 6'dan kurtulalım". Sonuçta, tabii ki bu dönüyor, gene yatırımcının sırtına binen bir olay oluyor.

Bir diğer konu, gene yatırım yaparken leasingden niye çekiniyoruz? Ben, Maliye Bakanlığı'nın eski hesap uzmanıyım. Dolayısıyla, Arif Bey'le meslekdaşız. Hernekadar Maliye Bakanlığı bu konuda en azından yumuşak bir tavır alıyorsa da, ben şunu biliyorum ki, bugün bir inceleme elemanı, bir yetkili hesap uzmanı muavini gelip, sizin şirketinizin hesaplarını inceleyebilir ve bu inceleme sonucunda, kendi görüşüne uygun bulmadığı için, sizin gider yazdığınız leasing taksitlerini reddedebilir ve reddetmekle de kalmaz, buna ceza, üstelik gecikme zammını da uygular. Vergi Dairesi de

tebligattan sonra, sizden teminat istemek zorundadır. Siz bu davayı belki kazanırsınız, 5-6 yıl gibi bir süre sonunda, ama o süre zarfında da eliniz ayağınız bağlanır, hem de ciddi bir şekilde bağlanır. 1980 sonrasında kanun değiştirme alışkanlığına Maliye Bakanlığı alıştı. Yılda birkaç defa ek maddeler, değişiklikler yapılabilir. Leasing şirketlerinin de zaten bu konu üzerine gittiğini biliyorum. Bu konu tek maddelik bir kanun konusudur ve sorun kökünden halledilebilir. Ama emin olun, leasing şirketinden ziyade yatırımcı olarak, çünkü tüfeğin ucunda biziz, bizi cidden çok, çok, çok fazla rahatsız ediyor.

Yatırım indirimi konusuna tekrar dönüyorum; çünkü orada gerçekten sıkıntımız var. Amaç yatırım yapılmasını teşvik etmek değil mi? Amaç yatırım yapılmasını teşvik etmek. Leasing şirketi de "ben yatırımcı değilim, ben finansör kuruluşum" diyor. O zaman Hazine'nin ve Maliye Bakanlığı'nın ortak bir çalışma yaparak, şirketlerin teşvik belgelerini devretmeden leasing yapabilme imkânlarını bulabilmeleri lâzım. Sonuçta, yatırımı yapan benim, bunun parası benim cebimden çıkıyor ve bunun nemasını da, ya da teşviğini de benim almam lâzım. Bunun leasing şirketine intikal etmemesi lâzım. Bu konu özellikle halka açık şirketlerde ve yatırım indirimi oranının yüksek olduğu bölgelerde yatırım yapan şirketlerde çok ciddi bir problem yaratıyor. Biz, halka açık bir şirket olarak, yatırım indirimi belgemizi devretmek istemiyoruz.

Mülkiyetin devri konusu vardı. Onu galiba herkes konuştu. Sürenin kısaltılmasını ya da en azından borç bittikten sonra, mülkiyeti devralabilmeyi istiyoruz. Tabii muvazaa durumları her zaman var. Ama muvazaa olacak diye kanunda bazı kısıtlamalar getiremeyiz. Zaten hulle yapıyoruz, herkes bunu biliyor. Yani, 1 yıllık leasing yapıyorsunuz. Ondan sonra, geri kalan 3 yılda 50 bin, 50 bin koyuyorsunuz, oluyor 4 yıl. Yani, herkes bunu yapıyor. Ama yapmayalım. Yani, şirket 1 yıllık leasing yapmışsa, 2 yıllık leasing yapmışsa, bitirsin borcunu, bitirdikten sonra da mülkiyetlerini devralsın. Aslında, aktiflerin arasına bunu intikal ettirebilsin demek istiyorum. SPK'nın da bu görüşte olduğunu çok iyi anlıyorum. Çünkü aktifimde hernekadar borcu ödenmiş olsa bile, bir varlık var ve ben onu ortaklarıma aktiflerimde göstermek istiyorum, şu andaki uygulamada buna imkân yok. Ciddi olaraktan bir boşluk olduğunu düşünüyorum.

Ben sözü çok fazla uzatmak istemiyorum. Bu arada leasing şirketlerinden tüm yöneticilerini de burada görüyorum, ufak bir ricam var. Şu teminat mektubu konusunu zaten bahsetmiştik, bir de ne olur, leasing yaptığımız zaman şunu tutup da, ithalatı bizim bankadan yapacaksınız, sigortayı bi-

zim bankadan yapacaksınız diye bizi zorlamayın. Yani, teklif verin, biz de o teklifi diğer şirketlerle mukayese edelim; yani, X leasing'in bağlı olduğu grup bana sigorta primi olarak belli bir oran veriyorsa, ben o oranın altında bir sigorta buluyorsam, müsaade edin, ben oradan yapayım bunu. Veya ithalâtımda ne bileyim ben, % 0 X, % 0 3-5 gibi bir primle ben ithalât yapıyorsam, siz bunu kendi bankanızdan daha yüksek fiyatlarda yapmak için bizi zorlamayın.

Sayın Başkan, ben çok kısa kestim galiba. Konularım bu kadar.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Çok teşekkür ederiz efendim. Sizi de alkışlayalım. Gayet enteresan noktalara dokundunuz. Şimdi program uyarınca bir kahve molası veriyoruz, yahut arası. İsterseniz 4'e 10 var. Bunu 4'ü 5 geçe tekrar toplanalım ki, 5'e çeyrek kala, 5'e 10 kala falan Ankara'da dostlarımızın uçağa yetişmesi açısından bitirmeye imkân olsun.

İKİNCİ TUR

KONUK VE İŞTİRAKÇİLERİN GÖRÜŞ, FİKİR VE SORULARI

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Efendim Sayın panel üyelerini rica ediyoruz. Şimdi efendim, benim açımdan en zor safhaya geldik. Çünkü saat, bu sefer doğru söyleyeceğim 4'ü 10 geçiyor. Demekki en fazla 45 dakikamız var. Binaenaleyh şimdi sorusu olanlara söz vermek istiyorum. Kaç kişi olduğunu belki önceden görmekte bir fayda var. Çünkü ona göre zamanı bölmek mümkün olacak. İkincisi de, size olan büyük saygıma güvenerek ve dayanarak bir şey rica edeceğim. Lütfen, efendim konuyu Vakıf çok iyi seçmiş, tebrik ederim, teşekkür ederim filan bunları bırakalım. Çünkü bunlar 2, 3, 4 dakikayı bazen götürebilir. Onun için doğrudan doğruya sorun ne ise sorunuzu sorun. Sonra hepimiz burada leasingle iyi kötü, şimdi eskiden uğraşmış insanlarız. Leasing hakkında bilgiye lüzum filanda yok. Doğrudan doğruya sorun şu ve cevaplandırmasını istediğiniz panel üyesi varsa, onun ismini söyleyin. Yoksa biz panelde kimlerden rica edeceğiz, hangi üyelerden, onu da aramızda kararlaştıralım. Buyrun efendim, zati aliniz. Yalnız bir dakika 5, diyelimki 5 kişi var şimdilik. Tabii sizde katılabilirsiniz. Evet 3, 4 dakika. Buyrun efendim. İsminizi ve işyerinizi lütfen.

MURAT GÜVEN: Avukat Murat Güven. İş Leasing hukuk müşaviriyim. Öncelikle böyle bir toplantıda bir hukukçu olarak Sayın hocam Prof. Dr. Reha Poroy'u görmekten çok memnunum. Fakat gönül isterdi ki, tartışmacılar arasında da bir hukukçu olsun. Çünkü ben fiilen 5,5 senedir leasing sektörü içinde konularıyla muhatap olduğum için, yargı mercileri nezdinde bir takım finansal kiralamadan dolayı problemler olduğunu görüyorum. Şimdi burada 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu'na bakıldığında, belirtildiği gibi daha önceki konuşmacıların, panelistlerin, bu kanun bir çerçeve

kanunudur. Çerçeve kanunu olduğundan dolayı yargı makamları bazen bu çerçeve kanunu, kendileri boşlukları dolduruyorlar. Şimdi konuşmayı fazla uzatmak istemiyorum. Sorumu yöneltmek istiyordum. Bir 17'nci madde uygulamamız var, 3226 sayılı yasada. Bu 17'nci maddeye göre, eğer kiracının malı üzerine, yani kiracının finansal kiralama şirketinden aldığı mal üzerine, leasinge konu olan mal üzerine bir haciz konulursa, bu haciz, şikâyet yolu ile ortadan kaldırılabilir. 17'nci madde böyle pozitif bir düzenleme getirmiş. Fakat biz bu hükmü uyguladığımız zaman, kimi zaman Yargıtay Kararları Dergisinde de yayınlandı, mahkemeler olumlu karar veriyor ve Yüksek Yargıtay bunu onuyor. Kimi zamanda hayır, bu şikâyet yolu ile çözülemez, istihkak yolu ile çözümlenir gibi farklı bir uygulama getiriyor. Yine konu ile ilgili olarak söylüyorum, net aktif vergisi uygulamasında da bu konuda gerek Beyoğlu Asliye Ticaret Mahkemesinin, gerek İstanbul'daki mahkemelerin farklı vermiş oldukları kararlar var. Yani bir tanesi net aktif vergisinin kiracıdan tahsil edilebileceğini öngörüyor, diğeri ise öngörmüyor, hayır diyor bunu kiralayan üstlenmek zorundadır diyor. Bu iki karar da Yargıtay'dan geçmiş durumda. Bu nedenle konunun, yani sadece sorunlar bunlar da değil, 23'üncü maddeden gelen sorunlar var, 25'inci maddeden gelen sorunlar var. 60 günlük kiracıya verilen süre, belki bu çok uzun olduğu konusunda bir takım sorunlar var. Burada yüksek mahkemeden bir takım temsilcilerin ve gerek Asliye Ticaret Mahkemelerindeki üyeler de bu konuda, leasing şirketlerinden olan temsilcilerin de katılımıyla bir toplantının yapılması bence çok yararlı olacaktır.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Sayın Güven, çok haklısınız. Yalnız tabii bu seminerin çerçevesinde, belki çok hukukî açıdan bir ihtisas gerektiren noktalar ileri sürdükleriniz. Ama dernekle de görüşerek, leasingle ilgilenen hukukçular arasında bu söylediğiniz sorunları ele alan bir seminer, veyahutta bir toplantı yapılabilir. Onu nazarı itibare alacağız. Buyrun efendim.

DURSUN AKBULUT: Adım Dursun Akbulut, Finansal Kiralama şirketinin genel müdürüyüm. Efendim benimki bir soru olmayacak ama, onunla bağlantılı bir soru olacak, konuşmamın sonunda. Şimdi konuşmalarda belirtildiği gibi finansal kiralama yurtdışında geliştirilmiş bir enstrüman veya bir finansman şekli diyelim. Şimdi bu finansman şekli, bu enstrüman ülkemize getirilip uygulandığı zaman, oradaki şartlarla Türkiye'deki şartlar birbirinden biraz farklı. Ben bir yabancı firmanın genel müdürü olarak bir miktar yurt içindeki finansal kiralama uygulamasının hem muhasebe yönünden, hem hukukî yönünden nasıl uygulandığını bir miktar araştırdım. Ben şunu

gördüm. Şimdi bizdeki 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu üç aşağı beş yukarı kara Avrupasında aynen uygulanmakta. Özellikle muhasebe sistemi de, şu andaki kullanmış olduğumuz muhasebe sistemi, yurt dışındaki Kara Avrupa'da bir iki ülke hariç, hatta muhasebe standartlarının en fazla gelişmiş olduğu bir İngiltere'de bile, şu andaki kullanmış olduğumuz sistem aynen orada da uygulanıyor.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Hariç dediğiniz ülkeler hangisi? Merak ettim.

DURSUN AKBULUT: Hollanda. Şimdi bizdeki problem şuradan kaynaklanıyor. Bizdeki şartlar Avrupa'daki şartlardan biraz farklı. Nedir bu şartlar? Bir, Türkiye'de belirsizlik var. Ne belirsizliği var? Piyasalarda belirsizlik var. İki, Türkiye'de kronik enflasyon var. Şimdi Türkiye'de yatırımcının kronik enflasyondan zarar görmemesi için, bir yeniden değerlendirme kanunu çıkarılmış. Yeniden değerlendirme kanunuyla yatırımcı sermayesini koyduğu zaman yeniden değerlendirme yoluyla sermayesinin erimesi önlenmiştir. Kısım, kısmen tabii. Şimdi ikinci olarak Türkiye'de belirsizlik var. Bu belirsizlikten dolayı kaynak sıkıntısı var. Kaynak sıkıntısının en büyük nedeni de Türkiye'deki siyasi belirsizlik. Aslında yurt dışındaki firmalar Türkiye'de iyi iş yapan reel sektöre güveniyorlar. Fakat güvenmemelerinin bir tek nedeni, Türkiye'deki siyasi istikrarın olmaması. Yani bunun nedeni de şu: Firma her ne kadar iyi iş yaparsa yapsın, kendi işini çok iyi bilirse bilsin, çok iyi bir üretim yapmış olursa olsun, kendi elinde olmayan nedenlerden dolayı, çevre şartlarından dolayı çok kötü bir duruma gelebilir. Şimdi bu iki şey gözönüne alındığı zaman, Türkiye'de ister istemez leasing ortalama 2 yıla gelmiş oluyor. Yani hiçbir zaman için 4 yıl vade, örneğin TL. işlemlerde siz 4 yıl vadeli bir iş yapamazsınız veya 1 yılın üzerinde bir işlem çok zor yaparsınız. Niye? Çünkü paranın fiyatı belirsiz. Niye? Çünkü Türkiye'de belirsizlik var. Ne çıkıyor bundan? Yabancı parayla işlem yapıyorsunuz. Şimdi yabancı parayla olduğu zamanda yine bir belirsizlik var. 2 yılın üzerinde fazla borçlanma yapamıyorsunuz. Dolayısıyla acaba biz bu Finansal Kiralama Kanununu aynen getirip uyguladığımıza göre, acaba bir miktar böyle değişiklikler yaparak, Türkiye'nin şartlarına uygun hale getiremez miyiz? Meselâ yurt dışında enflasyon olmadığı için yeniden değerlendirme yatırımcıyı korumak için böyle bir kanun getirilmişse ve de yeniden değerlendirme gözönüne alınarak, bir yatırımcıyı ortalama olarak 2 senede, kabaca 2 senede yatırım bedelini gelirlerden düşebiliyorsak, bizde de, leasingte de böyle bir şey olsun. Diyelimki, leasingte de 2 yılın asgarî leasing giderlerini, finansal kiralama giderlerini asgarî 2 yılda gider yazılacak. Bunun altında olmasın,

minimum olmasın, ama üstünde isterse yazsın. Veya başka bir yol var. Türkiye'de bizim finansal kiralama şirketlerinin hemen hemen çoğunu öz-kaynaktan, finansal kiralama kontratları finanse etmesi mümkün değil, tamamını. Ben bilemiyorum tabii, değişik şekillerde, değişik miktarlardadır bu. Bu oranın % 80'ler civarında olduğunu, yani % 80'in krediyle, geri kalanın % 20 civarında özkaynakla yapıldığını tahmin ediyorum. Şimdi eğer % 80'ini dış krediyle veya dışarıdan aldığınız bir kaynakla finanse ediyorsanız, zaten siz o finansmanı, Türkiye'de zaten faiz hadleri yüksek veya kur farkı zaten yüksek. O zaman zaten siz kur farklarınızı aktifleştirip, bunu gider olarak yazıyorsunuz. O zaman yeniden değerlemeyi kaldırın Finansal kiralama şirketleri için. Ama bu süreyi boşa atmayalım, yani 2 senede tutalım. Fakat yeniden değerlemeyi kaldıralım veyahutta firmalara şöyle bir zorunluluk getirelim. Diyelimki siz finansal kiralama kira bedellerini en fazla 2 senede giderleştirebilirsiniz, minimum 2 senede giderleştirebilirsiniz, 2 sene üzeri opsiyon olsun şeklinde. Ben Arif Şimşek beye böyle bir soru getiriyorum.

ARİF ŞİMŞEK: Ben anlamadım şu son kısmını. 2 yıl derken hangi finansman giderlerini kastediyorsunuz.

DURSUN AKBULUT: Hayır, sabit kıymet yatırımlarının. Sabit kıymet yatırımı yaptığınız zaman gelin hızlandırılmış amortismanla tâbi tutun. İlk sene % 40'ını gider yazdınız. İkinci sene % 62 yeniden değerlendirme yaptınız. Bakiye veya % 70'ine ise o seneki, bakiye kalan kısım ne kalıyor, % 60'ı kalmış oluyor. % 60 da o sene hızlandırmış amortismanla tâbi tutunuz. Kabaca % 80'e, 2 sene içinde % 80'e yakın kısmını yatırımcı zaten kendisi gider yazıyor. Aynı şey. O zaman buna aynı şeyi yapalım. Yani burada zaten her halûkârda böyle bir hak var Türkiye'de ve bu hakkı o zaman bâki tutalım, diyelimki finansal kiralama şirketlerinden, siz veya kiracılara, finansal kiralama yapan şirketlere, siz zaten kendiniz sabit kıymeti satın aldığınız zaman, ortalama zaten mevcut yasada 2 senede gider yazmasına elveriyor. Ve o zaman şöyle diyelim. Diyelim ki, 2 senede minimum olarak 2 senede gider yazabilirsiniz. Ama 2 senenin üzerinde olan kısımlar ise, opsiyon olsun. Kiracıya, kiracıya diyecek ki, zaten yatırımı kendisi yapsa, ortalama 2 senede giderleştirecek. Kabaca giderleştirecek. O zaman böyle bir şey yapalım, diyelim ki, siz o zaman finansal kiralama bedellerini minimum olarak 2 senede giderleştirebilirsiniz. Ama üstü de size kalmış bir şey. Şimdi bu neyi çözecek? Bütün problemleri çözecek. Bir kere kiracıyı rahatlatacak, bizi de rahatlatacak, ne yapabileceğimizi bileceğiz, bir de Türkiye'nin realitesine uygun olmuş olacak. Benimki bu kadar.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Evet üzerinde düşünölebilecek bir konu. Sağolun. Başka efendim. Buyrun.

AHMET ENÖN: Ahmet Enön, Marmara Anonim Şirketinden. Efendim ölkemizde yasa çıkarmak, yasa çıkarmakta sürat, finans ve subvansiyon oya endekslidir. Oyla alâkası olmayan işlerde sürat ve finansla ve subvansiyonda kolaylık yoktur. Daima zorlanır. Bir zeytincinin, bir tütöncünün ve diğör sektörlerdeki köylüyü alâkadar eden işlerin Türkiye'de halledilmesi çok kolay işlerdir ama, finansal kiralama işinde yani leasing işinde kaç kişiyi alâkadar eden ne kadar bir potansiyel vardır. Bunların hesapları yapıldığından, Sayın Taşar'ın söylediğı gibi daha çok toplantılar yapıp, çok kararlar alınır, ama yine Sayın Poroy'un söylediğı gibi 20 yıl sonra ancak bir Sermaye Piyasası Kanunu gündeme gelebilir. O bakımdan bu sektörde başarıya ulaşmak için söylediklerimizin gitmesi, bir yere ulaşması ve sonuçlarının alınması için Maliye Bakanlığı mensuplarından özür dilerim, bu toplantıların Ankara'da parlamentoya yakın yerlerde yapılmasında ben yarar görüyorum. Buralardan sesimiz oraya gitmiyor demekki. Denizcilik sektöründe leasing meselesi diğör sektörlerden bir defa ayrılmalı. Neden ayrılmalı? Yunanistan'da duran bir gemiyi gidip alıp, geliyoruz. Ne yapıyoruz? İçerisinde 30 kişi çalıştırıyoruz. Gidip Rusya'dan yahut İngiltere'den dövizleri Türkiye'ye taşıyoruz. Bütün bu işleri yaparken, teşvikli veya teşviksiz işlerde iki taraflı vergi veriliyor. Hem bu şeyi sağlayan, efendim istihdamı sağlayan firma, hem leasing firması vergi vermekle mükellef oluyor ve bir takım zorlukları, tıpkı KDV'de indirim gibi, vergide de gerek leasing firmasına, gerek kiracı firmaya çok büyük özellikler tanınması lâzım denizcilik sektöründe. Diğörleri için konuşmuyorum, yani bir araba almıyoruz, bir kotra da almıyoruz. Bir gemi alıyoruz. Riskli bir iş yapıyoruz. Herhangi bir hadisede sigorta şirketleriyle başımız dertte olmayacak belâlara girmeye hazır insanlarız ve bu teminatlarımızda tabii bizim diğör belki işlerimize, belki de yatırımlarımıza yansıyacak şekilde ciddi meseleler çıkıyor karşımıza. O bakımdan Maliye Bakanlığı mensuplarımızda ve bundan sonraki toplantılarda Denizcilik sektörünün bu finansal kiralama olayında ayrı bir yeri olması lâzım ve Sayın Taşar'ın söylediğı gibi mutlaka vergiden muaf olması lâzım, sıfır olması lâzım. Türkiye'nin döviz ihtiyacı vardır. Döviz nerede duruyor şu anda? Aslan ağzında duruyor, oradan Singapur'a hurda demir gidecek. Kim götürecektir bunu. İşte vergiden muaf meselesine özenen leasing kurumu ve onu yapacak sektördeki kiracı firma yapacaktır. O bakımdan bu bir otomobil alımı gibi mütalâa edilmemelidir, bu bir kotra alımı gibi düşünölmemelidir. Zaten biz ulus olarak kara insanlarız, kara adamlarız. Denize sırtımızı dönmüşüz. Hocam özür dilerim. Yani şimdi İstanbul'da ol-

tadan çapariden çok mangal ve mangal kömürü satılıyor. Arabasına binen Cumartesi, Pazar dağlara çıkıyor. Kimsenin denizde balık tuttuğunu, bir kayıkla çocuğuna deniz kültürü verdiğini gördünüz mü? Görmediniz. Bütün evlerin parkları milyonlarca liralık araba dolu. O bakımdan denize dönük meselelerde, yalnız bu sektörde değil, bütün sektörlerde genç arkadaşlarımızı söylüyorum, beyefendilere söylüyorum, öne çıkın. Daima deniz meselesini biz öne çıkarmamız lâzım ve bugün Dünyada birinci sırayı alacak noktadayız, ülke olarak o noktadayız. O bakımdan ben yine yineliyorum. Leasingte vergiden muafiyeti mutlaka deniz sektöründe sifıra indirmek lâzımdır. Ben çok not aldım ama, arkadaşlarımızda bir kısmını söyledi. İnşallah bundan sonraki toplantılarda söylediklerimiz, parlamentoya yakın yerlerde öne çıkarsa kazançlı oluruz. Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Pekiyi, teşekkür ediyorum. Maamafih buradakilerde belirli yollardan parlamentoya kadar gidebilir. Merak etmeyin. Yani maddî yakınlıkla manevî yakınlık arasında bir denge bulabiliriz. Buyrun efendim.

OĞULKAN OLCAY: Ben Oğulcan Olcay. Bir Leasing Şirketi Genel Müdürüyüm. Efendim siz teşekkürü yasakladınız ama, ben yine leasingcilere bir teşekkür edeceğim. Çünkü tüm dünya ekonomisini, üretim ve ekonomisinin doğru dönüştüğü, politikaların böyle belirlendiği Dünya stratejisinde rant ekonomisi görmüş ülkemiz ise üretim ve ekonomisine katkıda bulunan, yatırımlara katkıda bulunan, istihdamın arttırılışına katkıda bulunan, kayıt dışı ekonominin kayıt içine alınmasına katkıda bulunan, ülke insanının bu enstrümanlarla hem finans, hem sigorta konularında eğitim veren, bilâhare tüm Anadolu'yu dolaşan arkadaşlarımız, ülke insanını finans konusunda eğiten insanlarına, leasingcilere ayrıca hiç olmayan sistemleri devreye sokarak, çeşitli vergi kaynaklarıyla da leasingcilere, ülke kalkınmasına katkıda bulunan leasingcilere teşekkür ediyorum. Ama bir konuya da dikkat çekmek istiyorum. Güney Afrika ülkelerinde, ülkemizde uygulanan vergi denetimleri uygulandığı zaman Güney Afrika'nın ülkesinden leasing kopmuştur. Bir anda leasingler geri gitmiş, kapanma yoluna gelmiştir. Nasıl gelmiştir? Vergi denetimleriyle gelmiştir. Bu vergi denetimleri, bu leasingleri geriye götürmüştür. Şimdi ülkemizde de bunlar olmuştur. Denizli yöresinde tekstilcilerimiz leasing yapmamak için direniyorlar. Kayseri, ben arkadaşlarımı yolluyorum. Kayseri'de leasing yapmıyorlar. Aman canım gidin, Maliye ile beni derde sokmayın, gelmeyin benim yanıma diyorlar. O zaman bu konuya biraz dikkatli davranmak lâzım. Ülkeye bu kadar katkıda bulunan bu sektöre genç, dinamik, yeni doğmuş sektöre dikkatli davran-

mak lâzım. Bebeğtir, ölür, dikkatli olmak lâzım.

Efendim, bunları söyledikten sonra bir iki sorum olacak, değerli arkadaşlarıma. Çok sıcak, çok güzel yaşadılar. Bunun için rahat soracağımı ümit ediyorum. Şunu da hatırlatmak istiyorum. Biliyorsunuz leasing Türkiye'de 4 yıllıktır, kanun gereğidir. Ama genelgelerle bilgisayar, teknolojik mal, rent a car ve pazarlamaya dönük araçlarda 2 yıl yapılabilir. Bu konunun da dikkate alınmasında yarar var. İnşallah 2 yıl değişecek, değiştiği zamanda bu konular da halledilmiş olacak.

Bir konu, binek araçlarında alıştır, KDV konusuyla ilgili bir sorumuz yok ama, yinede Sayın Maliye yetkilisi burada olduğu için sormak istiyorum, binek araçlarında biliyorsunuz % 23 ödeniyor, her kirada da % 23 ödeniyor. Halbuki bu kiralarda % 21 yapılamaz mıydı. Sayın üstadlarla konuştuğumuz zaman düşünebiliriz demişlerdi ama, belki bu konuda bir çözüm getirilebilir, aynı şekilde mükerrer taşıt alım vergisi gibi bir çözüm getirilebilir. Yine de bizim sorumuz ne? Bizim asıl sorumuz 146-150 ağırlıklı yine de ufaklık bir soru olarak sorayım.

Bir diğer konu, biraz evvel KDV ve muafiyet yasasının 13'üncü maddesinden bahsettiniz. Bu bahiste uçak ve gemilerde KDV muaf olması konusu. Bilindiği üzere leasingciler, bu uçak ve gemi işlemlerini yaparken, bu işle iştilal eden kişilerle yapması dolayısıyla, onlarda KDV'den muaf olması gerekir. Bildiğim kadarıyla bu konu, bu şekilde yürütölmekte. Yalnız kiracı firmanın bu konularda muaf olduğuna dair, yani bir uçaksa, uçak işleteni olduğunu, meselâ Türk Hava Yolları'yla leasing yaptınız. Uçak işleten olduğu takdirde, leasing yapsa dahi KDV'den, % 1'den dahi muaf olması gerekir diye düşünüyorum. Tahminimde ithalât işlemleri, gümrükler bunu böyle uyguluyor zannediyorum.

Benim Maliye yetkilisi arkadaşşıma soracağım sorular bu kadar. Sayın İhsan Fevzibeyoğlu'na soruları Bülent bey gayet güzel yönelttiler. Diğer konularda, biz size kanunla ilgili çalışmalarınız için çok teşekkür ediyoruz. Sayın İbrahim Kurban'a bir sorum var. Malî tablolar konusunda biliyorsunuz, o konuda biraz Maliye ile ilgili. Çünkü siz bize 2 bilânço önerdiğiniz takdirde, vergi bilânçosu ki, bütün dünyada böyledir, ticarî veya vergi bilânçosu hariç çift bilânço uygulanıyor ama, biz şimdi bu vergi bilânçosuna göre ilk yıllarda, leasingciler kurulduğu zaman ilk bir, iki yıl yeni kurulan şirketlerde ticarî bilânçosu düşük, vergi bilânçosu kârı yüksek çıkar, eğer 3'üncü yıla geldiğiniz takdirde vergi bilânçosu düşmeye, ticarî bilânçosu tekrar yükselmeye başlar. Mesajlarım bu kadar. Teşekkür ediyorum beni dinlediğiniz için.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Ben teşekkür ederim efendim. Evet, buyrun efendim.

DOÇ. DR. ATILLA ALTOK: Doçent Dr. Atilla Altok. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi öğretim üyesi. Ben bir iki noktaya değinmek istiyorum. Bu leasingle ilgili bilimsel olarak hiç olmazsa uğraşmış bir kişi olarak, biraz da tabii hukukçu olarak. İlk söylemek istediğim, belki biraz bir serzeniş olacak, ama hem 3226 sayılı Kanunu okuduğum zaman, hem de son kanun değişikliğini okuduğum zaman, bu kanun değişikliklerinin ve kanun metninin hukukçular tarafından hazırlanmadığı izlenimine kapılıyorum. Belki yanlış olabilir, ama neden kapıldığımı da çok kısa belirtmek istiyorum. Kanuna bakıyoruz. 8'inci maddede beyanlar hanesine şerh edilir diyor. Bunu bir hukukçu söylemez. Ya beyanlar hanesine beyan edilir, ya şerhler hanesine şerh edilir. 9'uncu maddeye bakıyorsunuz. Alım hakkından bahsediyor, 23'üncü maddeye bakıyorsunuz, sözleşme süresi sonunda mülkiyetin geçişinin kararlaştırıldığı hallerde bu çelişiktir. Bu da olmaz kanun metninde. Yeni kanuna bakıyoruz. Orada da bu söylediklerim aynen durduğu gibi, tasarıda mülkiyetin, kiralama konusu mülkiyetin finansal kiralama şirketine ait olmamasının da mümkün olması isteniyor. O nedenle 4'üncü ve 17'nci maddelerde değişiklik yapılıyor. Ama bir bakıyorsunuz, 9'uncu maddedeki finansal kiralama konusu malın mülkiyeti, kiralayana aittir cümlesi aynen duruyor. Bunlar bana, bu kanun metin ve taslaklarının hukukçular tarafından hazırlanmadığı izlenimini uyandırıyor. Her uzmanlık alanının da kendine özgü bir takım kuralları olduğuna göre, bu alanda da hiç olmazsa hukukçulara danışılması gerekir kanısındayım.

İkinci olarak, hep diğer ülkelerdeki uygulamalarla karşılaştırmalar yapılıyor. Ben bir tek şey söylemek istiyorum, bakabildiğim kadarıyla, bilebildiğim kadarıyla Avrupa ülkelerinde, meselâ daha fazla yakından inceleme imkânı bulunduğum Almanya'da, bizim değinildi % 95'inin ilk taksit bedeli olarak kararlaştırıldığı finansal kiralama sözleşmeleri olsun, veya diğer normal, değinildiği gibi yine 10 marklık alım bedelleriyle veya 100 bin liralık alım bedelleriyle yapılan finansal kira sözleşmeleri olsun, bir mahkemenin önüne geldiği zaman, hiçbirisi gerçek anlamında bir finansal kiralama sözleşmesi olarak kabul edilmiyor. Bunu ya gizli taksitle satış veya % 95'te olduğu gibi gizli satım sözleşmeleri mülkiyeti muhafaza kaydıyla satış veya doğrudan satım olarak niteliyorlar. Bu çelişkinin giderilmesi lâzım. Çünkü kanunumuza bakıyoruz, diyor ki, 27'nci maddemiydi tam şimdi hatırlayamıyorum, uygulanmayacak hükümleri sayıyor, mülkiyeti muhafaza kaydıyla satış hükümleri uygulanmaz diyor. Taksitle satış hükümleri de uygulanmaz

diyor, ama hangi finansal kiralama sözleşmelerine uygulanmaz. Gerçek anlamda finansal kiralama sözleşmelerine uygulanmaz. Bu çelişkinin de kaldırılması lâzım. Özellikle burada çok memnun oldum. Gerek maliyeciler, gereksede finansal kiralama şirketleri aslında bir yaklaşım sağlandığını gördüm. Bu vergi konusunda, vergilendirme konusunda ne olur bir ortak yol bulalım. Bu tür yanlış izlenimleri ne olur silelim. Bende bu alanda çalışmış bir kişi olarak bu alanın dışında biriyle konuştuğum zaman, leasingden bahsedince, tamam bir sürü vergi avantajları, vergi kaçırmanın bir yoludur lâfını duyduğum zaman çok üzülüyorum. Oysa bunlara hiç gerek olmadan da bu sektör çok iyi bir şekilde gelişebilecek bir sektör, çok yararlı hizmetler yapabilecek bir sektör. Bunları da bir an önce, bu çelişkileri ortadan kaldırırsak, avantajları tabii ki vererek, hiç şüphesiz ama sınırını çizerek veya sınırsız bile vereceksek, hiç benim için önemli değil, ama lütfen ne olduğunu açık açık söyleyerek, yoruma lütfen izin vermeyerek, yoksa işte 25'inci maddede olduğu gibi yoruma açık bırakırsınız, her mahkeme ayrı yorum yapar ve çok kötü, hiç arzu edilmeyen sonuçlara götürülür. Maddeyi kaldırmakta çözüm değil. Meselâ 25'inci maddeyi kaldıralım demek, bu sefer o da finansal kiralama şirketlerinin aleyhine çözüm getirecektir. Orta yolu bulmak lâzım. Her iki tarafın menfaatlerini bir arada götürecek bir şekilde. Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Biz teşekkür ederiz. Başka söz isteyen. Buyrun efendim.

SELÇUK GÜNER: İsmim Selçuk Güner Finansal Kiralama Şirketinin İş Denetçisi olarak görev yapıyorum. Sayın Şimşek'e ben bir soru yöneltmek istiyorum. Finansal Kiralama Kanununda kanun koyucu orta ve uzun vadeli finansman aracı olması amacını gütmüş, bildiğimiz kadarıyla. Şimdi, güncel bazı ekonomik koşullar var. Yani Hazine'nin borçlanma ihtiyacı, vadelerin kısalması, faizlerin yükselmesi gibi zorunlu bazı ekonomik koşullar var. Kiracı, finansal kiralama şirketine geldiğinde bu koşulları bilen ve bu koşullara razı olan bir kişi olarak geliyor. Dolayısıyla onun ihtiyaçlarını karşılamak, yani finansal kiralama işlemi yapmak, bu koşulların dışında düşünülemez. Bu şartlar altında 4 yıldan kısa olarak, fiili olarak, 4 yıldan kısa düzenlenen finansal kiralama sözleşmeleri kanununa uygun olduğu takdirde geçerlidir düşüncesindeyim ben. Yani her ne kadar kiranın büyük bölümü tahsil edilse de 2 yılda, 4 yıl boyunca finansal kiralama şirketleri, sözleşmenin bütün hukukî ve malî sorumluluğunu üzerlerinde taşıyorlar. Bunu nasıl değerlendiriyorlar acaba? Bu kadar.

ÜÇÜNCÜ TUR

PANEL GRUBUNUN SORU VE AÇIKLAMALARA CEVAPLARI

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Pekiyi teşekkür ederim. Bu soru birazda Sayın Olcay'a da sorulabilirdi. Yani hukukî bir sorun ama, Sayın Şimşek'in görüşünü alalım. Efendim, şimdi sorular zannediyorum bitti. Panel üyelerine söz vereceğim. Yalnız tersine gidelim isterseniz bu sefer. Evet yani Başkanlık asası benim elimde olduğuna göre. Sizden başlayalım o zaman. Buyrun.

V. ARİF ŞİMŞEK: Teşekkür ediyorum. Süre konusuna daha önce değinildi. Bu konuda Finansal Kiralama Kanununda ya da Kanuna bağlı olarak yapılabilecek tebliğ benzeri bir düzenlemede yeni bir süre öngörülürse, belirtmek isterim ki biz muhtemelen buna uyumlu bir düzenleme yaparız. Önemli olan Hazine Müsteşarlığının bu konuda yeni bir düzenleme yapmasıdır. Detaylara girmek istemiyorum, bu bilanço tekniği ve malî bilanço olayı. Bu konuda SPK ile de çalışmalar yürütüyoruz. Genel olarak arzulan ve benim de katıldığım görüş bilançonun tek olmasının daha sağlıklı olacağıdır. Bu konunun da zaman içerisinde ancak çözülebileceğine inanıyorum. Yalnız bizdeki tekdüze muhasebe sistemi şu anda yürürlükteki Dünya uygulamaları ile uyumludur. Ama soru yöneltten değerli katılımcıların da değindiği gibi, sorun leasing olayında mülkiyet, tasarruf ve kullanım akitlerindeki karmaşanın giderilmesi, konunun açıklığa kavuşturulması gerekliliğidir. Mesele konunu sadece vergi boyutu veya bir başka icra yönüyle kavranması değil, öncelikle bir hukukî sistem olarak sağlam bir temele oturtulması gerekliliğidir. Bundan sonra işimiz çok daha kolay olacaktır. Bunun için de, tekrar aynı konuya değineceğim için üstadımız beni bağışlasın,

Hazine Müsteşarlığına önemli görevler düştüğünü söyleyeceğim. Kanunun düzenleyicisi bu kurum olduğu için direksiyonun onlarda olduğuna inanıyorum. Bu güzel atmosferde işbirliği içinde temel esasları belirlersek sorun kalmaz. İyi niyetle her türlü sorunu aşabileceğimize inanıyorum. Yalnız şunu da son bir mesaj olarak belirtmek istiyorum. Teşviklerde tüm batıda olduğu gibi biz de biraz cimri olma yoluna gidiyoruz. Bildiğiniz gibi 96 bütçesini yeni bağladık. Belki basından izleştinizdir. Maalesef Sayın Başkan da ifade etti. Vergi gelirleri tahminini 2.1 katrilyon olarak revize etmemize rağmen bütçe açıkları hala önemli bir problem olarak karşımızda durmaktadır.

Sözlerimi burada bitiriyor ve tüm katılımcılara saygılar sunuyorum.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Pekiyi, çok teşekkür ederiz Sayın Şimşek. Buyrun Sayın Fevzibeyoğlu.

İHSAN FEVZİBEYOĞLU: Teşekkür ederim Sayın Başkan. Konuşmam sırasında çok kısa değinmiştim. 1994 yılı sonunda göreve geldiğimde sektör temsilcileriyle kanun tasarısını gözden geçirdik ve orada birlikte ortak bir tesbitimiz oldu. Tasarı hem sorunları, ihtiyaçları tam olarak karşılamıyordu, hem de kendi içinde bazı tutarsızlıklar vardı. Dolayısıyla Sayın Altop'un tasarıyla ilgili görüşlerine ve ayrıca kanun metniyle ilgili eleştirilerine aynen katılıyoruz. Kanun metnide parlamentonun ender hızlı çalışma dönemlerinden birisinde kanunlaşmış sanıyorum. Yine onu da kısaca ifade etmiştim. 1985 yılında kanun çalışmalarına katılma imkânımız olmamıştı. Biz kanunu hazır bulduk. Daha sonra o vücuda bir elbise giydirmeye çalıştık. Teşekkür ederim.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Pekiyi efendim. Zannediyorum başka direkt soru size olmadı Sayın Fevzibeyoğlu. Buyrun Sayın Kurban.

İBRAHİM KURBAN: Aslında konuşmalardan ortaya çıkan şu. Biz bir modern finansman tekniğini konuşuyoruz. Bu teknikle uğraşan sektörü konuşuyoruz, şirketi konuşuyoruz. Dolayısıyla bu şirket bir yatırım şirketi değil, üretim şirketi değil, bir finansman şirketi. Kanun bu perspektifle oluşturulmak durumunda. Yani dolayısıyla şirketi, dolayısıyla sektörü kendi fonksiyonları çerçevesinde oturtmak ve sorunlarını o perspektifte çözmek durumundayız diye düşünüyorum. Yani bir finansman şirketi. Bu teşvikler konusu da aynı şekilde. Üretim sektöründen üstat belirtti, finansman şirketi olarak leasing sektörünün, belki yararlanmak istemediği, yani onun için önemsiz olan bir takım şeyler, üretim şirketi açısından, ondan yararlanan kiracı şirket açısından son derece önemli. Dolayısıyla biz kanun, mevzuat leasing şirketini bir finansman şirketi olarak ele almak ve aralarındaki hukukî ilişkiyi mevzuatı bu şekilde tanzim etmeliyiz. Sektörde özkaynak oranı, 12,

13 galiba, belki 10. Yani bankacılıkta daha düşüktür belki bu. Şimdi dolayısıyla aslında bir finansman şirketi açısından özellikle büyümede, finansman şirketi perspektifiyle baktığınız zaman bir securitation sorununu çözmeniz gerekiyor. Securitizationa ayak bağı olabilecek ne var ne yoksa çözmek. İşte İcra İflas Kanunu vesaire o noktada el atmak gerekiyor. Eğer siz bu sorunu burada çözmezseniz, İcra İflas Kanunu'nda çözemiyorsunuz. Dolayısıyla paket çözüm diye ben düşüneneğim. Yani paket çözüm önereceğim. Yani biz ne istiyoruz, hangi görevleri yapmasını istiyoruz, burada bu görevleri ifa etmesi için gerekli olan finansmanın sağlanmasında gündeme gelebilecek olan modellerin ayak bağları ne olacaktır, sorunlar ne olacaktır, bunları nasıl çözeceğiz? Yeniden değerlendirme ve artış fonlarının sermaye ilavesi vesairesi de aslında o bağlamda paket çözüm içerisinde düşünülmeleri gereken şeyler. Biz, yani haklısınız. Bir kısmî çözüm var, o sağlıklı değil, sağlıklı bir çözüm olmadığının biz de farkındayız. İşte onun için bunun muhasebe standartları düzleminde de konunun o paket çözüm içerisinde ele alınmasının günü gelmedimi diye onun için soruyorum. Yani o bağlamda yeniden değerlendirme fonunun da o malî tabloların, kiracı ve kiralayan malî tabloların, hem de operational leasing ve capital leasing ayrımı temelinde ortaya konulmasında fayda görüyorum diye belirtmiştim. Değerlendirmeleri onu teyid eder mahiyette buldum. Ben size dönük doğrudan doğruya somut problemleri not ettim. Teşekkür ederim.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Teşekkür ederiz Sayın Kurban. Buyurun Sayın Taşar.

BÜLENT TAŞAR: Çok kısa bir şey söyleyecektim. Ama Sayın Şimşek gitmeden önce belirtti. Benim burada hissettiğim bir konu var. Maliye'nin Hazine ile bir paslaşması var. Yani Maliye diyor ki, ben süreyi kısarım ama Hazine önce süreyi kıssın diyor. Dolayısıyla belki de bunun mesajları gelip gitti gibime geldi. Yani şunu söylemek istiyorum. Süre tamamen kalkarsa kiracıların derdi bitecek mi diye soracaktım. Ama onun cevabını aldım. Sanki leasinge süre 2 yılda bitirmek gibi bir orta noktaya gelinecek gibi bir sezgim oldu. Galiba bizim yaptığımız çalışma ve önerilerde de bu boyutta. Yani inanın çok ilginç. Önümde bizim Hazine'ye, Maliye'ye ve SPK'ya verilen sektör olarak yaptığımız çalışma metninin bir örneği var. Bunu Sayın İhsan Fevzibeyoğlu koordinasyonunda Ankara'ya ilettik ve çokta iyi mesajlar katedildi. Bu konuştuğumuz mevzuların çözümle ilgili önerileri de olmak üzere hepsini kapsıyor. Tahmin ediyorum biz o toplantıda bu süreci sıkı bir şekilde çalışıp tamamlayabilirsek, galiba birçok meseleyi aşacağız.

Bir tane konu kaldı, benim söyleyeceğim burada. Securitization konusu

ile ilgili olarak, yapılması gereken çalışmanın bir kısmını biz yine sektör olarak yaptık. Ben belkide bu çalışmayla ilgili olarak bizim SPK'ya en son halini vermemizde yarar var. Securitization hakikaten leasing sektörünün fonlanmasından öte, bir birim kaynakla, üç birim, dört birim yatırımı finanse etmeye imkan vererek ekonomide gerekli çarpan etkisini yaratmaya yönelik bir çalışmadır. Ben 48'inci aylık kirayı bekleyipte, o gün getirilen parayı o gün satacağıma, bu günden satma imkânına kavuşuyorum. Bunu da ekonomiye yeniden yatırım finansmanı olarak kanalize etme durumuna getiriyorum. Hakikaten çok önemli securitization konusu. Bizim bu konuda da bir çalışmamız var. O çalışmanın en önemli noktalarından bir tanesini ifade edeyim. Genellikle kiralara aylık bazda yapıldığı için belkide yatırımcıları, tasarrufluları, özellikle emekli kesimin, en yüksek getiriyi sağlayan bir yıl vadeli mevduat veya hazine bonosuna gitmekten öte, ondan daha fazla bir getiri sağlayan, ama bütçelerine aylık katkıda bulunan bir tasarruf enstrümanı haline gelmesinin çok önemi var. Ama burada samimiyetle ifade etmeme gerek Arif bey gitti ama, bu kâğıtların vergi yönüyle ilk başta biraz özendirilmesi lâzım. Bana göre vadenin uzaması açısından da securitization sadece leasing şirketlerinin yazmış olduğu ortalama 2 yıl vadeli, veya 2 yıl vade ağırlıklı işlemlerin değil, belkide 10 yıl, 20 yıla gidecek sistemleri yaratacak sistemin kendi içinde malî piyasalarda vadesini uzatacak, belkide hayat sigortası gibi, sosyal güvenlik sigortası gibi fonların, leasing sektörüne uygun kurulmuş olan ve gerçekten yokluğa değil, varlığa dayalı menkul kıymette, oluşturulmuş menkul kıymetlerin plâsmanını sağlayacak bir düzenleme yapılması lâzım. Böyle bir çalışma var. Belki SPK ile bunu geliştirebiliriz. Bir de Sn. İhsan Fevzibeyoğlu'na çok kısa bir şey sormak istiyorum. Ben genellikle sektörde zaman zaman seminerler veriyorum. Çok da böyle bilmediğim sorular çıkmadı, ama geçen bir seminerde bir arkadaşımız soru sordu. İşin içinden de pek çıkmadık. Ben mantığıma ve biraz da hukuka yakın olanını seçtim, cevapladım ama, cevabını tam bilmiyorum. Leasing sözleşmesi ne zaman başlayıp, ne zaman bitiyor konusunda bir belirsizlik vardı. O soruyu ben tamamen tescil bağımlı olarak, dedimki Noterde tescili dedim, ama bana gelen kontra cevap, pekiyi 6 ay vadeli üretim süreci olan bir akreditifte mal gelmeden tescil olursa, bunun başlangıcı malın geldiği tarih mi olacaktır, yoksa tescil tarihi mi gibi bir soru oldu. O konu birazcık sanki, yine eğer mevzuatta bir değişiklik yapılacaksa, netleştirilmeye ihtiyaç var gibi düşünüyorum. Teşekkür ederim.

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Teşekkür ederiz Sayın Taşar. Sayın Arpad, buyrun.

HALUK ARPAD: Efendim, Arif Bey gidince arkasından konuşmak gibi oluyor ama, bu vergi konusu bizleri gerçekten de çok rahatsız ediyor. Ben Maliye kökenli bir insan olarak; Maliye ile başımı belaya sokmayayım, kira giderlerini aktifleştireyim ve 4 yılda sözleşme süresince gider yazayım desem, hiç olmazsa Maliye'nin hiçbir tenkidine uğramam. Ama, bu seferde SPK'dan denetçiler gelirler, "Yok kardeşim! Şirketin halka açık bir şirket, sen kârını yüksek gösteriyorsun" derler. Bu sefer de o sorunla karşı karşıya kaldık. Gerçekten bu konuyu açıklığa kavuşturmadıkça, her an, her şirketin başına hiç beklemediği sorunlar doğabilir ve leasingden bir kaçış oluyor. Zaten bahsettiler arkadaşlarımız da, Denizli yöresinde insanlar leasing yapmak istemiyor diye. Cidden herkesi rahatsız ediyor. Teşekkürler.

KAPANIŞ

BAŞKAN PROF. DR. REHA POROY: Teşekkür ederim efendim. Efendim zannediyorum, bu güzel toplantının sonuna geldik. Beyaz saçlı bir hoca olarak müsaade ederseniz, bir değerlendirme yapayım. Çok faydalı ve çok dikkatlerin sonuna kadar hiç eksilmeden devam ettiği bir toplantı. Ben buradan görüyorum, biz hoca olarak biraz daha tecrübemiz vardır, gözlerin bakışından dinleyenlerin ne düşündüğünü aşağı yukarı anlarız. Dinleyenler hep leasing düşündü benim görebildiğim kadarıyla buradan. Bu da faydalı bir toplantı olduğunun bir nişanesidir.

Bir kapanış konuşması yapmak istemiyorum. Çünkü zaten bu kadar anlaşılan bir grup içinde, ayrıca bir kapanış konuşmasıyla toplantıyı süslemeye lüzum yok. Yalnız Sayın Altok'un söylediği hukukçular da bu çalışmalara katılmasına bütün kalbimle katılıyorum ve biraz vakit geçti ama, herhalde Ankara'ya giden kimse yok şu anda. Bir dakikanızı alarak bir hatıramı söyleyeceğim. Bu Japon imparatorunun kardeşi buraya gelmişti, hatırlarsanız bir süre önce. Küçük bir yemek, küçük dediğim o çapta küçük, 70, 80 kişilik verilmiş. Nedense bizide çağırmışlar filan. İşte smokin filan diyorlar, aldık gittik hanımla beraber. Özal Başbakan, bir de bir şey söyleyeyim. Özal'ın bütün olumsuz taraflarına rağmen, Türkiye'ye gelmiş en mühim Başbakan olduğu kanısındayım. Yani Türkiye'de bir sürü şeyi patlatmıştır, dışarıya açılmalar, şunlar, bunlar. Çok mühim bir adamdır, Allah rahmet eylesin. Ama çokta büyük kusurları var, ayrı hikâye. Şimdi ama hep kusurları üzerinde durmaktansa, iyi tarafları üzerinde durmak lâzım, ama şimdi bir kusuru da Altop'a bunun cevabını ben söylüyorum. Hukukçulardan korkmasıydı. Çok enteresan bir şey. Yani boşuna vakit harcayacağım gibi geliyordu kendisine. Neyse, işte çağırdığı için biz de bir teşekkür edelim, gidelim filan dedik. Etrafını almışlar, herkes bir şey anlatıyor, yaşmak mümkün değil. Her zaman öyle oluyor. Neyse bir iki Amerikan futbolu omuz hareketiyle Özal'ın yanına gittik. Efendim teşekkür ederim, bizi de çağırmışsınız diye.

Efendim, bir şey söylemek için, zaten dedim, Ticaret Odasında toplantılar yapılıyor, iş adamları arasında. Ticaret Kanunu üzerindeki değişiklikler üzerinde çalışıyoruz. Güzel de şeyler filan diyecekken, eyvah dedi. Ne oldu dedim. Hukukçu bu işe girdimi Ticaret Kanunu değişmez. Şimdi ben çok şoke oldum. Dedim, ama Sayın Başbakan, yani siz hukukçudan bu kadar korkarsanız sonunda başınız ağrır. Yani hukukçu korkulacak bir insan değildir. Evet biraz işi yokuşa sürebilir, biraz 3 günlük iş 5 gün sürebilir ama, eğer ciddi hukukçularla çalışırsanız ve ciddi bir çalışma olursa ne çok vakit kaybedersiniz, ne de o kaybettiğiniz vakit yüzünden, eğer kayıpsa, sonra o kadar çok vakit kazanırsınız ki, işleri bitirmek bakımından ki, o iş bitirici ya. Gülüştük böyle karşılıklı. Şimdi hakikaten Türkiye'de hukukçu biraz, ama Anadolu'da çok eskiden geveze mânasına gelen çeşitli kelimeler konuşulurdu. Yani 2 dakikada söylenecek şeyi 12 dakikada söyler, bunun da parasını alır, filan gibi. Hukukçular bence daha ciddiye alınmalı. Yani ben hukukçu olarak bunu söylemiyorum, vatandaş olarak söylüyorum müsaade ederseniz. Ve bu iştede meselâ bu Sermaye Piyasası Kanunu ile ilgili olarak, çünkü metinler gönderiyorduk. Efendim siz bu hukuku yazmasını bilmiyorsunuz. Kim yazar bunu? İşte Başbakanlık, bilmem ne dairesi başkanı. Bir yazar, ne yazar. Adam yazamaz derler. Yani son sözü hukukçunun söylemesi gerekir. O bakımdan Altop'a katılıyorum ve asıl bu güzel havayı tekrarlayarak sözlerime son vereceğim müsaade ederseniz.

Yani ben çoktandır katıldığım toplantılarda, böyle karşılıklı ve iki tarafta, evet bizimde kusurumuz vardır, bizim de eksiklerimiz var, ama bir noktada buluşalım dedikleri ve samimi olarak bunu söyledikleri şeylerde çok enderdir. Bu güzel toplantı bu noktaya gelmiştir. Bunun devamı lâzım, öyle anlaşıyor. Devamı lâzım ve gerek dış ilişkiler bakımından, gerek bir an evvel leasing yapan şirketi veya onun müşterisini de, bakın ben kiracı filan demiyorum. Çünkü tamamen Sayın Kurban'a katılıyorum. Daha evvelde söyledim zaten. Leasingi bilinen terimlerle isimlendirmemek lâzım. Kiracı filan, hayır. Bu nevi şahsına münhasır bir ilişkidir, bir Amerikan icadıdır, herkes tarafından kabul edilmiştir. Her toplumun kendi özelliklerine göre tabii bazı ayarlamalar yapılacaktır. Ama illâki mevcut kanunların muayyen kalıpları içine de zorlamaya lüzum yoktur. Bu çok yanlıştır. Bir paket dedi, doğrudur, yani bir ayrı, özel bir paket halinde bunun hukukî düzenlenmesinin yapılması lâzım ve kavramlarla da fazla şey etmemek, ama Maliye ne yapsın, Hazine ne yapsın? Yani kanunda eksiklik olunca, bu şekilde bizim anladığımız mânada bir paket olmayınca gayet tabii o bildiği kavramlara iteleyerek, onlara göre bir şey yapıyor. Sonrada işte uymadı işin uygulamasına diyoruz. Bu seferde değiştirme filan. Binaenaleyh bu anlayış

içinde bir paket düzenleme, güzel bir terimle, her açıdan, yani Maliye, Hazine ve Sermaye Piyasası Kurulu açısından, böyle bir düzenleme getirilirse, bu sektörün Türkiye'deki yatırımlara çok büyük yardımda bulunacağına inanıyorum. Bu inancı tekrarlayarak hepinize dikkatiniz için teşekkür ediyorum ve oturumu kapatıyorum efendim.

